



## Capítulo 11: Fichas regionales (1986-2006)

Se trata de analizar región por región las ayudas recibidas desde la UE en estos veinte años. La mayor parte de los recursos estructurales se han aplicado en las comunidades autónomas (CCAA) con menores niveles de renta. Aunque a ritmos distintos, todas las regiones españolas están convergiendo de manera real con Europa en términos de renta. Los fondos también han contribuido a mejorar el aparato productivo, la cualificación del capital humano y la dotación de infraestructuras decisivas para la modernización y competitividad de todas las regiones.

En las CCAA más ricas, esos fondos han contribuido a la mejora de sus zonas más deprimidas mediante la diversificación productiva, la modernización tecnológica y la creación de empleo.

Como decíamos al principio, el objetivo de la publicación es divulgativo y no científico, por eso las cifras de las ayudas recibidas no son siempre exactas pero sí aproximadas. En el período de 1986 a 1999 hablamos de gasto ejecutado y desde 2000 a 2006 de gasto programado, es decir, que es una estimación del gasto, que en el momento de publicar este libro, aún no está ejecutado en su totalidad.

Con el fin de poder comparar los datos de las distintas CCAA recomendamos ver los gráficos de las páginas 168 a 177.

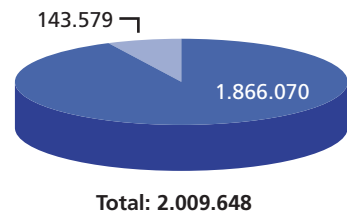
Para tener información más exhaustiva de cada una de las regiones europeas recomendamos la consulta de la página Info regio de la Dirección General de Política Regional de la Comisión Europea, de donde se han obtenido algunos de los ejemplos que a continuación se presentan:

[http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/atlas/index\\_es.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/atlas/index_es.htm)

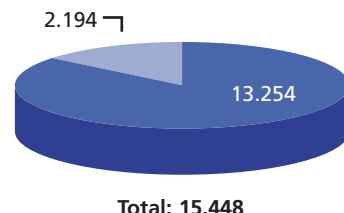
# Andalucía

## Fondos recibidos de la UE desde 1986

Período 1986-1999  
(En millones de pesetas de 1999)



Período 2000-2006  
(En millones de euros)



■ Fondos Estructurales ■ Fondos de Cohesión

## Algunos ejemplos de proyectos cofinanciados por la UE

### Autovía Sevilla-Granada-Almería: la nueva columna vertebral

Desde que los primeros tramos de la autovía A-92 (Sevilla-Granada-Almería) entraron en funcionamiento en 1990, esta carretera se ha convertido “en el eje de vertebración espacial y económica del territorio andaluz”. Según fuentes del Servicio de Planificación de la Dirección General de Carreteras de la Junta de Andalucía, el crecimiento del tráfico demandaba una infraestructura capaz de absorberlo. De hecho, desde que se puso en funcionamiento esta autovía, dicho tráfico se ha duplicado y se calcula que actualmente la media ronda los 14.000 vehículos/día.

Hoy, el conjunto vial que conforman la A-92 (Sevilla-Granada-Almería) y la A-92 Norte (Guadix-L.P. Murcia), de 380 Km y 130 Km, respectivamente, permite comunicar las provincias de Sevilla, Granada, Málaga y Almería entre sí, apoyando de este modo las relaciones este-oeste de Andalucía, así como la conexión con las regiones del litoral.

El impacto de estas obras ha sido significativo. Se ha disminuido el tiempo de viaje en dos horas y veinte minutos entre los extremos Sevilla-L.P. Murcia y, con esto, el coste de funcionamiento de los vehículos. Con la nueva velocidad máxima de 120 Km/hora, es posible recorrer los 416 Km que unen Sevilla y Puerto Lumbreras en tres horas y media. Además, se ha reducido el índice de siniestralidad y de contaminación atmosférica. Por último, se ha potenciado el desarrollo económico e industrial de la zona. Se calcula que durante la fase de construcción de ambas autovías se generaron casi 11.000 puestos de trabajo directos y 4.300 indirectos.

### Información técnica: Autovía Sevilla-Granada-Almería

Costes totales	547 millones de euros
Contribución de la UE	Contribución FEDER: 37.7%
Contacto	Junta de Andalucía Dirección General de Carreteras Servicio de Planificación Avda. República Argentina, 43. ACC 1ª Planta E-41071 Sevilla. España Tel.: +34 955.058.558 Fax: +34 955.058.516

## Parque tecnológico de Andalucía

En el extremo de Europa, en tierra meridional de profundo mestizaje, el Parque Tecnológico de Málaga constituye la vanguardia de la tecnología andaluza. Inaugurado oficialmente por los Reyes de España en 1992, el parque registra un desarrollo fulgurante, tanto en espacio ocupado como en número de empleados o en volumen de negocios.

Los datos son más que significativos: en 1992, el Parque Tecnológico de Andalucía (PTA) se componía de ocho empresas, un total de 130 personas y un volumen de negocios de unos 76 millones de pesetas. En 1993, el PTA ya reunía a 28 empresas y su facturación se había multiplicado por doce, alcanzando 971 millones. Un año más tarde, las 28 empresas eran 35 y la facturación global se disparaba a 2.237 millones de pesetas. Por último, en 1995, el PTA ya tenía 40 empresas, incluido un centro de creación de empresas, y facturaba en conjunto más de 17.000 millones de pesetas. Además de las propias empresas, el parque cuenta con instituciones científicas tales como el Instituto Andaluz de Automatización Avanzada y Robótica, el Centro Andaluz de Documentación en materia de normalización y fabricación, el Instituto Andaluz de Procesadores de Imágenes, el Instituto Regional de Ondas Milimétricas, etc.

Los dos pilares del éxito del PTA, que ya es uno de los principales polos económicos de la región, son la organización de servicios comunes para empresas y el atractivo del entorno. El objetivo a medio plazo de sus promotores, es decir, el Gobierno regional de Andalucía y el municipio de Málaga, va mucho más allá que el mero polo tecnológico para buscar implantarse en la estructura productiva de toda Andalucía e incluso más allá. Según ellos, lo principal es el proceso de transferencia de tecnologías que se producen en esta efervescencia de neuronas y microprocesadores. No es casual que la Asociación Internacional de Parques Tecnológicos (IASP), con 200 miembros, 4.000 empresas y 800 centros de investigación en todo el mundo, haya elegido a Málaga para implantar su oficina central. Tampoco es casualidad la participación del PTA en numerosos programas comunitarios o redes europeas: el programa SPRINT, financiado con presupuesto comunitario para la investigación, la red del arco Atlántico o los programas de formación Leonardo y Adapt, financiados por el Fondo Social Europeo, etc. El PTA está también al acecho de acuerdos de intercambio y cooperación internacionales, especialmente con parques tecnológicos de Bélgica, Finlandia, Hungría y China popular, y sirve de base experimental para intercambios tecnológicos entre Europa y el Magreb.

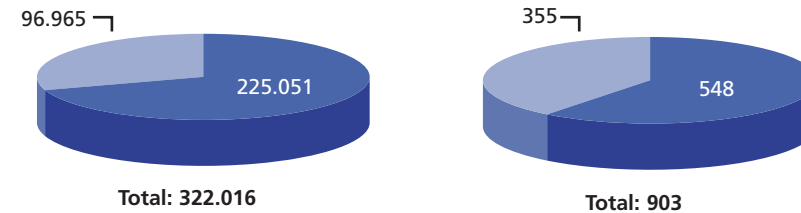
El caso de Alcatel-CITESA ilustra el perfil del PTA. En 1994, esta empresa construyó su nueva fábrica en los 12.000 m<sup>2</sup> de una parcela de 38.000 m<sup>2</sup> situada a lo largo de la avenida central del polo tecnológico. Alcatel-CITESA ya era líder en el mercado español de telefonía clásica. Sus actividades en Málaga se centran en las nuevas tecnologías de telecomunicaciones sin hilo y celulares, con un presupuesto de casi 5.000 millones de pesetas para investigación y desarrollo. El primer año de funcionamiento, la filial malagueña de la multinacional, que emplea 315 personas en su oficina central andaluza, ya realiza un volumen de negocios de 8.000 millones de pesetas. En 1995, las ventas de la empresa alcanzan los 10.000 millones. Las previsiones para el año 2000 son más que optimistas: 20.000 millones de pesetas, con casi un 60% de exportaciones. Este es un ejemplo, entre muchos otros, que refleja las ambiciones del Parque Tecnológico de Málaga.

# Aragón

## Fondos recibidos de la UE desde 1986

Período 1986-1999  
(En millones de pesetas de 1999)

Período 2000-2006  
(En millones de euros)



■ Fondos Estructurales ■ Fondos de Cohesión

## Algunos ejemplos de proyectos cofinanciados por la UE

### Un centro de servicios esenciales para la innovación empresarial

Cada vez más el tejido industrial aragonés demanda servicios de certificación, ensayos y calibraciones. “Para cubrir este déficit era necesario dotarse de una infraestructura y un equipamiento técnico,” explicaba Francisco Buil, director técnico del Instituto Tecnológico de Aragón (ITA), un organismo creado en 1984.

A principios de 1994, el ITA contaba sólo con dos laboratorios (prototipos plásticos y metrología), dos años más tarde amplió su edificio en casi 1000 m<sup>2</sup> para dar cabida a siete nuevas unidades de investigación. Se adquirió nuevo equipamiento y se amplió la plantilla. Hasta el presente, llevan contabilizados unos 5.000 proyectos, consultas y ensayos en los nuevos laboratorios: bromatología, agroalimentación y biotecnología; análisis físico-químico y microbiología; electricidad y electrónica; metal-mecánica, nuevos materiales, calibración y nuevas tecnologías aplicadas a la construcción.

“Estos nuevos servicios han producido un impacto positivo sobre el tejido industrial y económico de la región, en términos de formación, I+D y ensayos”, comenta Francisco Buil. Sólo en 1999, se llevaron a cabo 180 proyectos; se expidieron 3.000 certificados de calibración y se realizaron 1.300 informes de ensayos.

### Información técnica

Coste total	5 millones de euros
Contribución de la UE	Contribución del FEDER: 41,8% 2,07 millones de euros
Contacto	Instituto Tecnológico de Aragón (ITA) c/ María de Luna, 7. E-50015 Zaragoza. España Tel.: +34 976 716 250 Fax: +34 976 716 298 http://www.ita.es

### Información técnica: Creación del Parque Tecnológico de Andalucía

Coste total	6.000 millones de euros
Contribución UE	4.000 millones de euros
Contacto	Felipe Romera Parque tecnológico Andalucía (PTA) C/ María Curie, 35. Apdo 74. Campanillas E-29590 Málaga. España Tel: +34 952 619 114 Fax: +34 95 261 91 17 Email:fromera@cst.pta.es http://www.pta.es

### Programa operativo Doñana. II parte (1994-1999)

Doñana, por su excepcional riqueza ecológica, es uno de los espacios protegidos más importantes de Europa. Declarado patrimonio de la humanidad y reserva de la biosfera, en el momento de la aprobación del Programa Operativo Doñana II Fase ocupaba más de 55.000 hectáreas a lo largo de once municipios pertenecientes a las provincias de Huelva, Sevilla y Cádiz.

En el MAC 89-93 se incluyó un primer programa operativo específico para Doñana, financiado con FEDER y con recursos de la Junta de Andalucía, alcanzando un gasto público total de diez millones de euros. Estas ayudas tuvieron su continuación en el MAC 94-99 mediante la elaboración del Programa Operativo Doñana II Fase.

Objetivos:

- Mejorar las condiciones de vida cualitativas y cuantitativas de los ciudadanos.
- Emplear racionalmente los recursos disponibles de forma que permanezca la capacidad de desarrollo que estos recursos proporcionan.
- La conservación del medio ambiente.
- El desarrollo socioeconómico del entorno de Doñana.

Para la consecución de dichos objetivos, se establecen unos intermedios entre los que se encuentran la gestión integral de los recursos hidráulicos, adecuación de estructuras agrarias, uso sostenible del entorno, diversificación de la oferta turística, corrección de déficits en equipamiento, la calidad y comercialización de la producción agroalimentaria, impulso a la formación, conservación del patrimonio natural y planificación integral del territorio.

### Información técnica: Programa operativo de Doñana II

Coste total	36,2 millones de euros
Contribución UE	24,7 millones de euros
Contacto	Fundación Doñana 21 Calle El Pocito, 10. 21730 Almonte (Huelva) Tel.: +34 959 451 815 Fax: + 34 959 451 821 Edificio REE c/ Inca Garcilaso, 1 41092 Sevilla. Teléfono: 955 03 97 52 Fax: 955 03 97 51 E-mail: fundo21@donana.es

### Zapatos de laboratorio

Uno de los sectores tradicionales de la economía aragonesa es el de la piel y el calzado, que en la zona del río Aranda constituye la principal base de actividad. De ahí la importancia de promover la competitividad de estas empresas dotándolas de equipamiento, formación, asesoramiento y servicios especializados.

“El sector del calzado demandaba un laboratorio de control de calidad, tanto para materias primas como para productos terminados”, puntualiza Manuel Muniesa, jefe del Servicio de Fomento Industrial de la Diputación General de Aragón. Para responder a esta necesidad se creó el Centro de la Piel y del Calzado, que actualmente cuenta con un laboratorio de análisis de materias primas y que también introduce mejoras en el proceso de fabricación, para asegurar un producto uniforme. Además, el Centro fija las normas de calidad, brinda asesoramiento en temas medioambientales y ofrece formación especializada.

El Centro está instalado en la localidad de Illueca, a unos 60 Km de Zaragoza, y su impacto sobre el entorno empresarial ha sido profundo. “En esta zona los pueblos viven de la industria del calzado a través de un centenar de pequeñas empresas familiares”, explica Muniesa. Se calcula que aproximadamente la mitad de esas industrias utilizan los servicios del laboratorio.

#### Información técnica

Coste Total	481.000 euros
Contribucion de la UE	Contribución FEDER: 50% 240,5 miles de euros
Contacto	Diputación General de Aragón Servicio de Fomento Industrial Plaza de los Sitios, 7. E-50071 Zaragoza. España Tel.: +34 976 714 716 Fax: +34 976 715 346 <a href="http://www.aragob.es">http://www.aragob.es</a>

### URBAN II Teruel

La Comisión Europea ha decidido participar activamente en el desarrollo de la ciudad de Teruel cofinanciando el programa URBAN para el período 2000-2006. La participación de los Fondos Estructurales se eleva a 10.500.000 euros dentro de un presupuesto global de 21.000.000 euros.

La zona URBAN coincide con el conjunto del territorio urbano de la ciudad de Teruel y lo componen 28.994 personas, según el padrón de 1996. El perfil demográfico nos muestra una población envejecida y con una tendencia vegetativa del 0,2 %, cifra poco esperanzadora. Además, está distribuida desigualmente ya que más de las tres cuartas partes de la población habita en el casco histórico y en los nuevos barrios del Ensanche y de la Fuenfresca. La actividad económica se encuentra concentrada en el sector servicios.

El mercado de trabajo destaca por su bajo nivel de actividad, lo que contrasta con su tasa de paro, que está por debajo de la media nacional, con un 4 %. Las personas desempleadas tienen un bajo nivel educativo, pertenecen al sector servicios y son, en su mayor parte, mujeres entre 25 y 39 años.

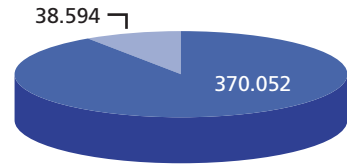
#### Información técnica

Coste total	21.0000 euros
Contribución UE	10.500 euros
Contacto	Ayuntamiento de Teruel Plaza de la Catedral, 1. E-44071 Teruel Tel.: +34 978 602 168 Fax: +34 978 603 715 E-mail.: <a href="mailto:teruel@correo.aragon.net">teruel@correo.aragon.net</a> Web: Ayuntamiento de Teruel Urban Teruel

# Asturias

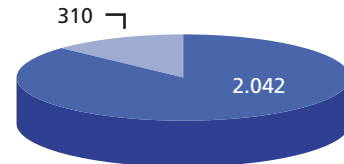
## Fondos recibidos de la UE desde 1986

Período 1986-1999  
(En millones de pesetas de 1999)



Total: 408.646

Período 2000-2006  
(En millones de euros)



Total: 2.352

■ Fondos Estructurales ■ Fondos de Cohesión

## Algunos ejemplos de proyectos cofinanciados por la UE

### El PNIC para Asturias

El Programa Nacional de Interés Comunitario para Asturias fue el pionero en España. Su objetivo fue paliar los efectos de la crisis industrial y medioambiental en la zona donde se ubicaban las grandes factorías siderúrgicas y mineras, en las que había graves carencias de infraestructuras básicas, industriales y de servicios.

El programa se puso en marcha a finales de 1987 hasta 1991 para relanzar la zona económicamente con iniciativas generadoras de empleo, regeneración del entorno ecológico-ambiental y dotación de nuevas infraestructuras.

Los resultados más destacables fueron los siguientes: el instituto de materiales, un parque tecnológico, el puerto deportivo de Gijón, el Museo de la Minería de El Entrego o el parque deportivo de La Morgal, entre otros.

### Información técnica

Coste total	40.770 millones de pesetas
Contribucion de la UE	FEDER: 50%

### Autovía del Cantábrico: el tramo asturiano

En el marco de un plan general para mejorar las infraestructuras viales, merece destacarse el proyecto de vertebración de la Cornisa Cantábrica. A su paso por Asturias, la autovía del Cantábrico unirá Oviedo con Unquera.

Antes de que se iniciara el programa FEDER 1994-1999 ya se había abierto al público el tramo que va de Oviedo a Lieres. Pero faltaban otros siete tramos, de los cuales uno, el que une Llanes con Llovio, entró en funcionamiento en 1999. Los otros cinco están en construcción.

La realización del último de ellos, que va de Llanes a Unquera, ha sido postergada, ya que se tuvo que presentar un nuevo proyecto. “El primer trazado afectaba considerablemente al monte Corona y tuvimos que cambiarlo por razones medioambientales”, explica Juan Ignacio Catena, jefe del Servicio de Análisis y Contabilidad del Ministerio de Fomento. “Y se realizó un nuevo estudio que divide la obra en dos tramos distintos” y que permite evitar las zonas más conflictivas.

### Información técnica

Coste total	(Estimado) 429,1 millones de euros 1994-99 programa
Contribucion de la UE	FEDER: 65%
Contacto	Ministerio de Fomento Dirección General de Programación Económica y Presupuestaria Paseo de la Castellana, 67. E-28071 Madrid. España Tel.: +34 915 977 346 Fax: +34 915 978 522

### URBAN II Gijón

La Comisión Europea ha decidido participar activamente en el desarrollo de la ciudad de Gijón, situada en el Principado de Asturias, cofinanciando el programa URBAN para el período 2000-2006. La participación de los Fondos Estructurales se eleva a 10.500.000 euros, dentro de un presupuesto global de 14.000.000 euros.

El área de actuación se encuentra en la zona oeste de Gijón, comprendiendo el área de Jove, el barrio de Tremañes, las áreas norte y oeste del barrio de La Calzada y el borde costero del barrio de El Natahoyo. En conjunto la zona cuenta con una población de 26.519 habitantes.

Se trata de un sector muy afectado por usos industriales intensivos y por grandes infraestructuras de transporte, que han condicionado el desarrollo de un entramado urbano sujeto a problemas espaciales y sociales. La zona presenta las mayores carencias económicas de la ciudad, siendo su tasa de paro superior, en más de un 10%, al promedio municipal de Gijón. A un mercado de trabajo poco dinámico se suma una fuerte tendencia a la exclusión laboral de las mujeres.

El área también tiene la peor situación urbanística de la ciudad, con un promedio de zona verde en parque por habitante muy por debajo del conjunto de Gijón, o con sectores que no tienen garantizado el suministro de agua de forma permanente debido a deficiencias en la red de abastecimiento.

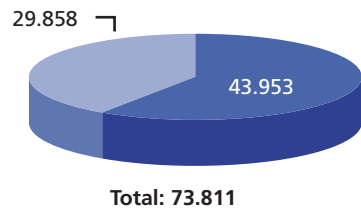
### Información técnica

Coste total	14.000.000 euros
Contribucion de la UE	10.500.000 euros
Contacto	Ayuntamiento de Gijón Plaza Mayor, 1. E-33201 Gijón Tel.: +34 985 181 111/1105 Fax.: +34 985 181 194 E-mail.: urban@ayto-gijon.es Web: Ayuntamiento de Gijón Urban Gijón

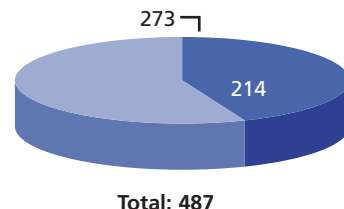
# Baleares

## Fondos recibidos de la UE desde 1986

Período 1986-1999  
(En millones de pesetas de 1999)



Período 2000-2006  
(En millones de euros)



■ Fondos Estructurales ■ Fondos de Cohesión

## Algunos ejemplos de proyectos cofinanciados por la UE

### Planta desalinizadora de Mallorca

Palma de Mallorca bebe agua de mar. La puesta en marcha, en 1999, de una planta de desalación dotó a los hogares de Palma, Calviá y Andraix, de una nueva fuente de agua potable, aliviando al mismo tiempo las capas acuíferas de las islas Baleares, desgastadas por años de sequía.

El proceso de desalación elegido consiste en someter el agua de mar a una presión superior a la presión osmótica. El agua, extraída a cien metros de profundidad, pasa a través de filtros de arena que retienen las partículas en suspensión. Tras un nuevo filtrado, el agua de mar es tratada con reactivos químicos y es inyectada a través de membranas semipermeables que dejan pasar el agua rechazando al mismo tiempo la mayoría de las partículas salinas disueltas, los elementos orgánicos y la totalidad de las partículas coloidales finas.

De este proceso emergen dos flujos: uno de agua potable –con una concentración salina de 400 mg/l, frente a los 38.000 mg/l del agua de mar– y otro de salmuera, devuelto al mar. El agua potable se mezcla al producto de las capas acuíferas, de una salinidad claramente inferior, y abastece la red de distribución de la bahía de Palma, que alberga aproximadamente 345.000 habitantes, a los cuales hay que añadir los flujos de turistas estivales.

Dado que la sequía persistía, las seis líneas de producción de la planta fueron explotadas a su máximo nivel, al mismo tiempo que entraba en funcionamiento una séptima línea (en agosto de 2000). La producción total pasó de 42.000 a 54.000 m<sup>3</sup>. Y dos nuevas líneas entraron en funcionamiento en el verano de 2001.

## Información técnica

Coste total	38 millones de euros
Contribución de la UE	32,5 millones de euros (fondo cohesión)
Contacto	Govern de les Illes Balears Conselleria d'Economia, Hisenda i Innovació Direcció General d'Economia C/ Palau Reial, 17. E-07001 Palma Tel.: +34 971 17 67 00 Fax: +34 971 17 67 45 E-mail: info@caib.es http://www.caib.es

### Consortio para el Desarrollo Económico del Raiguer

En los años 92 y 93 la comarca del Raiguer –situada en el centro de Mallorca– experimentó una fuerte crisis en el sector del calzado, su principal actividad económica. Fue entonces cuando el Gobierno balear, la Mancomunidad del Raiguer y todos los agentes sociales locales se pusieron de acuerdo para solicitar que esta zona compuesta por once municipios fuera declarada zona industrialmente desfavorecida (Objetivo 2), atendiendo a su número de habitantes (60.000) y a sus características de empleo.

A partir de entonces se comienza a elaborar un plan de reconversión regional y, con el apoyo del FEDER y del Fondo Social Europeo, se acometen varias acciones para apoyar la competitividad de las empresas y favorecer el desarrollo local. Con esta finalidad nace en 1994 el Consorcio para el Desarrollo Económico del Raiguer (CDER), con sede en el municipio de Inca, capital de la comarca.

Credibilidad y atención personalizada a los empresarios son los dos logros que destacó Magdalena Martorell, gerente del CDER. “Nuestra principal aportación son los recursos humanos”, agrega. Hoy trabajan allí cinco personas, dedicadas a gestionar las ayudas europeas a través de una ventanilla única. Con el objetivo de potenciar la internacionalización de las empresas locales, mejorar la calidad de sus productos y recuperar el tejido industrial, el CDER ofrece información y asesoramiento, impulsa nuevas actividades económicas y canaliza los programas europeos hacia la comarca. Desde agosto de 1998, el Consorcio funciona en su nueva sede, un edificio multiusos que incluye un centro de empresas innovadoras.

Se calcula que las actuaciones del CDER han dado lugar a la creación de unos 600 puestos de trabajo. Entre 1994 y 1996 se tramitaron ayudas europeas para empresas locales –sobre todo en los sectores de alimentación, calzado, comercio, construcción y servicios– por valor de casi siete millones de euros.

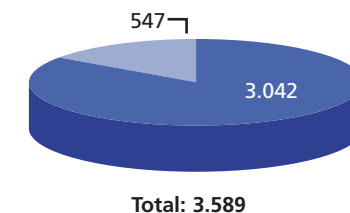
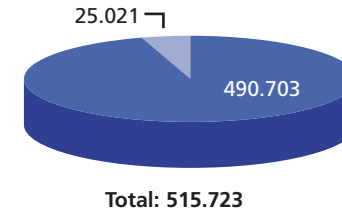
Otra línea de actividad con especial repercusión ha sido la promoción del sector del calzado en Estados Unidos y Japón, con una inversión de 1.233.054 euros (97-99). Finalmente, se ha llevado a cabo la rehabilitación de un edificio en donde funcionan diversos talleres ocupacionales para personas discapacitadas. Allí se han creado diez empleos y se ha realizado una inversión total de 564.966 euros (94-96). En todos los casos, el 50% fueron fondos FEDER.

# Canarias

## Fondos recibidos de la UE desde 1986

Período 1986-1999  
(En millones de pesetas de 1999)

Período 2000-2006  
(En millones de euros)



■ Fondos Estructurales ■ Fondos de Cohesión

### Información técnica

Coste total	6 millones de euros
Presupuesto de la nueva sede:	4,9 millones de euros
Contribucion de la UE	50% del Feder
Contacto	Consortio para el Desarrollo Económico del Raiguer (CDER) Gerente c/ Selleters, 25 E-07300 Inca (Mallorca) España Tel.: +34 971 887 007 Fax: +34 971 887 008 E-Mail: cder@oninet.es

### Nueva terminal en Palma de Mallorca

Antes incluso de su inauguración, el 12 de abril de 1997, el prestigioso aeropuerto de Palma de Mallorca ya había llegado a su punto de saturación. Cabe señalar que sus quince millones de pasajeros anuales lo han convertido en el segundo aeropuerto español, después de Madrid. La nueva terminal, cofinanciada por la Unión, tiene una superficie de 300.000 m<sup>2</sup> y se puede circular por ella a lo largo de cuatro kilómetros de cinta transportadora, tras haberse presentado en alguno de sus 204 mostradores de facturación.

La consecuencia directa de esta mayor comodidad y flexibilidad es el aumento del atractivo de la isla a ojos de los turistas cada vez más numerosos. En efecto, su número total debería aumentar en dos tercios, lo que tendrá una repercusión sobre la economía local, fuertemente dependiente del turismo. A los habitantes de la isla también les resulta ventajoso poder contar con conexiones aéreas más numerosas, más flexibles y, por lo tanto, más baratas.

### Información técnica

Coste total	6 millones de euros
Contribucion de la UE	4,5 millones de euros del fondo de cohesión
Contacto	Aeropuerto de Palma de Mallorca Dpto. Obras Nueva Terminal Tel.: +34 971 789 414 Fax: +34 971 789 031 <a href="http://www.aena.es/ae/pmi/aepmi.htm">http://www.aena.es/ae/pmi/aepmi.htm</a>

## Algunos ejemplos de proyectos cofinanciados por la UE

### Carretera de circunvalación de Las Palmas

En la ciudad de Las Palmas, capital de la isla de Gran Canaria, la financiación asignada por el Fondo de Cohesión contribuyó a resolver los graves problemas de congestión del tráfico que padece la ciudad. En 2000, entraron a la ciudad una media de 12.000 vehículos diarios procedentes de Tafira, de Tamaraceite y del norte de la isla; el volumen del tráfico procedente del sur alcanzaba, por su parte, 68.800 vehículos diarios debido a la proximidad del aeropuerto.

En un intento por reducir la congestión que esta afluencia provocaba en el centro de la ciudad, las autoridades decidieron construir una circunvalación integrada por tres tramos. Abierto en diciembre de 1999, el primer tramo une la Plaza de América a Nueva Paterna y Tamaraceite. Los otros dos tramos se terminaron en mayo de 2003. La construcción de esta circunvalación ha incluido todo una serie de medidas destinadas a atenuar el impacto de los diferentes tramos sobre el medio ambiente. Esas medidas consistieron en consolidar el terreno, plantar árboles de especies nativas, así como acondicionar el paisaje con la ayuda de canales de irrigación.

Este proyecto no solamente ha permitido mejorar considerablemente la calidad de vida en el seno de la ciudad de Las Palmas, sino también reducir notablemente la contaminación sonora y atmosférica. Por último, favorece el desarrollo de nuevas zonas residenciales y nuevas zonas industriales en la periferia de la ciudad.