



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

**BUCUREȘTI, 19 iulie 2017**

În data de 19 iulie 2017 a avut loc la București cea de a IV-a reuniune a Comitetului 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 Cătălin Gheran**, director general al DGPEIM și președinte al CM POIM, care a subliniat importanța acestei întâlniri la aproximativ un an de zile de la organizarea ultimului Comitet și a prezentat pe scurt principalele teme de discuție: stadiul POIM, provocările în implementarea programului, modificările aduse programului precum și măsuri de îmbunătățire a gradului de absorbție al fondurilor europene.

**Doamna ministru Rovana PLUMB** a mulțumit tuturor celor prezenți pentru participare și a subliniat importanța Programului Operațional Infrastructura Mare în dezvoltarea României pentru asigurarea unui nivel ridicat de bunăstare al populației, a unui mediu curat, a unui sistem termic la standarde competitive precum și importanța atingerii obiectivelor strategice asumate.

În ceea ce privește absorbția fondurilor europene, **doamna ministru** a dorit să sublinieze faptul că principalul factor care a condus la întârzierea procesului de acreditare sau desemnare a autorităților de management a fost programul informatic. În plus, în ianuarie și noiembrie 2016, Guvernul României a aprobat 2 memorandum-uri, ale căror termene privind finalizarea modulelor de evaluare, implementare și nereguli, nu au fost respectate, fapt care a afectat acreditarea autorităților de management;

Totodată, **doamna ministru** a trecut în revista următoarele aspecte:

- până la începutul lunii august vor fi desemnate, atât autoritatea de management pentru POIM cât și cele pentru POR, POCU și POC;
- întârzierile înregistrate în procesul de acreditare au fost datorate modului de aplicare al ghidurilor solicitantului, modificate de multe ori în timp ce apelurile erau deschise, fapt ce a determinat relansarea apelurilor;
- au fost lansate **apeluri în valoare de 10 miliarde de euro** acoperind 90% din bugetul POIM (buget total de 11,8 miliarde euro);
- au fost **depuse 170 de proiecte în valoare de aprox. 3,1 miliarde de euro** dintre care 80 de contracte sunt semnate având o valoare de peste 1 miliard de euro;
- plățile efectuate către beneficiari sunt în valoare de 150 de milioane de euro iar diferența de 500 de milioane de euro o reprezintă plățile efectuate de beneficiari către constructori;

- după acreditare, vor fi transmise CE **primele declarații de cheltuieli** în valoare de **450 de milioane de euro**;
- condiționalitățile ex-ante ale POIM sunt îndeplinite cu excepția condiționalității aferente managementului deșeurilor, pentru care, în urma discuțiilor tehnice cu CE, a fost adoptat un document "to-do-list", document ce a aprobat prin memorandum de Guvernul României și prin care coordonarea Planului Național de Gestionare a Deșeurilor (PNGD) va fi asigurată de ministrul mediului, doamna GrațIELA GavriLEscu împreună cu MDRAPFE, urmând ca în luna noiembrie PNGD să fie adoptat prin **Hotărâre de Guvern**. Memorandumul a fost prezentat la Bruxelles săptămâna trecută și reprezintă un obiectiv de atins până la sfârșitul anului;
- în ceea ce privește **contractul național** aplicat la nivelul beneficiarilor din sectorul public și privat, documentul a fost agreat cu doamna comisar Elzbieta Bienkowska, iar cu sprijinul colegilor de la DG Regio, a fost agreat termenul pentru **adoptare de către Guvernul României - 20.09.2017**.
- pentru eliminarea erorilor de traducere din limba engleză în limba română, în întâlnirea cu doamna comisar Elzbieta Bienkowska a fost abordată și problematica **modificărilor aduse sistemului achizițiilor publice**. Echipa ANAP împreună cu domnul Marius Nica, consilier de stat și cu sprijinul BEI vor transmite către CE modificările aduse sistemului de achiziții publice cu mențiunea că **nu sunt modificări de fond ci de interpretare**;
- în ceea ce privește **managementul portofoliului de proiecte POIM**, prin asistența tehnică din partea Băncii Europene de Investiții (BEI) finanțată prin POAT 2014-2020, se va sprijini activitatea AM POIM, a Organismului Intermediar pentru transport și a beneficiarilor POIM;
- principala provocare la nivelul investițiilor în infrastructură, atât pentru instituțiile de reglementare cât și pentru beneficiari, este creșterea contribuției aduse de domeniul construcțiilor la produsul intern brut, domeniu aflat în prezent la minimul ultimilor 10 ani, de la 10% în anul 2008 la doar 5,8% în anul 2016;
- în anul 2018, autoritățile române vor avea de îndeplinit obiective de etapă prevăzute și cuantificate în POIM pentru fiecare axă prioritară astfel încât la nivelul programului să se păstreze ca alocare definitivă rezerva de performanță în valoare de 717 milioane de euro, rezervă care nu trebuie redistribuită spre alte programe;
- s-a discutat cu CE o **realocare, o „reșezare” a finanțării între POR și POIM** păstrând obiectivele tematice de la 1 la 4 legate de criteriile și condițiile pe care le avem de îndeplinit - sumele realocate de la POIM spre POR sunt în valoare de 300 milioane de euro, 200 de milioane fiind pentru termoficare și 100 de milioane de euro pentru autoritățile locale;

În încheiere, **doamna ministru** a mulțumit încă odată CE, doamnei Corina Crețu cât și celorlalți colegi care sunt alături de România pentru îndeplinirea țintelor la nivel european.

**Doamna Loredana von Buttler**, șef de unitate adjunct în cadrul DG Regio, a mulțumit pentru organizarea CM POIM și a celor 3 subcomitete. A felicitat autoritățile române pentru progresele obținute în procesul de desemnare a POIM și pentru îndeplinirea condiționalităților ex-ante cu o excepție pentru care avem un termen de realizare (condiționalitatea managementului deșeurilor termen - noiembrie 2017).

Totodată, doamna **von Buttler** a făcut următoarele precizări:

- pentru condiționalitățile ex-ante îndeplinite mai sunt clarificări ce trebuie aduse de către ANAP și de către responsabilii privind proiectele din sectorul transport, respectiv să fie transmisă documentația solicitată în următoarele săptămâni;
- în ceea ce privește implementarea investițiilor europene în sectorul infrastructurii mari există șansa unică pentru România de a se dezvolta dar și pe de alta parte trebuie avut în vedere și faptul că alte

state membre net contribuatoare la bugetul UE monitorizează rata de succes a implementării fondurilor europene. În acest context, CE a început estimarea viitorului buget al UE după 2020 inclusiv a viitorului politicii de coeziune. În acest context, autoritățile române trebuie să ofere rezultate pentru a asigura viitorul politicii de coeziune.

- este esențială pregătirea unor proiecte de calitate, urmărindu-se evitarea scurtăturilor, a soluțiilor nesustenabile în elaborarea proiectelor care vor aduce probleme în implementare, întârzieri, blocaje etc.;
- în vederea sprijinirii autorităților române este necesară utilizarea expertizei de calitate din partea instituțiilor financiare internaționale (Jaspers, BEI, Banca Mondială), dar și a altora care pot fi angajate la cerere;
- este necesară o coordonare mai bună a investițiilor din România nu doar privind proiectele europene ci și programele naționale. Există mai multe surse de finanțare care pot fi accesate pentru necesitatea imensă de investiții a României;
- pentru a îmbunătăți gradul de absorbție al fondurilor europene sunt necesare reforme structurale în toate sectoarele publice - Ministerul Energiei, Ministerul Mediului, Ministerul Transporturilor.

În continuarea reuniunii, **dl. Cătălin Gheran** a dat cuvântul domnului Bogdan Pușcaș, președinte ANAP cu rugămintea de a fi prezentate îmbunătățirile aduse sistemului de achiziții publice.

**DI. Bogdan Pușcaș**, președinte al ANAP, a subliniat următoarele aspecte:

- în prezent, ANAP propune modificarea legislației în domeniul achizițiilor publice fără modificarea fundamentală a Strategiei Naționale privind achizițiile publice ci o transpunere mai corectă;
- după 1 an de implementare a noii legislații din domeniul achizițiilor publice, ANAP se confruntă *cu 3 tipuri de situații*:
  - erori de transpunere a unor concepte similare din legislația anterioară privind achizițiile publice în noua legislație;
  - modificarea conceptelor din Strategia Națională a Achizițiilor Publice contrazise de realitatea economică a României, unele insuficient de clar definite, altele nealiniate la ritmul economiei naționale;
  - transpunerea integrală a textelor directivelor europene privind achizițiile publice în urma consultărilor cu mediul asociativ, a structurilor tehnice ale CE și a evaluării independente efectuate de experții BEI.

Totodată, **dl. Puscas** a menționat faptul că, în etapa imediat următoare nu se dorește modificarea ad-hoc a structurii organizatorice, a funcțiilor și a atribuțiilor ANAP, așa cum au solicitat și serviciile tehnice ale CE, decât după finalizarea evaluării de către experții BEI. În luna septembrie va fi lansat mecanismul de validare a documentațiilor prin eșantionare, ca o primă etapă de fluidizare a validării documentației de atribuire, iar până la sfârșitul anului va fi gata tabloul noii funcții de control ex-ante bazată de o abordare calitativă, verificare a Caietelor de Sarcini și verificare prin eșantion.

**DI. Puscas** a mai menționat faptul că pe termen scurt se va promova ordonanța de guvern privind modificările aduse legislației privind achizițiile publice și se vor revizui normele de aplicare aferente, iar pe termen mediu și lung, va avea loc o îmbunătățire a mecanismului de validare a documentației de atribuire și evaluarea conformității etapei de evaluare.

**DI. Cătălin Gheran** a subliniat temerea beneficiarilor în legătură cu modul în care vor derula achizițiile publice, fapt ce implică interpretarea unitară a legislației privind achizițiile publice. Prin urmare, în asentimentul membrilor CM, a fost adresată rugămintea de a stabili instituțional un mod de lucru prin care reprezentanții ai AM POIM, ai beneficiarilor să se întâlnească cu reprezentanții ai ANAP în vederea unui schimb de experiență;

În continuarea reuniunii, **președintele CM POIM**, a menționat faptul ca s-a constituit cvorumul de lucru si ca toate deciziile care se vor lua în cadrul reuniunii vor fi statutare si 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 III-a reuniuni a CM POIM din data de 3 iunie 2016. **Minuta a fost aprobată în unanimitate;**

Totodată, **dl. Gheran** a adresat mulțumiri domnului Ion Boja, director al Autoritatii de Audit, pentru sprijinul acordat în procesul de desemnare.

### **Apobarea Regulamentului de Organizare și Funcționare a CM POIM**

În continuarea reuniunii a fost supusă spre aprobare versiunea revizuită a Regulamentului de Organizare și Funcționare a CM POIM, modificarile aduse acestuia fiind:

- actualizarea componenței CM POIM (în urma solicitării Consiliului Concurenței de a renunța la statutul de membru cu drept de vot și de a deveni observator, a fost propus Ministerul Finanțelor Publice să preia locul de membru cu drept de vot);
- actualizarea denumirilor ministerelor în contextul modificării structurii guvernamentale;
- actualizarea și includerea listei membrilor subcomitetelor sectoriale mediu, energie si transport în cadrul Regulamentului de organizare și funcționare a CM POIM;

**Au fost votate în unanimitate modificările aduse ROF a CM POIM.**

În continuarea reuniunii, **dl. Cătălin Costache**, director în cadrul OIT, a menționat că:

- au fost lansate toate apelurile de proiecte pentru domeniile rutier, feroviar și metrou având o pondere de aprox. 90% din alocarea acestor axe de transport;
- la nivelul OIT au fost depuse 25 de proiecte fazate din totalul celor 32 proiecte fazate, proiecte cu o valoare de 1,2 milioane euro dintre care 7 proiecte sunt depuse la CE iar prima aprobare de la CE a venit pentru autostrada Lugoj -Deva;
- au fost verificate cheltuielile pentru proiectele fără contract de finanțare semnate rezultând o contribuție la gradul de absorbție al fondurilor europene pentru POIM cu 1,3 miliarde lei (aprox. 300 de milioane euro);
- având în vedere ținta de a finaliza toate proiectele fazate, în prezent sunt în faza de contractare 13 contracte;
- pentru domeniile naval și aerian, au fost consultări legate de finalizarea schemelor de ajutor de stat

### **Stadiul îndeplinirii condiționalităților ex-ante aplicabile POIM**

**DI. Catalin Gheran** a subliniat eforturile depuse în îndeplinirea condiționalităților ex-ante, mulțumind reprezentanților BEI pentru sprijinul acordat și a dat cuvântul reprezentantului OIT.

În ceea ce privește îndeplinirea condiționalităților ex-ante aferente sectorului de transport, au fost menționate eforturile depuse de OIT pentru îndeplinirea condiționalităților ex-ante privind realizarea Master Planului pentru toate sectoarele de transport și de gestiune și guvernare a sectorului de transport, respectiv încheierea contractelor de servicii publice și a contractelor de performanță, înființarea și operationalizarea ARF, creșterea capacității administrative a CNAIR și a CFR (MPGT a fost aprobat prin HG nr. 666 după un proces de consultare întins pe durata a 4 ani), statusul îndeplinirii lor fiind:

- **condiționalitatea ex-ante privind încheierea contractului de serviciu public pentru transportul de pasageri cu metroul în București s-a finalizat în 2016 cu excepția contractelor de performanță multianuale având în vedere asumarea responsabilității părților semnatare privind fonduri multianuale dar și asumarea termenelor impuse; au fost elaborate primele versiuni ale contractului de performanță cu sprijinul experților BEI în cadrul contractului de asistență tehnică PASSA, cu participarea activă a companiilor în grupuri de lucru pentru fiecare specialitate; **Termenul de finalizare a negocierii și semnării contractelor de performanță este Octombrie 2017.****
- in legătură cu **Autoritatea de Reformă Feroviară - ARF**, există o solicitare a CE dar și în MP de transport de a implementa cei 4 piloni de reformă;
- ARF a fost înființată în anul 2016 prin OUG nr.62, în luna mai 2017 a avut loc 1 etapă de recrutare, au fost selectați 22 angajați dintr-un total de 79 de persoane aprobate, în iulie 2017 va fi efectuată a 2 a etapă de recrutare;
- condiționalitatea ex-ante privind **întărirea capacității administrative a beneficiarilor** a fost îndeplinită cu sprijinul experților BEI prin finalizarea planului de training, a procedurilor, a listelor de verificare.

La final, dl. Costache a menționat importanța aprobării Master Planului ca reper strategic pentru dezvoltarea sectorului de transport până în anul 2030;

În ceea ce privește îndeplinirea condiționalităților ex-ante aferente sectorului de mediu, dl. Cătălin Gheran a precizat faptul că cea mai dificilă condiționalitate de îndeplinit este cea legată de gestionarea deșeurilor, respectiv întocmirea Planului Național de Gestionare a Deșeurilor (PNGD), identificarea instrumentelor economice necesare pentru îmbunătățirea capacității de reciclare, reutilizarea și reducerea tendinței de depozitare a deșeurilor. Condiționalitatea privind PNGD este importantă și pentru eventuala modificare a priorităților de finanțare pentru sectorul deșeurilor. **Termenul estimat pentru aprobarea PNGD este noiembrie 2017**, în momentul de față fiind în derulare procedura de evaluare de mediu;

În ceea ce privește condiționalitatea ex-ante în domeniul achizițiilor publice, cu sprijinul asistenței tehnice a BEI se va demara o consultare a tuturor partenerilor privind **modelul de contract de lucrări**. **Termenul estimat de îndeplinire este septembrie 2017.**

În continuarea reuniunii, doamna **Valentina Dimulescu**, reprezentantul Societății Academice Române, a dorit să intervină solicitând clarificări cu privire la datele utilizate în elaborarea MP și la sustenabilitatea rețelei feroviare.

**DI. Cătălin Gheran** a menționat faptul că vor fi transmise, pe email, tuturor membrilor CM POIM și SCS T, clarificările cu privire la întrebările adresate de SAR, iar pentru a răspunde la această întrebare a dat cuvântul domnului Cătălin Costache, reprezentantul OI T.

**DI. Cătălin Costache** a precizat că în conformitate cu MPGT, la nivelul rețelei feroviare se înregistrează diferențe între nivelurile de sustenabilitate pe diferite secțiuni de cale ferată. Diferența între veniturile și cheltuielile pentru o anumită secțiune de cale ferată poate arăta că nu este sustenabilă din punct de vedere al acționarului majoritar, respectiv al statului român. Având în vedere că în MPGT nu sunt detalii cu privire la secțiunile de cale ferată care se pastrează și cele care se elimină, ARF va face un studiu detaliat la nivelul

fiecarei secțiuni feroviare, pe baza unor criterii definite în Caietul de Sarcini rezultând un **plan de reformă a rețelei de cale ferată**.

**Doamna Valentina Dimulescu**, reprezentantul SAR, a menționat că în urma discuțiilor din subcomitetul de transport și a analizelor făcute la nivelul SAR, a rezultat faptul că MPGT, care a fost elaborat pe o perioadă de 4 ani, conține estimări de costuri supraevaluate bazate pe date depășite din anii 2011 - 2014, care în viitor vor trebui actualizate. Astfel, nu există date pentru o previziune corectă în ceea ce privește sustenabilitatea secțiunilor din rețeaua feroviară.

**Domnul Cătălin Costache**, reprezentantul OI T, a menționat atât faptul că MPGT are rolul de stabilire a priorităților de finanțare, la momentul elaborării fiind folosite cele mai actuale date disponibile, cât, mai ales, faptul că MPGT prevede că în cazul în care există studii detaliate asupra estimării costurilor, atunci acea estimare va fi luată în considerare pentru realizarea unui proiect.

**Domnul Jeroen von Oel**, reprezentantul CE, a dorit să confirme faptul că MPGT reprezintă o imagine la nivelul anilor 2014-2015 și că este firesc să suporte o actualizare permanentă (fiind chiar planificată o licitație pentru actualizarea MPGT actual). Mai mult, reprezentantul CE a menționat că una din condiționalitățile de transport se referă chiar la analiza rețelei feroviare.

**Domnul Cătălin Costache** a subliniat faptul că în momentul de față se află în derulare asistența tehnică pentru gestionarea modelului național de transport cu rolul de a aduce la nivelul anului 2018 scenariul MPGT și actualizarea celorlalte elemente. La nivelul proiectelor de contracte de performanță, anexele conțin informații actualizate ale valorii proiectelor.

#### **Implementarea POIM în anul 2016:**

- **DI Catalin Gheran**, a specificat faptul că organizarea CM POIM a fost amânată cu o lună din motive logistice;
- aprobarea Raportului Anual de Implementare (RAI 2016), obligatorie conform regulamentului, a fost realizată prin procedură scrisă. Având în vedere discuțiile cu membrii CM pe parcursul acestei proceduri, s-a stabilit că **în viitor RAI să fie discutat și aprobat în cadrul unei reuniuni extraordinare;**

În continuare, **dl Gheran** a făcut o scurtă prezentare a activităților anului 2016:

- au fost lansate ghiduri în valoare de aprox. 10 miliarde euro, depuse proiecte în valoare de aprox. 970 milioane euro, contractate proiecte în valoare de aprox. 650 milioane euro - majoritatea proiecte finalizate;
- în prezent, AM POIM efectuează plăți și rambursări; în baza avansului de aprox. 600 milioane euro, rambursările se fac către beneficiarii care nu primesc finanțare directă de la bugetul de stat, pentru a asigura cashflow-ul;
- AM POIM lucrează la generarea primei declarații de cheltuieli în sistemul informatic MySMIS;
- în sectorul de transport s-a lucrat în special pe proiectele finalizate, proiectele noi nefiind încă promovate în POIM;
- în sectorul apă, a fost finalizată contractarea proiectelor finalizate și au fost transmise primele proiecte majore către CE spre aprobare, ulterior verificării în sistemul IQR Jaspers;
- în sectorul deșeurilor, până la finalizarea și aprobarea PNGD, se lucrează doar pe proiecte finalizate. Problema rămâne în continuare legată de operaționalizarea Sistemelor Integrate de Management al Deșeurilor - SMID, a incineratorului-Waste Energy București pentru care a fost începută pregătirea proiectului;

- în sectorul biodiversitate, se va relansa apelul de proiecte suspendat datorită unor corecții semnalate de Ministerul Mediului;
- tot pe axa 4 sunt așteptate de la Ministerul Mediului proiectele preidentificate prioritare privind calitatea aerului, situri eligibile din considerente de ajutor de stat;
- pentru schimbări climatice și riscuri, IGSU a promovat 2 proiecte dintre care unul este deja implementat și unul în curs de finalizare cu faza II a proiectului pregătită;
- în sectorul riscuri și inundații, ANAR cu sprijinul Jaspers pregătesc investițiile care trebuie finalizate;
- după 8 luni de așteptare a aprobării celor 2 scheme de ajutor de stat pentru producția de energie din resurse regenerabile și cogenerarea de înaltă eficiență, axa de energie este lansată cu toate prioritățile sale; în prezent, se pot depune și proiecte și în funcție de interesul beneficiarilor și se va decide dacă este necesară schimbarea modalității de finanțare;
- având în vedere complexitatea sa, proiectul municipiului București privind termoficarea se estimează ca va fi aprobat în 2018.
- dintre cele 7 municipii eligibile pentru axa de energie, proiectul municipiului Oradea este în implementare, iar cele ale municipiului Iași, Focșani, Râmnicu-Vâlcea urmează a fi depuse;
- proiectele Transelectrica și Transgaz sunt încă în faza de pregătire: faza de design, obținerea avizelor, obținerea terenurilor;

### Modificarea programului POIM:

#### 2 modificări minore ale POIM:

DI. Cătălin Gheran, director general DGPEIM a făcut o scurtă prezentare a propunerii de modificare a POIM 2014-2020 care vizează următoarele aspecte:

- Eliminarea termenului limită privind transmiterea proiectului major "Modernizarea sistemului de termoficare al Municipiului București", așa cum este menționat în cadrul *Secțiunii 2.A.6.4 Utilizarea planificată a proiectelor majore - Axa Prioritară 7. Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate, OS 7.2. "Creșterea eficienței energetice în sistemului centralizat de furnizare a energiei termice în Municipiul București"*,
- Completarea domeniilor de finanțare în cadrul Axei Prioritare 5. *Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor, OS 5.2. Creșterea nivelului de pregătire pentru o reacție rapidă și eficientă la dezastre a echipajelor de intervenție, pentru asigurarea modernizării Sistemului National Unic pentru Apeluri de Urgență 112 și a structurilor cu rol în protecția demnitarilor.*

La solicitarea dnei. **Valentina Dimulescu**, reprezentantul SAR, cu privire la clarificarea rolului STS de furnizor de servicii, atât pentru aplicația MySMIS, cât și pentru serviciul de urgență 112, dl. **Catalin Gheran**, seful AM POIM, a menționat că nu trebuie făcută o paralelă între cele 2 sisteme, 112 și MySMIS, ele fiind diferite ca scop și tehnologie.

#### Actualizarea listei proiectelor majore cuprinse în anexa 27 a POIM

De asemenea, o altă propunere de modificare a POIM vizează actualizarea listei proiectelor majore conform listei prezentate către toți membrii SCS-urilor. Această vizează în principal, schimbarea încadrării unor proiecte făcute în proiecte noi, actualizarea termenelor de notificare/depunere a aplicațiilor de finanțare.

Pentru sectorul de transport modificarea vizeaza includerea tuturor proiectelor majore de dezvoltare a infrastructurii rutiere și navale prioritizate la finanțare din POIM 2014 - 2020 conform versiunii aprobate a MPGT; includerea proiectelor de extindere a rețelei de metrou (Magistrala M6 1 Mai - Otopeni, Magistrala M5 Eroilor - Pantelimon) conform versiunii finale a PMUD BI; schimbarea încadrării unor proiecte din proiecte fazate în proiecte noi de investiții, ca urmare a încheierii procesului de fazare; actualizarea termenelor prevăzute în tabelul 27 pentru notificarea /depunerea la Comisie a aplicațiilor de finanțare, începerea implementării și finalizarea proiectelor.

Pentru sectorul de mediu include rețea a 5 proiecte majore fazate pentru care decizia fazării a fost luată după aprobarea POIM, din care 4 proiecte de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată și 1 proiect de management integrat pentru inundații (sistem informațional Watman); actualizarea termenelor prevăzute în Tabelul 27 pentru notificarea /depunerea la Comisie a aplicațiilor de finanțare, începerea implementării și finalizarea proiectelor.

**DI Gheran** a prezentat faptul că pe parcursul anului 2017 vor mai exista și alte modificări care vor fi supuse discuțiilor în cadrul SCS-urilor și ulterior aprobării de către CM POIM una dintre acestea fiind realocarea unor sume între POIM și POR fără a afecta bugetul programului.

**Domnul Ionuț Ciurea**, reprezentantul Proinfrastructura, a precizat ca lista proiectelor propuse nu este actualizată și ca pe lista proiectelor majore, exista obiectivul de investiții Pitești-Craiova cu 2 intrări: Pitești-Craiova și varianta de ocolire Slatina-Balj, pentru care, fata de MPGT, a fost modificat obiectivul de la autostradă la drum expres.

**Domnul Cătălin Costache**, reprezentantul OI T, a menționat ca pe lista proiectelor majore există proiectul Pitești-Craiova cu 2 componente încadrate la standardul autostradă, neexistând standardul de drum expres la data respectivă; acest fapt a fost sesizat și discutat cu AM POIM, Jaspers și CE și nu există o concluzie finală privind standardul de calitate al proiectului, în sensul că un drum expres nu va îndeplini standardul din MPGT. Proiectul nu are o încadrare de standard de autostradă, dar nici ca drum expres, ceea ce permite o decizie finală la transmirea lui către CE. În prezent, pentru acest proiect nu există o aplicație de finanțare în evaluare la nivelul OIT.

**Doamna Cristina AMARAZEANU**, reprezentanta CNAIR, a precizat ca ulterior discuțiilor inițiate ca și strategie de promovare - autostrada vs drum expres - s-a luat în considerare internă de a se revizui studiul de trafic. Stadiul de trafic din 2017 a evidențiat faptul ca nu exista nivel de trafic care sa justifice constructia unei autostrazi. Ulterior s-a facut o analiza internă a SF din 2007 și s-au prezentat datele în întâlnirile cu Jaspers la care a participat și CE. Aceasta decizie a fost luată atât la nivelul CNAIR cât și la nivelul conducerii MT.

**Domnul Cătălin Gheran**, seful AM POIM, a menționat ca prin lista proiectelor majore nu se decide tipul conexiunii între Craiova și Pitești, fiind obligatoriu ca proiectul sa fie conform documentelor strategice de aprobare. La nivelul unui comitet de monitorizare nu se decide tipul drumului: autostrada, drum expres, etc, ci doar pe baza unor fundamentari tehnice.

**Domnul Ionuț Ciurea**, reprezentantul Proinfrastructura, a propus colaborarea instituțională în vederea unei informări corecte a societății civile astfel încât să existe o corelare între ceea ce raportează AM POIM, realitatea din SEAP și realitatea din teren. Mai mult, având în vedere ca exista diferențe între un drum expres și o autostradă conform normativelor mai ales pentru siguranța rutieră - benzile de rulare sunt mai înguste, curbele mai strânse, înclinații mai mari, viteza de deplasare mai mica - acesta consideră că nu a fost oportună trecerea de la autostradă la drum expres doar pentru o economie de pret de 15%, iar studiul de trafic nu poate fi considerat o justificare în acest context.



**Domnul Robert Dobre**, reprezentantul MT, a venit cu cateva precizari suplimentare, astfel:

- Pentru proiectul Pitești-Craiova a fost stabilit un obiectiv să lege 2 regiuni, să facă conexiunea rapidă între București cu Craiova dar și să ocolească cele 2 zone restrictive Slatina și Balș;
- Profilul longitudinal și plan corespunde unei autostrăzi, nu sunt curburi care să reducă viteza sub 120 km pe oră, ocolește localități, nu se intersectează cu nici un alt drum, nu are benzi de accelerare - decelerare, lățimea de bandă de 3,50 m în loc de 3,75m și lipsă bandă de urgență. Dacă se va renunța la banda de urgență, se reface documentația în totalitate;
- MT nu agreează ca MPGT să se plieze pe deciziile CNAIR.

**Cele două propuneri de modificare a POIM au fost aprobate în unanimitate de către membrii CM POIM.**

În continuarea reuniunii CM, **dl Catalin Gheran** a propus continuarea discuțiilor privind modificările POIM ce trebuie supuse votului și anume o realocare între POIM și POR care nu va fi votată în cadrul reuniunii CM ci într-o sesiune extraordinară; Modificarea implica realocare de sume între sectoare: -100 milioane euro din FEDER pentru situri contaminate și +200 milioane euro pentru axa de termoficare, modificare agreeată cu CE.

**Doamna Delia Ionică** a prezentat modificările preconizate în POIM:

- modificările sunt cele deja identificate la nivelul programului încă de la momentul aprobării și sunt legate de evoluțiile în ceea ce privește îndeplinirea condiționalităților ex-ante: obiectivul specific 3.1 - managementul integrat al deșeurilor - va trebui actualizat din punct de vedere strategic cu noile investiții care vor fi identificate la nivelul Planului Național de Gestionare a Deșeurilor - PNGD; modificarea și actualizarea intervențiilor din program se va face corelat cu alocarea disponibilă ce acoperă nevoile care rezultă din proiectele făcute și incineratorul pentru deșeuri din municipiul București;
- o altă modificare menționată în program este legată de AP 5 pentru ambele obiective specifice care era condiționată prin regulamentul de existența unei evaluări naționale a riscurilor până la acest moment - proiectele de prevenire a riscurilor la inundații și la eroziunea costieră, precum și proiecte în domeniul dezvoltării capacității de reacție la dezastre; ca urmare a finalizării evaluării naționale a riscurilor la începutul acestui an, va trebui actualizat și programul operațional, astfel încât să se asigure finanțare pentru toate categoriile de riscuri identificate;
- o altă modificare se referă la necesitatea de a preciza, și în cadrul obiectivului specific 2.4 care finanțează investiții în porturi și în terminale, indicatorul de rezultat care este menționat în prezent doar în obiectivul specific 1.3 care finanțează investiții în sectorul naval, pentru a putea reflecta mai bine contribuția investițiilor în porturi la indicatorii POIM.

### **Planul de evaluare și modificarea propusă agreeată în subcomitete.**

**Doamna Claudia Magdalena**, sefa serviciului de evaluare a programelor, a făcut o scurtă prezentare a Planului de evaluare aferent POIM, astfel:

- Pentru POIM a fost elaborat un Plan multianual de evaluare până la sfârșitul anului 2023 și transmis CE conform regulamentului prin sistemul electronic SFC;
- Sunt evaluate obiectivele specifice ale POIM;
- Până în prezent, au fost asigurate resursele financiare pentru implementarea acestui plan prin emiterea unei cereri de finanțare aprobată de către AM în decembrie 2016;

- Au fost activate comitetele de coordonare ale evaluării care sunt SCS-urile POIM (Mediu, Transport și Energie);
- A fost solicitată prin consultare scrisă opinia asupra caietelor de sarcini, factorii de evaluare oferte, criteriile de selecție ofertanți;
- Documentația tehnică a fost ulterior finalizată cu observațiile direcțiilor de specialitate din MFE și ANAP și a fost dezvoltat un proiect de întărire a capacității de evaluare pentru instruirea membrilor CM;
- În legătură cu documentele tehnice ale evaluării, au fost redactate cu resurse interne având criteriul de atribuire cel mai bun raport calitate -preț;
- A fost efectuată o cercetare a pieții cu privire la rezonabilitatea costurile experților și a exercițiilor de evaluare;
- Documentatia de atribuire este în curs de publicare, a avut loc o discuție cu ANAP și a fost incluse ultimele observații;
- Proiectul de dezvoltare a capacității de evaluare are o perioadă de implementare până în 30 septembrie 2020 și permite organizarea de cursuri de formare profesională și conferințe în domeniul evaluării;
- Există decalaje față de termenele impuse în plan cauzate de cadrul normativ în procesul de achiziție publică. Au rezultat proceduri interne și reorganizări succesive ale ministerului și implicit ale structurii de specialitate;
- Nu este îndeplinit obiectivul privind emiterea de rapoarte de evaluare pentru sectorul mediu și transport care să alimenteze RAI și Raportul de progres;
- A fost estimat primul semestru din 2018 ca termen pentru primul Raport de evaluare pentru mediu și transport iar pentru energie în 2019;
- Riscuri identificate: întâlniri de consultare cu membrii SCS în momente cheie ale evaluării, analiza livrabilelor intermediare și finale, monitorizarea implementării conform recomandărilor;
- Propunere: un singur comitet de coordonarea evaluării pentru POIM format din instituțiile responsabile de politicile susținute financiar din POIM, respectiv ministerele de linie, organismele responsabile cu gestionarea programului - AM, OI, beneficiarii majori, furnizorii de date - INS, CESTRIN, parteneri sociali și economici;
- Celelalte modificări sunt minore privind corectarea unei erori materiale privind realocarea unui prim exercițiu de evaluare pentru energie către exercițiile viitoare și corectarea denumirii instituțiilor ca urmare a unei noi structuri guvernamentale.

**Domnul Adrian Moraru**, reprezentantul IPP, a solicitat informații privind proiectul de asistență tehnică pentru întărirea capacității de evaluare, mai ales în contextul valorii importante a bugetului alocat, de 1 milion de euro.

**Doamna Claudia Magdalena** a subliniat ca proiectul permite dezvoltarea capacității de evaluare pentru toate programele operaționale pe anumite paliere - îmbunătățirea colectării și procesării de date necesare evaluărilor, a competențelor atât pentru membrii unităților de evaluare, cât și pentru ceilalți actori implicați. Bugetul de 1 milion euro până în 2020 nu este alocat numai pentru cei 7 membrii ai unității de evaluare ci tuturor comitetelor de coordonare a evaluării - 100 de persoane, precum și pentru 2 conferințe, una având caracter internațional și pentru colectarea de date..

**Modificarea Planului de evaluare a POIM a fost aprobată cu 1 vot împotriva.**

## Stadiul implementării POIM:

**Domnul Cătălin Costache**, reprezentantul OIT, a prezentat stadiul implementării proiectelor din axele 1 și 2 aferente sectorului de transport din POIM:

- există 25 de proiecte depuse la OIT în valoare de 1,2 miliarde euro, 7 proiecte majore transmise la CE dintre care 1 proiect contractat, 13 proiecte aprobate în curs de contractare;
- pentru axa 1 de transport naval cu un singur obiectiv specific și axa 2 finanțată din FEDER cu 2 obiective specifice pentru transport naval intermodal și aerian - există reguli de ajutor de stat stabilite la nivel UE care au necesitat modificarea Regulamentului nr. 651 (exceptarea notificării CE a anumitor tipuri de ajutoare);
- în legătură cu respectarea regulii N+3, axa 1 va produce declarații de cheltuieli până în 2019 iar axa 2, va produce 71% cheltuieli în 2018 cu proiecte făcute în scădere în anii următori;
- în prezent, proiectul major de reabilitare calea ferată Radna-Gurasada-Simeria are 2 loturi semnate și 1 lot pe traseul de aprobare;
- excepția este autostrada Transilvania pentru care nu se poate garanta finalizarea în actualul exercițiu financiar în totalitate, ci doar pentru secțiunea Gilău-Nădășelu.

**Domnul Constantin Mustăța**, reprezentantul Metrorex, a menționat următoarele:

- aplicația de finanțare pentru linia M6 Otopeni, în lungime de 14,2 km, 12 stații, 12 garnituri de tren este pregătită pentru septembrie 2017, cu estimare achiziție luna noiembrie;
- pentru proiectele făcute, linia M5 cu termen de finalizare în 2018 este în procedura de evaluare, existând deja o contestație;
- proiectul linia M4 este funcțional, urmand ca depoul să fie finalizat până la sfârșitul anului 2017, iar terminalul multimodal și modernizarea sistemului de ventilație până în 2018;
- în decembrie 2017 se finalizează modernizarea acces călători pentru 41 de stații, în prezent stadiul este de 21/44 stații precum și un nou acces în stația Tineretului, pentru care se vor reface documentele de proiectare cu asistentă Jaspers.

**Domnul Iulian Danuț Bleotu**, reprezentantul CFR SA, a menționat următoarele:

- pentru proiectul "Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov - Simeria", componentă a Coridorului IV Pan-European pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h, a fost estimat ca până în 2022 să fie finalizat tronsonul Simeria - km 614;
- tronsonul Brașov - Sighișoara are țintă de finalizare 2020 cu actualizarea planului de lucrări.

**Doamna Cristina Amarăzeanu**, reprezentanta CNAIR, a menționat următoarele:

- proiectul centura București cuprinde intervenții de tip "no regret" pentru pasajele Mogoșoaia, Berceni, Domnești, modernizarea celor 2 secțiuni între A1 - DN7 și DN2-A2 și construcția autostrăzii de sud și de nord;
- în prezent, sunt lansate procedurile de achiziție pentru pasajele Berceni și Mogoșoaia iar pentru pasajul Domnești contractul este semnat fiind emis ordinul de începere;
- se află în execuție secțiunea A1-DN7 și în achiziție secțiunea DN de legătură între A2-DN2;
- proiectul autostrăzii Sebeș-Turda se află cu toate loturile în implementare cu finalizare în 2017 pentru loturile 3 și 4, iar lotul 1 în 2018;
- proiectul autostrăzii Câmpia Turzii-Târgu-Mureș e divizat în 4 loturi se va finaliza în 2018;

- proiectul autostrăzii Sibiu-Pitești are studiile de fezabilitate aprobate, procedurile de achiziție lansate cu termen de depunere octombrie 2017;
- proiectul autostrăzii Craiova-Pitești are 4 loturi, vor fi semnate 5 contracte, procedura de achiziție este lansată;
- proiectul podului suspendat peste Dunăre este pregătit încă din exercițiul financiar trecut. SF demarat în 2014, execuția a fost lansată;
- proiectul autostrăzii Transilvania Gilău-Borș are 3 secțiuni cu precontracte, finalizare 2017/2018;
- proiectul Dumbrava-Deva este fazat, termen în 2021, are stadii de progres diferite datorită contestațiilor depuse pentru protecția urșilor/lilieciilor.

**Domnul Ionuț Ciurea**, reprezentantul Proinfrastructura, a menționat următoarele:

- loturile 3 și 4 ale autostrăzii Lugoj-Deva nu vor putea fi terminate în acest an;
- se lansează termene nerealiste, astfel încât 90% dintre proiecte nu se vor finaliza;
- situația de la Holdea este blocată în prezent, nu există exproprieri și nu se poate emite autorizație de construire.

**Doamna Diana Antofie**, reprezentanta ARIC, a menționat următoarele:

- lipsa de reprezentare a CNAIR în CM POIM, la nivel de decizie, pentru a-și asuma termene realiste;
- în minuta celei de a treia reuniuni a CM POIM este consemnat că CE, prin domnul Carsten Rasmussen, a solicitat impunerea unor termene realiste în legătură cu autostrada Sibiu-Pitești, iar reprezentanții CNAIR și-au asumat termene ferme pentru SF în anul 2016 și depunerea aplicației de finanțare în anul 2017;
- contractele de proiectare și execuție pentru POIM - transport nu sunt contracte naționale standard și conțin propriile cerințe ale beneficiarilor fără să existe o uniformizare;
- contractele pe baza cărora se vor lansa proiectele POIM pentru cale ferată, drumuri și autostrăzi nu respectă cerințele impuse de CE ca și condiționalitate ex-ante;
- contractul pe care s-a lansat proiectul Sibiu-Pitești conține o clauză cu termen de 70 zile pentru rezolvarea disputelor în instanță administrativă, ceea ce va decala termenele de finalizare ale proiectului;
- proiectul Craiova -Pitești are un SF din 2007 și un acord de mediu neactualizat aflate în componența contractului nou semnat. Vor rezulta modificări ale acestor documente ce va conduce la o situație identică cu autostrada Lugoj-Deva 2, cu costuri de execuție de 170% față de valoarea inițială;
- menține opinia că în cadrul CM POIM să fie comunicate termene realiste și asumarea lor de către factorii decizionali.

**Domnul Jeroen von Oel**, reprezentantul CE, a menționat următoarele:

- agreează sistemul de monitorizare cu drona enunțat de Proinfrastructura și chiar să se transmită live la Bruxelles;
- susține mesajul privind abordarea prudentă și atitudinea conservatoare în planificare, în detrimentul ambiției;
- constată că România are cele mai multe proiecte făcute din perioada anterioară de programare;
- susține că pentru unele proiecte mari este de preferat să fie gândite ca proiecte etapizate încă de la început, sistem folosit și de alte state membre;
- proiectul pentru M6 se pregătește bine cu sprijinul Jaspers și poate fi îmbunătățit;

**Doamna Loredana von Buttler** a dorit sa mentioneze faptul ca în ultimele 10 luni a participat la întâlniri lunare privind problematica acestor proiecte cu AM POIM, OIT si Jaspers si ca responsabilitatea finală este a beneficiarilor, motiv pentru care este foarte importanta finalizarea contractelor de performanță prin care se asumă raspunderea față de termenele contractate și a consecințelor nerespectării lor.

**Domnul Cătălin Gheran** a subliniat faptul ca contează pe colaborarea eficienta cu OIT si ca își va indeplini functiile delegate de AM POIM prin acordul de delegare si, mai mult, ca trebuie să existe o monitorizare lunara a acestor proiecte pentru a avea o imagine realistă la următorul comitet de monitorizare.

#### **Alte teme de discutie - propuneri ale membrilor CM POIM:**

**Domnul Sorin Caian**, reprezentantul AMCOR:

- acum 10 ani a fost aprobată o strategie națională pentru servicii municipale care solicita constituirea unui comitet pentru coordonarea instituțională și care nu a fost funcțional niciodată;
- este dificil să rezolvi în cadrul CM POIM problemele aferente proiectelor existând tentația de exemple concrete când de fapt totul ține de strategie;
- lipsa de motivatie a sectorului de mediu datorita consecințelor nefaste;
- gasirea unor solutii si realizarea unui efort comun pentru deblocarea situatiei actuale;

**Domnul Jeroen von Oel**, reprezentantul CE:

- opinia este că se discută prea mult despre proiecte în timp ce provocarea majoră este motivarea oamenilor în a-și asuma răspunderea.

**Domnul Ionuț Ciurea**, reprezentantul Proinfrastructura:

- problema abordată în mai multe rânduri a fost ” seriozitatea constructorilor”;
- este foarte important să avem o documentație de atribuire bine făcută;
- nu agreează opinia că licitațiile pe sectorul transport sunt contestate de ”contestatori de meserie” pentru că există licitații blocate înainte de atribuire;
- vom avea constructori mai buni când factorii decizionali pentru proiecte se vor profesionaliza, vor pregăti proiectele mai bine, vor acorda avize la timp și va exista un model de contract FIDIC în loc de un contract național așa cum se propune în prezent.

**Domnul Gabriel Friptu**, reprezentantul MDRAPFE - DGPSCEPE:

- în condițiile unui AM și a unui sistem de management si control perfect există posibilitatea de a nu avea aplicanți pe proiecte;
- există tendința de a pune în discuție cu precădere programul și țintele în defavoarea beneficiarilor care sunt parte din sistem;
- marea problemă este elaborarea proiectului tehnic;
- realizarea unor intilniri dedicate, in cadrul unui subcomitet, cu constructori si proiectanti pentru a vedea daca au expertiza

**Domnul Cătălin Costache**, reprezentantul OIT:

- trebuie găsite soluții pentru îndeplinirea condiționalităților ex-ante: creșterea capacității administrative a beneficiarilor și contractele de performanță;
- contestațiile din procedurile de achiziție nu sunt o problemă în sine, ci întârzierile pe care acestea le produc în derularea contractelor;
- pregătirea proiectelor se face sub o presiune exterioară, politică, cu scopul de a emite în grabă o documentație de atribuire și de a semna un contract;

- la nivelul companiilor trebuie să existe o expertiza necesara de a verifica un proiect, fapt realizat de către CFR SA și CNAIR;
- cu ajutorul asistenței tehnice BEI au fost elaborate listele de verificare integrate în procedura de evaluare a proiectelor, fapt ce a îmbunătățit sistemul de control al proiectelor.

**Domnul Christopher Ingelbrecht**, reprezentantul CE, a precizat ca documentele prezentate in cadrul CM POIM, referitoare la previziuni, ținte, prognoze, grafice etc. în legătură cu implementarea POIM, vor permite experților CE să evalueze perspectivele, astfel încât să avem o bază de comparație pentru următorul CM din toamnă.

**Doamna Valentina Dimulescu**, reprezentanta SAR, a sugerat ca MT și OIT să propună mai multe proiecte pentru sectorul feroviar având în vedere situația prezentată în cadrul CM POIM pe sectorul rutier.

**Domnul Cătălin Costache**, reprezentantul OIT, a precizat faptul ca România deține un instrument financiar, în paralel cu finanțarea POIM, și anume "Interconectarea Europei" în valoare de 1,2 miliarde euro, sumă din care CFR SA are 1 milion euro atribuit proiectului de cale ferată Brașov- Sighișoara. Totuși, limitele de resurse instituționale ale CFR SA nu-i permit luarea în calcul a altor proiecte noi pentru POIM 2014-2020.

**Domnul Ionuț Ciurea**, reprezentantul Proinfrastructura, a prezentat pe scurt situația dificilă în care se află aeroportul Henry Coandă care se confruntă cu o creștere spectaculoasă a numărului de pasageri în condițiile în care capacitatea terminalului 2 este insuficientă iar pistele de rulare trebuie reabilitate.

**Domnul Cătălin Gheran**, seful AM POIM, a precizat ca CN Aeroporturi nu este eligibilă pentru POIM 2014-2020 din considerente de ajutor de stat, dar poate pregăti un proiect pentru care ar putea primi finanțare din alte surse sau prin Planul Juncker.

**Domnul Cătălin Costache**, reprezentantul OIT, a menționat ca CN Aeroporturi are în pregătire un proiect de dezvoltare cu sprijinul asistenței tehnice BEI în vederea propunerii sale spre a fi finanțat din instrumentul financiar FEIS - Fondul European pentru Investiții Strategice prin Planul Juncker.

**Doamna Loredana von Buttler**, sef de unitate adjunct in cadrul DG Regio, a subliniat faptul că au fost înregistrate progrese față de anul trecut si este important sa se produca si sa se transmita catre CE proiecte de calitate. Totodata, a făcut recomandarea ca toate demersurile începute să fie continuate, autoritățile implicate să colaboreze și beneficiarii să fie consultați în luarea deciziilor, cu atat mai mult cu cat in anul 2018 ne vom confrunta cu primele ținte de decommitere.

La finalul celei de-a IV-a reuniuni a CM POIM, dl. **Cătălin Gheran** a prezentat concluziile:

- ✓ Deciziile adoptate in cadrul CM POIM: modificarile ROF-ului, modificarea POIM și actualizarea listei proiectelor majore din cadrul POIM - in unanimitate de către membrii prezenți, iar planul de evaluare POIM a fost adoptat cu 1 vot împotrivă. AM POIM va aproba si va transmite tuturor membrilor CM POIM documentul referitor la *Sinteza deciziilor*;
- ✓ Conform stadiul actual al programului prezentat atât în cadrul reuniunii CM POIM, cât și a SCS-urilor, se constata că in prezent există progrese in privinta implementarii proiectelor fazate, lansarii ghidurilor, evaluarii și selectie proiectelor;

- ✓ Obținerea acreditării sistemului de management și control pentru POIM este iminentă și va permite transmiterea Declarațiilor de Cheltuieli la CE începând cu luna august a acestui an;
- ✓ O atenție deosebită va fi acordată pregătirii unor proiecte care să răspundă criteriilor de calitate și maturitate;
- ✓ Atât AM POIM, cât și OI T, vor pune în continuare accent pe sprijinirea beneficiarilor în promovarea cât mai rapidă a proiectelor pe care le au în pregătire, astfel încât acestea să genereze cheltuieli începând cu anul 2018;
- ✓ Continuarea demersurilor privind implementarea condiționalității ex-ante pentru sectorul de deșuri și respectarea termenelor asumate pentru îndeplinirea celeilalte condiționalități ex-ante;