



**GUVERNUL ROMÂNIEI**

**Ministerul Fondurilor Europene**

**Autoritatea de Management pentru Programul Operațional Infrastructură Mare**

---

**Minuta celei de a III-a reuniuni a  
Comitetului de Monitorizare pentru  
Programul Operațional Infrastructură Mare - POIM 2014-2020**

**BUCUREȘTI, 03 iunie 2016**

**În data de 03 iunie 2016 a avut loc la București** cea de a III-a reuniune a Comitetului de Monitorizare pentru Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020 (CM POIM 2014-2020).

La reuniune au participat reprezentanți ai Comisiei Europene, membri cu drept de vot și membri cu statut de observatori ai CM POIM și alți invitați (reprezentanți ai BEI, BERD și JASPERS).

**Lista persoanelor participante este anexată la Minută.**

Reuniunea a fost deschisă de **dl Catalin GHERAN, director general al AM POIM și președinte al CM POIM**, care a subliniat importanța Programului Operațional Infrastructura Mare, atât din perspectiva alocării totale de aproximativ 12 miliarde de euro, cât și a faptului că acest program reunește trei domenii strategice pentru dezvoltarea României: transporturi, mediu și energie.

**DI Dragoș Dinu, secretar de stat în cadrul Ministerului Fondurilor Europene**, a luat cuvântul și a menționat faptul că dezvoltarea infrastructurii reprezintă o prioritate națională pe care toate guvernele din ultimul timp și-au asumat-o în mod deschis, POIM fiind programul care ar trebui să susțină implementarea și realizarea acestei priorități, subliniind totodată faptul că, la doi ani și jumătate de la începerea perioadei de eligibilitate și aproape la un an de la momentul în care a fost aprobat POIM, progresele efective sunt limitate.

**DI. Dragoș Dinu** a mai evidențiat faptul că mesajul pe care dorește să îl transmită din partea Ministerului Fondurilor Europene este importanța operaționalizării cadrului strategic al programului, la nivel macro și într-un plan real cu rezultate palpabile, precum și agreearea de comun acord a unui calendar clar cu termene asumate și care să fie respectate.

Astfel, domnul secretar de stat a menționat prioritățile din perioada imediat următoare:

- ✓ Definitivarea și aprobarea de către Guvernul României, până la 15 iulie 2016, a sistemului de management și control pentru POIM astfel încât să se evite suprapunerile între responsabilitățile existente la nivelul AM-ului și cele delegate la nivelul de Organism Intermediar, în condițiile unei responsabilizări foarte clare a instituțiilor care își asumă diferite atribuții;
- ✓ Finalizarea procesului de organizare și operaționalizare a Autorității de Management și a Organismelor Intermediare, până la finalul lunii iulie a.c.
- ✓ Semnarea de către Ministerul Fondurilor Europene, a Acordului de servicii cu Banca Europeană de Investiții pentru sprijin în implementarea POIM, până la 15 iulie 2016
- ✓ Organizarea de reuniuni cu beneficiarii proiectelor făcute pentru a identifica problemele înregistrate și soluții de deblocare/urgentare a lucrărilor.

Totodată, cele două priorități orizontale la nivel de minister în anul 2016 sunt:

- ✓ întreprinderea demersurilor necesare asigurării îndeplinirii condiționalităților ex-ante și
- ✓ finalizarea procesului de desemnare.

**În continuarea reuniunii, dl Catalin GHERAN** a dat cuvântul domnului consilier de stat, Cătălin Drulă, de la Cancelaria Prim-ministrului.

Dl. Cătălin Drulă a subliniat următoarele aspecte:

- ✓ la nivelul Cancelariei Prim-ministrului a fost constituită o echipă dedicată monitorizării proiectelor mari de infrastructură, în special pentru sectorul de transport, infrastructura reprezentând o prioritate pentru Prim-ministrul României;
- ✓ principala problemă identificată aplicabilă domeniilor de investiții din cadrul POIM este repetarea greșelilor în etapa de pregătire a proiectelor, cu efecte negative atât în ceea ce privește dezvoltarea unui portofoliu de proiecte mature, cât și în etapa de implementare (întârzieri și costuri suplimentare);
- ✓ necesitatea existenței unui cadru instituțional care să sprijine trans sectorial pregătirea proiectelor.

De asemenea, reprezentantul Cancelariei a salutat publicarea Ghidurilor pentru infrastructura de transport (rutieră, feroviară, metrou) pe site-ul MFE.

În continuarea reuniunii a luat cuvântul **domnul Carsten Rasmussen, șeful Unității DG Regio**, care a subliniat faptul că până în prezent nu s-au înregistrat progrese care să permită o viziune optimistă cu privire la implementarea programului. Totodată, reprezentantul Comisiei Europene a trecut în revistă principalele priorități la nivel de program:

- ✓ importanța îndeplinirii condiționalităților ex-ante, subliniind condiționalitățile aferente sectorului de transport (Master Planul de Transport) și sectorului de mediu (Planul Național de Gestionare a Deșeurilor).
- ✓ necesitatea finalizării procesului de desemnare, urgentarea finalizării proiectelor fazate în vederea închiderii perioadei 2007-2013 și promovarea proiectelor noi astfel încât să se evite riscul unei dezangajări semnificative a fondurilor în anul 2019.

În legătură cu acest aspect, dl. Rasmussen a menționat importanța “lecțiilor învățate” în pregătirea și implementarea proiectelor aferente perioadei 2007 – 2013, astfel încât greșelile să fie evitate și să nu mai existe blocaje cauzate de problematica achizițiilor, de evaluarea impactului asupra mediului etc.

În continuarea reuniunii, **președintele CM POIM**, a menționat faptul că s-a constituit cvorumul de lucru și că toate deciziile care se vor lua în cadrul reuniunii vor fi statutare și vor fi aplicabile. **DI. Catalin Gheran** a făcut în continuare o scurtă prezentare a agendei reuniunii CM POIM și a supus aprobării minuta celei de-a II-a reuniuni a CM POIM din data de 19 noiembrie 2015.

Minuta celei de-a II-a reuniuni a Comitetului de Monitorizare a fost aprobată cu un număr de 22 voturi și o abținere din partea Institutului pentru Politici Publice (IPP).

Conform regulamentului de organizare și funcționare a CM, **dl. Catalin Gheran** a menționat concluziile reuniunilor din zilele precedente, respectiv de la cele 3 sub-comitete sectoriale mediu, transport și energie, în cadrul cărora au fost dezbătute o serie de probleme specifice investițiilor pe sector, reamintindu-se concluziile din cadrul acestor sub-comitete pentru informarea membrilor CM, **respectiv:**

#### **In cadrul SCS Mediu:**

- ✓ a fost aprobată partea Planului de Evaluare a POIM aferentă sectorului de mediu;
- ✓ a fost aprobată propunerea de alcătuire a unui Grup tematic pentru identificarea unor măsuri alternative de gestionare a deșeurilor;
- ✓ este necesară identificarea unor măsuri legislative pentru responsabilizarea autorităților locale în implementarea politicilor deja asumate de guvern, respectiv politica de regionalizare în sectoarele de apă și managementul deșeurilor deoarece, în momentul de față, angajamentele luate prin contractele de finanțare nu sunt respectate de către

autoritățile locale;

- ✓ s-a stabilit că MFE va întreprinde demersurile necesare împreună cu Agenția Națională de Achiziții Publice în vederea susținerii unor sesiuni de pregătire privind noua legislație în domeniul achizițiilor publice pentru beneficiarii POIM
- ✓ au fost reținute o serie de propuneri de îmbunătățire a sistemului propuse de către AMCOR și de asemenea a fost reținută propunerea făcută de ADI ITI Delta Dunării cu privire la necesitatea unei interpretări unitare în ceea ce privește achizițiile publice a tuturor structurilor de control și audit implicate în sistem.

#### **In cadrul SCS Transport:**

- ✓ a fost aprobată partea Planului de Evaluare a POIM aferentă sectorului de transport;
- ✓ a fost aprobată propunerea de alcătuire a Grupului de lucru tematic pentru implementarea și monitorizarea proiectelor ce vizează îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre și s-a menționat faptul că membrii comitetului vor transmite Secretariatului CM propuneri de constituire a unor grupuri tematice și pentru celelalte domenii prioritare ale POIM care vor fi aprobate prin procedură scrisă
- ✓ s-a stabilit că AM-ul va lucra împreună cu Comisia la elaborarea unui model de urmărire și de structurare a informațiilor mai detaliat pentru a putea fi identificate mult mai rapid problemele în etapele de pregătire și implementare a portofoliului de proiecte
- ✓ pentru a se putea finaliza procesul de fazare (în special pentru sectorul de transport) se așteaptă o informare clară de la Comisia Europeană cu privire la justificarea avansurilor.

#### **In cadrul SCS Energie:**

- ✓ a fost aprobată partea Planului de Evaluare a POIM aferentă sectorului energie;
- ✓ s-au dezbătut probleme pe care potențialii beneficiari le-au identificat în implementarea măsurilor 6.1 și 6.4 aferente programului, producția de energie regenerabilă și cogenerarea de înaltă eficiență, datorate în principal noilor prevederi privind ajutorul de stat aplicabile;
- ✓ În funcție de performanța axei 6 (OS 6.1 și 6.4.) s-a concluzionat că, în cazul în care după lansarea, la sfârșitul lunii, a sesiunii de proiecte pentru aceste măsuri nu se vor obține rezultate se vor identifica soluții alternative pentru utilizarea sumelor neutilizate (ex. instrumente financiare), menționându-se faptul că deja au fost începute unele discuții cu IFIR-urile;

- ✓ a fost clarificat faptul ca indicatorii de rezultat si de realizare din RAI nu pot fi modificați deoarece sunt cei aprobați prin POIM.

Conform agendei, următorul punct pe ordinea de zi a fost prezentarea stadiului îndeplinirii condiționalităților ex-ante pentru POIM.

**DI. Catalin Costache, reprezentantul MT si co-președinte al SCS T** a realizat o prezentare a condiționalitatilor ex-ante aferente sectorului de transport :

- ✓ Master planul este in proces de aprobare sub forma unui proiect de ordonanțe de urgență care se află pe circuitul de aprobare, fiind transmis ministerelor avizatoare. Pentru a se asigura managementul Master planului au fost demarate demersuri pentru a contracta o asistență tehnică externă finanțată din POCA Astfel proiectul este deja aprobat de către AM POCA urmând ca licitația aferentă să fie lansată in iulie-august a.c.
- ✓ În ceea ce privește reforma feroviara, având in vedere consultările cu reprezentanții industriei din domeniu, conducerea Ministerului Transporturilor a optat pentru înființarea unui Organism Strategic pentru Reforma Feroviara in cadrul AFER, renunțând la stabilirea unei autoritati de sine statatoare (Autoritatea de Reforma Feroviara) Ministerul Transporturilor a luat decizia de a înființa acest organism strategic in cadrul Autoritatii Feroviare Române având in vedere ca in cadrul AFER mai funcționează si alte organisme naționale reglementate la nivel european si ca această structură deține competențele necesare care să atragă expertiza necesară realizării reformei feroviare. Termenul estimativ de aprobare a actului normativ pentru înființarea acestui organism în cadrul AFER este iunie-iulie 2016.
- ✓ Condiționalitatea privind semnarea contractului de servicii publice cu Metrorex este îndeplinita din aprilie a.c.:
- ✓ In ceea ce privește realizarea contractelor de performanță, reprezentantul MT a subliniat faptul ca acestea urmează sa fie semnate între Ministerul Transporturilor și cei doi mari beneficiari de proiecte, CNADNR si CN CFR SA. Abordarea MT este de a semna contracte noi, având in vedere ca actualele contracte anuale nu îndeplinesc cerințele Directivei 34/2012. Termenul de semnare a contractelor de performanță este începutul lunii septembrie.

In continuarea reuniunii, **dna. Mihaela Frasineanu, director Direcția Gestionarea Deșeurilor, MMAP** a prezentat stadiul îndeplinirii celor doua condiționalități aferente sectorului deșeurilor, respectiv:

- ✓ prima condiționalitate cea de Elaborare a Planului Național de Gestionare a Deșeurilor (PNGD) care cuprinde și Planul de Prevenire a Generării Deșeurilor pentru perioada 2014 – 2020. Deși s-au făcut eforturi susținute atât de către MMAP cât și de către MFE, proiectul fiind demarat, există riscul ca aceste planuri să nu poate fi aprobate până la sfârșitul anului 2016, unele etape fiind decalate la începutul anului 2017.
- ✓ condiționalitatea referitoare la instrumentele economice urmează să fie îndeplinită cu sprijinul JASPERS care va furniza până la jumătatea lunii iulie rapoartele finale privind eficiența instrumentelor economice existente în România și referitor la propuneri de utilizare a unor noi instrumente economice. Ulterior, rapoartele vor fi analizate de către MMAP, MDRAP și Ministerul Economiei, urmând ca soluțiile agreeate să fie transpuse în legislație prin adoptarea unui Ordin de Ministru comun. Dna Frasinianu a încheiat prezentarea menționând faptul ca aceasta condiționalitate va fi îndeplinită în termen.

În continuarea reuniunii, reprezentantul MAI-IGSU, **dl. Ionut Ghinea** a făcut o scurtă prezentare a stadiului îndeplinirii condiționalității 5.1. *Prevenirea și gestionarea riscurilor* care se va realiza prin implementarea proiectului RO-RISK Evaluarea Riscurilor la Nivel National, menționând că există premise pentru ca această condiționalitate să fie îndeplinită până la sfârșitul anului 2016.

Ca urmare a prezentărilor realizate, **dl. secretar de stat Dinu** a subliniat faptul ca există o serie de condiționalități cu risc mare de neîndeplinire fiind generat automat și riscul ca finanțarea aferentă să fie suspendată la finalul anului 2016. În acest sens, a menționat faptul ca în cursul săptămânii 30 mai – 3 iunie au avut loc o serie de întâlniri bilaterale cu ministerele de resort, cu scopul de a se adopta măsuri concrete care să conducă la un progres real.

**Șeful Unității DG Regio** a apreciat angajamentele asumate de Guvern dar a subliniat faptul ca procesul de îndeplinire a condiționalităților este întârziat. Totodată a și făcut o serie de precizări punctuale:

- ✓ adoptarea Master Planului prin intermediul unei ordonanțe de urgență nu reprezintă soluția legislativă optimă, dar poate fi acceptată dacă nu există alternative
- ✓ modificarea statutului structurii instituționale responsabile pentru realizarea reformei instituționale ridică semne de îngrijorare. Astfel Comisia va monitoriza atent procesul, în special pentru a asigura independența și păstrarea unui mandat intact la nivelul noului organism propus.
- ✓ Reprezentantul CE și-a manifestat îngrijorarea cu privire la condiționalitatea pe deșeurile atrăgând atenția suspendării fondurilor întregii axe (deșeurile și apa) în conformitate cu prevederile Regulamentului. Totodată, a subliniat faptul ca sectorul de management al deșeurilor a reprezentat un eșec total în perioada de programare 2007 -2013 având în vedere faptul ca majoritatea proiectelor nu au fost finalizate iar infrastructurile realizate nu au putut

fi date in operare, fiind in același timp declanșata si procedura de infringement de către Comisia Europeana. In aceste condiții, autoritățile centrale trebuie să aibă în vedere faptul ca si autoritățile locale au obligații si că in cazul neîndeplinirii acestora ar trebui să fie sancționate.

**DI. Catalin Gheran** a intervenit, subliniind faptul ca neîndeplinirea conditionalitatilor in termenul asumat va avea impact asupra sectoarele finanțate din POIM 2014-2020 menționând in același timp si faptul că , la nivel național, există tendința ca anumite ministere să considere problematica aferentă gestionării condiționalităților drept responsabilitatea exclusivă a MFE. Totodată, **dl Gheran** a prezentat intenția Ministerului Fondurilor Europene (AM POIM si AM POSM) de a conlucra cu reprezentanții Comisiei Europene pentru a operaționaliza proiectele de deșeuri prin lansarea licitațiilor de operare. De asemenea, a adresat un apel către reprezentanții UNCJR si ANM pentru a susține aceste demersuri, având în vedere faptul ca autoritățile locale trebuie sa isi respecte obligațiile.

In continuare, **DI Michel Stanciu** de la Asociația Națională a Inginerilor Consultanți ( **ARIC**) a dorit sa intervină in ceea ce privește conditionalitatile ex-ante, exprimându-si îngrijorarea in ceea ce privește întârzierea semnării contractelor de performanță si a dorit sa sublinieze importanta unei reforme instituționale deoarece sunt foarte mulți beneficiari care nu au capacitate instituțională de a gestiona programe. In consecința, a propus ca faptul ca la momentul semnării acordului cu BEI –ul și IFI-urile, sa se externalizeze responsabilitatea de gestionare a proiectelor de la momentul licitației până la momentul punerii lor în operare, in paralel fiind realizată reforma instituțională la nivelul companiilor.

Reprezentantul Cancelariei Prim-ministrului a menționat că se au în vedere discuții în acest sens cu reprezentanții IFI-urilor, ai Comisiei Europene și ai instituțiilor implicate.

**DI. Costache** a intervenit cu o serie de precizări:

- ✓ Ordonanța de urgență va fi transmisă spre aprobare Parlamentului, având astfel legitimitate la nivel parlamentar;
- ✓ Asistenta tehnica furnizată de BEI este un instrument important dar este importanta si calitatea beneficiarului de asistență și capacitatea acestuia de a o utiliza la maxim;
- ✓ Ministerele trebuie întărite pentru a își îndeplini rolul atât în îndeplinirea condiționalităților cât și a politicilor guvernamentale;
- ✓ Au fost luate măsuri pentru a crește capacitatea celor doi mari beneficiari din sectorul de transport, fiind dezvoltate departamente proprii de proiectare care să aibă capacitatea de a verifica performanța consultanților si antreprenorilor.

**Față de cele prezentate, dl. Rasmussen** a subliniat responsabilitatea Ministerului Transporturilor care și-a asumat în mod voluntar revenirea in sistemul de management si control al fondurilor

europene si care nu se poate delimita de pierderea masiva a fondurilor din perioada 2007-2013. Totodată, Ministerul Transporturilor va fi evaluat în funcție de dezvoltarea propriei capacități cât și a capacității beneficiarilor pe care ii are in subordine. Totodată a menționat importanța contractelor de performanta care trebuie sa devină instrumente care sa constrângă cu beneficiarii să își întărească capacitatea administrativă si sa ii responsabilizeze cu privire la nivelul si eficienta utilizării fondurilor.. De asemenea, reprezentantul DG Regio a făcut un apel către cele doua ministere să semneze rapid un acord de delegare care să nu mai fie supus ulterior modificărilor ci să fie pus in aplicare . Totodată a subliniat faptul ca Acordul de Delegare trebuie să prevadă dreptul MFE de intervenție asupra OI T in cazul in care acesta nu performează, inclusiv prin dezangajarea alocărilor bugetare aferente sectorului de transport.

In continuare, **dl Adrian Moraru de la Institutul pentru Politici Publice** a ridicat următoarele probleme:

- ✓ Întârzierile înregistrate in realizarea PNGD impun mai multă implicare la nivel politic, fiind astfel necesară nominalizarea unui secretar de stat in cadrul Ministerului Mediului responsabil pentru gestionarea sectorului de management al deșeurilor,
- ✓ Deși la nivel european masurile întreprinse sunt la nivel de reciclare, fiind adoptat din decembrie 2015 pachetul privind economia circulara, in Romania prioritățile discutate privesc mai degrabă masurile de salubritate,
- ✓ Având in vedere importanta PNGD si faptul ca pana in prezent societatea civila nu a fost implicata in Grupul de lucru constituit, dl Adrian Moraru si-a exprimat dorința de a participa, alături de alți membrii ai CM POIM, la întâlnirile grupului de lucru pentru elaborarea PNGD,
- ✓ Totodată au fost solicitate clarificări cu privire la modalitatea de urmărire a planului de măsuri pentru îndeplinirea conditionalitatilor.

**DI secretar de stat Dinu** a intervenit menționând faptul că planul de măsuri este urmărit atat la reuniunile săptămânale ale Consiliului de coordonare a afacerilor europene și prezentat periodic in cadrul ședințelor de Guvern.

Ca urmare a solicitării reiterate si de către **dl. Catalin DRULA** cu privire la participarea reprezentanților societății civile in cadrul grupului de lucru, **dl. Catalin Gheran** a adus clarificări in legătura cu activitatea acestui grup de lucru creat pentru elaborarea PNGD menționând faptul ca vor fi adresate invitații de a participa la reuniunile lunare ale PNGD tuturor celor care sunt interesați .

In încheierea discuțiilor cu privire la condiționalități, reprezentantul ARIC a solicitat informații actualizate cu privire la contractul standard de antrepriză. Reprezentantul Cancelariei a menționat că există o formă finală a contractului standard, urmând ca acesta să fie adoptat în legislație de către ANAP, alături de o serie de ghiduri și recomandări privind utilizarea acestor condiții de contract.



## **Raportul Anual de Implementare a POIM (RAI)**

În continuarea reuniunii dl Catalin Gheran a dat cuvântul **d-nei Florina Barbu, director DCSG POIM**, pentru a face o scurtă prezentare a Raportului anual de implementare (RAI). Dna Barbu a menționat faptul ca RAI a fost supus aprobării membrilor CM prin procedura scrisă, ulterior, în data de 30 mai, fiind transmis Comisiei Europene prin sistemul informatic (SFC). În raport sunt prezentate, conform formatului standard, date despre stadiul implementării programului, stadiul elaborării documentelor programatice, stadiul pregătirii portofoliului de proiecte, mai puțin stadiul implementării pentru ca în acest moment, pentru anul 2015, nu există un progres în ceea ce privește implementarea. Raportul mai cuprinde detalii cu privire la evaluarea POIM, indicatorii de program, stadiul îndeplinirii condiționalităților atât cele generale cât și cele specifice POIM și mai cuprinde și demersurile întreprinse de Autoritatea de Management pentru stabilirea sistemului de management și control. În final dna director a menționat faptul ca se așteaptă, în termen de 2 luni, răspunsul CE cu privire la raport și ca AM va posta pe site-ul MFE atât RAI cât și rezumatul pentru cetățeni, conform procedurii.

## **Planul de evaluare a POIM 2014-2020**

**Doamna Claudia MAGDALINA**, șef birou în cadrul DGAPE, a făcut o scurtă prezentare a Planului de evaluare pentru POIM 2014-2020, menționând faptul că în urma transmiterii planului spre consultare membrilor CM au fost primite observații și propuneri care au fost luate în considerare la forma finală a planului. Au fost punctate următoarele aspecte:

- Planul a fost realizat în conformitate cu Regulamentul privind Dispozițiile Comune și cu Documentul Orientativ al Comisiei Europene privind Planurile de evaluare și va fi finanțat din Programul Operațional Asistență Tehnică 2014-2020
- Rapoarte de evaluare sunt prevăzute pentru 2017, 2019, 2023 (cu excepția sectorului energie pentru care nu este planificată o evaluare în 2017)
- Se asigură o abordare unitară la nivel național pe baza unui ghid elaborat la nivelul MFE, pe 3 niveluri: nivelul macro, mezo (la nivel de program), nivelul micro (la nivel de proiect).
- Abordările metodologice presupun: Meta evaluarea (sintetizarea rezultatelor analizelor cost beneficiu și ale studiilor de caz), Evaluarea bazată pe teorie, Evaluarea contrafactuală de impact (doar în sectorul energiei și doar în anumite cazuri), Modelare (doar pentru sectorul transporturilor) și Nivel micro (proiect) – instrumente: Analiza cost – beneficiu (ACB) – 70 ACB-uri pentru proiecte mai mari de 50 milioane euro, Studiul de caz (utilizat în cazul tuturor proiectelor mai mari de 10 milioane euro).

Planul de evaluare se va putea modifica ulterior pe parcursul implementării POIM, dacă vor apărea noi nevoi de evaluare, planul de evaluare modificat urmând să fie din nou aprobat de CM POIM.

**Președintele CM** a supus la vot Planul de Evaluare a POIM 2014-2020, planul fiind aprobat cu un nr de 21 de voturi și 2 abțineri (din partea Consiliului Concurenței și a IPP). Reprezentantul IPP și-a motivat abținerea, susținând faptul că realizarea planurilor de evaluare se poate face intern, cu resursele proprii ale instituțiilor implicate și nu prin contractarea de servicii de asistență tehnică, existând atât riscul de a nu se dezvolta capacitatea proprie de evaluare cât și riscuri de întâzieri în contractare.

**Doamna Mihaela Toader**, director general DGAPE din cadrul MFE, a subliniat performanțele Unității Centrale de Evaluare din cadrul MFE, care și-a dezvoltat capacitatea administrativă dar care are nevoie în realizarea atribuțiilor sale de experți pe diferite domenii care să furnizeze datele statistice sau să realizeze analize specifice (ex. ACB). Totodată, a evidențiat faptul că în perioada 2007- 2013 nu au existat întâzieri în contractare iar decizia pentru perioada 2014- 2020 este că evaluările pentru toate programele operaționale să se realizeze la nivel centralizat prin Unitatea Centrală de Evaluare.

În continuarea reuniunii, **reprezentantul Consiliului Concurenței** a solicitat modificarea statutului din membru cu drept de vot în observator al CM POIM 2014-2020, Secretariatul CM POIM urmând să inițieze procedura scrisă cu privire la modificarea statutului Consiliului Concurenței din membru cu drept de vot în observator.

**DI Catalin Gheran, președinte al CM POIM** a supus la vot constituirea celor două grupuri de lucru tematice (GLT) care au fost propuse în cadrul subcomitetelor, respectiv GLT pentru identificarea unor măsuri alternative de finanțare în sectorul de gestionare a deșeurilor și GLT pentru implementarea și monitorizarea proiectelor ce vizează îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre. Constituirea celor două GLT a fost aprobată cu nr maxim de voturi solicitându-se totodată membrilor CM să transmită secretariatului CM propuneri de constituire a unor Grupuri de Lucru Tematice pentru celelalte domenii prioritare din POIM.

**Componența GLT deșeuri:** MFE, Ministerul Mediului Apelor și Pădurilor (MMAP), Agenția Națională pentru Protecția Mediului (ANPM), Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice (MDRAP), ANRSC, IPP, Fundația TERRA Mileniul III, AMCOR și Consiliul Investitorilor Străini (FIC).

**Componența GLT Transporturi:** Ministerul Transporturilor (MT), MFE-AM POIM, Asociația Armatorilor și Operatorilor Portuari, Ministerul Mediului Apelor și Pădurilor (MMAP), Agenția Națională pentru Protecția Mediului, Academia Română- Institutul de Biologie, Direcția Navală din MT, Administrația Canalelor Navigabile Constanța, Compania Națională Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați S.A, WWF, Camera de Comerț și Industrie a României și IPP.

S-a agreat ca structura grupurilor de lucru sa fie flexibilă astfel incat sa permită cooptarea de alți membri prin procedură scrisă. Mandatul grupurilor de lucru este de a identifica soluții pe care să le prezinte Comitetului de Monitorizare și AM spre analiză și ulterior spre implementare.

### **Portofoliul de Proiecte**

**DI Catalin Balan**, Director Direcția Programare, Evaluare și Aprobare Proiecte din cadrul AM POIM a realizat o prezentare a portofoliului de proiecte evidențiind principalele modificări fata de comitetul anterior:

- ✓ numărul total al proiectelor a crescut de la 274 de proiecte la 292, iar cele 18 proiecte noi sunt preponderent proiecte de Asistență Tehnică,
- ✓ în sectorul energie nu au apărut modificări,
- ✓ în sectorul de transport s-a înregistrat o scădere de la 35% la 30% a proiectelor care nu sunt fazate; Nr. total de proiecte noi este de 137 de proiecte la care s-au adăugat 13 proiecte (care de fapt reprezintă proiecte preluate integral din perioada 2007 – 2013),
- ✓ în sectorul de mediu a avut loc o creștere de la 41 la 51 a numărului de proiecte fazate,
- ✓ în ceea ce privește asistența tehnică numărul de proiecte a rămas la fel, 60 de proiecte: 41 de proiecte de AT pentru mediu și 19 de proiecte de AT pentru transporturi.

**DI Catalin Gheran** a completat prezentarea, menționând că numărul proiectelor noi pregătite este extrem de limitat:

- ✓ în sectorul de apă: 8 proiecte majore noi care vor fi transmise în 2016 către CE;
- ✓ în sectorul de prevenire și management al riscurilor: etapa a II-a a proiectului de eroziune costiera (în condițiile în care ANAR-ul își menține previziunile)
- ✓ pentru sectorul de transporturi gradul de pregătire al proiectelor noi este întârziat, astfel încât: CNADNR va trimite în 2016 doar proiectee fazate sau provenite din perioada de programare 2007-2013, CFR va transmite proiectul de reabilitare a căii ferate Radna - Simeria, proiect care este în licitație, Metrorex-ul pe lângă proiectele fazate va trimite proiectul pentru linia de metrou M6, investiție prioritară conform documentelor programatice.

Totodată a subliniat faptul că valoarea proiectelor fazate preluate din POS M și POS T în cadrul POIM este de aproximativ 30 % din valoarea programului( 3,5 miliarde de euro).

Fata de intervenția reprezentantului IPP care și-a exprimat nemulțumirea fata de numărul în creștere al proiectelor fazate și menținerea finanțării pentru acestea, **seful AM POIM** a subliniat faptul ca fazarea este doar o metoda de a asigura finanțare pentru investiții prioritare ale statului roman, fiind importanta soluționarea cauzelor care au condus la blocaje și nu eliminarea proiectelor

de la finanțare.

În continuare, **reprezentantul ARIC** a intervenit solicitând organizarea de consultări publice pentru noile caiete de sarcini în baza noii legi de achiziții publice precum și o informare publică oficială asupra stadiului proiectului Sibiu-Pitești și a măsurilor ce vor fi întreprinse în continuare.

**DI. Gheran** a evidențiat faptul că noua legislație aprobată prevede consultarea publică ca etapă preliminară lansării.

**Reprezentantul IPP** a solicitat ca prezentările realizate în cadrul CM să aibă un caracter operațional și să se evite notele festive, scopul CM fiind de a identifica blocajele în pregătirea și implementarea proiectelor și soluțiile aferente.

**Președintele CM** a subliniat faptul că organizarea CM POIM se bazează pe această abordare și a reiterat importanța pregătirii de proiecte noi astfel încât România să nu piardă sume importante în 2019 (1.2 miliarde euro).

În continuarea reuniunii **dl. Valentin Trifan, Director general adjunct al CNADNR**, a menționat următoarele :

- ✓ Studiul de fezabilitate pentru proiectul Sibiu-Pitești va fi finalizat în decembrie 2016 urmând ca aplicațiile de finanțare să fie depuse în 2017
- ✓ În cadrul CNADNR a fost înființată o nouă direcție de proiectare având ca scop verificarea calității studiilor de fezabilitate și a proiectelor tehnice, precum și elaborarea de proiecte. Totodată s-au constituit și Unități de Implementare a Proiectelor în șantier care vor supraveghea atât activitatea constructorului cât și consultantul, transmitând rapoartă zilnice, inclusiv filmări audio-video

Totodată, dl Trifan a menționat faptul că deși s-au înregistrat întârzieri în activitatea consultantului selectat, opțiunea CNADNR a fost de a nu rezilia contractul ci de a continua finalizarea studiului de proiectare pentru că licitarea proiectului tehnic și licitarea execuției să se încadreze în calendarul asumat.

Membrii CM au solicitat o serie de clarificări suplimentare, după cum urmează:

**Astfel, dl Ionuț Ciurea** de la Asociația Proinfrastructură a solicitat un calendar estimativ pentru atribuirea realizării PT pentru Sibiu-Pitești și clarificări cu privire la posibilitatea de a publica pe site-ul CNADNR rapoartă zilnice și săptămânale ale UP.

Reprezentantul CNADNR a menționat faptul că se estimează semnarea contractului pentru elaborarea PT în iunie-iulie 2017 și că este posibilă publicarea rapoartelor săptămânale după operaționalizarea unităților de implementare a proiectelor și a angajării personalului necesar.

**La intervenția ARIC** referitoare la faptul că nu există un traseu finalizat și aprobat pentru autostrada Sibiu-Pitești, **DI. Trifan** a menționat faptul că autostrada este împărțită în 5 segmente cu o lungime

totală de 116 km, lotul 1 și lotul 5 având deja traseul stabilit și aprobat în comitetul tehnico-economic al CNADNR, urmând să fie identificat traseul optim pentru celelalte trei sectoare.

**DI. Catalin Gheran, seful AM POIM** a intervenit solicitând clarificări în legătura cu faptul că în contextul în care rapoartele emise de către JASPERS sunt negative este puțin probabilă finalizarea SF-ului în anul 2016.

**Șeful Unității DG Regio** a reacționat față de aspectele prezentate, subliniind următoarele:

- ✓ Datele din teren indica faptul că studiul de fezabilitate se realizează mai mult la nivelul de studiu de pre-fezabilitate, analiza de opțiuni este extrem de limitată, iar traseul este departe de a fi stabilit;
- ✓ Nu sunt clare termenele preconizate privind evaluarea impactului asupra mediului;
- ✓ Din analiza calendarului prezentat rezulta că lucrările efective nu vor începe înainte de 2020-2021;
- ✓ Având în vedere alocarea aferentă acestui proiect (1 miliard de euro) care reprezintă 10% din alocarea POIM, Comisia își manifestă îngrijorarea cu privire la stadiul acestuia și întârzierile înregistrate.

**Reprezentantul CNADNR** a menționat că procedura de evaluare a impactului asupra mediului se desfășoară în a doua parte a anului 2016, după ce traseul va fi stabilit și că CNADNR a estimat că în 2017 se va lansa procedura pentru proiect bazându-se pe acest studiu de fezabilitate recepționat la finalul anului 2016, partea de execuție urmând a face obiectul altei licitații. De asemenea, la nivelul CNADNR se fac eforturi să se răspundă solicitărilor JASPERS și să se respecte calendarul de pregătire a proiectului.

Ca urmare a discuțiilor purtate cu privire la întârzierile înregistrate în realizarea proiectului –Sibiu-Pitești, reprezentantul IPP a solicitat ca la următoarele reuniuni ale CM materialele privind stadiul detaliat al pregătirii proiectelor să fie prezentate în avans și a adresat președintelui Comitetului de Monitorizare o solicitare de a supune la vot recomandarea de eliminare a proiectului Sibiu-Pitești din lista de proiecte finanțate din POIM în perioada 2014-2020.

**DI Catalin Gheran**, președinte al CM POIM, a menționat faptul că rolul CM este de a sprijini implementarea proiectelor finanțate prin POIM și că acesta nu poate decide asupra listei de proiecte ale POIM 2014-2020. În același timp, conform prevederilor ROF al CM, comitetul poate adresa o observație Autorității de Management cu privire la întârzierile înregistrate în implementarea proiectului Pitești – Sibiu. În acest sens, a fost supusă la vot adresarea unei observații Autorității de Management cu privire la întârzierile înregistrate în implementarea proiectului Pitești – Sibiu,

solicitarea fiind respinsa cu un număr de 5 voturi pentru, 2 împotriva și 8 abțineri.

**Reprezentantul CE** a reiterat faptul ca rolul Comitetului nu este de a exclude un proiect strategic dar a subliniat totodată că stadiul actual al proiectului Sibiu-Pitești trebuie analizat dintr-o perspectivă realistă astfel incat sa se accepte faptul că nu va genera cheltuieli înainte de 2020, periclitând astfel ținta aferenta sectorului pentru anul 2019. In acest context, dl. Rasmussen a subliniat rolul viitorului organism intermediar de a furniza si utiliza estimări realiste și de a determina beneficiarul sa isi asume o abordare realista la rândul sau.

**Reprezentantul Ministerului Transporturilor** a intervenit punctând următoarele aspecte:

- ✓ Proiectul Sibiu-Pitești reprezintă o prioritate națională asumată la un nivel de reprezentare mult mai mare decât CM POIM;
- ✓ Proiectul este la al treilea studiu de fezabilitate;
- ✓ Contractul a fost încredințat in 2015, pe baza unor termeni de referință modificați substanțial, intr-un mod care nu reflectă munca depusă la nivelul AM si JASPERS;
- ✓ MT recunoaște ca acest proiect nu va contribui la prima faza a finanțării dar consideră ca in prezent sarcina instituțiilor implicate este sa contribuie la realizarea proiectului si sa repare greșelile din faza de contractare și nu sa excludă proiectul de la finanțare, mai ales fiind singurul proiect nou in pregătire.

**DI Rasmussen** a intervenit cu o serie de precizări suplimentare:

- ✓ Rolul de a decide asupra finanțării unui proiect in revine AM-ului si nu Comitetului de monitorizare;
- ✓ Recomandarea Comisiei este de a nu se proiecta scenarii fanteziste ci de a se identifica soluții concrete pentru a nu se pierde finanțarea, iar realocarea către alte proiecte sau alte sectoare este alternativa optima
- ✓ Romania a pierdut in perioada 2007-2013 fonduri europene mai mult decât orice alt stat membru tocmai pentru ca nu a luat decizia de realocare a fondurilor, bazându-se pe estimări nerealiste;
- ✓ In viitor Comisia va urmări derularea acestui proiect bazându-se pe un sistem nou de monitorizare lunară convenit cu Ministerul Fondurilor Europene.

În legătura cu cuantumul plăților efectuate, **dl. Trifan** a menționat faptul că au fost făcute plăți în valoare de 42 de milioane de euro, estimându-se că se ajunge la o cifră de 350 de milioane de euro în 2016 în condițiile în care totalul valorii contractelor aflate în execuție din alocarea POIM este de 1,1 miliarde de euro. În continuare, reprezentantul CNADNR a mai menționat faptul că stocul de cereri de la nivelul CNADNR este de 85 de milioane de euro incluzând cele 42 de milioane plăți efectuate.

În continuarea reuniunii a luat cuvântul **dl. Iulian Bleotu**, director la CN CFR SA, a luat cuvântul și a subliniat următoarele aspecte:

- ✓ Plățile efectuate sunt în jur de 40 de milioane de euro,
- ✓ Sunt depuse situații de lucrări și certificate interimare de plată în valoare de 40 milioane de euro

Totalul plăților estimate de CFR SA pentru 2016 este de aproximativ 600 milioane de euro (300 milioane de euro din proiecte finalizate și 300 milioane de euro aferente avansurilor care urmează să fie plătite în cadrul pentru proiectul Radna- Gurasada-Simeria).

**Ionut Micu, șeful AM POS T**, a menționat faptul că în anul 2015, față de estimările beneficiarului furnizate la începutul anului, execuția bugetară realizată a fost de 28% existând riscul repetării acestui scenariu și în cadrul POIM, datorită problemelor care sunt pe contracte.

**DI. Bleotu** a menționat faptul că pentru o mai bună monitorizare a proiectelor, managementul CFR SA a decis înființarea unui departament tehnic cu 30 de proiectanți care va deveni operațional începând cu 1 iunie.

În continuarea reuniunii a luat cuvântul **dlui Mustețea Constantin**, director la Metrorex care a menționat faptul că plățile efectuate sunt de aproximativ 20 de milioane de euro, fiind de asemenea în procesare certificate de plată în valoare de 21 de milioane de euro, astfel încât la sfârșitul lunii iulie, la nivelul Metrorex, cuantumul plăților va fi de aproximativ 41 de milioane de euro. Până la sfârșitul anului se estimează plăți în valoare de aproximativ 160 de milioane de euro din proiectele finalizate, fără a lua în considerare Magistrala 6.

**DI Catalin Gheran** a concluzionat faptul că estimarea plăților din sectorul de transport este de aproximativ 1,1 mld de euro, estimări care depășesc datele furnizate MFE înainte de CM (care indicau aproximativ estimări de plăți de doar 390 de milioane de euro pentru sectorul de transport în 2016). Totodată, dl. Gheran a menționat faptul că nivelul execuției bugetare până la reuniunea CM este extrem de redus și a anunțat faptul că AM POIM va realiza o informare lunară către toți membrii Comitetului privind stadiul îndeplinirii previziunilor de plăți.

**DI. Rasmussen** a subliniat procentul mic al plăților efectuate în primele 5 luni ale anului 2016 (10% față de estimări) și a solicitat AM POIM transmiterea lunară către CE a situației actualizate a previziunilor de plăți în vederea rectificării previziunilor CE.

## Stadiul lansării apelului de proiecte POIM 2014-2020

**DI. Catalin Balan** a făcut o prezentare a stadiului lansării proiectelor POIM la nivelul celor trei sectoare:

- ✓ Pentru sectorul de transport au fost lansate ghiduri care acoperă 85 % din valoarea POIM, urmând ca în cursul lunii iunie să fie lansate celelalte măsuri, cu excepția celor pentru aeroporturi și pentru multimodale, care vor fi lansate în iulie.
- ✓ Pentru sectorul de mediu, ghidul solicitantului pentru OS 4.1 Refacerea ecosistemelor degradate se estimează a fi elaborat și supus consultării publice, începând cu ianuarie 2017, urmând a fi aprobat și lansat apelul de proiecte în aprilie 2017. Ghidurile finale pentru OS 5.1 Alte riscuri și pentru OS 5.2 Îmbunătățire reacție la dezastre (Riscuri identificate prin evaluarea națională a riscurilor) se estimează să fie elaborate și supuse consultării publice, începând cu februarie 2017, urmând a fi aprobate și lansate apelurile de proiecte în aprilie 2017.
- ✓ Pentru sectorul de energie au fost aprobate ghidurile pentru axele 7 și 8, urmând ca în cursul lunii iunie să fie finalizat ghidul pentru axa 6.

## Sistemul de management și control

**Dna. Florina Barbu, director DCSG POIM**, a făcut o prezentare Sistemului de Management și Control de la nivelul AM POIM subliniind numărul redus al resurselor capacității administrative, atât la nivelul AM POIM (35 de persoane), cât și la nivelul OI Transport (0 persoane).

**Dna. Florina Barbu** a reiterat importanța atingerii obiectivului de definitivare a sistemului de management și control și a prezentat calendarul de preluare graduală a personalului existent din AM POST și AM POS M în cadrul AM POIM astfel încât structura AM POIM să devină operațională începând cu finalul lunii iunie 2016.

În ceea ce privește procesul de desemnare **dna. Barbu** a făcut următoarele precizări:

- Procedurile operaționale au fost elaborate și vor fi aprobate în cursul lunii iunie;
- Au fost elaborate și aprobate acordurile cu Autoritatea de Certificare și cu Autoritatea de Audit, respectiv cu Autoritatea de Certificare în ceea ce privește Managementul Financiar și Management al Neregulilor, data estimată pentru semnarea acestora fiind luna iunie;
- Descrierea de sistem va fi finalizată în cursul lunii iulie, inclusiv cu descrierea OI Transport, sub rezerva definitivării SMIS 2014 și MYSMIS
- Acordul de delegare către OI Transport este în discuție între Ministerul Fondurilor Europene și Ministerul Transporturilor;



- Structura OI Transport este estimata a fi definitivata in cursul lunii iunie, iar procedurile de la nivelul OI Transport in cursul lunii iulie;
- Oportunitatea introducerii OI Energie în cadrul Sistemului de Management și Control pentru POIM este in stadiu de discuție, o decizie asupra acestui aspect urmând a fi luata ulterior la nivelul conducerii celor două ministere.

**Dna. Andreea Mihalache, director general OI Energie,** a intervenit făcând referire la statutul OI Energie așa cum este prevăzut in HG nr. 398/2015, precum si in Acordul de Parteneriat, solicitând consemnarea in minuta Comitetului de Monitorizare a faptului ca OI Energie este o structura funcționala, operaționala, care si-a adus pana in prezent contribuția activa si consistenta la elaborarea documentelor programatice pentru sectorul energie, fiind pregătita sa-si preia imediat responsabilitățile ce vor fi stabilite prin acordul de delegare pentru domeniul sau de competenta, in scopul consolidării capacitații administrative privind gestionarea si controlul POIM.

Referitor la organigrama OI Transport, **dl. Catalin Costache,** reprezentantul Ministerului Transporturilor a precizat faptul ca aceasta nu este definitivata întrucât depinde de semnarea acordului de delegare dintre cele doua ministere. Ulterior aprobării acestui document, va fi demarata procedura de ocupare a posturilor vacante, acțiune ce se va derula pe o perioada de timp intre 6 luni si un an de zile.

**DI. Carsten Rasmussen** a intervenit dorind sa i se comunice când va fi informata CE cu privire la desemnarea Autoritatii de Management.

**DI. Catalin Gheran** a precizat faptul ca desemnarea este în strânsă legătură cu definitivarea sistemului de management si control, a sistemului informatic MYSMIS si ca AM POIM estimează sa transmită pachetul de acreditare către Autoritatea de Audit in cursul lunii august. In calendarul AM POIM pachetul de desemnare cu avizul Autorității de Audit va fi transmis către CE la sfârșitul anului 2016 sau începutul anului 2017.

In încheierea acestui punct din agenda, **dl. Carsten Rasmussen** a subliniat o serie de aspecte critice esențiale în implementarea programului:

- ✓ Există un risc având în vedere faptul că s-a decis delegarea responsabilității către un organism intermediar care nu are personal si nici organigrama. Astfel e necesar sa se întreprindă măsuri urgente si in viitor sa se reducă la minimum modificările sistemului de management si control al POIM;
- ✓ Ministerul Transporturilor a inițiat si si-a asumat delegarea astfel încât trebuie sa performeze iar Comisia Europeană va evalua această performanța in cadrul următorului CM;
- ✓ Ministerul Energiei trebuie să isi demonstreze valoarea adăugată având în vedere că

performanța OI Energie în perioada 2007- 2013 nu a fost convingătoare.

### **Propuneri de îmbunătățire a sistemului de implementare a proiectelor de infrastructura**

**DI. Catalin Gheran** a subliniat importanta propunerii de realizare de către AM POIM împreună cu ANAP a unor sesiuni de instruire pentru beneficiari cu privire la noile reglementări în domeniul achizițiilor publice, precizând faptul că AM POIM va transmite membrilor CM POIM o prezentare despre noua lege a achizițiilor publice având în vedere faptul că ANAP nu a fost reprezentată la CM.

**DI. Sorin Caian, reprezentantul AMCOR** a făcut o prezentare scurtă a propunerilor de îmbunătățire a sistemului de implementare a proiectelor și anume:

- ✓ Rolul Autorității de Management trebuie să fie orientat în principal către management și în plan secundar către control pentru a putea susține implementarea proiectelor și soluționarea blocajelor;
- ✓ Ministerul Finanțelor Publice ar trebui să participe în calitate de membru la reuniunile CM POIM, având în vedere impactul alocărilor bugetare din cadrul acestui program;
- ✓ Este necesară responsabilizarea autorităților locale față de politica de regionalizare deja asumată la nivel de Acord de Parteneriat, la nivel de program cât și prin contractele de finanțare semnate;
- ✓ Stabilirea unui fond de indisponibilități temporare (buffer fund/viability gap financing) reprezintă un instrument util care să susțină finanțarea proiectelor până la obținerea finanțării FESI, în special în sectorul de mediu dar și la nivelul altor beneficiari (cu excepția sectorului de transport finanțat direct de la bugetul de stat);
- ✓ Este necesar ca Autoritatea de Audit să aibă o abordare unitară la nivelul tuturor proiectelor astfel încât să se genereze mai multă predictibilitate la nivelul autorităților contractante.

La finalul celei de a III-a reuniuni A CM POIM 2014-2020, **DI. Catalin Gheran** a punctat principalele concluzii ale reuniunii, respectiv:

- ✓ A fost aprobată minuta celei de a doua reuniuni a CM POIM ce a avut loc în data de 19 noiembrie 2015;
- ✓ A fost aprobat Planul de evaluare POIM 2014-2020;
- ✓ A fost aprobată propunerea de constituire a unui Grup de Lucru Tematic (GLT) pentru identificarea unor măsuri alternative în sectorul de gestionare a deșeurilor țintele de absorbție;
- ✓ A fost aprobată propunerea de constituire a unui Grup de Lucru Tematic (GLT) pentru proiectele ce vizează îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre;

- ✓ Se va urmări finalizarea procesului de desemnare și transmiterea pachetului de acreditare la CE;
- ✓ Îndeplinirea condiționalităților ex-ante reprezintă o prioritate pentru anul 2016;
- ✓ Una dintre problemele semnificative semnalate este imposibilitatea atingerii țintei de absorbție pe termen mediu și lung în lipsa unor proiecte mature care să genereze plăți, cu excepția proiectelor finalizate;
- ✓ Secretariatul CM POIM va iniția procedura scrisă cu privire la modificarea statutului Consiliului Concurenței din membru cu drept de vot în observator al CM POIM 2014-2020 și va invita Ministerul Finanțelor Publice să participe în calitate de membru al CM POIM;
- ✓ În termen de trei luni de la data organizării comitetului de monitorizare a unei actualizări a stadiului de implementare a POIM, precum și primele rapoarte ale celor două GLT aprobate în CM. În ceea ce privește proiectul Sibiu-Pitești, datorită problemelor întâmpinate în pregătirea studiului de fezabilitate, AM POIM va monitoriza și raporta lunar membrilor CM POIM progresul înregistrat.

În încheiere, președintele CM POIM a menționat că următoarea reuniune a comitetului va avea loc în ultimul semestru al anului 2016.