



**Minuta celei de-a VI-a reuniuni a Comitetului de Monitorizare pentru POIM 2014 - 2020
din data de 28.11.2017**

Cea de a - VI - a reuniunea a CM POIM a avut loc in data de 28 noiembrie 2017 a avut loc în București, la Hotelul Lev Or, sala Ballroom.

Participanți: Membrii cu drept de vot și observatorii CM POIM, membrii cu drept de vot și observatorii ai SCS Mediu, SCS Transport și SCS Energie, reprezentanți ai CE, JASPERS, BEI și BERD. Lista completă a participanților este atașată prezentei minute.

Scopul reuniunii: aprobare decizii cu privire la propunerea de modificare a ratei de cofinanțare pentru proiectele din sectorul de transport POIM 2014-2020 (creșterea ratei de la 75% la 85%) și modificarea planului de acțiune pentru îndeplinirea condiționalității ex-ante 4. Achizițiile publice „Existența unor măsuri de aplicare eficace a dreptului Uniunii din domeniul achizițiilor publice în ceea ce privește fondurile ESI”, examinarea progreselor în implementarea POIM (stadiul apeluri de proiecte, plăți/rambursări), previziuni de contractare și de plăți pentru anul 2018 precum și discuții cu privire la principalele probleme și soluții identificate în implementarea PO.

Cuvânt introductiv

Cea de-a șasea reuniune a CM POIM a fost deschisă de dl. **Marius NICA**, ministru delegat pentru fondurile europene care a dorit să mulțumească membrilor și invitaților pentru participarea la reuniunea CM POIM și a menționat, pe scurt, progresele înregistrate de la ultima reuniune a CM POIM și a prezentat măsurile inițiate, respectiv:

- Creșterea nivelului de supracontractare, prin propunerea unui prag de 200%;
- Finalizarea modelului național de contract, pentru care se estimează aprobarea până la sfârșitul lunii decembrie 2017;
- Pregătirea proiectelor post 2020.

DI. Cătălin Gheran, directorul general al DG PEIM a dat cuvântul ministrului transporturilor, **dl. Felix Stroe**, care a subliniat importanța colaborării dintre cele 2 ministere în vederea implementării cu succes a POIM, realizării la timp a proiectelor cu finanțare europeană și creșterii absorbției fondurilor nerambursabile. Ministrul transporturilor a mai subliniat următoarele:

- în data de 24 noiembrie MT a transmis CE 2 Aplicații de Finanțare în valoare de 2,1 mld euro, CF care au fost semnate pe 27 noiembrie 2017;
- MT a transmis aplicația rutieră pentru construcția autostrăzii Sebeș Turda faza a II-a, în valoare de 363 mil euro;

- în data de 30 noiembrie MT va transmite aplicația pentru autostrada Ogra - Târgu Mureș cu o valoare de 311 mil euro;
- execuția bugetară pentru proiectele cu finanțare europeană este de peste 80%;

În continuarea reuniunii a luat cuvântul reprezentantul CE, dl. **Carsten Rasmussen**, care a menționat faptul că DG Regio apreciază colaborarea dintre cele 2 ministere, existând astfel premisele pentru a înregistra progrese în implementarea POIM. Totodată a subliniat faptul că:

- Portofoliul de proiecte nu a fost bine pregătit, fapt ce a creat întârzieri în implementarea POIM;
- În momentul de față nu exista risc de dezangajare, primul an cu risc de dezangajare fiind anul 2020, iar partea română va trebui să ia măsurile necesare evitării acestuia;

Dna. Mihaela Toader, Secretar de Stat în MDRAPFE, a menționat faptul că:

- În sectorul deșeurii avem o condiționalitate neîndeplinită, pentru care trebuie în continuare luate măsuri urgente în vederea îndeplinirii;
- Anii care urmează, trebuie să se transforme din anii lansărilor în anii implementării pentru a putea recupera întârzierile în 2018 și 2019;

Dna. Adriana Petcu, Secretar de Stat la Ministerul Apelor și Pădurilor, a menționat faptul că:

- ANAR-ul a fost unul din Beneficiarii POS Mediu pentru axa de inundații și eroziune costieră;
- Pentru evitarea întârzierilor a fost elaborat planul de management împotriva riscurilor și au fost prioritizate proiectele ce vor face obiectul finanțării în actuala perioadă de programare;
- În momentul de față, se pregătesc aplicațiile de finanțare, pentru toate administrațiile bazinale și a fost lansată în SEAP procedura de elaborare a aplicațiilor de finanțare;

Dna Secretar General Adjunct de la Ministerul Energiei, **Dna. Elena SOAVA**, a subliniat faptul că Ministerul Energiei va depune toate eforturile în vederea realizării unei absorbții cât mai mari în actuala perioadă de programare.

DI. Cătălin Gheran, director general DG PEIM, în calitate de șef al AM POIM, a prezentat agenda reuniunii CM POIM, menționând faptul că există cvorum pentru luarea deciziilor, astfel deciziile luate vor fi statutare.

Potrivit agendei, au fost discuții și decizii cu privire la:

1. Aprobarea Minutelor celei de-a IV-a reuniuni și celei de-a V-a reuniuni extraordinare a CM POIM;
2. Stadiul îndeplinirii condiționalităților ex-ante aplicabile POIM - riscuri privind neimplementarea programelor;
3. Stadiul apelurilor de proiecte POIM, stadiul contractării, stadiul pregătirii portofoliului de proiecte, inclusiv previziuni;
4. Stadiul implementării POIM (plăți/rambursări), previziuni privind implementarea (previziuni de contractare, previziuni de plăți);
5. Propunerea de modificare a POIM - majorarea ratei de cofinanțare UE de la 75% la 85% pentru sectorul de transport;

6. Implementarea POIM - principalele probleme și soluții identificate;
7. Alte teme de discuție - propuneri ale reprezentanților CM POIM;
8. Concluzii

1. Aprobarea Minutei celei de-a IV-a reuniuni și celei de-a V-a reuniuni extraordinare a CM POIM

A fost supusa aprobării *minuta celei de a IV-a reuniuni a CM POIM din data de 19 iulie 2017 și minuta reuniunii extraordinare a CM POIM din data de 16 octombrie 2017.*

Dna. Valentina Dimulescu de la Societatea Academică Română (SAR) a intervenit și a solicitat să fie anexate la minută și răspunsurile la clarificările formulate de membrii CM POIM.

A fost acceptată solicitarea SAR iar *minuta celei de a IV-a reuniuni a CM POIM din data de 19 iulie 2017 și minuta reuniunii extraordinare a CM POIM din data de 16 octombrie 2017 (a V-a reuniune a CM POIM), au fost aprobate în unanimitate de voturi.*

2. Stadiul îndeplinirii condiționalităților ex-ante aplicabile POIM - riscuri privind neimplementarea programelor

Dl. **Catalin Gheran** a menționat faptul ca majoritate condiționalităților POIM au fost îndeplinite și au mai rămas 2 condiționalități neîndeplinite:

- o condiționalitate sectorială aferentă sectorului de deșeuri;
- a doua condiționalitate ex-ante cu caracter orizontal se refera la domeniul achizițiilor publice, unde suntem foarte aproape de implementarea acesteia prin încheierea contractului național.

În ceea ce privește condiționalitatea pe sectorul de transport, aceasta a fost îndeplinită și se așteaptă răspunsul din partea CE.

Dl. **Nicolae Manta**, reprezentantul Ministerul Mediului, a prezentat stadiul îndeplinirii condiționalității ex-ante aferentă sectorului de deșeuri:

- a fost elaborata versiunea consolidata a PNGD, urmare a consultărilor din data de 2 noiembrie 2017;
- a fost elaborată versiunea consolidată a Raportului de Mediu pe baza versiunii consolidate a PNGD, în urma consultărilor din data de 2 noiembrie 2017;
- a avut loc o dezbatere publică pe versiunile Raportului de Mediu și a PNGD;
- termenul estimativ de finalizare și aprobare a PNGD este decembrie 2017.

Totodată, dl. **Manta** a mai precizat că în ceea ce privește instrumentele economice acestea vor fi implementate începând cu anul 2018, respectiv anul 2019, astfel:

- taxa de depozitare a deșeurilor - ianuarie 2019 împreună cu metodologia de implementare a acesteia;
- politica tarifară de incinerare pentru anumite materiale reciclabile/reutilizabile va fi introdusă din ianuarie 2019;
- "Schema Pay-as-you-throw" (PAYT) funcționează la nivel local urmând sa fie aplicată progresiv pentru toata populația; dezbaterile publice au început in septembrie 2017 si se vor finaliza in decembrie 2017;

- responsabilitatea Extinsă a Producătorului (asigurarea finanțării pentru colectarea separată a deșeurilor și reciclarea materialelor reziduale relevante) sau sisteme echivalente (ex: sisteme de depozitare); dezbaterile publice vor începe în septembrie 2017 și vor finaliza în decembrie 2017;
- strategii/politici sau reglementări pentru stimularea autorităților responsabile pentru managementul deșeurilor municipale pentru a schimba ierarhia deșeurilor și adoptarea unor instrumente ad-hoc - ianuarie 2019;
- eco taxa pe punga de plastic - ianuarie 2019.

În continuarea reuniunii au luat cuvântul reprezentanții CE, dl. Christopher Ingelbrecht și dl. Carsten Rasmussen, care au solicitat informații suplimentare în legătura cu instrumentele economice asumate pentru atingerea țintelor de reciclare și reutilizare în anul 2020 și a solicitat realizarea unei întâlniri tehnice cu Ministerul Mediului și Ministerul Fondurilor Europene pentru a se vedea clar stadiul îndeplinirii acestei condiționalități și modalitățile de implementare a instrumentelor economice propuse de consultant.

Dl. Ingelbrecht și dl. Rasmussen și-au exprimat îngrijorarea în legătură cu:

- instrumentele economice asumate pentru atingerea țintelor de reciclare și reutilizare în anul 2020;
- inconsecvența în luarea deciziilor la nivelul părții române, CE neștiind ce alternativă a fost aleasă în vederea realizării obiectivelor și a țintelor de reciclare și reutilizare în anul 2020;
- adoptarea cu întârziere a PNGD subliniind faptul că, în momentul de față proiectele finanțate din fonduri europene nu sunt funcționale iar deșeurile nu sunt colectate, tratate și depozitate în conformitate cu normele în vigoare;
- posibilitatea ca proiectele finanțate din fonduri europene să devină funcționale;
- capacitatea Primăriei București de a realiza un proiect fezabil având în vedere că în momentul de față primăria analizează posibilitatea ca în locul unui singur incinerator să fie utilizate mai multe incineratoare de capacitate mai mică;

Dl. Rasmussen a ținut să precizeze că există riscul ca Primăria București să nu reușească să acceseze fondurile UE alocate, ratând astfel țintele de absorbție.

De asemenea, a solicitat reprezentanților Ministerului Mediului să aibă în vedere crearea unui Unitatipentru a gestiona problematica fondurilor europene la nivelul acestui minister și pentru a evita pierderea finanțărilor .

Dl. Catalin Gheran precizat că se vor face demersurile necesare organizării discuției tehnice cu Ministerul Mediului pentru a vedea exact care este stadiul de îndeplinire a condiționalităților pe partea de deșeuri.

De asemenea în ceea ce privește capacitatea Ministerului Mediului de absorbție a fondurilor europene, Ministerul Fondurilor Europene, sub coordonarea doamnei secretar de stat Toader s-a organizat pentru a se întâlni cu reprezentanții POCA, POAT, Ministerul Mediului și instituțiile financiare internaționale pentru a identifica modul în care se poate răspunde cel mai bine nevoii de a crea capacitate la nivelul Ministerului mediului pentru a implementa ceea ce scrie în planul Național de gestionare a deșeurilor și pentru a implementa un capitol foarte important din plan, respectiv planul de guvernare pentru sectorul de deșeuri.

În continuarea reuniunii, **DI Cătălin COSTACHE**, Director OI T, a prezentat pe scurt stadiul îndeplinirii condiționalității din sectorul de transport, amintind faptul că:

- a fost elaborat și aprobat MPGP;
- a fost încheiat contractul de servicii publice între Ministerul Transporturilor și Metrorex SA pentru transportul pasagerilor cu metroul în București;
- s-au semnat contractele de performanță între MT și CNAIR, respectiv CFR SA;
- a fost finalizat proiectul contractului național și urmează să fie aprobat;
- a fost înființat ARF-ul care a devenit și operațional;
- condiționalitatea privind instruirea beneficiarilor POIM este realizată cu sprijin BEI prin acordul de servicii;

În continuarea reuniunii dl. **Cătălin GHERAN**, președinte al CM POIM, a oferit detalii în legătură cu **modificarea ratei de cofinanțare a proiectelor din sectorul de transport**, respectiv creșterea ratei de finanțare din fonduri UE de la 75% la 85%, ceea ce va determina un castig de peste 30 milioane EUR în 2017, diminuarea alocării naționale și va îmbunătăți rata de absorbție a fondurilor europene. De asemenea se intenționează creșterea ratei de supra-contractare la nivelul axelor de transport la 200% ceea ce va permite demararea tuturor proiectelor din POIM.

De asemenea a fost reamintit faptul că în cadrul SCS Transport această propunere a fost supusă votului membrilor comitetului, fiind **aprobată cu unanimitate de voturi**.

Intervențiile membrilor CM POIM pe subiectele prezentate:

DI. Ionut Ciurea de la Asociația Pro Infrastructura a adresat 2 întrebări dlui. ministru Stroe, respectiv:

1. Când se vor pune în funcțiune loturile 3 și 4 ale autostrăzii Sebeș Turda, având în vedere faptul că lotul 3 este gata iar lotul 4 este aproape gata (din cauza unei probleme pe care în acest moment constructorul face tot posibilul să o remedieze și în cel mai scurt timp să finalizeze aliniamentul autostrăzii)?
2. În ceea ce privește modelul de contract național, din data de 23 noiembrie există un proces lansat de trei constructori la Curtea de Apel, constructori ce atacă în contencios administrativ și cer suspendarea actului administrativ, respectiv a ordinului MT nr. 600/2017 - dacă instanța va acorda dreptatea acestor constructori ce se întâmplă cu licitațiile lansate până în acest moment?

Răspunsurile din partea **dlui. Stroe**, ministrul transporturilor:

1. MT, prin CNAIR, răspunde imediat solicitării constructorilor care finalizează și doresc să recepționeze lucrări finalizate și care îndeplinesc condițiile legale de recepție a lucrărilor;
2. În prima decadă a lunii decembrie 2017 va fi aprobat modelul de contract național iar procesul intentat va rămâne fără obiect.

DI. Michael Stanciu de la ARIC a adresat următoarele 2 întrebări:

1. În ceea ce privește autostrada Pitești Sibiu a fost reziliat contractul cu consultantul care făcea Studiul de Fezabilitate și am dori să știm cum anume se va ajunge la finalizarea acestui deziderat de a avea un Studiu de Fezabilitate cu acord de mediu?
2. În ceea ce privește supervizarea, au fost demarate toate licitațiile pe construcții și design dar pentru supervizare nu s-a făcut nimic (ex: podul de la Brăila este aproape de a se adjudica dar în ceea ce privește consultanța nu s-a făcut nici un demers). Noile contracte naționale

specifică foarte clar rolul supervisorului pe această lucrare de aceea am vrea să știm care este punctul de vedere al Ministerului cu privire la aceste lucrări de consultanță și supervizare având în vedere că ele au un rol esențial în derularea lucrărilor?

Răspunsurile la întrebările adresate:

1. Pentru două sectoare există deja Studiu de Fezabilitate iar în momentul de față se poartă discuții cu Ministerul Mediului pentru a avea posibilitatea ca acordul de mediu să fie dat pe tronsoane și nu pe întreaga lucrare pentru a se putea realiza sectoarele de autostradă care au SF fără să se aștepte acordul de mediu un an și jumătate pentru toată autostrada;

Pentru celelalte sectoare SF se va reface în cel timp scurt timp, autostrada Pitești Sibiu fiind o prioritate națională, motiv pentru care acest proiect face obiectul unor analize săptămânale la nivelul MT și zilnice la CNAIR și o să fie ținută la curent cu acest proiect extrem de important la fel ca și proiectul Ploiești Brașov și autostrada care să lege Transilvania de Iași.

2. În acest moment este angajată consultanță pentru proiectele MT.

DI. Michael Stanciu, reprezentantul ARIC, a subliniat faptul că întrebarea adresată făcea referire la faptul că licitația pentru supervizare ar trebui să fie lansată în același timp, sau chiar înainte de cea aferentă lucrărilor de construcții.

DI. STROE, ministrul transporturilor, a subliniat faptul că CNAIR a respectat întotdeauna toate procedurile legale privind consultanța în toate fazele proiectului, lucru care va fi făcut și pentru proiectul aferent podului de la Brăila.

DI. Carsten Rasmussen, reprezentantul CE, a intervenit exprimându-și îngrijorarea legată de faptul că Ministerul Transporturilor a ales să folosească modelul de contract național pe care Comisia Europeană l-a respins în luna aprilie 2017 deoarece este un contract ineficient, CE constatând totodată și faptul că aceste contracte alocă prea multă responsabilitate asupra constructorului și prea puțină asupra autorității contractante în ceea ce privește obținerea permiselor necesare derulării lucrărilor, iar acest aspect este un factor determinant.

Totodată a mai subliniat faptul că aceste contracte vor fi folosite pentru proiecte foarte mari (ex: pentru lotul 1 și pentru lotul 2 a autostrăzii Pitești Sibiu, dar și pentru lotul 2 Craiova, pentru întregul proiect de construire a centurii Bucureștiului).

În încheiere, **DI. Carsten** a mai adăugat faptul că speră ca guvernul să găsească o modalitate să realizeze un contract de bună calitate, iar acest nou model de contract să fie utilizat în licitațiile unde termenele au fost respectate.

DI. Pușcaș, președintele ANAP, a precizat că dintr-o analiză foarte riguroasă, riscurile pe care le produce Ordinul 600 sunt minime și a fost convenit faptul că odată cu intrarea în vigoare a noului contract național acesta se va folosi pentru toate procedurile pentru care nu s-a semnat încă un astfel de contract de construcție.

DI. Carsten Rasmussen a intervenit adresând o întrebare dlui. președinte Pușcaș în legătură cu aprobarea ex-ante a contractelor de către ANAP, pentru o alocare de aproximativ 3 md EURO, în condițiile în care se știa că CE nu a agreat acest model de contract aprobat prin Ordinul 600.

DI. Pușcaș a menționat faptul că ANAP verifică doar fișa de date a achiziției și anunțul de participare, iar toate documentațiile sunt asumate sub aspectul conformității cu legislația în vigoare. În urma unei notificări primite în data de 8 noiembrie 2017, ANAP a făcut o analiză foarte atentă și a ajuns la concluzia că riscurile sunt minore și nu există nici un contract susceptibil să fie anulat din prisma semnării ca urmare a acestui Ordin 600.

Intervențiile membrilor CM POIM pe subiectele prezentate:

Dna. Valentina Dimulescu, reprezentanta Societății Academice din România (SAR), a solicitat clarificări ministrului transporturilor cu privire la fluctuațiile de preț ale contractelor de finanțare (CF) față de Master Planul din sectorul transporturi, întrebând și dacă TVA-ul este inclus sau nu (acest element ducând la ridicarea prețului CF);

DI. Stroe, ministrul transporturilor, a adresat SAR o invitație de a participa, împreună cu reprezentanți ai CNAIR și ai OI T, la o discuție în care se vor dezbate detaliat și punctual aspectele ridicate și pentru a clarifica toate aceste probleme.

DI. Catalin Gheran, președintele CM POIM, a menționat faptul că la reuniune pot participa și reprezentanți ai Asociației Pro Infrastructura precum și alți membri ai CM POIM interesați.

Dna. Dimulescu a întrebat reprezentanții Comisiei Europene dacă din experiența lor au identificat cazuri similare de proiecte în care au existat fluctuații mari de preț.

DI. Carsten Rasmussen a menționat cu privire la problematica fluctuațiilor de preț aferente studiilor de fezabilitate (SF) din România că nu este o problemă din punctul de vedere al Comisiei Europene, având în vedere că studiul de fezabilitate de la care se pleacă este o presupunere similară cu bugetul care va fi întocmit pe baza SF-ului iar piața va fi cea care va decide dacă aceasta presupunere s-a adeverit sau nu.

Dna. Dimulescu a precizat că din punctul ei de vedere, problema reală a fluctuațiilor financiare din Master Plan (MP) față de situația actuală este datorată faptului că cifrele care au fost utilizate pentru a face estimări de cost în MP s-au bazat pe date vechi, neactualizate.

DI. Rasmussen a subliniat faptul că Master Planul de transport trebuie privit ca un document politic care are ca principal scop prioritizarea investițiilor în România și a precizat faptul că problema reală este că la acest moment prioritizarea nu este respectată, dând exemplul podului de la Brăila care a devenit prioritate deși nu era astfel văzut conform MP.

DI. Catalin Gheran a menționat că podul de la Brăila este finanțat sub umbrela ITI Delta Dunării având alocare financiară din acea parte de program, alocări care sunt oarecum predefinite.

În continuarea reuniunii, **DI. Pușcaș**, președintele ANAP, a făcut o scurtă prezentare cu privire la stadiul îndeplinirii condiționalității ex-ante din domeniul achizițiilor publice:

- condiționalitatea este foarte aproape de finalizare; au fost 56 de măsuri urmărite pas cu pas de către serviciile tehnice ale CE;
- mai sunt două elemente nefinalizate: contractul național și reforma controlului ex-ante sub aspectul emiterii Ordonanței de reformă a controlului ex-ante;
- în momentul de față ANAP poate livra pentru domeniul infrastructurii mari toate cele 4 documentații standardizate cu absolut toate elementele necesare, iar Ghidul cu un model de documentație standardizată pentru furnizare de produse, pentru servicii intelectuale și pentru servicii clasice, pentru lucrări și foarte important un model de documentație standardizată pentru serviciile de proiectare este disponibil online.

Reprezentantul CE, **dl. Jeroen van Oel** a avut o scurtă intervenție despre ghidul pentru achiziții publice apreciind că un set de reguli de achiziție clare vor contribui la reducerea riscurilor și a obligațiilor care revin antreprenorului / contractorului existând șansa de a reduce prețurile foarte mari deoarece pe piața achizițiilor riscurile mari care trebuie asumate de contractor determină prețuri pe măsură.

DI. Pușcaș a precizat că abordarea ANAP pe ghidul de achiziții este în direcția orientării spre criterii minime de calitate iar pe documentațiile standardizate s-au urmărit atât aspecte de regularitate cât și aspecte calitative sub formă de cataloage de factori de evaluare, cataloage de modalități de scoatere la procedură inclusiv determinări de tipul relevant, irelevant, puțin relevant sau foarte relevant. ANAP în calitate de reglementator al pieței de achiziții va avea astfel posibilitatea să orienteze și spre calitate pentru a aduce o trasabilitate inclusiv în zona prețurilor. În continuare a luat cuvântul reprezentantul CE, **dl. Jeroen van Oel**, pentru a prezenta concluziile privind condiționalitățile din domeniul transporturilor:

- în momentul de față se desfășoară consultări interne la nivelul serviciilor CE, în curând se vor putea ridica aceste condiționalități, dar aceasta nu înseamnă că toate măsurile din planul de acțiune au fost finalizate;
- MPGT trebuie actualizat și ar trebui să cuprindă un portofoliu de proiecte mature și realiste;
- planul de acțiune trebuie completat prin actualizarea modelului național de trafic care va constitui o etapă pregătitoare pentru următoarea perioadă de programare;
- compania de drumuri cât și CFR și Ministerul Transporturilor trebuie să folosească contractele de performanță, un instrument foarte util, care îi va ajuta să înțeleagă cum pot îmbunătăți serviciile pe care le oferă;
- condiționalitățile ex-ante vor fi ridicate dar trebuie în același timp să înceapă pregătirile pentru următoarea perioadă de programare.

Alte intervenții ale membrilor CM POIM:

DI. Ionut Ciurea de la Asociația Pro Infrastructura a solicitat clarificări CNAIR cu privire la motivul pentru care au fost lansate licitații de multe miliarde de euro pe Ordinul 600.

DI. Cătălin Balan, director general OI T, a oferit un răspuns precizând faptul ca Ordinul 600 este un ordin administrativ care este încă în vigoare, urmând ca instanța să hotărască ce se va întâmpla cu acest ordin; totodată a precizat ca, între timp, nu vor mai fi lansate alte proceduri, iar când va intra în vigoare Hotărârea de guvern de aprobare a contractului național, toate actele administrative contrare vor fi abrogate.

DL. Sorin Dicu a confirmat cele precizate de dl Cătălin Balan cu privire la Ordinul 600.

DI. Michael Stanciu, reprezentantul ARIC, a intervenit pentru a sublinia importanța pregătirii proiectelor, menționând faptul că au fost lansate anumite licitații în SEAP cu bugete de 0,1% din costul de investiție, lucru inadmisibil deoarece în țările europene procentul este între 10 și 15%.

DI. Cătălin Gheran, președintele CM POIM, a intervenit precizând următoarele:

- pregătirea portofoliului de proiecte pentru perioada de programare 2021- 2027 va fi demarată încă de acum pentru a avea proiecte mature;
- în momentul de față se lucrează într-un mod coerent la pregătirea acestor proiecte și se încearcă inclusiv rezolvarea unor probleme care apar din trecut;

3. Stadiul apelurilor de proiecte POIM, stadiul contractării, stadiul pregătirii portofoliului de proiecte, inclusiv previziuni

Dl. Cristian Mărișteanu, director adjunct în cadrul DGPECP - AM POIM, a prezentat stadiul lansării apelurilor de proiecte pentru axele din sectorul mediu și energie, proiectele depuse în cadrul POIM, precum și a previziunilor de contractare pentru anul 2018, respectiv pentru anul 2019:

- la nivelul AP 3 sunt 75 contracte de finanțare (CF) semnate cu o valoare de 1,4 mld. de euro, reprezentând o rată de co-finanțare de 40%;
- la nivelul AP 4 sunt 35 de CF semnate cu o valoare totală de 54 de mil. de euro, reprezentând aproximativ 11% din alocarea disponibilă;
- la nivelul AP 5 sunt 2 CF semnate în valoare de 58 de mil. de euro, reprezentând o rată de contractare de 11 %;

În ceea ce privește portofoliul de proiecte, dl. Mărișteanu a făcut următoarele precizări:

- în sectorul deșeurilor sunt 23 de proiecte din care:
 - 18 proiecte sunt făcute (17 sunt deja contractate iar proiectul Harghita aflat în stadiul avansat de contractare);
 - 5 proiecte noi sunt în pregătire: 2 proiecte sunt majore (București și Galați) iar 3 proiecte non-majore (Buzău, Brașov și Ilfov).
- în sectorul de apă sunt 73 de proiecte de investiții:
 - 29 de proiecte făcute care sunt deja contractate;
 - 44 de proiecte noi de investiții din care:
 - ✓ 4 au fost deja contractate (Valea Jiului, Alba, Vrancea și Galați), iar 1 proiect se află în faza finală de pregătire (Turda - Câmpia Turzii);
 - ✓ 4 proiecte se află în fază avansată de pregătire (Ilfov-CAI, RAJA Constanța, Satu-Mare, Olt);
 - ✓ 9 proiecte se află în faza de analiză/revizuire SF/AF (Timiș, Cluj-Sălaj, Suceava, Dolj, Mehedinți, Teleorman, Brăila, Ilfov - EuroApaVol, Sibiu-Făgăraș);
 - ✓ 16 proiecte care au în elaborare studiile de fezabilitate (Caraș-Severin, Vâlcea, Sibiu-Mediaș, Bacău, Iași, Buzău, Argeș, Neamț, Călărași, Tulcea, Hunedoara, Gorj, Prahova, Bistrița, Arad, Vaslui);
 - ✓ 7 proiecte fără contracte de asistență tehnică semnate (Harghita, Botoșani, Mureș, Maramureș, Brașov, Giurgiu, Dâmbovița);
 - ✓ 2 proiecte se află în faza de pregătire a Caietului de sarcini (Covasna, Bihor);
 - ✓ Un proiect prin care se va finanța dezvoltarea unui laborator național pentru îmbunătățirea monitorizării substanțelor deversate în ape și a calității apei potabile, aflat în faza de pregătire.
 - în sectorul biodiversitate sunt 58 de proiecte depuse (33 proiecte aprobate și 18 proiecte contractate și proiectul de deșuri (Galați);
 - ✓ pentru investițiile în evaluarea și monitorizarea aerului există 3 proiecte aflate încă în stadiul de pregătire la nivelul Ministerului Mediului;
 - ✓ pentru siturile contaminate au fost contractate 2 proiecte făcute în valoare de 24 milioane de euro și este în pregătire un nou apel de proiecte care va fi lansat luna

viitoare; alte trei sute de milioane pot fi contractate anul următor pentru investiții în biodiversitate;

- ✓ pentru decontaminare siturilor poluate, bugetul alocat este de aproximativ 7 milioane de euro.

▪ **în sectorul prevenirea inundațiilor și eroziune costiera (OS 5.1)**

- ✓ pentru dotarea IGSU, managementul situațiilor de urgență 2 proiecte fazate sunt contractate;
- ✓ 1 proiect pentru riscul la inundații - se află în fază avansată de pregătire (Babadag);
- ✓ 1 proiect pentru eroziune costieră cu o valoare de 220 de mil. de euro - va fi depus în primul semestru al anului 2018;
- ✓ 1 proiect pentru dezvoltarea de sisteme de avertizare, WATMAN II va fi depus în trimestrul II al anului 2018;
- ✓ 19 fișe/proponeri de proiecte se află în analiză pentru clarificarea activităților propuse.

▪ **în sectorul gestionarea riscurilor (OS 5.2)**

- ✓ 2 proiecte de tip no-regret aprobate;
- ✓ 1 proiect privind sistemul Național Unic al apelului de urgență (112) ce are ca beneficiar STS - în pregătire.

In sectorul de mediu, pentru anul 2019, se estimează ca vor fi contractate aprox. 20 de proiecte.

▪ **în sectorul de energie - termoficare:**

• lansare ghiduri:

- ✓ în anul 2016 au fost lansate 3 ghiduri (respectiv un ghid comun O.S 8.1 și 8.2, ghidul pentru infrastructura de termoficare în orașele selectate, O.S 7.1 și 7.2 și monitorizarea consumului de energie ale consumatorilor industriali 6.2);
- ✓ este în curs de aprobare ghidul pentru O.S 6.3 și 6.1;
- ✓ ghidurile pentru obiectivele specifice 6.1 - sectorul producție și pentru OS 6.4 cogenerarea de înaltă eficiență au fost lansate tot în 2016.

• stadiul de depunere al proiectelor:

- ✓ proiectele depuse pe AP 6: 35 de proiecte cu o valoare estimată de aproximativ 440 de milioane de euro;
- ✓ în sectorul de termoficare AP7 "Dezvoltarea infrastructurii de termoficare în orașele selectate" sunt contractate 2 proiecte (Iași și Oradea), cu o valoare totală de 38 de milioane de euro;
- ✓ la nivelul AP 8 „Dezvoltarea infrastructurii de transport energie electrică și gaze” proiectele sunt încă în pregătire și se estimează că va fi depus în primul semestru al anului 2018 proiectul Transgaz.

Rată de contractare în sectorul de energie este de 7%.

Portofoliul de proiecte în sectorul de energie cuprinde:

- ✓ 9 proiecte preidentificate în localitățile selectate (8 proiecte noi și proiectul realizat de la Bacău);
- ✓ 2 proiecte ai căror beneficiari sunt Transgaz și Transelectrica;
- ✓ până la sfârșitul anului se așteaptă primirea spre aprobare a proiectelor de termoficare Bacău și Focșani iar în anul 2018 proiectele 5 proiecte noi (proiectul de termoficare din București și cele din municipiile Vâlcea, Timișoara, Bacău și Botoșani);

Pentru sectorul de transporturi, dl. Cătălin Costache a făcut următoarele precizări:

▪ **în ceea ce privește stadiul de depunere/aprobare/contractare al proiectelor:**

- ✓ au fost aprobate și contractate 28 de proiecte fazate în valoare totală de peste 2 mld. euro (val. UE 1,2 mld euro);
- ✓ din proiectele fazate doar proiectul „Ecluzele pe Canalul Dunăre Marea Neagră” așteaptă lansarea apelului în cadrul ghidului pe sectorul naval;
- ✓ până la data de 31 octombrie au fost **depuse 12 proiecte noi** din care:
 - 2 proiecte majore au fost transmise la CE (Construcția autostrăzii Sebeș Turda-faza a II-a care este considerat **proiect nou** și proiectul Radna Gurasada Simeria);
 - urmează transmiterea proiectului de autostradă privind sectorul Câmpia Turzii-Ogra- Târgu Mureș;
 - proiectul construcția magistralei M6 de metrou de la Gara de Nord la Otopeni este depus la OI T.
- ✓ Valoarea totală a celor 4 proiecte este **2,5 mld. euro finanțare UE** iar împreună cu cele 1,2 miliarde de euro din proiectele fazate la momentul acesta cca **80% din alocarea pe POIM este contractată** (cu rezerva că Comisia Europeană va aproba proiectele), iar luând în considerare faptul că s-a aprobat trecerea de la o cofinanțare de 75% la o cofinanțare de 85% se ajunge la **90% din alocarea POIM pe transport.**

DI. Costache, director în cadrul OI T, a mai menționat faptul că **acceptarea supracontractării de 200% este foarte importantă pentru sectorul de transport**, altfel marile proiecte de interes național nu mai găsesc finanțare în cadrul POIM (ex: autostrada Sibiu Pitești, autostrada Pitești Craiova, autostrada de centură, toate drumurile din jurul Bucureștiului, Podul Brăila, etc). În final a mai specificat faptul că **doar două sectoare nu sunt deschise, naval și aerian și se estimează lansarea celor două Ghiduri ale Solicitantului la 15 decembrie 2017.**

În ceea ce privește stadiul rambursărilor:

- la momentul acesta sunt solicitate cca. 6,25% din alocarea pe transport, respectiv aprox. 300 de milioane de euro;
- plăți verificate la nivelul OI T, respectiv cereri de rambursare către UE de aproximativ 1,5 mld. lei aprox. 300 mil. Euro, rezultând până la sfârșitul anului o absorbție din alocarea pe transport de aprox. 12 -13%;

De asemenea, **dl. Cătălin Costache** a mai amintit și îndeplinirea condiționalităților ex-ante aferente sectorului de transport, precizând că în momentul de față se așteaptă răspunsul din partea Comisiei Europene.

Prioritățile pentru anul 2018 se refera la finalizarea documentațiilor necesare depunerii cererilor de finanțare la celelalte proiecte importante: autostrada Sibiu Pitești, autostrada Pitești Craiova, orbitalul București, Podul Brăila precum și pentru proiectele mici dar de asemenea importante din toate celelalte sectoare.

În continuarea reuniunii, **dl. Catalin Gheran** a făcut următoarele precizări cu privire la stadiul POIM:

- **apeluri lansate acoperă peste 90% din valoarea POIM**, iar împreună cu ghidurile care vor fi lansate în decembrie 2017 (respectiv aeroporturi, porturi și inundații, situri contaminate) se va ajunge la 95% din alocare, restul alocării să fie lansată pe măsură ce se finalizează studiile necesare cel de la Ministerul Mediului sau discuțiile cu ministerele cu atribuții în ceea ce privește axa de riscuri;
- **proiectele depuse sunt în cuantum de aprox. 62% din valoarea programului**; se mai așteaptă proiectele pe apă și toate proiectele noi importante din sectorul de transporturi;
- **contractele semnate acoperă aprox. 48% din alocarea programului**, fiind necesar ca restul să fie contractat în cursul anilor 2018 și 2019 pentru a avea 4 ani pentru implementarea proiectelor;

- plățile către beneficiari sunt în valoare de 640 de mil. euro, aprox. 5,7% din alocarea programului;
- rambursările de la CE sunt în valoare de 400 de mil. euro iar în cursul lunii decembrie se mai pregătește o declarație de cheltuieli de peste 400 de mil. euro, ceea ce va duce la atingerea unei ținte de aprox. 80% din ceea ce s-a estimat pentru anul în curs;
- pentru anul 2018 se estimează declarații de cheltuieli de aprox. 1 mld. euro, majoritatea din sectorul de transport, sectorul de mediu contribuind cu aprox. 300 de mil. euro;
- nu exista risc de dezangajare pentru anii 2018 și 2019, primul an cu risc fiind anul 2020;
- sistemul de management și control al programului a fost acreditat și validat;

De asemenea este necesară:

- îmbunătățirea situației în sectorul de transporturi prin pregătirea de proiecte noi;
- accelerarea procesului de pregătire a proiectelor în sectorul de mediu (apă, deșeuri) și finalizarea PNGD;
- în sectorul de energie, AM POIM a primit proiecte pe liniile de finanțare deschise, o parte din aceste proiecte fiind deja aprobate;
- atât în sectorul de energie dar și pe partea de termoficare există și proiecte finalizate;
- accelerarea ritmului de pregătire al proiectelor preidentificate de la Transgaz Transelectrica;
- conturarea în linii mari a proiectul de termoficare de la București;

Intervențiile membrilor CM POIM:

DI. Christopher Ingelbrecht a precizat că este important să fie încurajată pregătirea de proiecte din sectorul apei având în vedere că acesta absoarbe sume mari din alocarea UE și a solicitat detalii despre proiectul Multirisc II, având în vedere că nu l-a regăsit în lista POIM.

DI. Cătălin Gheran a explicat că proiectul este în pregătire la nivelul IGSU, se așteaptă contractarea consultantului care va trebui să pregătească studiul de fezabilitate pentru achizițiile care urmează a fi făcute. Proiectul IGSU va fi prezentat Comisiei cu toate clarificările necesare în cursul anului 2018 astfel încât implementarea să se desfășoare conform calendarului.

DI. Jeroren van Oel, reprezentantul CE, a intervenit și a menționat faptul că trebuie să se analizeze proiectele dintr-o perspectivă realistă și proiectele să poată fi finalizate și funcționale în această perioadă de programare, nu în următoarea perioadă.

Acesta a atras atenția asupra faptului că deși avem proiecte semnate pe sectorul de transporturi, lucrările aferente se derulează într-un ritm lent și există un risc pentru anul 2020 față de progresul financiar mic care se va înregistra pe aceste proiecte. Ne concentrăm prea mult pe absorbție însă ceea ce contează la sfârșit este să avem proiecte funcționale de aceea este necesară o abordare realistă față de rata de implementare a acestor proiecte în actuala perioadă de programare reducând riscul de a avea proiecte mari dar care să nu fie funcționale.

DI. Michael Stanciu, reprezentantul ARIC, a adresat următoarele întrebări:

1. Având în vedere faptul că din cele 10 mld. euro programate, jumătate sunt alocați proiectelor Sibiu Pitești și Pitești Craiova, când s-ar putea finaliza aplicația de finanțare pentru aceste două lucrări având în vedere că acordul de mediu încă nu este obținut pe Pitești Sibiu pe sectoarele 2, 3 și 4?
2. Întrebare pentru CE: se pot finanța sectoarele 1 și 5 fără ca să existe un acord de mediu pe toată lucrarea?
3. Pentru proiectul Pitești Craiova exista un acord de mediu din 2011 și dorește să știe când se va putea face aplicația acestui proiect?

DI. Catalin Gheran a menționat faptul că din informațiile existente la nivelul AM POIM, nu există aviz de mediu nici pentru sectoarele 1 și 5, iar conform prevederilor Regulamentului CE o aplicație nu poate fi transmisă la CE dacă nu are acordul de mediu.

DI. Carsten Rasmussen a subliniat faptul că un proiect major nu poate fi aprobat fără prezența unei autorizații de mediu și că trebuie întrebați colegii de la DG Environment dacă trebuie acord de mediu pentru toată autostrada sau e suficient să se obțină autorizație de mediu pentru fiecare lot în parte. Au existat situații similare și în alte țări, însă aceasta abordare este foarte riscantă și este o lipsă de profesionalism să se înceapă un proiect fără să fie făcut un studiu de impact asupra mediului.

De asemenea, dl. Carsten a mai menționat faptul că, în cazul în care va fi semnat contractul fără EIA, implementarea lui va fi demarată după obținerea acordului de mediu iar în cazul schimbării traseului atunci va trebui să se rezilieze contractul;

Răspunsul CNAIR

- Varianta finală aferentă lotului 2,3,4 este cea pe care și SPEA a găsit-o și nu va exista vreo problemă în obținerea acordului de mediu
- Traseul a fost analizat și de consultantul pe mediu;
- Contractul se va semna după obținerea EIA. Traseul nu se va schimba.

Reprezentantul CNAIR a menționat faptul că nu se semnează contractul decât atunci când va exista acordul de mediu. Au această clauză rezolatorie prin care pot semna contractul cu viitorul prestator doar după ce avem acordul de mediu.

DI. Dicu de la CNAIR a mai menționat faptul că în cadrul sub - comitetului s-a agreat faptul că prin intermediul OI T se va organiza o ședință cu toți cei interesați pentru a putea vedea maturitatea proiectului și stadiul pregătirii lui și pentru a oferi clarificări cu privire la acest proiect iar cei interesați pot adresa întrebări prin secretariatul SCS T.

Răspunsul reprezentantului OI T:

A confirmat faptul că aplicația nu poate fi trimisă la Comisia Europeană fără un acord de mediu emis sau, în cel mai bun caz, fără existența studiului de mediu finalizat și și-a exprimat încrederea că proiectul va avea o bună implementare după semnare, chiar dacă s-au luat unele decizii pripite la un moment.

DI. Radu POLIZU, reprezentantul Geoexchange, a făcut referire la proiectul Primăriei municipiului București finanțat din POIM AP 7, proiect ce vizează schimbarea a 500 de km din cei 1.000 de km rețea principală, valoarea proiectului fiind de 173 de mil. de euro, subliniind următoarele:

- cele 173 de milioane de euro ale POIM fac parte dintr-o strategie de 4 miliarde de euro în care nu se ține cont de indicatorii de eficiență energetică privind consumul de energie primară pentru producerea energiei finale și nu se face referire la indicatorul privind emisiile de gaze cu efect de seră;
- în momentul de față România funcționează cu niște centrale electrice de termoficare cu un randament de 63 % care se propun să se unie cu Radet fără să se precizeze care este costul transferului de proprietate sau a cumpărării a ELCEN de către RADET.

Întrebările adresate de dl Polizu:

- care este eficiența finanțării a 250 de kilometri de rețea din cei 1.000 de km cât este rețeaua principală și alți 3.000 de kilometri de rețelele secundare?
- care va fi eficiența cumpărării și apoi a închiderii centralelor ELCEN și a înlocuirii cu grupuri de cogenerare de înaltă eficiență?

Totodată, a solicitat ca Primăria București să refacă Strategia și să fie introduși indicatorii de eficiență energetică.

DI. Cătălin Gheran a intervenit si a menționat faptul ca răspunsul la aceste întrebări va fi furnizat de către Primăria Municipiul București si AM POIM va face o adresa oficială către municipalitate legată de Strategia de termoficare, urmând ca răspunsurile sa fie puse la dispoziția membrilor CM.

DI. Ionut Ciurea, reprezentantul Pro Infrastructura, a adresat o întrebare cu privire la refacerea studiului de fezabilitate, făcând referire la secțiunile 2, 3 și 4 ale proiectului Sibiu Pitești.

Răspunsul OI T:

Documentațiile referitoare la lotul 1 și 5 și cele referitoare la loturile 2, 3 și 4 se vor pune împreună, se vor analiza în conformitate cu cerințele aplicației de finanțare, se vor identifica zonele lipsă sau zonele care trebuie îmbunătățite (ex: soluțiile tehnice incluse în studiul de fezabilitate trebuie clarificate înainte de a trece mai departe in faza de implementare).

De asemenea, dl. Costache a mai adăugat că aplicația de finanțare are anumite solicitări care vor necesita studii adiționale (ex: refacerea analizei cost beneficiu integral pentru proiect, sau realizarea documentului privind schimbările climatice), dar problema este de ordin tehnic.

Intervenția reprezentantului CNAIR:

SF-urile din 2008 nu au fost actualizate dar sunt conforme cu realitatea de pe teren. Tehnic, Sibiu-Pitești la momentul actual este fezabil.

In plus, CNAIR a încheiat un parteneriat cu Institutul Geologic Roman care a efectuat o verificare pe teren si au asigurat Compania de Drumuri ca ceea ce au înaintat ca SF la nivelul anului 2018 corespunde cu realitatea de pe teren.

Răspunsul CNAIR:

Va fi semnat un contract de consultanță pentru ACB, precum si pentru realizarea documentației necesare pentru aplicația de finanțare. De asemenea, documentele vor fi în concordanță cu cerințele aplicației de finanțare.

Reprezentantul Pro Infrastructura a revenit si a menționat faptul ca solicitaseră clarificări cu privire la aspectele tehnice (ex: studii geo) care trebuie îmbunătățite sau modificate, întrebând totodată CE daca are o poziție cu privire la acest aspect.

Reprezentantul CNAIR a menționat ca SPEA a făcut studii geotehnice pe zona 1 - 5 și 4 iar studiile pe zonele 2, 3 și 4 sunt făcute de Itana și Aegis iar partea de tunel a fost făcut de domnul Falconae, expert internațional pe parte de tunele. Studiile care au fost prezentate la Jaspers sunt studiile reale din teren. Mai mult, CNAIR are un parteneriat cu Institutul geologic român care a fost pe teren și a certificat documentațiile.

In continuare, **dl. Carsten Rasmussen** a intervenit solicitând clarificări CNAIR cu privire la calitatea studiului de fezabilitate inițial, in condițiile in care s-a mai cheltuit o suma importanta (aprox. 7 milioane euro) pentru studiul realizat de experții italieni.

Reprezentantul CNAIR a concluzionat ca documentația pe care au prezentat-o la Jaspers astăzi este o documentație matură completă pe care se poate lua o decizie iar documentațiile prezentate anterior au fost incomplete.

DI. Michael Stanciu, reprezentantul ARIC, a adresat 2 întrebări în legătură cu proiectul Craiova Pitești, respectiv:

- cum se va putea obține acordul de mediu, în condițiile in care fiecare din cei 5 constructori isi va elabora propriul studiu de mediu; de asemenea aliniamentul trebuie modificat din cauza unei fabrici care s-a construit pe amplasamentul drumului expres, deci acordul de mediu va trebui reactualizat.

- dacă aplicația de finanțare este în lucru, de ce nu se încheie această procedură și să fie demarată o nouă procedură în momentul în care există un acord de mediu și va exista o aplicație de finanțare care este fezabilă?

Reprezentantul CNAIR a menționat că există deja un acord de mediu, iar în ceea ce privește aplicația de finanțare aceasta este în lucru și va fi depusă în sem I, 2018.

Dl. Carsten Rasmussen a întrebat când o să fie gata SEA pentru proiectul Sibiu Pitești.

Dna. Amarazeanu, reprezentanta CNAIR, a menționat faptul că în urma discuției cu Agenția de Mediu va fi posibilă comunicarea unui calendar pentru proiectul Sibiu Pitești.

În continuarea reuniunii a luat cuvântul **Dl. Sorin Caian**, reprezentantul AMCOR, care a enumerat cele mai importante probleme privind dezvoltarea și implementarea proiectelor de infrastructură, respectiv:

- probleme în pregătirea proiectelor;
- probleme în zona achizițiilor publice (durata medie de licitație a unui contract de consultanță este de 300 de zile, durata medie de licitație a unui contract de lucrări de când se încarcă în SEAP și până când ajunge la stadiul de contract semnat este de 300 de zile, durata medie de implementare a unui contract de lucrări în sectorul de apă este de 1.100 de zile iar durata medie de când se semnează un contract de finanțare până când se semnează toate contractele de lucrări este de 1.259 de zile).
- distrugerea calității serviciilor, atât de consultanță, cât și de construcții datorită achizițiilor publice;
- găsirea unor soluții atât în zona de pregătire a proiectelor, cât și în zona de implementare a lor și a ceea ce obținem în urma implementării, proiectele semnate fiind niște angajamente pe care ni le asumăm și sunt rezultatele pe care România se așteaptă să le obțină după terminarea proiectelor.

În continuare **dl. Catalin Gheran**, președintele CM POIM, a menționat faptul că:

- creșterea nivelului de contractare din ultima perioadă se datorează atât proiectelor finalizate, cât și a unor proiecte noi, într-adevăr mai puține anul acesta, dar mai multe, cu certitudine, anul viitor și se dorește ca și în sectorul de transport să se întâmple același lucru;
- referitor la problemele pe achiziții publice, AM POIM va face o statistică și va vedea, din punct de vedere cantitativ, cât durează procesul de achiziție, cât și calitativ și care sunt într-adevăr problemele pe care AM POIM poate să le adrese instituțiilor abilitate.

Dl. Carsten Rasmussen, reprezentantul CE, a menționat faptul că:

- cu cât un proiect este mai mare, cu atât probabilitatea să fie depuse contestații este mai mare, motiv pentru care CE insistă să existe un nou contract standard fezabil;
- este nevoie de practici îmbunătățite în domeniul achizițiilor publice, de arbitri profesioniști, etc.;
- succesul implementării există sau dispare odată cu capacitatea beneficiarilor de a implementa proiecte
- Lansarea contractelor de supervizare odată cu contractul de lucrări;
- Este necesară îmbunătățirea procedurii de achiziție publică, schimbarea mentalității per ansamblu iar dorința de schimbare trebuie să vină din interior, primordială fiind asigurarea calitatii proiectelor;

Dl. Gressier, reprezentantul BEI, a punctat următoarele:

- strategia de reforme în domeniul achizițiilor publice este un tot, nu este nimic lăsat în secundar (exemplu: profesionalizarea merge împreună cu reforma sistemului ex-ante) toate procesele merg împreună și dacă unul rămâne în urmă creează blocaje în sistem;
- exista probleme legate de criteriile de atribuire, de prețul cel mai scăzut, care afectează, în principal, serviciile intelectuale și nu exista în momentul de față un model convingător pentru contractele de lucrări;
- importanta existenței unui set de criterii, a unui contract standard, a unui sistem de remedii mai eficient și, în general, mai multă atenție la fiecare detaliu, precum și importanta semnării contractelor după decizia CNSC și nu anterior.

DI. Ionut Ciurea, reprezentantul Pro Infrastructura, a solicitat CNAIR clarificări cu privire la situația din cadrul proiectului drumul Expres Craiova Pitești și a felului în care CNAIR lansează și conduce licitațiile în infrastructură amintind faptul ca:

- pe 24 octombrie s-au deschis ofertele pentru două din cele patru tronsoane ale drumului expres Craiova Pitești (mai precis tronsoanele 3 și 4), deși, pe rol la Curtea de Apel București, există mai multe contestații ale unei companii pentru toate tronsoanele acestui obiectiv;
- pe 22 noiembrie Curtea de Apel București a dat câștig de cauză firmei Strabag și a decis să anuleze decizia Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor pe baza căreia CNAIR a înaintat cu partea de deschidere de oferte și a obligat Autoritatea contractantă la mai multe acțiuni printre care și prelungirea termenului de depunere a ofertelor cu 10 zile calculate de la data deciziei.

Reprezentantul CNAIR a menționat ca în momentul de față decizia CAB este în analiză la nivelul CNAIR, urmând să pună la dispoziția membrilor CM POIM o poziție reală față de această speță. Au existat contestații pentru care s-a amânat semnarea contractului până la primirea soluționării din partea Curții de Apel (ex: proiectul Bacău unde hotărârea Curții de Apel a venit după un an) iar prestatorii au renunțat între timp la contractul respectiv.

4. Stadiul implementării POIM (plăți/rambursări), previziuni privind implementarea (previziuni de contractare, previziuni de plăți)

DI. Catalin Gheran, președintele CM POIM, a enumerat cele 3 mari categorii de probleme existente în momentul de față, respectiv:

- problemele în pregătirea proiectelor, respectiv a modului în care sunt pregătite și a timpului alocat, calitatea consultanților, studiile care stau la baza proiectului, calitatea evaluatorilor;
- problemele în achizițiile publice: ajutorul care îl dă ANAP, gradul în care beneficiarii sunt pregătiți, calitatea documentațiilor de atribuire, calitatea contractului național pe care îl dezvoltăm împreună cu partenerii noștri de la BEI, training-uri pentru beneficiar;
- problemele mari care sunt în implementare, respectiv: obținerea avizelor, a autorizațiilor și procesul de obținere a acceptului tuturor instituțiilor implicate în implementarea proiectului cu privire la proiect, avizarea lucrărilor de către CNAIR, etc.

DI. Cătălin Gheran a reamintit decizia, luată în cadrul sub - comitetelor sectoriale, de constituire a unui grup de lucru, împreună cu beneficiarii, pentru găsi soluții punctuale la problemele legate de obținerea avizelor, la cele trei mari categorii de probleme enunțate anterior, acestea fiind cele care generează cele mai mari întârzieri în implementarea proiectelor. În acest sens, a solicitat sprijin

tuturor membrilor CM POIM pentru rezolvarea problemelor menționate, pentru a putea crea, prin activitatea CM POIM, un cadru mai bun de implementare a proiectelor POIM.

Dna. Raluca Dan, reprezentanta WWF, a adus în discuție problemele identificate în pregătirea proiectelor aferente AP 5, O.S. 5.1 „Managementul riscului la inundații”, respectiv cele referitoare la ghidul pentru riscul la inundații, precum și detaliile tehnice pentru cele 19 fișe de proiecte, propunând în acest sens un grup de lucru sau o reuniune tehnică pentru Metodologia aferentă ghidului dar și pentru detalierea informațiilor din fișe de către ANAR.

Răspunsul AM POIM a clarificat faptul că metodologia este destul de detaliată și a avut în vedere aspectele menționate de WWF, iar în legătură cu reuniunea tehnică privind proiectele ANAR, aceasta va putea fi organizată după ce AM POIM va avea mai multe informații despre aceste proiecte.

De asemenea, a mai fost precizat faptul că acest obiectiv specific are drept scop protecția împotriva inundațiilor, nu neapărat crearea de noi ecosisteme, iar AM POIM așteaptă comentariile membrilor CM POIM pe marginea acestui ghid dacă ele vizează metodologia aferentă ghidului.

DI. Cătălin Gheran a mai adăugat faptul că în cel mai scurt timp va fi organizată, împreună cu Ministerul Apelor, o întâlnire pentru a discuta proiectele propuse și ca nu există riscul ca banii alocați acestui domeniu de intervenție să nu fie folosiți, banii fiind alocați nu doar pentru inundații ci și pentru alte riscuri.

5. Actualizarea planului de acțiune pentru îndeplinirea condiționalității ex-ante de achiziții publice

Planul de acțiune care este anexă la POIM, a mai fost modificat în anul 2016, iar modificarea actuală constă în detalierea acțiunilor conform prevederilor Acordului de Parteneriat.

Președintele CM POIM a supus la vot aprobarea modificării planului de acțiune, modificarea fiind aprobată în unanimitate de voturi.

Concluzii

În cadrul CM POIM au fost adoptate în unanimitate de voturi:

- ✓ Modificarea POIM referitoare la majorarea ratei de cofinanțare de la 75% la 85% pentru proiectele POIM din cadrul Axelor 1 și 2 aferente sectorului de transport;
- ✓ Modificarea planului de acțiune aferent condiționalităților ex-ante în domeniul achizițiilor publice;

Concluziile reuniunii CM POIM:

- ✓ Situația generală a implementării programului este îmbunătățită;
- ✓ Nu există risc de dezangajare pentru anii 2018 și 2019, existând condițiile pentru îndeplinirea țintelor;
- ✓ Lucruri ce trebuie îmbunătățite în implementarea POIM se referă, în principal, la creșterea ritmul de aprobare a proiectelor, elaborarea unor proiecte de calitate, găsirea în timp util a unor soluții de rezolvare a problemelor în implementare cu sprijinul altor instituții responsabile;
- ✓ La nivelul conducerii MT și MDRAPFE s-a stabilit ca, în paralel cu implementarea POIM, una dintre acțiunile prioritare care trebuie îndeplinite este identificarea și pregătirea de proiecte noi pentru viitoarea perioadă de programare;
- ✓ Condiționalitățile ex-ante pentru sectorul de transport sunt considerate îndeplinite și se așteaptă scrisoarea CE în acest sens;
- ✓ Îndeplinirea condiționalităților din sectorul de deșuri rămâne o problemă în continuare, dar se fac eforturi pentru aprobarea PNGD până la sfârșitul anului 2017, urmând ca autoritățile să

se concentreze asupra implementării instrumentelor economice, respectiv asupra implementării acțiunilor asumate în acest plan (cu sprijin JASPERS și a unei asistente tehnice finanțată prin POCA);

Acțiuni propuse în cadrul SCS-urilor:

Acțiuni propuse în cadrul SCS Mediu:

- ✓ Se va relua activitatea Grupului de lucru tematic pentru deșeuri;
- ✓ AM va asigura, cu sprijin BEI, asistenta tehnică pentru a întări capacitatea ADI în sectorul de management al deșeurilor;
- ✓ AM va asigura asistenta pentru beneficiarii POIM pentru pregătirea și managementul proiectelor în strânsa corelarea cu promovarea politicii în sector și: în sectorul de apă (AT BERD) și calitatea aerului (AT BEI);
- ✓ Se va relua Grupul de lucru pentru reactivare/modificare legislație pentru soluționarea problemelor semnalate de ARA;
- ✓ AM va transmite Beneficiarilor clarificări cu privire la ultimul paragraf din Instrucțiunea AM POIM vizând pregătirea proiectelor;
- ✓ AM va informa toți Beneficiarii cu privire la Ordinul emis de ministrul delegat pentru fonduri europene pentru aprobarea Instrucțiunii vizând preluarea Instrucțiunilor emise în cadrul POS M 2007-2013 și aplicarea acestora în cadrul Axelor 3-8 POIM.

Acțiuni propuse în cadrul SCS Transport:

- ✓ Organizarea unei ședințe dedicate proiectului Sibiu-Pitești, prin intermediul SCS T;
- ✓ Rezultatul consultărilor privind modelul de Contract național pentru lucrări va fi transmis de MDRAPFE tuturor partenerilor care au formulat propuneri și observații;
- ✓ OI T va solicita Beneficiarilor POIM să aștepte emiterea noului HG vizând modelul de contract național și să nu lanseze noi licitații în baza modelelor existente;
- ✓ Activarea grupurilor de lucru tematice (rutier, naval, feroviar) constituite deja în anul 2016, cu solicitarea, în prealabil, de către secretariatul tehnic, de propuneri de teme de discuție și date de întâlnire din partea membrilor GL;
- ✓ MT va analiza situația licitației lansate de ARF;

Acțiuni propuse în cadrul SCS Energie:

- ✓ Beneficiarii celor trei proiecte (Transgaz, Transelectrica și PMB) trebuie să transmită către Secretariatul SCS E clarificările solicitate în cadrul reuniunii, până la data de 8 decembrie a.c.;
- ✓ AM POIM va înainta PMB solicitările formulate în cadrul SCS E referitoare la Strategia de Termoficare a municipiului București;
- ✓ Membrii SCS pot transmite AM POIM propuneri (fundamentate) pentru alte domenii de finanțare din cadrul sectorului de energie POIM, astfel încât AM POIM să poată iniția discuții cu Comisia Europeană pe tema oportunității/posibilității unei viitoare modificări de program în acest sens.

Reprezentantul CE a concluzionat că:

- ✓ Au fost înregistrate progrese în implementarea POIM și nu există risc de dezangajare pentru perioada 2018 - 2019;

- ✓ Nu a existat cooperare interinstituțională;
- ✓ MT va trebui să își asume responsabilitatea pentru investițiile din POIM și este nevoie de decizii rapide la nivel de minister și de guvern;
- ✓ În ceea ce privește domeniul achizițiilor publice, CE așteaptă modelul de contract național semnat
- ✓ CNAIR si-a asumat un risc foarte mare atunci când a lansat proceduri pentru proiecte atât de costisitoare și s-a ajuns la blocaje în contractare sau implementare;
- ✓ AM POIM să oprească lucrurile atunci când nu mai prezintă nici o șansă de reușită fiind necesară luarea unei decizii la nivel de guvern.

Secretariatul Permanent al CM POIM

Elaborat: Daniela Cirlig, consilier SGP

Mădălin Pascu, consilier SGP