



**Minuta reuniunii Sub-comitetului Sectorial Transport (SCS T) aferent celei de-a VII-a reuniuni a
Comitetului de Monitorizare pentru POIM 2014 - 2020**

din data 27.06.2018

Reuniunea din data de 27 iunie 2018 a avut loc în București, Rin GRAND Hotel, sala Paris.

Participanți: Membrii cu drept de vot selectați pentru SCS T, observatori și reprezentanți ai CE. Secretariatul Permanent al SCS Transport a constatat întrunirea cvorumul de lucru, prin urmare reuniunea a fost valabil constituită. Lista completă a participanților este atașată prezentei minute.

Scopul reuniunii: stadiul lansării apelurilor, stadiul pregătirii portofoliului de proiecte, probleme în implementarea proiectelor de transport la nivel de obiectiv specific, previziuni de contractare, implementare și plăți pentru anul 2018 pentru sectorul transporturi, Axele 1 și 2 POIM, precum și prezentarea propunerii de modificare a POIM conform Deciziei COM C(2018) 2096/29.03.2018 și propuneri noi de modificare, prezentarea cadrului de performanță al POIM 2014-2020 și prezentarea stadiului implementării condiționalităților ex-ante.

1. Cuvânt introductiv

Dl. Cătălin Gheran, director general DG PEIM, în calitate de șef al AM POIM și co-președinte al SCS T, a mulțumit audienței pentru participarea la reuniune și a menționat că ședința va fi moderată și de către domnul Ionuț Micu, director general adjunct în cadrul AM POIM.

Dl. Gheran a arătat că deși cifrele arată o absorbție ridicată, sectorul de Transporturi are, ca și celelalte sectoare, o serie de probleme nerezolvate în ceea ce privește proiectele noi.

Dl. Cătălin Costache, director OIT, președinte al SCS T, a făcut o scurtă prezentare a sectorului transporturi.

- la nivelul axelor de transport sumele autorizate la plată sunt de aproximativ 870 de milioane de euro, reprezentând aproximativ 17% din alocarea programului.
- portofoliul de proiecte care se află în licitație se ridică la peste 11 miliarde de euro, prin urmare riscul de dezangajare de fonduri pentru anii 2019-2020 poate fi gestionat.
- pe partea de programare, din februarie 2017 până în prezent au fost lansate peste 30 de apeluri de proiecte, aproximativ 99,6% din tot programul. Diferența de 0,4% nelansată, reprezintă apeluri pentru proiecte pe infrastructură și suprastructură portuară.
- din cele șapte proiecte majore propuse pentru transmitere la Comisia Europeană în acest an, au fost transmise două proiecte. Este în discuție la CE finanțarea din fonduri europene pentru linia de metrou M6.
- pentru axele de transport, pentru a putea activa rezerva de performanță a programului, indicatorii de performanță POIM sunt atinși cu excepția unui singur indicator, care se referă la absorbția din FEDER. Sumele autorizate la nivelul Autorității de Certificare și Plată la începutul lunii iunie 2018 sunt de 231 de milioane de euro, ținta fiind de 266 de milioane de euro. Diferență de 35 de milioane de euro va fi autorizată până la sfârșitul anului decii, indicatorii de performanță vor fi atinși.

- ținta asumată pentru 2018 este darea în operare a 60 de km de autostradă din proiectele cu finanțare europeană respectiv, loturile 3 și 4 de la Sebeș-Turda, lotul 4 Lugoj-Deva, Gilău-Nădășelu și un lot de pe Câmpia Turzii - Ogra - Târgu Mureș. Aceste proiecte au foarte multe probleme și au făcut subiectul analizei Comisiei Europene. Poziția OIT, alături de beneficiar, este lansarea urgentă a licitației în conformitate cu acordul de mediu acordat pentru proiectul de autostradă Lugoj-Deva, lotul 2, secțiunea cu tuneluri. Pentru lotul 3 este necesară descărcarea de la nodul Holdea și identificarea soluțiilor pentru rezolvarea tuturor neconformităților de pe acest lot. Pentru Sibiu-Pitești lansarea licitației se va face după obținerea acordului de mediu pentru loturile 2, 3 și 4.
- o altă prioritate este pregătirea portofoliului de proiecte viitoare, atenția fiind orientată spre Moldova, prin pregătirea proiectelor pe secțiunea Focșani - Bacău - Pașcani. Se estimează că până la sfârșitul lunii iulie se vor anunța cu o mare parte din câștigătorii acestor loturi. Împreună cu experții de la BEI, prin acordul PASSA, sunt analizate cele mai bune opțiuni, cea mai rentabilă soluție socio-economică pentru legătura între Moldova și Transilvania.

Din partea Comisiei Europene, dl. Jeroen VAN OEL a subliniat faptul că proiectele începute în 2007 - 2013 trebuie încheiate, iar discuțiile reuniunii trebuie să vizeze atât progresele înregistrate cât și lipsa de progres a anumitor proiecte, precum și o analiza a obstacolelor care împiedică progresul proiectelor și găsirea soluțiilor, inclusiv o bună comunicare între diferite departamente din administrația românească.

În concluzie, la nivelul sectorului de transport s-au înregistrat progrese ce nu trebuie minimizezate, dar sunt și probleme care trebuie rezolvate în scopul atingerii obiectivelor.

2. Modificări ROF CM POIM

De la ultima reuniune a Comitetului de monitorizare s-a primit solicitarea de retragere din CM a fundației Terra mileniul 3. A fost organizată procedura de selecție a unui nou membru al Comitetului și a fost selectată Societatea Ornitologică Română, care va avea statut de membru CM și membru în SCS Mediu și SCS Energie.

De asemenea, Asociația Română a Băncilor și Federația Asociațiilor de Dezvoltare Intercomunitară din sectorul de apă și apă uzată au solicitat calitatea de observatori în CM POIM.

Urmare a solicitării Asociației Civice „Moldova vrea autostradă”, a fost supusă la vot decizia ca această societate să devină observator în CM POIM și SCS Transport. Propunerea a fost aprobată cu majoritate de voturi.

O altă modificare a ROF CM POIM a vizat actualizarea denumirilor unor direcții din cadrul Ministerului de Fondurile Europene ca urmare a reorganizării Ministerului Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene și înființării Ministerului Fondurilor Europene.

3. Prezentarea cadrului de performanță al POIM 2014-2020

În cadrul POIM există o alocare de 6% la nivel de program, care va fi considerată alocare definitivă în anul 2019, pe baza îndeplinirii unor ținte de performanță care trebuie atinse la 31 decembrie 2018. Rezerva de performanță alocată sectorului de transport este aproximativ 312 milioane de euro. În baza Raportului anual de implementare de anulul viitor, Comisia Europeană va verifica atingerea acestor ținte și va lua o decizie privind alocarea definitivă a rezervei de performanță pentru prioritățile care și-au atins indicatorii. Regulamentului general menționează că pentru fiecare prioritate POIM care conține 3 sau mai mulți indicatori este suficient ca fiecare dintre aceștia să atingă 85% din țintă, unul din trei având posibilitatea de a atinge doar 75% din ținta propusă pentru sfârșitul anului 2018.

În cazul sectorului de transport toți indicatorii de performanță sunt depășiți, chiar și în cazul indicatorului financiar pe axa 2 se depășește ținta minimă de 85% din indicatorul aferent anului 2018. Deci axele de transport nu prezintă nici un risc în atingerea acestor indicatori intermediari.

4. Modificarea POIM 2014-2020 conform Deciziei COM C(2018) 2096/29.03.2018 și propuneri noi de modificare

Reprezentantul DG PEIM, DL. Cristian Mărișteanu, a susținut o prezentare cu privire la modificările intervenite în cadrul POIM și noile propuneri de modificare ale programului operațional.

Din luna martie 2018 există o nouă versiune a POIM aprobată de către Comisia Europeană, versiune ce reflectă toate modificările care au fost validate în cadrul reuniunilor Comitetului de Monitorizare derulate anul trecut.

Pachetul curent de modificări vizează sectoarele de transport, mediu, managementul riscurilor, energie dar și tabelul 27, respectiv lista proiectelor majore.

Informații detaliate cu privire la modificările din sectoarele de transport și energie se regăsesc în Nota justificativă privind oportunitatea modificării POIM 2014-2020, care a fost transmisă tuturor participanților din cadrul acestei reuniuni, fiind prezentate de asemenea în cadrul SCS Transport și SCS Energie.

Pentru sectorul Transporturilor modificările propuse sunt:

- Completarea tipurilor de acțiuni specifice pentru dezvoltarea infrastructurii portuare, prin menționarea distinctă a suprastructurii portuare, pentru un plus de claritate din perspectiva legislației de ajutor de stat;
- Completarea categoriilor de beneficiari de investiții în dezvoltarea infrastructurii portuare cu un nou tip de beneficiari, respectiv operatorii portuari;
- Completarea prevederilor OS 2.4 pentru porturile în care predomină traficul de pasageri.

Pentru sectorul de Mediu modificările propuse sunt:

- Actualizarea strategică a programului în domeniul managementului deșeurilor;
- Completarea OS 3.1 cu prevederi privind închiderea unor depozite de deșeuri industriale;
- Completarea prevederilor OS 3.1 privind acțiunile de consolidare a capacității instituționale.

Pentru sectorul schimbări climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor modificările propuse sunt:

- Actualizarea strategică a programului în domeniul prevenirii și gestionării riscurilor, cu includerea riscurilor din Raportul național privind Evaluarea Națională a Riscurilor;
- Revizuirea secțiunii referitoare la tipul de beneficiar specific OS 5.2 Creșterea nivelului de pregătire pentru o reacție rapidă și eficientă la dezastră a echipajelor de intervenție.

Pentru sectorul de Energie modificările propuse sunt:

- Diminuarea valorii - țintă a indicatorului 2S62 Lungimea rețelei termice reabilitate / extinse (Fond de Coeziune);
- Modificarea denumirii unor proiecte incluse în lista proiectelor majore (Tabelul 27 din POIM).

În temeiul Regulamentului de organizare al Comitetului de Monitorizare pentru POIM 2014-2020, art. 2, AM POIM va supune aprobării Comitetului de Monitorizare:

- Decizia de completare a tipurilor de acțiuni pentru dezvoltarea infrastructurii portuare (OS 1.3 și OS 2.4);
- Decizia de completare a categoriilor de beneficiari de investiții în dezvoltarea infrastructurii portuare (OS 1.3 și OS 2.4);
- Decizia de completare a prevederilor OS 2.4 pentru porturile în care predomină traficul de pasageri;
- Decizia de actualizare strategică a programului în domeniul managementului deșeurilor;

- Decizia de completare a prevederilor OS 3.1 privind acțiunile de consolidare a capacității instituționale;
- Decizia de completare a OS 3.1 cu o serie de acțiuni privind închiderea unor depozite de deșeuri industriale;
- Decizia de actualizare strategică a programului în domeniul prevenirii și gestionării riscurilor;
- Decizia de revizuire a secțiunii beneficiarilor eligibili în cadrul OS 5.2;
- Decizia privind diminuarea valorii - țintă a indicatorului 2S62 Lungimea rețelei termice reabilitate / extinse (Fond de Coeziune);
- Decizia de revizuire și completare a listei proiectelor majore.

Modificările programului operațional propuse prin prezenta notă presupun parcurgerea următoarelor etape procedurale:

1. Notificarea autorității de reglementare în domeniul mediului;
2. Aprobarea modificărilor în Comitetul de Monitorizare;
3. Transmiterea propunerilor de modificare spre adoptare de către Comisie.

Începerea negocierilor cu CE pentru aceste modificări a fost supusă la vot, membrii SCS Transport urmând să fie informați cu privire la eventualele modificări ce pot apărea în urma discuțiilor. Propunerea a fost votată în unanimitate.

5. Prezentarea stadiului implementării condiționalităților ex-ante

În decembrie 2017, Comisia Europeană a notificat România ca stat membru, Ministerul Transporturilor și Ministerul Fondurilor Europene cu privire la îndeplinirea celor șase condiționalități aferente sectorului de transport, respectiv: aprobarea Master Planului General de Transport, încheierea contractului de servicii publice între Metrorex și Ministerul Transportului, Contractelor de performanță între Ministerul Transportului și administratorii de infrastructură rutieră și feroviară, înființarea și operaționalizarea Autorității de Reformă Feroviară, creșterea capacității administrative a celor doi beneficiari principali în cadrul POIM și asigurarea continuității MPGT al României.

În prezent se monitorizează implementarea acestor condiționalități. Ministerul Transporturilor asigură monitorizarea îndeplinirii indicatorilor de performanță din contractele de performanță, cu sprijinul direcțiilor de specialitate din Ministerul Transporturilor și asistență tehnică BEI - PASSA.

Continuitatea Master Planului General de Transport este monitorizată, OI Transport fiind implicat în contractarea unui proiect, în cadrul POCA, pentru operaționalizarea unei structuri la nivel ministerului care să asigure continuitatea MPGT.

Pentru operaționalizarea Autorității de Reformă Feroviară a fost monitorizată activitatea de contractare a asistenței tehnice pentru realizarea studiului de sustenabilitate a rețelei feroviare. Licitația a fost demarată anul trecut și se estimează finalizarea ei în trimestrul III anul acesta. O a doua măsură în cadrul acestei condiționalități a vizat achiziționarea de material rulant. Cu sprijinul asistenței tehnice oferite de BEI prin acordul PASSA se realizează studiu de fezabilitate pentru achiziționarea materialului rulant, termenul estimat pentru finalizarea acestui studiu de fezabilitate fiind noiembrie 2018. Pentru succesul achiziției materialului rulant, achiziție de care mulți actori din domeniu vor fi interesați, va trebui gestionată problema contestațiilor și pentru acest lucru e necesară o legislație adecvată.

Au fost semnate contractele de servicii publice cu operatorii feroviari de călători. Referitor la operaționalizarea ARF, un număr de 38 de persoane au fost angajate, deși s-au organizat 3 concursuri. Urmează organizarea unui nou concurs.

În concluzie, Autoritatea de Reformă Feroviară este operațională, programele privind sustenabilitatea rețelei, revizuirea contractelor de servicii publice și achiziția de material rulant sunt în graficul stabilit

împreună cu OI Transport, fiind nevoie, în continuare, de o bună colaborare cu direcțiile din Ministerul Transporturilor.

Referitor la condiționalitățile îndeplinite, Pro Infrastructura a ridicat problema contractului național, care înlocuiește contractele FIDIC, acceptat de CE și aprobat la începutul anului prin HG, dar pentru care sunt propuse modificări.

Răspunsul a fost că eventualele modificări la aceste contracte vor fi făcute în urma unor dezbateri, în mod transparent. Beneficiile actualului model de contract se vor vedea în perioada următoare la contractele licitate și în perioada de implementare a acestora. Nu există intenția de modificare a condițiilor de contract aprobate prin HG 1/ 2018, mai mult, au fost emise ghiduri pentru aplicarea condițiilor de contract.

CNAIR a menționat că procedurile de achiziție publică lansate, atribuirile de contracte sunt conform prevederilor legale. Referitor la decizia ca secțiunea Craiova - Pitești să fie executată ca drum expres și nu ca autostradă, conform MPGT, s-a menționat faptul că proiectele sunt lansate în licitație conform soluției tehnice și socio-economice rezultate din studiul de fezabilitate aferent. O statistică la nivelul companiei a arătat că s-au înregistrat progrese privind calitatea documentației de atribuire, din totalul contestațiilor depuse pe procedurile de atribuire, un procent de 90% sunt contestații care au drept obiect rezultatul procedurii și nu documentația de atribuire.

Reprezentantul CE a subliniat că monitorizarea implementării condiționalităților ex-ante va duce la o implementare eficientă a programului. Master Planul de Transport este general, indică proiectele prioritare dar fără a face o clasificare, o priorizare. O problemă importantă este operaționalizarea ARF, angajarea personalului necesar și achiziționarea materialului rulant.

OI Transport a subliniat ca ARF nu are probleme cu operaționalitatea: memorandumul pentru posturile necesare este aprobat de Guvernul României, problema bugetului pentru cheltuieli cu personalul urmând să fie rezolvată, are sprijinul necesar, prin AT PASSA BEI, pentru achiziția serviciilor pentru sustenabilitatea căii ferate și achiziția de material rulant.

6. Stadiul lansării apelurilor și al portofoliului de proiecte pentru Axele 1 și 2 POIM - progresul înregistrat de la ce-a de-a VI-a reuniune a CM POIM

În ceea ce privește stadiul lansării proiectelor în cadrul POIM aferente Transporturilor, AP 1 și AP 2, 99% din apeluri au fost lansate, toate liniile de finanțare sunt deschise, raportat la alocarea inițială de 31,7 miliarde lei au fost lansate apeluri de proiecte în valoare de 35 de miliarde lei, diferența fiind dată de faptul că la momentul alocării inițiale legislația nu permitea supracontractare de 20% din 100%. Un singur apel de proiecte este nelansat, apelul ce vizează finalizarea investițiilor portuare, suprastructuri aferente beneficiarilor privați. De la ultima reuniune a CM POIM până în prezent au fost lansate apeluri ce vizează infrastructura navală și aeroportuară, urmare a modificării regulamentului privind acordarea ajutoarelor de stat.

Pentru FC nivelul de contractare este de 98%, 96% din proiectele depuse sunt aprobate și 77% din acestea au contracte de finanțare. Diferența este dată de proiectul liniei de metrou M6 pentru care se așteaptă decizia Comisiei Europene.

În ceea ce privește FEDR contractarea este deficitară, dar se așteaptă ca proiectele în pregătire din portofoliu să asigure contractarea în cadrul AP 2.

Până la 31 mai a.c. au fost depuse 62 de proiecte, din care 31 de proiecte finalizate, 15 proiecte de investiții noi, și 16 proiecte de sprijin privind asistență tehnică. Au fost contractate 39 de proiecte, evaluate și aprobate de OI Transport. Un singur proiect nu are contract de finanțare, linia de metrou M6 pentru care se așteaptă decizia CE. Au fost respinse 5 proiecte. De la ultima reuniune a SCS Transport au fost transmise către CE 6 proiecte majore, 3 dintre acestea au fost evaluate și avizate pozitiv (faza II autostrada Sebeș - Turda, reabilitarea căii ferate 614 - Simeria, un proiect de peste un miliard de euro, construcția autostrăzii Câmpia Turzii - Ogra - Târgu Mureș). Proiectele în proces de evaluare la CE sunt: linia de metrou M6, faza a 2-a a modernizării ecluzelor și modernizarea DN 73 Pitești - Câmpulung - Brașov. Proiectele majore în pregătire pentru a fi transmise la Comisia Europeană: construcția centurii

municipiului București, intervențiile pe existent și inelul 0, construcția podului peste Dunăre la Brăila, autostrada Transilvania sectorul Gilău - Zimbor, drumul expres Craiova - Pitești și îmbunătățirea serviciilor de transport de călători cu metroul pe Magistrala M2.

Din partea SAR s-au cerut clarificări privind majorarea valorii contractelor față de valoarea anunțată prin comunicate. În răspuns, OI Transport a specificat că valoarea proiectului cuprinde în cererea de finanțare, pe lângă valoarea de licitație a acestuia, cheltuieli cu exproprierile, rezerva de 10%, cheltuieli cu avize etc. Prin urmare s-a solicitat ca datele din rapoartele SAR să fie discutate / confirmate de către OI T înaintea publicării acestora.

Din partea ARIC s-a ridicat problema monopolizării discuțiilor din SCS Transport pe sectorul rutier și a propus ca problemele punctuale din acest sector să fie aprofundate în grupuri de lucru dedicate care să fie operaționale.

Aceste grupuri de lucru au fost înființate în cadrul CM POIM, pentru domeniile naval, rutier și feroviar, s-au stabilit membrii, se asigură sprijin logistic, dar președintele și membrii acestor grupuri trebuie să stabilească întâlnirile funcție de tematica ce se dorește dezbătută. Este necesară o întâlnire a GLT rutier, sub președinția OI T, pe tema autostrăzii Sibiu - Pitești, CNAIR trebuia să prezinte stadiul așa cum și-au asumat în CM-ul anterior. Subiectele de interes pentru discuții pot fi transmise secretariatului SCS T / CM POIM, în vederea pregătirii agendei.

Secretariatul SCS Transport va transmite membrilor deciziile de înființare a Grupurilor de lucru.

OI Transport va organiza în luna iulie a.c. o reuniune a GLT rutier pentru problemele întâmpinate în pregătirea proiectului autostrăzii Sibiu - Pitești.

Prin SCS Transport, președinții GLT naval și GLT feroviar vor fi înștiințați de necesitatea reactivării grupurilor pentru propunerea subiectelor privind proiectele din portofoliu.

La reuniunile GLT-urilor discuțiile ar trebui purtate cu participarea factorilor decizionali ca o garanție pentru implementarea soluțiilor.

7. Stadiul pregătirii portofoliului de proiecte pentru POIM - sectorul rutier

CNAIR a prezentat stadiul pregătirii de proiecte rutiere din portofoliul POIM:

- S-au depus aplicații de finanțare și s-au semnat contracte de finanțare pentru toate cele 14 proiectele făcute, în valoare de 18,78% din valoarea alocată prin POIM sectorului rutier.
- Stadiul proiectelor făcute: 4 proiecte sunt finalizate (autostrada Timișoara - Lugoj, podul de la Giurgiu, pasajul Ciheiului și VO Caracal); 4 proiecte sunt în curs de finalizare (VO Brașov, DN 56 și DN5, sectorul București - Adunații Copăceni); 6 proiecte sunt parțial finalizate (cu orizont de finalizare progresiv 2019 - 2023: Dumbrava - Deva loturile 2 3 și 4, DN76, DN 6 lotul 2, VO Carei, Săcuieni și Tg. Jiu)

Au fost contractate următoarele proiecte majore noi: Autostrada Câmpia Turzii - Ogra - Tg. Mureș, Autostrada Sebeș - Turda, DN 73.

Proiectele în proces avansat de elaborare a aplicațiilor de finanțare, care vor fi depuse până la 31.12.2018, sunt: Centura București, sectorul de Sud incluzând și pasajele și intervențiile la centura existentă, Autostrada Transilvania secțiunea Gilău - Nădășelu - Zimbor, drumul expres Craiova - Pitești, podul peste Dunăre la Brăila. Totalul acestor proiecte este de aproximativ 1.851 mil, respectiv 45% din alocarea din POIM. Proiectele cu aplicații de finanțare în pregătire reprezintă 57% din care 45% ar fi reprezentate de aceste proiecte care urmează să fie transmise la CE. Procesul de elaborare a aplicațiilor de finanțare se derulează paralel cu procesul de implementare, urmărindu-se controlul asupra sumelor și evoluțiilor și a respectării prevederilor ghidului POIM. Ca beneficii ale acestor patru proiecte menționate, începând cu anul 2019 vor fi generatoare de plăți pentru etapa de proiectare, începând cu anul 2020 vor fi generatoare de plăți pentru etapa de execuție și un calendar indicativ arată că nu există risc de depășirea termenului de eligibilitate a cheltuielilor, respectiv anul 2023.

Mai sunt aplicații în pregătire pentru următoarele proiecte majore: autostrada Transilvania sector Zimbor - Suplacu de Barcău cu o valoare de 993 milioane de euro, sector Suplacu de Barcău - Borș cu o valoare de 192 milioane de euro, centura București sectorul de Nord cu o valoare de 600 milioane de euro și Autostrada Sibiu - Pitești loturile 1 și 5, iar în funcție de emitere a acordului de mediu, loturile 2, 3 și 4. În total, valoarea acestor proiecte majore este de 3,5 miliarde de euro, respectiv contractare de 100% din alocarea POIM și supracontractare.

Deși din datele prezentate reiese supracontractarea proiectelor din sectorul rutier, realitatea arată că sunt proiecte fazate cu blocaje care vor afecta absorbția fondurilor europene. Decizia Guvernului de a permite o supracontractare de 200% acoperă aceste riscuri și arată interesul deosebit al societății pentru realizarea acestor proiecte. Proiectele prezentate din portofoliu de pregătire vor fi un exemplu de proiecte bine pregătite pentru perioada următoare de programare. O parte din proiecte nu se vor încadra în alocarea curentă, prin urmare este oportună o discuție cu CE despre o fazare în perioada următoare de programare.

Reprezentantul CE a menționat că nu s-a luat o decizie oficială privind posibilitatea fazării în perioada următoare de programare. Proiectele cu valoarea foarte mare, autostrada Transilvania sau autostrada Sibiu - Pitești, ar trebui programate pentru următoarea perioadă de implementare. În faza actuală trebuie considerată o etapizare a proiectelor, nu fazarea, pentru proiecte pentru care e posibilă execuția unor sectoare din aceste proiecte mari în vederea raportării realizărilor din perioada curentă de programare. Este necesar ca la terminarea perioadei de programare să poată fi prezentate rezultate, drumuri operaționale. Important este să se aibă în vedere o planificare corespunzătoare a proiectelor astfel încât implementarea să meargă bine. Beneficiarii încă au probleme privind capacitatea administrativă și este recomandat ca și pe viitor să apeleze la expertiză externă, să colaboreze cu BEI și JASPERS.

Având în vedere că mai sunt 5 ani din actuala perioadă de programare, autoritățile române trebuie să-și concentreze atenția și eforturile pe implementarea proiectelor din portofoliul actual.

În acest context, reprezentantul ARIC a dorit să fie consemnat că, deși s-a discutat și la reuniunea din noiembrie 2017, licitațiile pentru supervizarea acestor proiecte nu au fost lansate.

CNAIR a întocmit lista cu contractele de supervizare ce urmează a fi lansate în iulie - august a.c., printre care se numără și supervizarea lucrărilor la Podul Brăila, supervizarea VO Timișoara Sud, supervizarea lărgirii la 4 benzi a centurii rutiere, supervizare autostrăzii de centura București, supervizare pentru Bâldana - Titu, supervizare pentru toate loturile de autostrăzi așa cum a fost lansate contractele de proiectare, supervizarea pe reabilitare DN 76.

Licitațiile pentru autostrada Sibiu - Pitești nu vor fi lansate până la emiterea acordului de mediu.

Pentru loturile autostrăzii A3 Transilvania, sectorul Suplacu - Nădășelu, SF-ul pentru tunelul Meses este aprobat în CTE CNAIR. Pentru zona Nădășelu - Mihăești - Zimbor s-a luat decizia să se scoată la licitație întregul lot.

În ceea ce privește termenele pentru evaluarea licitațiilor pentru proiectele majore, pentru lotul Suplacu - Borș evaluare nu s-a terminat, iar termenul se va prelungi până la sfârșitul lunii iulie. Pentru autostrăzile din Moldova și drumuri expres au fost estimate unele termene în baza datelor anunțate de comisia de evaluare, dar activitatea comisiilor de evaluare nu poate fi influențată pentru a stabili termene ferme.

Pentru autostrada A8, CNAIR lucrează la documentația de licitație, urmând ca aceasta să fie lansată în trimestru IV 2018.

Pentru proiectul Târgu Mureș - Iași - Ungheni sunt două variante. Secțiunea Târgu Neamț - Iași - Ungheni este unul din proiectele care, prin hotărâre de guvern, va fi scoasă la licitație în regim de PPP, mai puțin secțiunea Târgu Mureș - Târgu Neamț, cea mai dificilă secțiune de construit, pentru care valoarea estimată a investiției a variat de la 9 miliarde de euro. Trebuie urmărită și consumarea alocării POIM, supracontractarea și planificarea pe perioada următoare de programare. OIT trebuie să identifice resursa financiară, destul de mare pentru a finanța un singur proiect, extrem de riscant din punct de vedere al finanțării. Împreună cu experții de la BEI se analizează și se va emite un raport cu privire la fezabilitatea celor trei mari rute de legătura între Transilvania și Moldova, pe la Vatra Dornei, Valea Bicazului sau Valea Oituzului, ca și elemente vizavi de eficiența implementării și în special față de indicatorii socio-

economici din analiza economică. Dezbaterile soluției trebuie să fie deschise, cu toți factorii, pentru alegerea celei mai bune opțiuni de asigurare a acestei legături.

Pro Infrastructura a subliniat necesitatea construirii autostrăzii din Moldova cu fonduri europene, cât mai repede posibil. O soluție poate fi înființarea unui departament în cadrul CNAIR, al cărui personal să se ocupe doar de achiziții, în vederea scurtării perioadei de evaluare a licitațiilor și începerea execuției.

Aceste aspecte se pot discuta la întâlnirile tematice, pe sectorul rutier. CNAIR trebuie să pregătească aceste întâlniri, iar Pro Infrastructura să transmită în scris, punctual, solicitările astfel încât discuțiile să fie pragmatice, aplicate.

Reprezentantul JASPERS a evidențiat că pentru a lua o decizie privind construcția unui drum e necesar un proiect bine pregătit, nu sub presiunea societății civice sau a politicianilor. Pentru autostrada Târgu Mureș - Ungheni costurile sunt estimate la 10 miliarde euro, deci decizia trebuie luată în funcție de viabilitatea economică. Pentru PPP este necesar un proiect care să însemne stabilirea traseului, costuri estimate, studiu de trafic, impact asupra mediului, pentru a atrage investitori. Comisia Europeană solicită să fie luate măsuri pentru a îmbunătăți conectivitatea cu regiunile periferice, împreună cu autoritățile române se caută soluții pentru pregătirea unor proiecte de calitate care să poată fi implementate într-o perioadă scurtă de timp.

8. Stadiul pregătirii portofoliului de proiecte pentru POIM - sectorul feroviar

Reprezentantul CFR a prezentat stadiul proiectelor de infrastructură feroviară finanțate din POIM:

- Sunt în execuție lucrările pe tronsonul Coșlariu - Simeria, în fază de finalizare, pe tronsonul Vințu - Simeria - Vințu de Jos, progresul fizic este de 85 - 90%. Proiectul pentru ERTMS, început cu întârziere din cauza contestațiilor, are un progres fizic de 61%. Lucrările pe tronsonul Coșlariu - Sighișoara, 99 de km, este cel mai avansat. Estimarea CFR SA este ca lucrările se vor finaliza până la sfârșitul anului 2018.
- Podurile dunărene sunt finalizate.
- Au început lucrările pe tronsonul Gurasada - Simeria - kilometrul 614. Pentru etapa 1 reabilitare poduri-podețe-tuneluri se estimează finalizarea lucrărilor până la sfârșitul anului 2018.
- Sunt în curs de semnare proiecte noi din FEDR pentru lotul de poduri și podețe pe SRCF Galați și SRCF Craiova.
- Lucrările pentru reabilitarea liniei de cale ferată frontieră - Curtici - Simeria, tronsonul 2a 2b 2c, se realizează sub trafic, opțiune asumată de CFR S.A.
- Sunt în pregătire studii fezabile, cu suport JASPER, pentru București Nord - Girava - Giurgiu Nord, frontiera cu Bulgaria, Modernizare electrificare Cluj - Oradea - Episcopia Bihorului, Caransebeș - Timișoara - Arad pentru care s-a solicitat opinia JASPERS și sursă de finanțare din POIM.
- Sunt în elaborare caiete de sarcini pentru SF Ploiești-Iași-frontieră, pentru proiectele Quick Wins, modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată, etapa 2 reabilitare poduri, podețe, tuneluri, implementarea măsurilor necesare funcționării sistemului ERTMS pe secțiunea Predeal - București - Constanța
- Reviziunea studiului de fezabilitate București Nord - Aeroport Internațional Henri Coandă București este în licitație.

A fost ridicată problema podului CF de la Grădinari, lucrare întârziată care afectează major intrarea tuturor operatorilor feroviari, dar mai ales de călători, în București și în Gara de Nord. Execuția lucrărilor este asigurată de antreprenorul Implenia. Deși la acest moment există mobilizare pe șantier, antreprenorul a fost notificat de nenumărate ori în privința slabei mobilizări. Opțiunea beneficiarului este de a aplica pârghiile contractuale de sancționare și nu de reziliere a contractului.

Problema gestionării termenelor de implementare a contractului, calității lucrărilor și alte aspecte contractuale pot fi dezbătute în GLT feroviar.

9. Stadiul pregătirii portofoliului de proiecte pentru POIM - metrou

Reprezentantul METROREX a prezentat stadiul proiectelor de metrou finanțate din POIM:

- Linia de metrou Magistrala 4, împreună cu depoul, galeria de legătură și terminalul multimodal sunt finalizate în proporție de 99%. Se mai realizează lucrări de siguranță a traficului în zona depoului, curățenie în zona terminalului și sistemul de taxare, la acest terminal multimodal.
- În martie 2017 s-au pus în circulația cu călători două stații, Parc Bazilescu și Străulești.
- Magistrala 5 se va finaliza în mare parte până la sfârșitul acestui an. Singura problemă este legată de sistemul de siguranța traficului. Licitația a fost finalizată, dar contestată. Lucrările vor dura 9 luni de la data ordinului de începere.
- Îmbunătățirea a serviciului de transport pe magistrala 2 Bercei-Pipera, are trei componente, una finalizată - 24 de trenuri în circulație cu călători, una este în curs de finalizare - accese noi la stația de metrou Tineretului, a 3-a în curs de pregătire a documentației de finanțare - înlocuirea căii de rulare pe toata Magistrala 2, inclusiv instalațiile aferente inter-stațiilor.
- Au fost finalizate proiectele privind modernizarea instalațiilor de ventilație, Instalațiile de control acces.
- A doua secțiune a Magistralei 5, Eroilor - Iancului, se află în pregătire, respectiv finalizarea caietului de sarcini și a documentației de achiziție, pentru lansarea serviciilor de proiectare.
- Pentru Magistrala 6 este în pregătire lansarea licitației pentru lucrările de structura, după primirea deciziei CE cu privire la finanțare. După primirea evaluării Jaspers vizavi de răspunsurile Metrorex la comentarii, Comisiei va comunica concluziile.
- Pentru proiectul privind accesibilizarea stațiilor pentru persoanele cu deficiențe de vedere, proiect minor, s-a solicitat finanțare din POIM.

10. Stadiul pregătirii portofoliului de proiecte pentru POIM - sectorul naval și aerian

Sectorul naval beneficiază de finanțare din AP 1(FC) și AP 2 (FEDR). Prin AP 1, OS 1.3 investiții pentru beneficiarii publici în porturile și căile navigabile situate pe rețeaua TEN-T, iar pe AP 2 sunt prevăzute investiții vizând creșterea volumului de mărfuri și de persoane tranzitate prin porturi, altele decât cele situate pe rețeaua TEN-T, conform modificării propuse. Au fost prezentate activitățile eligibile, liniile de finanțare deschise (schemele de ajutor de stat au fost aprobate) și lista proiectelor din portofoliu.

Sunt contractate doua proiecte (proiectul de implementare a unei dane specializate într-o zonă cu adâncimi mari în portul Constanța și proiectul de modernizare ecluze faza a doua), doua proiecte în evaluare la OI Transport (proiectul de modernizarea infrastructurii portuare prin asigurarea creșterii adâncimilor, șenalelor și a bazinelor și a siguranței navigație în portul Constanța și proiectul ce vizează apărările de maluri pe canalul Sulina).

Pentru OS 2.4 nu s-au primit încă proiecte în evaluare. S-a făcut un apel către beneficiari să grăbească depunerea proiectelor.

Ultimul apel nelansat este cel care vizează finanțarea structurilor aferente operatorilor portuari privați. Au fost propuse următoarele activități eligibile: construire, extindere, modernizare, reabilitarea construcțiilor de stocare a mărfurilor, echipamente și utilaje pentru încărcare descărcare, diverse echipamente de manipulare a mărfurilor, construcții, extinderi consolidări de platforme portuare, construcții și echipamente pentru asigurarea conexiunii cu alte moduri de transport, promovarea transportului modal și a serviciilor furnizate de un anumit operator. Acestea sunt activități cu profil economic și intră sub incidența ajutorului de stat. În consecință, ghidul solicitantului și apelurile vor trebui susținute de o schema de ajutor de stat care trebuie să aibă în spate ca justificare o analiză de

oportunitate. Analiza de oportunitate se află în acest moment în realizare la nivelul Ministerului Transporturilor cu sprijinul asistenței tehnice PASSA BEI. Consiliul Concurenței este implicat în finalizarea acestei scheme de ajutor de stat.

Pentru sectorul aerian a fost lansat, anul acesta, apelul de proiecte care vizează investițiile în infrastructura aeroportuară. Au fost lansate patru apeluri:

- unul care a vizat proiectele fazate pe sectorul aerian (contractarea Aeroportului Craiova faza a doua, apel a fost închis).
- sunt deschise liniile de finanțare ce vizează dezvoltarea infrastructurii aeroportuare cu activități de natură non economică,
- activități de natură economică cu o schema de ajutor de stat și
- un apel de proiecte de investiții de pregătire (asistență tehnică).

Activitățile eligibile vizează construcții, extindere, modernizare terminale, reabilitare, modernizare, extindere suprafețe de mișcare, piste, căi de rulare, platforme, instalații aferente infrastructurii aeroportuare și investiții care vizează siguranța și securitatea pentru infrastructura de transport aeriană și investiții care vizează asistența tehnică pentru viitoarele proiecte de investiții.

Proiectele privind aeroporturile Cluj, Timișoara, Bacău, Craiova, Târgu Mureș, Satu Mare și Tulcea se află în acest moment în proces de pregătire. O parte din ele beneficiază de asistență tehnică din partea Jaspers.

11. Stadiul implementării fizice și financiare a POIM - Axele 1 și 2 și previziuni privind implementarea

Activitatea de monitorizare a implementării proiectelor și de verificare a cererilor de rambursare partea tehnică, se realizează de către Direcția de monitorizare din cadrul OI Transport.

Problemele identificate pe cele mai importante proiecte constau în slaba mobilizare a antreprenorilor, unele proiecte sunt slab pregătite de către beneficiari, lipsa exproprieri sau exproprieri suplimentare apărute pe parcursul implementării proiectelor.

Activitatea serviciului de verificare și expertiza tehnică, se desfășoară în colaborare cu beneficiarii, participarea la ședințe, consiliere metodologică privind unele soluții tehnice pe care le întâlnesc pe parcursul vizitelor în șantier.

Urmare a problemelor identificate în derularea țintelor, s-a primit permisiunea pentru reșezarea țintei de absorbție pentru anul acesta, fără a o diminua. La nivelul lunii iunie a.c. Ținta realizată de CNAIR este de 114%, deci a depășit ținta cu 14 procente, au fost trimise cheltuieli de 156 - 157 de milioane de RON, față de ținta de 137,2 - 137 de milioane RON. Ținta realizată de CFR este de 103,61%, respectiv 144,8 milioane RON și au depus cheltuieli de 150 de milioane RON. Metrorex se află la 87,7% din țintă, având o țintă planificată de 96,6 milioane de RON și depunând cheltuieli de 84,7 milioane RON. Contractul pentru M5 are o suspiciune OLAF, ceea ce conduce la nerealizarea sumei prognozate la începutul anului de 120 de milioane de RON.

În perioada mai 2017 - mai 2018, au fost verificate un număr de 171 de cereri de rambursare, pentru CNAIR 90 de cereri, pentru CFR 61 de cereri, pentru Metrorex 1 cerere, pentru ACN 1 cerere și pentru Aeroportul Craiova 2 cereri. Valoarea aferentă fondurilor nerambursabile este de 4,8 miliarde RON, reprezentată pe beneficiari CNAIR 1,6 mld RON, CFR 2,3 mld RON, Metrorex 682 milioane RON, ACN 122 milioane RON și 15 milioane RON Aeroportul Craiova. Din aceste cheltuieli declarate de beneficiari, în această perioadă, au fost autorizate 3,9 miliarde RON, dintre care CNAIR 1,5 mld RON, CFR 1,6 mld RON, Metrorex 641 milioane RON, ACN 116 milioane RON și Aeroportul Craiova aproximativ 15 milioane RON.

La nivelul OIT, prin valorile care vor fi autorizate în anul 2018, nu există riscuri de dezangajare a fondurilor la nivelul axelor de transport.

S-au efectuat 11 misiuni de verificare a evidenței contabile, pe 32 de proiecte din cele 35 de proiecte cu contract de finanțare semnat și s-au concretizat prin emiterea a 3 recomandări fără impact financiar.

Referitor la problemele care conduc la întâzieri în finalizarea proiectelor cele mai importante sunt suspiciunile de fraudă. La acest moment sunt doua controale demarate de OLAF, pentru M5 și DN 66. Situația corecțiilor aplicate sau reducerilor procentuale va fi transmisă membrilor SCS Transport.

OIT nu poate să influențeze mersul unui contract de lucrări, nefiind parte în contract, dar asigură consultanță beneficiarilor, au fost alocate fonduri de asistență tehnică pentru întărirea capacității administrative, au fost elaborate listele de verificare a contractelor, la semnarea contractului sau la acte adiționale, s-au emis instrucțiuni. În ceea ce privește corecțiile aplicate la atribuirea contractelor solicitarea fermă este să fie luate în considerare lecțiile învățate din programul anterior.

12. Proiectul "TRANSGREEN - Integrated Transport and Green Infrastructure Planning in the Danube-Carpathian Region for the Benefit of People and Nature"

Reprezentantul WWF Romania, Diana Cosmoiu, a prezentat proiectul TRANSGREEN, proiectul pentru planificare integrată a infrastructurii de transport și infrastructurii verzi în zona Dunăre Carpați în beneficiul oamenilor și al naturii. Acest proiect își propune să demonstreze că dacă există o planificare integrată adecvată, în care măsurile de conservare sunt luate în considerare în fazele incipiente de planificare ale proiectelor de infrastructură rutieră și feroviară, se poate ajunge la o implementare ușoară, în care aspectele de blocaje și întâzieri sunt dacă nu eliminate oricum minimalizate.

Proiectul înseamnă o regiune carpatică mai bine conectată printr-o infrastructura de transport care să țină cont și de natură. Acest proiect își propune să contribuie la dezvoltarea unor rețele de drumuri și căi ferate mai sigure și mai prietenoase cu mediul, nu doar în România ci și în Republica Cehă, Slovacia, Ucraina sau Ungaria.

Coordonarea proiectului este realizată de WWF International, programul tinerii Carpați, cu sediul la Viena, iar valoarea proiectului este de 2,5 milioane de euro, din care 2,1 milioane de euro sunt contribuție FEDR. Obiectivele specifice ale proiectului sunt: îmbunătățirea cooperării între factorii de decizie, între parteneri, cei care sunt relevanți pentru domeniile de transport, planificare teritorială și ecologie, crearea unor baze de informații științifice pentru facilitarea unor procese decizionale calitative și minimalizarea conflictelor dintre obiectivele de planificare în transport și cele referitoare la infrastructura verde.

În România sunt două zone pilot: zona autostrăzii Târgu Mureș - Iași și zona căii ferate Arad - Deva. Va fi realizat un catalog de măsuri pentru zonele pilot. Acest catalog va ține cont de gradul de dezvoltare a infrastructurii de transport.

Scopul grupului de lucru, stabilit împreună cu concursul Ministerului Mediului și al Ministerului Transporturilor și cu participarea unor instituții cum ar fi ANPM, ANAP, ONG-uri, este realizarea unui ghid național pentru integrarea măsurilor de conservare a biodiversității în planurile de transport încă din fazele incipiente. În cadrul proiectului va fi elaborat ghidul regional, care poate fi transpus și la nivel național.

OIT susține acest proiect, ghidul privind modul de realizare a evaluării impactului asupra mediului pentru proiectele de infrastructură de transport special dedicat fiind util atât beneficiarilor dar mai ales autorităților de mediu și tuturor părților participante în proces.

13. Concluzii

În cadrul subcomitetului de transport au fost adoptate:

- includerea „Asociației Moldova vrea autostradă” ca observator în SCS Transport;
- modificările POIM 2014-2020 aferente sectorului de transport, aprobate cu unanimitate de voturi. AM POIM a fost mandatat să coreleze și să ajusteze modificările propuse în funcție de rezultatul negocierilor cu Comisia Europeană.

Concluziile subcomitetului de transport:

- la nivelul axelor de transport sumele autorizate la plată reprezintă aproximativ 17% din alocarea programului;
- riscul de dezangajare de fonduri pentru anii 2019-2020 poate fi gestionat;
- indicatorii de performanță sunt atinși;
- nu sunt în pregătire modificări ale HG1/2018, dimpotrivă pe site-ul AM POIM a fost publicat Ghidul de utilizare pentru beneficiari;
- în perioada imediat următoare se vor reactiva Grupurile de Lucru Tematice feroviar, rutier și naval pentru discuții aplicate pe prioritățile finanțate, solicitându-se totodată membrilor și observatorilor transmiterea de teme și problematice pentru analizarea acestora în cadrul grupurilor menționate. Secretariatul va transmite membrilor SCS T deciziile de înființare a celor 3 Grupuri de Lucru Tematice (GLT-uri), respectiv GLT feroviar, GLT rutier și GLT naval;
- OIT va organiza în luna iulie o reuniune vizând problemele punctuale întâmpinate în pregătirea proiectului autostrăzii Sibiu-Pitești;
- În contextul lansării de proiecte de anvergură în perioada următoare (valoare considerabilă și perioada de implementare după 2023), s-a adresat CE rugămintea de a clarifica posibilitatea și modalitatea fazării acestor proiecte în exercițiul bugetar următor;
- CNAIR va pregăti o situație a penalităților (valoarea și principalele cauze care au condus la revendicări din partea antreprenorilor) la nivel de contract care va fi transmisă secretariatului SCS T;
- În cadrul CM POIM se va solicita ANAP opinie vis a vis de propunerea Proinfrastructură vizând oportunitatea introducerii listei oficiale a operatorilor economici agreați, ca proiect-pilot în domeniul contractelor de lucrări aferente construcției de drumuri și autostrăzi - Realizarea unui studiu de fezabilitate pentru a evalua această oportunitate este o obligație a autorităților române conform capitolului 4 din HG 901/2015 care aprobă Strategia în domeniul Achizițiilor Publice;
- În cadrul SCS T s-a agreat ca o prioritate este conexiunea cu Moldova, dar este important să se analizeze în prealabil alternativele (exercițiu în derulare cu BEI) - din perspectiva identificării soluției care aduce cele mai multe beneficii socio-economice;
- S-au reținut solicitările partenerilor de a nu se mai lansa licitații pe studii de fezabilitate neactualizate și de a se asigura supervizare la nivel adecvat pentru proiecte/proportional cu riscurile și anvergură investiției;
- În contextul lecțiilor învățate din perioada anterioară, OIT va transmite o situație privind corecțiile aplicate în cadrul proiectelor noi de investiții, respectiv modul în care beneficiarii au tratat, atât în etapa de licitație (în documentația de atribuire), cât și în etapa de implementare, cauzele care au generat în trecut corecții financiare.

Secretariat Permanent SCS Transport

Întocmit: Gabriela Preda, expert