



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE

Minuta

cele de a X-a reuniuni a Comitetului de Monitorizare pentru
Programul Operațional Infrastructură Mare - POIM 2014-2020

BUCUREȘTI, 18 IULIE 2019

În data de 18 IULIE a avut loc la Timișoara, la Centrul de Afaceri Timișoara, sala Europa, cea de a X-a reuniune a Comitetului de Monitorizare pentru Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020 (CM POIM 2014-2020).

Participanți: Membrii cu drept de vot și observatorii CM POIM, membrii cu drept de vot și observatorii ai SCS Mediu, SCS Transport și SCS Energie, reprezentanți ai CE, JASPERS, BEI și BERD. Secretariatul Permanent al CM POIM 2014-2020 a constatat întrunirea cvorumul de lucru, prin urmare reuniunea a fost valabil constituită. Lista completă a participanților este atașată prezentei minute.

Scopul reuniunii: aprobare minutei celei de-a VIII-a reuniuni a CM POIM și a minutei reuniunii extraordinare a CM POIM (cele de-a IX-a reuniuni), prezentarea stadiului implementării condiționalităților pe deșeurii & transport, evaluarea cadrului de performanță al POIM, prezentarea propunerii de modificare a POIM, examinarea progreselor în implementarea POIM (stadiul apeluri de proiecte POIM, stadiul pregătirii portofoliului de proiecte, inclusiv previziuni) și stadiul implementării fizice și financiare POIM (contracte/plăți și rambursări pentru anul 2019), prezentarea progreselor înregistrate în implementarea planului de evaluare POIM.

1. Cuvânt introductiv:

Reuniunea a fost deschisă de dl **Cătălin BALAN**, director general al AM POIM și președinte al CM POIM, care a salutat prezența **doamnei Roxana MINZATU**, ministrul fondurilor europene, a **domnului DOBRA IONEL CĂLIN**, președintele al CJ TIMIS, precum și a reprezentanților Băncii Europene de Investiții, a reprezentanților BERD, a reprezentanților JASPERS, a reprezentanților Comisiei Europene (CE), dl. **Carsten RASMUSSEN**, dna **Florentina TAUTU**, împreună cu restul participanților la reuniune, subliniind importanța Programului Operațional Infrastructura Mare, atât din perspectiva alocării financiare cât și a domeniilor strategice reunite în acest program: transporturi, mediu și energie.

În deschiderea reuniunii dl **Cătălin BALAN** a dat cuvântul dlui **Dobra**, președinte al CJ TIMIS care a dorit să felicite organizatorii pentru acest eveniment de la Timișoara și a reamintit faptul că în perioada 2007-2013 cu fonduri europene au fost finanțate aprox. 600 de proiecte în valoare de 800 mil. euro iar în actuala perioadă de programare, la nivelul jud. Timiș, sunt finanțate proiecte mari de peste 1 mld euro, reamintind proiectul de construcție a unei noi autostrăzi Timișoara Moravița, proiectul prin care se dorește realizarea unui nou terminal la aeroportul din Timișoara și proiectul pentru creșterea calității vieții cetățenilor, proiectul regional de apă și canalizare.



In continuarea reuniunii dna ministrul Roxana MINZATU, a luat cuvântul si a reamintit faptul ca suntem la jumătatea perioadei de programare 2014-2020 si 4 ani de la aprobarea POIM, un program foarte important, al doilea program la nivelul UE ca si finanțare;

In ceea ce privește Programul Operațional Infrastructura Mare, dna ministru Roxana MINZATU, a menționat faptul că:

- avem 259 de Contracte de Finanțare (CF) semnate pana in prezent in valoare de aprox. 8,6 mld. euro;
- rata de contractare a ajuns la 97% fata de aceeași perioada a anului trecut când era de 52%;
- contracte de lucrări semnate pe aceste CF însumează 54% din valoarea programului;
- rambursările sunt in cuantum de 1,5 mld. euro;

In ceea ce privește rezerva de performanta, dna ministru a menționat faptul ca 91% din rezerva de performanta poate fi considerata alocare definitiva;

Doamna ministru si-a exprimat îngrijorarea in ceea ce privește cuantumul sumelor certificate pe POIM care este de 20%, reamintind si faptul ca Comisia Europeana a rambursat aprox. 17% din alocarea POIM, subliniind faptul ca in următorii 4 ani ar trebui sa certificam 20%/an, ca sa reușim sa ne încadram in alocarea totala.

In continuare dna ministru a făcut următoarele precizări:

- la nivelul ministerului a fost făcută o analiza iar pe ținta de dezangajare iar pe POIM aceasta este de 292 de mil. de euro;
- **continuitatea** este cheia pe care trebuie sa o abordam atât noi cat si beneficiarii noștri, respectiv marile companiilor care accesează fonduri europene si implementează investiții POIM;

De asemenea doamna ministru a dorit sa precizeze cauzele evoluției lente in realizarea si in inaugurarea unor proiecte mari din sectorul rutier:

- procedurile de achiziție lungi;
- criza forței de munca pe zona construcțiilor care a avut impact si asupra investițiilor din POIM: fenomenul plecării forței de munca din Romania, mai ales din sectorul construcțiilor care este tot mai grav, au existat situații in care la licitație nu se prezinta de multe ori firme tocmai din cauza lipsei forței de munca;

Doamna ministru a dorit sa reamintească faptul ca pe viitoare perioada de programare 2021-2027 suma alocata nu va depăși 5 miliarde de euro si de aceea este important ca sa se asigure o continuitate a priorităților asumate de tara noastră;

In ceea ce privește modificările legislative care sa faciliteze sau sa accelereze derularea investițiilor publice, pe partea de autorizațiilor si pe partea de derulare a lucrărilor mai sunt multe lucruri de făcut atât pe zona legislativa dar si din partea beneficiarilor;

In continuare, dl director general Cătălin BALAN a dat cuvântul **domnului Carsten Rasmussen**, care a menționat faptul că:



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE

- suntem în al cincilea an de eligibilitate, la jumătatea perioadei de programare și va trebui să depășim obiectivele minime, obiectivul de absorbție în 2020 fiind unul dur;
- deciziile care se iau acum au un impact asupra finanțării din 2021-2027;
- începerea cu 3 ani întârziere a unor mari proiecte de investiții generează fazarea lor în următoarea perioadă de programare; CE lucrează la un sistem mai bun și mai flexibil pentru fazare. Nu mai există abordarea ca trebuie finalizat, terminat și funcțional în perioada stabilită de implementare deoarece pentru unele investiții mari acest lucru nu este posibil și suntem hotărâți să obținem un mai flexibil decât cel pe care îl avem în momentul de față.
- este foarte important să calculăm foarte bine unde vom fi exact în 2023, pentru a nu afecta investițiile ulterioare;
- avem un număr limitat de investiții iar CE împreună cu Jaspers au găsit o nouă cale care ar trebui să permită accelerarea finalizării a numeroase proiecte legate de sectorul de apă și apă uzată;
- **sectorul deșeurilor** rămâne problematic în continuare: proiectul Galați este un proiect bun dar **nu avem investiția pe București care este un proiect emblematic pentru România și care este „pe marginea prăpastiei”** și se spera ca urmare a dialogului transparent și dur care a avut loc cu o săptămână în urmă cu PMB și cu reprezentanții sectoarelor din Buc., să se obțină un rezultat bun și că se va decide în final ca investiția să se realizeze cu fonduri comunitare.
- **sectorul feroviar și rutier**;
- în Ro se implementează cel mai mare proiect de cale ferată din Europa iar în sectorul rutier este foarte important să fie finanțate investițiile rămase și trebuie menționat proiectul Sibiu-Pitești în fiecare comitet de monitorizare până când se va ajunge în sfârșit să avem proiectul;

De asemenea **dl Carsten**, reprezentantul CE a dorit să mai sublinieze alte 3 elemente care preocupă partea comunitară:

- în primul rând, este important ca un proiect să fie aprobat de către CE și apoi să se facă vizita de șantier (ex: a avut loc o vizită la podul de la Brăila, investiție care nu este aprobată de CE), până nu există o decizie de aprobare a proiectului major nu suntem părți interesate.
- în al doilea rând ne preocupă partea de achiziții publice iar ceea ce continuă să se întâmple în România nu este normal: durata achizițiilor publice, cuantumul plângerilor și cuantumul cauzelor în instanță, etc.
- în al treilea rând evoluția pieței de muncă: creșterea salariilor în sectorul construcțiilor a fost făcută într-un mod foarte netransparent iar creșterea bugetelor pentru mărirea salariilor să se facă înainte de a licita; ceea ce facem acum în ceea ce privește alegerile noastre de implementare are un impact direct asupra configurației perioadei următoare.

2. Aprobarea Minutei celei de-a VIII-a reuniuni a CM POIM și a minutei reuniunii extraordinare a CM POIM

*A fost supusă aprobării minuta celei de a VIII-a reuniuni a CM POIM și minuta reuniunii extraordinare a CM POIM, menționându-se faptul că minutele au fost puse la dispoziția participanților în pachetul de documente aferente CM POIM. **Minutele au fost aprobate de membrii CM POIM cu unanimitate de voturi.***



3. Stadiul implementării condiționalității ex-ante pe deșeurii& transport

În continuarea reuniunii, dl Cătălin BALAN, a dat cuvântul dnei Marisanda PIRIIANU, director la Ministerul Mediului pentru a oferi detalii cu privire la stadiul îndeplinirii condiționalității ex-ante de deșeurii.

Dna director PIRIIANU a menționat următoarele:

- Ministerul Mediului a transmis săptămâna trecută către Ministerul Fondurilor Europene raportul de auto-evaluare prin care se preciza că s-au îndeplinit condiționalitățile ex-ante pentru deșeurii și în acest context se poate vorbi de cadrul legislativ implementat prin OG 74/2018 și vorbim de schema de instrumente economice:

 - o o primă schemă de “plateste pentru cât arunci” care stabilește obligativitatea respectării de către toți cei implicați a acestui principiu la nivel național;
 - o se stabilește un tarif diferențiat la populație pentru serviciul de salubritate respectiv colectarea în amestec respectiv colectarea selectivă a deșeurilor reciclabile;
 - o un alt instrument economic care a venit în acest context este și cel privind responsabilitatea extinsă a producătorului care asigură cofinanțarea pentru colectarea separată și valorificarea deșeurilor de ambalaj din materialele reciclabile;

- Ministerul Mediului a elaborat planul național de gestionare a deșeurilor iar metodologia prin care se reținează planurile județene de gestionare a deșeurilor a fost aprobată prin ordinul Ministrului Mediului 140/2019. Au fost elaborate 11 planuri județene de gestionare a deșeurilor și sunt în diverse stadii de elaborare celelalte planuri județene;
- pentru a veni în sprijinul autorităților publice locale BEI cu sprijinul Jaspers a elaborat o metodologie care prezintă linii directoare pentru implementarea sau pentru a facilita modul de implementare al Ordonanței 74, document care se găsește pe site-ul Ministerului Mediului;
- la propunerea Comisiei Europene din toamna anului 2018 funcționează Consiliul Național pentru Deșeurii, care a fost înființat prin decizia primului ministru, iar membrii acestui comitet sunt structuri de la nivel central care participă în mod direct sau mai puțin direct la acest sistem de gestionare a deșeurilor, președintele comisiei este ministrul Mediului;
- prin obiectivele pe care și le propune se are în vedere identificarea acțiunilor pentru implementarea directivei privind deșeurile, recuperarea întârzierilor în realizarea obiectivelor prevăzute de directivele europene, și respectiv implementarea acestor instrumente economice și punerea în aplicare a măsurilor prioritare de guvernare prevăzute în Planul Național de Gestionare a Deșeurilor;
- au avut loc mai multe întâlniri cu reprezentanții Comisiei Europene în ceea ce privește sectorul deșeurilor și au fost solicitate de către CE o serie de situații cum ar fi situația privind contractele pentru salubritate pentru (circa 20% din populație care la acest moment nu are aceste contracte), o situație a inventarului infrastructurii din SMID-uri și ce investiții suplimentare ar trebui făcute, o situație la zi a modului de implementare a planurilor județene de gestionare a deșeurilor. Aceste situații vor fi transmise CE de Ministerul Mediului în colaborare cu MDRAP până la sfârșitul lunii septembrie.

În finalul prezentării dna PIRIIANU a dorit să reamintească faptul că Ministerul Mediului derulează în prezent un alt proiect pentru sectorul deșeurii, finanțat prin POCA pentru elaborarea unui cod a deșeurilor și o sistematizare și reanalizare a legislației din domeniul deșeurilor iar în perioada



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE

urmatoare urmeaza sa fie semnat un alt contract cu POCA, pentru un alt proiect cu privire la metodologia de implementare a acestor instrumente economice.

DI director general Cătălin BALAN a precizat faptul ca AM POIM se implica foarte mult alaturi de Ministerul Mediului (ex: metodologia care a fost elaborata cu sprijinul BEI prin PASSA a fost sustinuta foarte puternic la nivelul AM POIM si o avem, ne ajuta foarte mult deja), sunt multe actiuni care se intampla pentru sectorul de deseuri pentru a inregistra progres in continuare.

DI Carsten RASMUSSEN a intervenit si a dorit sa precizeze urmatoarele aspecte:

- CE este îngrijorata de acest sector, pentru aceste proiecte care urmeaza sa fie finalizate intr-o perioada mai lunga de timp, asta inseamna ca va trebui sa se faca imbunatatiri, legislatia se fie schimbata, etc.
- s-au purtat discutii cu ministrul mediului, sa dea suficienta atentie sectorului daca vrem sa vedem ce probleme sunt in plan regional, la nivel tehnic si de constructii, si sa gasim solutii iar ministrul trebuie sa vada care este situatia la nivelul autoritatilor locale. Exista diferente reale intre sectoare, sectorul de apa este o cerinta generala pentru apa de baut, dar este evident ca trebuie sa platim intru apa curata, in ariile pierdute nu suntem acolo.
- In ceea ce priveste sectorul de deseuri, aplicarea corectiilor nu este cea mai buna solutie dar” avem nevoie ca mentalitatea oamenilor sa se schimbe”, si sa accepte ca trebuie sa plateasca pentru solutii decente, si din nou, motivul pentru care sunt atat de devotat, este atitudinea pe care o aveti in Romania, este diferita de cea pe care o avem in alte tari.
- este nevoie de suportul Ministerului Fondurilor Europene si Ministerul Transporturilor pentru aceste probleme, BEI si Jaspger au foarte multa experienta in acest sector care trebuie folosita. Trebuie sa atragem investitori cu o atitudine diferita, Uniunea Europeana nu va mai face investitii in acest sector daca nu reusim sa implementam si sa finalizam proiectele, deja au fost realocate, pentru aceasta perioada, 100 milioane de euro pentru industria de poluare.

In continuarea reuniunii dl Balan a dat cuvantul **domnului Bogdan Puscas**, presedinte Agentia National de Achizitii Publice a precizat următoarele:

- in ceea ce priveste normalitatea pe care ne o propunem, in domeniul transporturilor au fost inregistrate progrese, respectiv beneficiarul sectorului feroviar (CFR) si cel al sectorului rutier (CNAIR) au evoluat foarte mult astfel se pot atribui proiecte cu tronsoane de autostrada, poduri si studii de fezabilitate, in perioade relativ rezonabile;
- totusi in Romania exista foarte multe contestatii, deci exista foarte multe intarzieri, sa stiti ca unul din motivele **este pregatirea insuficienta a proiectului**, iar sectorul de deseuri si celalalte sectoare finantate din POIM ar trebui sa invete din experienta pe care am dobandit-o si dezvoltat-o impreuna;
- ANAP poate oferim un suport tehnic pe baza experientei dobandite si isi ofera intreaga disponibilitate iar Ministerul Fondurilor Europene are un ministru care stie cu adevarat achizitii publice si atunci pot fi puse la punct si chestiuni legate de strategia de achizitii publice.

In continuarea reuniunii a luat cuvantul **domnului Mihai Dorus de la ARA** care a mentionat urmatoarele:



- Exista intirzieri in elaborarea proiectelor de apa si apa uzata datorita faptului ca forta de munca si constructorii au disparut de pe piata muncii;
- de 3 ani pregatesc un proiect de apa si nu au reusit sa-l promoveze dar acum odata cu clarificarea "funding gap-ului" si a detaliilor privind analiza cost beneficiu, ARA spera ca va reusi sa il finalizeze si ca va fi un an al finalizarii elaborarii a cat mai multe proiecte de apa si apa uzata;
- pana la finalizarea elaborarii proiectelor au fost demarate discutii privind co-finantarea si sunt discutii avansate cu institutii financiare international (BEI) in acest sens.

DI Catalin BALAN a intervenit si a mentionat faptul ca in sectorul de apa se va aplica "flate rate"- rata forfetara de 6%.

In continuarea reuniunii dl BALAN a dat cuvantul dlui Silviu STOICA din partea AMCOR care a precizat urmatoarele:

- este necesara predictivitate si mai multa planificare deoarece chiar daca exista finantare comunitara dispar firmele de consultanta, firmele de proiectare si firmele de constructii din Romania;
- lipsa fortei de munca este intradevar o problema majora in Romania iar pentru rezolvarea acestei problema exista 2 solutii: ori readucerea fortei de munca existente inca in Romania (un procent de 20% din forta activa a RO), ori foarte mare atentie cum sunt bugetate proiectele astfel incat sa se evite o sub-bugetare ce va duce la lipsa activitatii in sector;
- licitatiile "cu pretul cel mai mic" au creat foarte multe probleme dintre care se putem aminti: blocarea proiectelor si o parte din proiectele esuate se datoreaza acestei chestiuni;
- este necesara o planificare mai atenta a perioadei urmatoare de programare 2021-2027, cu termene foarte serioase pe totia actorii implicate;

In continuarea reuniunii a luat cuvantul dl Secretar de Stat Cezar Caleap care a dorit sa sublinieze faptul ca lipsa fortei de munca este o problema stringenta in Romania iar ca si solutie ar fi un proiect care urmeaza sa fie implementat in cel mai scurt timp, respectiv proiectul "eu acasa", prin care se doreste ca cei 7 mil. de români sa fie readusi in tara, lucru care va fi posibil daca li se explica siguranta afacerii lor si a veniturilor pe care le pot obtine in tara.

In continuare **dl Balan** a dat cuvantul **domnului Gheorghe Hulea** de la Asociatia "SOCIETATEA ORNITOLOGICA ROMANA", membru în cadrul CM POIM, care a precizat faptul că:

- - anul 2018 a dus la un blocaj institutional, a dus la ruperea continuități, s-a pus in pericol corpul de specialisti care s-a format in ultimi 10 ani, iar banii cheltuiti in ultimii 7 ani pentru a realizarea planurilor de management precum si implementarea masurilor de conservare din planurile de management din perioada 2011-2017 s-au blocat, o decizie nu se poate lua de peste 1 an;
- Intrebarea adresata de dl Hulea a fost cum ne putem gandi la urmatoarea perioada de programare in contextul in care se schimba regulile in timpul jocului si nu exista o solutie pentru rezolvarea problemei actuale.



Doamna ministru Roxana Minzatu a raspuns ca, pentru a securiza proiectele finantate prin POIM pe AP 4, in legea de aprobare a ordonantei 75 a fost introdus un amendament care vizeaza administrarea ariilor protejate, in momentul actual se incerca repararea legislatiei, in special pe zona de biodiversitate.

In continuare **dI Catalin BALAN** a dat cuvantul **d.lui Carsten RASMUSSEN** pentru o scurtă intervenție pe sectorul de apa.

DI Carsten a subliniat urmatoarele:

- CE spera ca beneficiarii din sectorul de apa cu sprijinul Jaspers si a ratei forfetare nou aprobate, sa poata lua decizii bune pentru investitiile viitoare din sector;
- sunt probleme care dureaza foarte mult pana sa fie solutionate in acest sector;
- CE spera ca pe urmatoarea perioada de programare proiectele finantate in sectorul de apa sa fie mai mici si mai usor de implementat pentru companiile de apa;
- trebuie sa se obtina rezultate din aceste proiecte iar neconformarea cu directivele europene va duce la aplicarea masurilor de "infringement";

4. Evaluarea cadrului de performanță al POIM 2014 -2020

Traian Moisa, consilier in cadrul Serviciului Gestionare Program a facut o scurta prezentare privind îndeplinirea etapelor cheie de implementare stabilite prin program față de țintele aferente anului 2018:

AXA PRIORITARA 1:

- 2S10 Lungimea liniilor de cale ferată renovate sau modernizate, cuprinse în proiectele majore transmise Comisiei Europene spre aprobare = 314,47 km față de ținta de 140 km;
- 2S9 = Lungimea drumurilor nou construite pe rețeaua TEN-T, cuprinse în proiectele majore transmise Comisiei Europene spre aprobare = 220,46 km față de 160 km;
- F = Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate = 1.171.681.360,20 euro față de ținta de 736.746.118 euro;

Având în vedere cele de mai sus, AM POIM consideră că sunt întrunite condițiile pentru alocarea definitivă a rezervei de performanță pentru această prioritate, în cuantum de 240,3 mil. euro.

AXA PRIORITARA 2:

- 2S9 Lungimea drumurilor nou construite pe rețeaua TEN-T, cuprinse în proiectele majore transmise Comisiei Europene spre aprobare = 118,01 km față de ținta de 140 km;
- F Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate = 400.566.317,94 euro față de ținta de 266.158.713 euro;
- Valoarea raportată pentru indicatorul 2S9 reprezintă 84,3% din ținta anului 2018, fiind superioară pragului minim acceptabil de performanță de 75%;

Având în vedere cele de mai sus, AM POIM consideră că sunt întrunite condițiile pentru alocarea definitivă a rezervei de performanță, în cuantum de 127,1 mil. euro.

AXA PRIORITARA 3:



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE

- 2S34 Populația suplimentară care beneficiază de o mai bună epurare a apelor uzate din proiectele transmise spre aprobare Comisiei Europene = 4.304.833 p.e. față de ținta de 1.500.000 p.e.
- 2S35 Populația suplimentară care beneficiază de o mai bună alimentare cu apă din proiectele transmise spre aprobare Comisiei Europene = 2.485.366 persoane față de ținta de 2.640.000 persoane;
- CO17 = Deșeuri solide: Capacitate suplimentară de reciclare a deșeurilor = 687.412,00 Tone/an față de ținta de 440.000Tone/an
- F= Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate = 352.088 mil. euro față de ținta de 400 mil. Euro
- Valoarea raportată pentru indicatorul F reprezintă 88,02% din ținta anului 2018, fiind superioară pragului minim acceptabil de performanță de 75%.

*Având în vedere cele de mai sus, AM POIM consideră că **sunt întrunite condițiile** pentru alocarea definitivă a rezervei de performanță pentru această prioritate, în cuantum de 204,1 mil. euro.*

AXA PRIORITARA 4:

- 2S45 Seturi de măsuri/planuri de management/planuri de acțiune ce urmează a fi elaborate și aprobate din proiectele contractate = 84 față de ținta de 49;
- 2S46 Habitate de interes comunitar preconizate a fi sprijinite în vederea obținerii unui stadiu de conservare mai bun din proiectele contractate = 41.416 ha față de ținta de 42.000 ha;
- F= Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate = 13.454.875,89 euro față de ținta de 38.986.534 euro;

Valoarea raportată pentru indicatorul F reprezintă 34,51% din ținta anului 2018, fiind inferioară pragului minim acceptabil de performanță de 75%.

*Având în vedere cele de mai sus, **nu sunt întrunite condițiile** pentru alocarea definitivă a rezervei de performanță pentru această prioritate, în cuantum de 26,8 mil. euro.*

AXA PRIORITARA 5:

- CO20 Prevenirea și gestionarea riscurilor: Populație care beneficiază de măsuri de protecție împotriva inundațiilor = 4.207.040 persoane față de ținta de 120.000 persoane;
- 2S48 Lungime de plajă și/ sau faleză protejată = 30,54 km față de 20 km;
- 2S50 Unități echipate pentru situații de urgență = 45 unități față de 45 unități;
- Rezultatele privind îndeplinirea etapelor cheie de implementare stabilite prin program față de țintele aferente anului 2018 sunt următoarele:
- 2S51 Populația care va beneficia de măsuri de protecție împotriva inundațiilor din proiecte contractate = 4.207.040 persoane față de 90.000 persoane;
- 2S52 Lungimea de plajă și/sau faleză protejată inclusă în proiecte majore transmise COM = 30,54 km față de 20 km;
- F - Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate = 93.620.056,64 euro față de 70.322.358 euro;

*Având în vedere cele de mai sus, AM POIM consideră că **sunt întrunite condițiile** pentru alocarea definitivă a rezervei de performanță pentru această prioritate, în cuantum de 33,7 mil. euro.*



AXA PRIORITARA 6:

- 2S59 Capacitate instalată pentru producția de energie regenerabilă din proiecte contractate = 0 față de 48 MW;
- 2S60 Capacitate instalată pentru producția de energie în cogenerare de înaltă eficiență din proiecte contractate = 17,14 față de 40MW;
- F Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate = 628.036,99 euro față de ținta de 27,269,778 euro

Valorile atinse pentru indicatorii de performanță nu permit îndeplinirea condițiilor pentru alocarea definitivă a rezervei de performanță în cuantum de 13,9 mil. Euro.

AXA PRIORITARA 7:

- 2S62 Lungimea rețelei termice reabilite / extinse=62,61 km față de 73,5Km (FEDR)
- F Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate =28.233.426,18 euro față de 12.424.222 euro FEDR
- Având în vedere cele de mai sus, considerăm că sunt întrunite condițiile pentru alocarea definitivă a rezervei de performanță pentru această prioritate, în cuantum de 6,3 mil. euro.
- 2S64 rețelei termice propuse spre reabilitare/extindere incluse în proiectul major transmis Comisiei Europene spre aprobare= 0 față de 200km;
- F - Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate = 0 față de 23.440.786 euro FC

Valorile atinse pentru indicatorii 2S64 FC și indicatorul financiar aferent FC nu permit întrunirea condițiilor pentru alocarea definitivă a rezervei de performanță în cuantum de 11,2 mil. euro.

AXA PRIORITARA 8:

- 2S67 Linie electrică construită/ modernizată= 0 față de 140 Km;
- 2S68 Lungimea conductei de transport de gaz operațională construită=165,15 față de 160 Km;
- Rezultatele privind îndeplinirea etapelor cheie de implementare stabilite prin program față de țintele aferente anului 2018 sunt următoarele:
- 2S69 Lungimea conductei de transport de gaz operațională construită din contracte de achiziție publică semnate= 0 față de 160km
- F Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate = 0 față de 9.400.862 euro

Neatingerea țintelor pentru anul 2018 nu permite întrunirea condițiilor pentru alocarea definitivă a rezervei de performanță în cuantum de 4,8 mil. Euro.

CONCLUZIE:

Pentru axele prioritare din POIM1,2,3,5 si 7 (FEDER) sunt întrunite condițiile pentru alocarea definitivă a rezervei de performanță în cuantum de 611 milioane de euro, adica, aprox. 91,5% din rezerva totala a POIM de 668 de milioane de euro.

Pentru axele prioritare din POIM 4, 6, 7 (FC) si 8 nu sunt întrunite condițiile pentru alocarea definitivă a rezervei de performanță în cuantum de 56,8 milioane de euro



5. Propunerea de modificare a POIM 2014-2020

În continuarea reuniunii Traian Moisa a prezentat **propunerile de modificare ale POIM** care vizează:

In sectorul de transport:

- O.S 2.5 “Creșterea gradului de siguranță și securitate pe toate modurile de transport și reducerea impactului transporturilor asupra mediului” - Prevederile privind eligibilitatea beneficiarilor în cadrul acestui obiectiv se vor completa prin menționarea distinctă a următoarelor autorități / instituții publice: Autoritatea Feroviară Română (AFER), Agenția Română de Salvare a Vieții Omenești pe Mare (ARSVOM), Autoritatea Navală Română (ANR), Centrul Român pentru Pregătirea și Perfecționarea Personalului din transporturi Navale (CERONAV).
- Axa Prioritară (AP) 1 - Completarea tipurilor de beneficiari eligibili în cadrul AP1- Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului Obiectivului Specific (OS) 1.2 Creșterea mobilității pe rețeaua feroviară TEN-T central - Prevederile privind eligibilitatea beneficiarilor în cadrul acestui obiectiv se vor completa prin menționarea distinctă a Autorității pentru Reformă Feroviară (ARF).
- Axa Prioritară (AP) 1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului OS 1.4 Creșterea gradului de utilizare a transportului cu metroul în București - Ilfov - Prevederile privind eligibilitatea beneficiarului se vor completa după cum urmează: Societatea Comercială de Transport cu Metroul București "Metrorex - S.A., inclusiv în parteneriat cu Autorități Publice Locale aferente sectoarelor Municipiului București.
- Modificarea codului unui indicator de rezultat aferent (AP) 2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient Obiectivului Specific (OS) 2.4 Creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin terminale intermodale și porturi - Noul cod al indicatorului va fi 2S12.

In sectorul de mediu:

- Completarea tipurilor de beneficiari eligibili în cadrul Axei Prioritare (AP) 3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor Obiectivului Specific (OS) 3.2 Creșterea nivelului de colectare și epurare a apelor uzate urbane, precum și a gradului de asigurare a alimentării cu apă potabilă a populației.

Introducerea unei prevederi prin care operatorii regionali de apă care s-au constituit începând cu anul 2013 pot solicita finanțare pentru proiecte de asistență tehnică, în vederea pregătirii de investiții pentru perioada de programare 2021 - 2027, până la adoptarea Strategiei Naționale privind Consolidarea Sectorului de Apă și Apă Uzată cu îndeplinirea cumulată a următoarelor condiții:

- să activeze în baza unui contract de încredințare directă acordat de către ADI, membrii acestora fiind acționari exclusivi, prin respectarea regulii in-house stabilite de jurisprudența Curții de Justiție, și preluată în legislația națională și cu respectarea tuturor condițiilor legale aplicabile OR; de asemenea, proiectele pregătite vor respecta toate condițiile de finanțare impuse de Ghidul Solicitantului; o Populația deservită să fie cel puțin la nivelul operatorului regional constituit la finalul lui 2012 care deservește cel mai mic număr de locuitori (conform ultimelor date disponibile la nivelul Asociației Române a Apei, de ex. 58.029 locuitori în anul 2017);



- să nu se fi constituit, total sau parțial, prin preluarea unor unități administrativ - teritoriale de la operatori regionali de apă care erau constituiți la finalul anului 2012; condiția se va menține și pe durata de construire și operare a infrastructurii create, preluarea ulterioară de unități administrativ - teritoriale de la alți operatori regionali de apă atrăgând pierderea eligibilității proiectului de asistență tehnică aprobat.
- în vederea asigurării complementarității investițiilor finanțate prin POIM, investițiile propuse prin proiectele de asistență tehnică vor avea o abordare strategică, în baza Master Planurilor județene și a studiilor de fezabilitate aflate în derulare/elaborare. Pentru investițiile propuse, se va obține un acord de principiu în privința complementarității acestora de la operatorul regional majoritar din județ.

In sectorul de energie:

- Completarea tipurilor de acțiuni finanțabile în cadrul AP 6, OS 6.1 Creșterea producției de energie din resurse regenerabile mai puțin exploatate (biomasă, biogaz, geotermal).
- Completarea tipului de acțiune prin menționarea energiei electrice alături de energia termică, după cum urmează: realizarea și modernizarea capacităților de producție a energiei termice și / sau electrice pe baza de energie geotermală

Modificarea listei de proiecte majore:

- Completarea listei cu următoarele investiții: 1.1 Autostrada de Centură Nord București și 2.7 Modernizarea liniei feroviare Caransebeș - Timișoara - Arad;
- Excluderea din listă a următoarelor proiecte, planificate inițial ca investiții distincte, dar care sunt parte integrantă din proiectul major Infrastructura integrată pentru zona orbitală a Municipiului București aprobat de către CE în aprilie 2019: 1.1 Orbital București: Modernizare A1 - DN7, A2 - DN2, 1.1 Orbital București: Modernizare Centură de Sud - 4 pasaje și 1.1 Orbital București: Noduri interconectoare
- Excluderea din listă a următoarelor proiecte planificate inițial ca investiții distincte: 2.1 Pitești - Craiova: Variantele de ocolire Slatina - Balș (va fi inclus în proiectul major 2.1 Pitești - Craiova Drum de mare viteză) și 2.1 Sibiu - Brașov: Varianta de ocolire Făgăraș + Drum de legătură (va fi inclus în proiectul 2.1 Sibiu - Brașov Drum de mare viteză);
- Excluderea din listă a următoarelor proiecte planificate inițial ca investiții majore: 2.1 Autostrada Transilvania: Gilău - Nădășel și 8.2. Dezvoltarea capacității de transport a SNT în vederea asigurării fluxului de gaze naturale pe direcția România - Republica Moldova (componente din proiect/stații de comprimare gaze);
- Modificarea denumirii unor proiecte: 1.1 Orbital București: Inel A0 București se modifică în Infrastructura integrată pentru zona orbitală a Municipiului București și 2.1. Podul peste Dunăre de la Brăila se modifică în Creșterea accesibilității în Regiunea Dobrogea: Podul rutier peste Dunăre de la Brăila.

DI Catalin Balan, Director General AM POIM a intervenit si a mentionat faptul ca propunerile de modificare ale programului nu implica o modificare majora a programului ci urmaresc pe de o parte sa largeasca acolo



unde este cazul, lista beneficiarilor eligibili pentru a avea o deschidere mai mare și către alți potențiali beneficiari care nu au avut acces la finanțare, și pe de altă parte pentru a se identifica noi proiecte.

Domnul Catalin Costache, Director General al Organismului Intermediar pentru Transport (OIT) a luat cuvântul pentru a prezenta implementarea condiționalității ex-ante pentru transport:

- Condiționalitățile au fost considerate îndeplinite de către CE iar unele din aceste condiționalități vor deveni pe următoarea perioadă de programare condiții favorizante și aici putem menționa MPGT;
- MPGT are un model național de transport care este un program informatic utilizat pentru prioritizarea investițiilor sau modificările ulterioare aduse MPGT;
- fiind un instrument informatic este destul de greu de utilizat este nevoie de un anumit grad de expertiză pentru utilizarea lui, în momentul acesta la nivelul Ministerului Transporturilor nu există această expertiză; în general, activitatea de modelare este oferită pe piața privată pentru un cost destul de mare;
- pentru a rezolva această problemă, Ministerul Transporturilor a depus la Programul Operațional Capacitate Administrativă un proiect, a fost semnat un contract de finanțare în decembrie 2016, dar pentru realizarea transferului de expertiză și instrumentelor necesare continuării utilizării Master Planului s-a lansat un proces de achiziție publică de servicii în decembrie decembrie 2018;
- serviciile de asistență au fost semnate cu universitatea Politehnică din București și firma Smart Integration și vor viza 2 direcții: un transfer de cunoștințe de la moderatorii către experții MT și realizarea împreună cu experții acestor firme a unor ghiduri și proceduri de lucru pentru ca modelul național de transport să fie utilizat și pe viitor dacă există fluctuație de personal dar și pentru a fi utilizat de alte entități care ar dori să aibă acces la modelul național de transport;
- întregul pachet de servicii va trebui finalizat până în trimestrul II anul 2020 dar totuși trebuie menționat faptul că există un risc pentru acest proiect și anume riscul principal constă în faptul că modelul utilizat este destul de sofisticat, creatorii acestui model nu fac parte din asociația care oferă training, și pentru a ne asigura totuși că expertiza care va fi transferată către personalul Ministerului Transporturilor va fi de calitate și va putea fi utilizată, împreună cu Banca Europeană de Investiții și cu Jaspers, **se va organiza un comitet de supraveghere al acestui proiect** (un ordin de ministru în acest sens este pe traseu), pentru a supraveghea și a ne asigura că până la urmă vom primi expertiza necesară iar documentele emise în cadrul acestui contract de servicii vor fi la calitatea necesară și vor permite pe viitor utilizarea fără probleme a modelului național de transport și chiar actualizarea acestui model național de transport, când va fi cazul.

În final **dl Costache** a dorit să mai menționeze faptul că modelul național de transport este funcțional a fost utilizat de către 2 beneficiari cu succes, respective CFR și CNAIR.

Întrebări:

Reprezentantul SOR, dl Hulea a intervenit și a întrebat, conform celor discutate în prima reuniune a comitetului evaluării POIM din 3 iunie a.c., de ce prestatorul a folosit date din sondaje pentru a evalua rezultatele POIM și s-a plans că nu există date concrete (ex: timpi de pe rețea) dacă funcționează acest model de transport? de ce nu sunt folosite date concrete?



Reprezentantul SOR a mai adăugat faptul că a fost încheiat un contract de asistență tehnică pe POCA care nu a avut rezultate și ulterior a mai fost semnat un contract, de un milion de lei, pentru că primul proiect să meargă, reamintind faptul că acest model național de transport trebuie utilizat și pentru evaluare POIM dar și pentru prioritizarea investițiilor, lucru care nu se întâmplă în momentul de față.

DI Costache a răspuns: Modelul Național de Transport este funcțional doar că în MT nu există expertiză în a-l utiliza și a fost pus la dispoziția celor care trebuie să îl folosească (ex: CFR -ARF și CNAIR-Cestrim), toate proiectele care există în portofoliu POIM și toate proiectele aprobate sunt în conformitate cu MPGT, este o condiție de eligibilitate;

De asemenea, **dl Costache** a dorit să adăuge faptul că pentru Consultant ar fi fost foarte bine dacă ar fi putut utiliza modelul național de transport pentru a calcula timpul mediu de călătorie pe rețea TEN-T dar acest lucru nu este posibil deoarece nu există modelatorul care să poată să deschidă modelul; de aceea s-a apelat la a doua opțiune de a se face sondaje pe diferite sectoare care, poate să fie mult mai corecte decât utilizarea unui model de transport care face doar un calcul informatic vis-a-vis de ce informații au fost introduse în el.

DI Costache a încheiat adăugând faptul că ideal ar fi ca la nivelul Ministerului Transporturilor să existe expertiză în utilizarea acestui instrument complex și sperăm că la anul, după finalizarea proiectului să existe posibilitatea de a avea această expertiză în cadrul Ministerului Transporturilor.

În continuarea a luat cuvântul **presedintele ARF, domnul Gavrilă** care a adăugat faptul că ARF folosește acest model de transport, că au obținut datele de la Cestrim iar pe baza datelor pe care ARF le administrează direct de la operatori feroviari, modelul național de transport a fost adus la nivelul anului 2017.

DI Carsten a adresat 2 întrebări:

1. dacă utilizarea master planului a permis propunerea la finanțarea podului Braila -Tulcea?
2. performanța contractelor semnate de Ministerul Transporturilor?

DI Catalin Costache a răspuns:

1. MPGT a avut o prioritizare în sensul că a ordonat proiectele după indicatorii folosiți la prioritizare și anume rata economică de rentabilitate, impactul asupra mediului, conectivitate, etc. În alegerea proiectelor din POIM prioritizarea nu a fost respectată în tocmai din 2 motive:
 - proiectele nu au ajuns în același timp la un stadiu de maturitate (exemplu Sibiu Pitesti a avut probleme de maturizare) iar proiectele care erau gata au fost propuse la finanțare mai repede (ex: Podul de la Braila) dar toate sunt în proiectele prioritizate de MPGT;
 - interesul politic la un anumit moment coroborat cu gradul de maturizare al proiectelor au făcut ca un anumit proiect să ajungă la finanțare înainte, cum a fost cazul și podului Braila, dar aceste lucruri se fac într-un cadru organizat care este dat de MPGT, înainte proiectele veneau absolut de nicăieri.
2. este vorba de performanța contractelor semnate de Ministerul Transporturilor cu CNAIR și CFR, contracte care în momentul de față nu sunt funcționale deoarece conducerea celor două companii



sunt temporare, sunt pe maxim 4 luni si este extrem de greu sa acomodezi obiectivele contractelor de performanta care sunt pe termen lung, cu termenele de guvernanta pe 4 luni.

Domnul Catalin BALAN a intervenit si a mentionat faptul ca se va organiza o intalnire cu participarea Ministerului Transporturilor, beneficiarilor implicati si cu o invitatie adresata si pentru DG Regio de a participa si de a puncta stadiul actual al implementarii contractelor de performanta.

6. Stadiul implementării fizice si financiare a POIM (contracte/plăți/rambursări) si previziuni privind implementarea

DI Catalin Costache a luat cuvantul si a mentionat faptul ca:

- tinta de absorbtie agreata cu AM POIM pentru anul 2019 este de 2 miliarde de lei fonduri UE aprox. 440 de mil. de euro;
- la 30 iunie s-a realizat 100% din tinta agreata cu AM POIM dar a anumiți beneficiari cum ar fi Metrorex nu au performat iar altii precum CFR si-au depasit cu mult tintele asumate (grad de realizare 222.82%), datorita proiectului Radna Gurasada- Simeria, cel mai mare proiect de cai ferate din Europa;
- la CNAIR o situatie ingrijoratoare exista pe contractele care trebuiau sa produca foarte mult in anul 2019: loturile 1 si 2 din autostrada Sebes Turda, loturile Campia Turzii- Ogra Targu -Mures si proiectul orbital Bucuresti (care e un proiect complex contine atat proiecte de infrastructura noua, constructia centurii de sud cat si reabilitarea si modernizarea sectiunilor existent de centura).
- aceste proiecte nu au produs foarte bine plati si ne ingrijoreaza situatia in cadrul acestor proiecte in special Sebes Turda, implementare Campia Turzii- Ogra Targu Mures si autostrazi unde practic totul este la indemana constructorului deci nu se mai poate reprosa companiei neaparat probleme legate de autorizati sau de terenuri toate sunt rezolvate, este efectiv capacitatea constructorului de a livra si aici intram in mai multe probleme, poate si cea referitoare la forta de munca dar sunt si alte probleme la .
- MFP a anuntat ca urmeza o rectificare negativa a bugetului de stat, cu suma de aproximativ 2,5 miliarde de euro ce ar fi disponibilizata de la sectorul de transport, fapt asta ar pune in pericol tinta de absorbtie de 440 milioane de euro si ar crea probleme foarte mai mari cu antreprenorii care o sa-si reduca mobilizarea;
- pentru a avea o rata de absorbtie buna in 2019 si 2020, OIT a utilizat instrumentul supracontractarii permis de lege, pentru a aproba formularul 1 a unor noi proiecte care inca nu sunt in zona de finantare cum ar fi drumul expe Craiova Pitesti, autostrada Sibiu Pitesti, varianta de ocolit Bacau si alte proiecte, pentru ca la momentul cand contractul de finantare este semnat sa se poata face si rambursari, fapt ce trebuie avut in vedere deoarece va genera o incarcare a bugetului de stat, in 2023-2024.

In continuare a luat cuvantul **DI TARANU**, director monitorizare, care a facut o scurta prezentare a activitatii de monitorizare oferind detalii cu privire la numarul verificarilor efectuate de catre OIT iar factorii care au dus la intarzieri in implementarea proiectelor au fost:

- mobilizarea ineficienta a antreprenorilor si uneori a inginerilor;



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE

- obtinerea cu intarziere a autorizatiilor de constructive;
- intarzieri in realocarea utilitatilor (problema intilnita si la Podul Braila)

Estimarile realiste ale OIT pentru anul 2019 sunt:

- vor fi dati in exploatare un numar de **61 de km** (din lotul 3 si 4 a sectorului de autostrada Lugoj Deva precum si lotul 2, A2 din autostrada Brasov Bors);
- vor fi dati in explotare 163 de km de cale ferata, reprezentand tronsonul Sighisoara-Coslariu -Simeria;
- in sectorul naval, pe proiectul modernizare ecluze vor fi date in exploatare 3 ecluze pe canalul Dunare Marea Neagra.

Prioritati privind monitorizarea in anul 2019:

Sectorul rutier

- Autostrada Lugoj Deva, inclusiv procedurile privind sectiunea E; autostrada Campia Turzi -Ogra sectiunea 2 si 3 si autostrada Sebes Turda, loturile 1 si 2;

Sectorul feroviar:

- calea ferata km 614 Gurasada Simeria si modernizare cale ferata Simeria Sighisoara;

Sectorul naval:

- podul suspendat peste Dunare in zona Braila.

Prioritati pentru perioada urmatoare: vor fi monitorizate santierele: **autostrada Sibiu Pitesti, drum expres Craiova Pitesti, autostrada de centura Bucuresti, autostrada A3, sectiunea 3 C.**

In continuarea reuniunii a luat cuvantul **Andrei Chivu** director monitorizare care a facut o scurta prezentare a stadiului implementarii axelor 3-8 din POIM:

Axa Prioritară 3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor - 95 proiecte

Valoare totală 19.674.496.951 lei, din care cofinanțare nerambursabilă UE 13.027.969.570 lei.

3.1 Reducerea numărului depozitelor neconforme și creșterea gradului de pregătire pentru reciclare a deșeurilor în România - 18 proiecte (fazate din perioada de programare 2007-2013 POS Mediu)

Valoare totală 1.325.590.764 lei, din care cofinanțare nerambursabilă UE 817.309.294 lei.

Stadiul contractelor de achiziție aferente celor 18 proiecte (din 202 contracte):

- 193 contracte semnate în valoare totală de 917.507.780 lei
- 1 contract în procedură de atribuire, cu o valoare totală estimată de 228.698 lei



Progresul fizic al proiectelor:

- 3 proiecte finalizate: SMID Tulcea, SMID Călărași, SMID Mehedinți
- 10 proiecte cu progres peste 90%, 2 proiecte cu progres peste 80% și 3 proiecte cu progres de aproximativ 50%.

3.2 Creșterea nivelului de colectare și epurare a apelor uzate urbane, precum și a gradului de asigurare a alimentării cu apă potabilă a populației - 77 proiecte

Valoare totală 18.348.906.187 lei, din care UE 12.210.660.276 lei

- 38 proiecte de Asistență tehnică pentru pregătirea de Aplicații de finanțare
- 29 proiecte fazate
- 10 proiecte noi pentru infrastructură de apă și canalizare
- Stadiul contractelor de achiziție aferente celor 77 proiecte (din 548 contracte):
- 320 contracte semnate în valoare totală de 5.005.083.916 lei
- 41 contracte în procedură de atribuire, cu o valoare totală estimată de 1.623.344.702 lei

Progresul fizic al proiectelor:

- 3 proiecte finalizate: 2 proiecte de Asistență Tehnică (Ilfov, Galați), 1 proiect fazat (Hunedoara)
- Proiecte de Asistență tehnică: 2 proiecte 100%, 4 proiecte peste 80%, 14 proiecte peste 50%, 18 proiecte sub 50%
- Proiecte fazate: 18 proiecte peste 90%, 6 proiecte peste 70%, 5 proiecte la aproximativ 50%
- Proiecte noi: progres fizic sub 10%

Axa Prioritară 4 - Protecția mediului prin măsuri de conservare a biodiversității, monitorizarea calității aerului și decontaminare a siturilor poluate istoric - 62 proiecte

Valoare totală 613.308.708 lei, din care cofinanțare nerambursabilă UE 498.998.328 lei.

4.1 Creșterea gradului de protecție și conservare a biodiversității și refacerea ecosistemelor degradate - 60 proiecte

Valoare totală 483.597.783 lei, din care UE 406.349.485 lei.

Stadiul contractelor de achiziție aferente celor 60 de proiecte (894 contracte):

- 588 contracte semnate în valoare de 174.237.915 lei
- 26 contracte în procedură de atribuire în valoare estimată de 53.550.591 lei
- Progresul fizic al proiectelor:
- 12 proiecte cu progres peste 80%
- 10 proiecte cu progres peste 50%
- 22 proiecte cu progres peste 10%, restul de 18 proiecte fiind la începutul perioadei de implementare

4.3 Reducerea suprafețelor poluate istoric - 2 proiecte (fazate)



Valoare totală 129.710.925 lei, din care UE 92.648.843 lei.

Stadiul contractelor de achiziție publică aferente celor 2 proiecte (10 contracte):

- 10 contracte semnate în valoare de 83.228.935 lei

Progresul fizic al proiectelor:

- 1 proiect cu progres fizic de 55% (Iaz Batal - Tîrgu Mureș) - termen de finalizare 2020
- 1 proiect cu progres fizic de 1% (Poșta Rât - Turda) - termen de finalizare 2020

Axa Prioritară 5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor - 8 proiecte

Valoare totală 4.562.510.399 lei, din care UE 3.364.242.467 lei.

5.1 Reducerea efectelor și a pagubelor asupra populației cauzate de fenomenele naturale asociate principalelor riscuri accentuate de schimbările climatice, în principal de inundații și eroziune costieră - 4 proiecte

Valoare totală 3.855.089.791 lei, din care UE 2.765.067.991 lei.

Stadiul contractelor de achiziție publică aferente celor 4 proiecte (37 contracte):

- 17 contracte semnate în valoare de 98.046.272 lei
- 8 contracte în procedură de atribuire în valoare totală estimată de 701.984.371 lei
- Progresul fizic al proiectelor:
- 2 proiecte cu progres peste 95%
- 2 proiecte la începutul implementării

5.2 Creșterea nivelului de pregătire pentru o reacție rapidă și eficientă la dezastre a echipajelor de intervenție - 4 proiecte

Valoare totală 707.420.608 lei, din care UE 599.174.476 lei.

Stadiul contractelor de achiziție publică aferente celor 4 proiecte noi (59 de contracte):

- 50 de contracte semnate în valoare de 485.380.822 lei
- 1 contract în procedură de atribuire în valoare estimată de 219.799.616 lei
- Progresul fizic al proiectelor:
- 2 proiecte finalizate ("Răspunsul eficient salvează vieți II" și "Multi risc Modul I", beneficiar IGSU)
- 1 proiect cu progres de 99% ("Concept modern integrat pentru managementul situațiilor de urgență - VIZIUNE 2020 - I", beneficiar IGSU)
- 1 proiect la începutul implementării ("Modernizarea infrastructurii hardware și software a Sistemului Național Unic pentru Apeluri de Urgență", beneficiar STS)



Axa Prioritară 6 - Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon - 15 proiecte

Valoare totală 163.347.274 lei, din care UE 75.999.304 lei.

6.1 - Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon - 1 proiect

Valoare totală 16.375.839 lei, din care UE 10.013.218 lei.

Stadiul contractelor de achiziție (7 contracte):

- 5 contracte semnate în valoare de 13.397.254 lei
- 2 contracte cu procedura de atribuire nelansată în valoare estimată de 48.336 lei
- Progresul fizic al proiectului este de 21%.

6.2 Reducerea consumului de energie la nivelul consumatorilor industriali - 11 proiecte

Valoare totală 12.178.647 lei, din care UE 8.160.835 lei.

Stadiul contractelor de achiziție (80 contracte):

- 74 contracte semnate în valoare de 9.806.340 lei
- 6 contracte cu procedura de atribuire nelansată în valoare estimată de 1.071.267 lei

Progresul fizic al proiectelor:

- 1 proiect finalizat (Implementarea unui sistem de monitorizare a consumurilor energetice (energie electrică, energie termică, aer comprimat) la nivelul SC SORTILEMN SA)
- 4 proiecte cu progres fizic de aproximativ 99%; 1 proiect la 72%; 5 proiecte între 4% și 39%

6.3 Reducerea consumului mediu de energie electrică la nivelul locuințelor - 2 proiecte

Valoare totală 83.296.151 lei, din care UE 38.743.000 lei.

Stadiul contractelor de achiziție (28 contracte):

- 15 contracte semnate în valoare de 26.434.424 lei
- 2 contracte în procedura de atribuire în valoare estimată de 11.105.762 lei

Progresul fizic al proiectelor este de 10%, respectiv 1%.

6.4 Creșterea economiilor în consumul de energie primară produsă prin cogenerare de înaltă eficiență - 1 proiect

Valoare totală 51.496.635 lei, din care UE 19.082.250 lei.

Stadiul contractelor de achiziție (13 contracte):



- 4 contracte semnate în valoare de 24.514.162 lei
- 1 contract în procedura de atribuire în valoare estimată de 411.910 lei

Progresul fizic al proiectului este sub 1%.

Axa Prioritară 7 - Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate - 5 proiecte

Valoare totală 505.392.272 lei, din care UE 362.275.040 lei.

7.1 Creșterea eficienței energetice în sistemele centralizate de transport și distribuție a energiei termice în orașele selectate - 5 proiecte

Valoare totală 505.392.272 lei, din care UE 362.275.040 lei.

Stadiul contractelor de achiziție (26 contracte):

- 11 contracte semnate în valoare de 70.574.213 lei
- 1 contract în procedura de atribuire cu valoarea estimată de 1.155.764,80 lei

Progresul fizic al proiectelor: 1 proiect la 99% (Oradea); 1 proiect la aproximativ 60% (Iasi); 3 proiecte la începutul implementării (Timisoara, Focsani si Ramnicu Valcea).

Axa Prioritară 8 - Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale - 1 proiect

Valoare totală 845.535.421,62 lei, din care UE 182.321.622,69 lei.

8.2 Creșterea gradului de interconectare a Sistemului Național de Transport a gazelor naturale cu alte state vecine - 1 proiect

Valoare totală 845.535.421,62 lei, din care UE 182.321.622,69 lei.

Stadiul contractelor de achiziție (7 contracte):

- 2 contracte semnate în valoare de 147.089.251 lei
- 4 contracte în procedura de atribuire cu valoarea estimată de 859.104.299 lei

Proiectul se află la începutul implementării.

În continuare **DI Chivu** a prezentat și stadiul implementării financiare:

- au fost procesate 1.867 de cereri de plată/rambursare plătite cu valoare totală autorizată de 10.654.984.893,92 lei;
- prefinanțare plătită către beneficiari: 346.159.715,54 lei;
- rambursări plătite către beneficiari: 10.516.188.661,96 lei;
- total plăți către beneficiari: 10.862.348.377,50 lei, din care:



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE

- FEDR = 1.776.494.431,82 lei
- FC = 6.767.996.966,52 lei
- BS = 2.317.856.979,16 lei
- Sume suportate de la bugetul de stat (TVA, corecții financiare): 582.286.103,07 lei
- 18 declarații de cheltuieli transmise ACP cu valoare totală de 10.509.497.139 lei, din care:
 - FEDR = 1.700.583.402,56 lei
 - FC = 6.365.638.286,51 lei
- 18 aplicații de plată transmise CE cu valoare eligibilă de 10.541.544.197,95 lei (2.273.549.752,69 euro), din care:
 - FEDR = 1.838.369.360,50 lei (395.574.790 euro)
 - FC = 6.601.677.038,13 lei (1.424.149.054 euro)
- Rambursări CE (90% din valoarea solicitată): 1.561.249.923 euro, din care:
 - FEDR = 326.989.078 euro
 - FC = 1.234.260.845 euro
- Rata de absorbție a fondurilor UE:
 - aplicații de plată/alocări = 19,74%
 - rambursări CE/alocări = 16,94%

Dna Raluca Dan de la WWF Romania, membru in CM POIM care a solicitat clarificari cu privire la solicitarea WWF transmisa in atentia MFE cu privire la elaborarea unor clarificari sau orientari pentru beneficiarii OS 5.1, privind implementarea eficienta si unitara a proiectelor si asigurarea transparenta a factorilor de decizie in pregatirea proiectelor. Dna Raluca Dan referindu-se cu precadere **la accesul la documente**, informatii care sa permita formularea unor opinii si eventual formularea unor recomandari pertinente, amintind faptul ca WWF a participat la intalniri cu ANAR si **nu li s-au pus la dispozitie documentele necesare fiind implicati intr-o faza ulterioara cand decizia fusese deja luata.**

De asemenea dna DAN a dorit sa atraga atentia asupra celor 2 proiecte Barzava si Colibita care vin cu probleme pe partea de infrastructura gri, amintind faptul ca in ghid se mentioneaza ca proiectele nu trebuie sa prevada masuri structurale noi in siturile natura 2000 si in ariile protejate. WWF a solicitat sa existe o definitie mai clara a acestor masuri, ca sa nu se schimbe parametrii tehnici initiali, pentru a nu avea impact asupra habitatelor si speciilor.

Dna Gabriela Buretea de la ANAR, a raspuns celor 2 intrebari:

- in ceea ce priveste solicitarea WWF a precizat faptul ca procedura privind impactul transfrontalier este in curs de derulare;
- referitor la acea prevedere din ghid, dna Buretea a mentionat faptul ca exista 2 prevederi care se anuleaza una pe cealalta, dar ceea ce trebuie sa avem in vedere este faptul ca **exista comunitati, sate mai mici sau mai mari care din diferite motive, nu au beneficiat de niciun fel de masuri de protectie impotriva inundatiilor si in tara noastra s-a vazut deja efectul negative al schimbarilor climatice. De aceea prevederea din ghid ar trebui amendata in sensul sa se poata executa lucrari structurale noi in arii protejate dar sa se demonstreze foarte clar ca altfel de lucrari nu ating scopul protectiei impotriva inundatiilor.**



Doamna Florentina de la CE a intervenit si a cerut informatii cu privire la proiectul de de AP 4, OS 4.2

DI Cristi Maristeanu, director adjunct programare a raspuns ca proiectul este in stadiul avansat de pregatire, beneficiaza de sprijinul expertilor BEI PASSA si se estimeaza ca va fi primit spre evaluare prin sistemul informatic in luna septembrie a.c.

Carsten Ramussen, reprezentantul CE a intevenit si a solicitat clarificari cu privire la investitiile din sectorul de transport si de mediu aferente ADI ITI DELTA Dunarii, amintind faptul ca s-a alocat 1 milion de euro si pana in prezent exista doar proiectul Podul Braila, netransmis la CE!

Domnul Valentin Ifrim, de la Adi Iti Delta Dunarii, a intervenit si a precizat faptul ca pe AP 4, Administratia Biosfera Delta Dunarii are 2 contracte semnate si alte 3 CF sunt in contractare; A mai adaugat faptul ca deja se lucreaza pentru elaborarea documentatiilor de atribuire aferente contractelor de lucrari.

DI Ifrim a mai adaugat faptul ca:

- pe AP 5 exista o mare intarziere la proiectele preidentificate pentru combaterea inundatiilor si a eroziunilor in Delta Dunarii, proiectul care pana in momentul 2015 era cel mai avansat, stagneaza de un an de zile, respectiv proiectul de protejare impotriva inundatiilor a localitatii Babadag;
 - pe partea de transport au fost depuse 2 cereri de finantare: aeroportul Tulcea care este in implementare iar cea de-a doua cerere de finantare este in evaluare;
- Pe axa 3, OS. 3.1 proiectul fazat de deseuri s-a finalizat, este in derulare in procedure de inchidere a licitatiei pentru operatorul care va asigura transportul deseurilor;
- Pe AP 3, OS 3.2 in ceea ce priveste proiectul de apa, fazarea inca nu s-a inchis, mai exista 3 contracte, dintre care 2 au fost reziliate, fiind a doua oara in procedura de achizitie iar al 3-lea contract se va incheia udeva pana in sfarsitul anului; proiectul nou de asistenta tehnica are o intirziere d 2 luni care speram ca se va recupera;

DI Andrei CHIVU a intervenit si a promis ca va AM POIM va transmite la CE o situatie cu privire la proiectele ADI ITI DELTA Dunarii in pregatire, in implementare, finalizate precum si datele financiare.

DI Catalin Balan a dat cuvantul dlui **Claudiu Staicu de la OIT** pentru a prezenta pct.7 al agendei, sectorul de transport:

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

In sectorul de transport:

- toate apelurile de finantare pentru axele 1 si 2 au fost lansate, se primesc proiecte pentru toate domeniile de transport rutier, feroviar, naval si aerian;
- ghidul solicitantului aferent domeniului naval este cel care a fost modificat largindu-se aria de eligibilitate pentru operatorii privati pentru a impulsiona activitatea in porturi;
- din alocarea de 5 miliarde euro (UE), s-au contractat 5,19 mld euro, depasindu-se alocarea pusa la dispozitie pentru axele 1 si 2;



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE

- pana la 30.06.2019 au fost depuse in total 130 de proiecte iar in anul 2019 37 de proiecte noi au fost depuse spre evaluare la DG OIT;
- 2 proiecte sunt in curs de contractare, Magistrala M2, pentru care se astepta o actualizare a indicatorilor tehnico economici la nivel de hotarare de guvern si Magistrala M6 pentru care s-a negociat cu Banca Japoneza aranjamentul financiar pentru a fi inclusi in finantarea acestui proiect, pentru a finaliza planul financiar al proiectului;
- 48 de proiecte in valoare de 2,5 miliarde euro sunt in evaluare la DGOIT din care 35 de proiecte sunt ale CNAIR totalizand 2,4 miliarde euro;
- Sunt in evaluare o serie de proiecte majore cu sprijin Jaspers: Sibiu- Pitesti, lot 145, drumul expres Pitesti Craiova, Varianta de ocolire Bacau;
- Sunt in evaluare o serie de studii de fezabilitate:
 - o pentru coridorul de la Moldova: Ploiesti- Buzau Focsani- Bacau -Pascani, o parte din aceste studii de fezabilitate sunt nivel de contract de finantare, licitatiile au fost lansate;
 - o pentru coridorului care va lega regiunea Buzau - Focsani- Braila -Tulcea -Constanta, proiectele de investitii vor fi in urmatoarea perioada de programare;
 - o revizuirea studiului de fezabilitate pentru Autostrada Targu Mures- Targu Neamt si a studiului de fezabilitate pentru Autostrada Sibiu -Fagaras- Brasov- Bacau se afla intr-un stadiu avansat

Sectorul feroviar: 3 proiecte aflate in evaluare, sectorul naval numai 2 proiecte iar sectorul aerian cu 8 proiecte se afla in evaluare.

Intirzierile inregistrate in procesul de evalaure se datoreaza:

- calitatii slabe a documentatiei depuse de Beneficiari la DG OIT: documente incomplete, lipsa declaratii formulare sau avize;
- cazurilor in care studiul de trafic si analiza cost beneficiu necesita actualizare sau revizuire pentru a fi conforme cu noile cerinte si standard;
- documentatiei de mediu: lipsa acord de mediu, lipsa deciziei etapei de incadrare, declaratii natura 2000 neemise sau lipsa;

Rata de contractare total sector transport este de 104% din alocarea contractata, iar daca se iau in calcul si cele 2 proiecte M2 si M6 se va ajunge la o rata de contractare de 115%.

Pana in prezent au fost aprobate pe POIM 17 proiecte majore a cu o valoare de aprox. 5 mld euro, iar proiectul podul suspendat peste Dunare din zona Braila, in valoare de 365 milioane de euro, se afla in acest moment in evaluare la CE;

Stadiul pregatirii proiectelor:

- **Autotrada Sibiu-Pitesti:** este in stadiu avansat: analiza optiunilor este finalizata, acordul de mediu a fost emis, se incearca imbunatatirea calitatii documentatiei, descrierea solutiilor tehnice care au fost deja aprobate si detaliera structurilor pe lotul 4; De asemenea studiul de trafic a fost recent revizuit urmand



a fii validat de expertii de la Jaspper iar ulterior validarii, analiza cost beneficiu va fi actualizata cu noile valori; data estimate transmitere la CE_trim. IV 2019;

- Drumul expres Pitesti Craiova:

- se lucreaza la actualizarea studiului de trafic si a analizei cost beneficiu;
- analiza de optiuni necesita actualizare datorita schimbarilor de traseu de la nivelul PT-ului realizat de constructor iar documentatia de mediu va necesita revizuire;
- se astepta si completarea HG-ului de exproprii care este in curs de emitere, fiind necesara doar o completare deoarece anterior au fost emise HG-uri pentru sectiunile care se afla deja in lucru;
- Proiectul pentru **achzitionarea de material rulant al carui beneficiar este ARF**: stadiul foarte avansat de pregatire, a beneficiat de AT din partea BEI prin PASSA; termen de depunere la DG OIT a aplicatiei de finantare august 2019;

VO Bacau este un proiect nou, proiectul a fost depus la DGOIT pentru evaluare, a avut loc o prima discutie cu Jaspper pentru a organiza analizarea documentelor, se estimeaza ca fi depus spre finantare spre sfarsitul anului 2019.

In continuarea reuniunii Dl Catalin Balan a dat cuvantul dlui Cristi Maristeanu pentru a prezenta stadiul apelurilor de proiecte POIM, stadiul contractării, stadiul pregătirii portofoliului de proiecte, inclusiv previziuni pentru sectorul mediu si energie.

Dl Maristeanu a mentionat urmatoarele:

AXA PRIORITARA 3:

Sectorul deseuri (OS 3.1)

- proiecte fazate: 18 proiecte aprobate
- proiecte noi: 5 proiecte noi de investitii în etapa de pregătire în valoare eligibilă estimată de 376 mil. euro

Sectorul apă/apă uzată (OS 3.2)

- proiectele fazate: toate cele 29 de proiecte, inclusiv proiectul mun. București, au fost aprobate și sunt în implementare;
- proiectele noi majore (43) propuse sunt în diferite etape, după cum urmează:
 - o 6 proiecte aprobate la nivelul CE (Valea Jiului, Vrancea, Alba, Galați, Timiș, Turda - Câmpia Turzii)
 - o 10 aprobate de AM și contractate: Valea Jiului, Alba, Vrancea, Galați, Turda - Câmpia Turzii, Raja Constanța, Ilfov, Cluj - Sălaj, Timiș, Dolj(urmează să fie transmis CE)
 - o 2 proiecte se află în fază finală de pregătire (Satu Mare, Olt)



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE

- 6 proiecte se află în faza avansată de pregătire (Suceava, Teleorman, Brăila, Ilfov - EuroApaVol, Sibiu-Făgăraș, Buzău, Argeș, Iași)
- 20 proiecte care au în elaborare studiile de fezabilitate (Sibiu-Mediaș, Bacău, Prahova, Mehedinți, Caraș-Severin, Neamț, Călărași, Tulcea, Hunedoara, Gorj, Vâlcea, Bistrița, Arad, Vaslui, Harghita, Brașov, Dâmbovița, Maramureș, Giurgiu, Covasna)
- 3 proiecte fără contracte de asistență tehnică semnate (Botoșani, Mureș, Bihor)

Proiectele noi non - majore

- 3 proiecte în fază avansată de pregătire (Laboratorul national de apă, Cheile Turzii - Chidigeni, Onești)

Sectorul biodiversitate (OS 4.1)

Prin POIM vor fi continuate acțiunile ce vizează continuarea realizării unui management eficient al ariilor naturale protejate, prin elaborarea planurilor de management pentru ariile protejate care nu au strategii și planurile de acțiune pentru specii de interes comunitar, precum și prin implementarea planurilor de management aprobate.

Proiectele ce vor fi depuse în cadrul acestui obiectiv specific sunt cu depunere continuă.

Bugetul aferent măsurii A (elaborare planuri de management) a fost atins prin proiectele depuse până în prezent.

De asemenea se vor finanța măsuri de refacere a ecosistemelor degradate - Ghidul Solicitantului a fost lansat în decembrie 2018.

Se preconizează lansarea unui nou apel de proiect pentru măsurile de tip B - implementarea planurilor de management / seturilor de măsuri de conservare/ planurilor de acțiune.

Calitatea aerului (OS 4.2)

- Acțiunea vizează asigurarea instrumentelor necesare de obținere și stocare a informațiilor în vederea îmbunătățirii sistemului de monitorizare a calității aerului, beneficiar eligibil fiind Ministerul Mediului.

Prin POIM se vor finanța activități având ca obiectiv îmbunătățirea sistemului de monitorizare a calității aerului, prin facilitarea gestionării și comparării informațiilor despre calitatea aerului din România, în vederea transmiterii acestora către Comisie într-o formă standardizată, dar și pentru sprijinirea autorității de mediu în formularea de politici pe baza informațiilor colectate. Ca urmare a evaluării calității aerului la nivel național, a apărut necesitatea măsurării în mai multe puncte fixe, impunându-se astfel achiziția de noi echipamente, în vederea completării sistemului de monitorizare a calității aerului, pentru conformarea cu cerințele Directivei 2008/50/CE.

Proiectele ce vor fi depuse în cadrul acestui obiectiv specific sunt cu depunere continuă. Ghidul Solicitantului a fost lansat în luna aprilie 2016 și va fi relansat în trimestrul I a anului 2019 deoarece nu au fost primite cereri de finanțare.



Ministerul Mediului are în pregătire cererile de finanțare cu sprijin acordat prin asistența BEI-PASSA.

Sectorul Situri contaminate (OS 4.3)

Investițiile propuse spre finanțare prin POIM vizează diminuarea riscului existent pentru sănătatea umană și pentru mediul înconjurător, cauzat de activitățile industriale desfășurate în trecut și instituirea de măsuri adecvate pentru atenuarea riscurilor identificate. Astfel într-o primă etapă vor fi finanțate activități de decontaminare și ecologizare a siturilor poluate istoric, inclusiv refacerea ecosistemelor naturale și asigurarea calității solului în vederea protejării sănătății umane. Utilizarea infrastructurii verzi va fi considerată o opțiune prioritară.

Stadiul actual al portofoliului de proiecte:

- 2 proiecte fazate - aprobate
- 7 proiecte de investiții aflate în faza de pregătire la nivelul beneficiarului în valoare eligibilă estimată de 265 mil. euro

Ghidul Solicitantului pentru Decontaminarea siturilor poluate istoric a fost lansat în luna iulie a anului 2018.

Sectorul Prevenirea inundațiilor, eroziune costieră și alte riscuri (OS 5.1)

- 2 proiecte fazate - aprobate
- 1 proiect pentru prevenirea eroziunii costiere - aprobat CE
- 1 proiect de dezvoltare a sistemului de monitorizare și avertizare meteo - aprobat
- 17 proiecte de investiții sunt în faza de pregătire (în baza fișelor de proiect transmise MAP/ANAR) care cumulează o valoare eligibilă estimată de 334 mil. euro

Proiectele ce vor fi depuse în cadrul acestui obiectiv specific sunt cu depunere continuă. Ghidul Solicitantului a fost lansat în decembrie 2017 și revizuit ianuarie 2019 ca urmare a Evaluării naționale a riscurilor.

Sectorul Reacție la dezastre (OS 5.2)

Finanțarea prin POIM vizează cu prioritate consolidarea capacității de răspuns la nivel național în situațiile de criză, din cauza faptului că nivelul actual de protecție este necorespunzător în raport cu riscurile identificate la nivelul comunităților, conform criteriilor de performanță stabilite prin lege. Astfel se impune adoptarea de măsuri urgente pentru îmbunătățirea capacității de răspuns a entităților implicate în gestionarea situațiilor de urgență.

Stadiul actual:

- 2 proiecte de tip no-regret aprobate
- 1 proiect pentru dezvoltarea sistemului 112 - aprobat
- 1 proiect privind conceptul modern integrat pentru domeniu terestru - aprobat



- 1 proiect pentru modernizarea sistemului TETRA în evaluare
- 5 proiecte de investiții în faza de pregătire în valoare eligibilă estimată de 716 mil. euro

Eficiență energetică și energie curată (Axa Prioritară 6)

Energia curată și eficiența energetică sunt susținute prin POIM în cadrul Axei Prioritare 6 -*Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon*, având următoarele **obiective specifice și acțiuni eligibile**:

OS 6.1 - Creșterea producției de energie din resurse regenerabile mai puțin exploatate (biomasă, biogaz, geotermal):

- Realizarea și/sau modernizarea capacităților de producție a energiei electrice și/sau termice din biomasă și biogaz;
- Realizarea și modernizarea capacităților de producție a energiei termice pe bază de energie geotermala;
- Sprijinirea investițiilor în extinderea și modernizarea rețelelor de distribuție a energiei electrice, în scopul preluării energiei produse din resurse regenerabile în condiții de siguranță a funcționării SEN.

OS 6.2 Reducerea consumului de energie la nivelul consumatorilor industriali:

- Implementarea unui număr de sisteme de monitorizare a consumurilor de energie la consumatorii industriali ;

OS 6.3.Reducerea consumului mediu de energie electrică la nivelul locuințelor :

- Implementarea distribuției inteligente într-o zonă omogenă de consumatori casnici de energie electrică (proiecte demonstrative la nivelul regiunilor acoperite de operatorii de distribuție concesionari) ;

OS 6.4 Creșterea economiilor în consumul de energie primară prin cogenerare de înaltă eficiență

- Realizarea / modernizarea centralelor electrice de cogenerare de înaltă eficiență (maximum 8 MWe) pe gaz natural și biomasă la nivelul întreprinderilor.

Termoficare (OS 7.1 și OS 7.2) Finanțarea din POIM se va realiza pe bază de listă de proiecte prioritare.

Prin POIM se vor finanța următoarele tipuri de acțiuni:

- Proiecte integrate de termoficare în cele 7 orașe selectate (Botoșani, Oradea, Iași, Râmnicu Vâlcea, Bacău, Timișoara, Focșani) pentru continuarea investițiilor începute în perioada 2007-2013 prin POS Mediu 2007-2013, în vederea asigurării sustenabilității investițiilor inițiale orientate spre îmbunătățirea calității aerului și luând în considerare evoluțiile în domeniul eficienței energetice la nivelul centrelor urbane;



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE

- Proiect integrat fazat de termoficare (Bacău), care asigură continuarea investițiilor aprobate în perioada 2007-2013 prin POS Mediu și nefinalizate până la finalul anului 2015, aprobat ca proiect fazat prin decizie a Comisiei Europene;
- Proiectul major de termoficare la nivelul Municipiului București.

Proiectele de termoficare sunt depuse de către autoritățile publice locale din localitățile selectate și Municipiul București.

Stadiul actual:

Proiect fazat

- 1 proiect fazat - se află în pregătire (Bacău)

Proiecte noi

- 5 proiecte aprobate, aflate în implementare (Oradea, Iași, Vâlcea, Focșani, Timișoara)
- 1 proiect (Oradea III) se află în faza avansată de pregătire
- 2 proiecte (București, și Botoșani) se află în pregătire
- 1 proiect (Bacău), elaborarea documentației depinde de finalizarea implementării corespunzătoare a investițiilor din proiectul fazat

Pregătirea proiectului București termoficare:

În prezent Primăria Municipiului București se află în proces de consultare cu DG Competition privind incidența ajutorului de stat în cadrul proiectului. În acest sens, în cursul lunii mai Beneficiarul a transmis către DG Competition un draft de prenotificare.

Se preconizează transmiterea studiului de fezabilitate revizuit către AM POIM în luna februarie 2019 și a cererii de finanțare până în luna aprilie 2019.

În cadrul proiectului se vor reabilita 200 de km de traseu pe rețeaua de transport a energiei termice din Municipiu București. Lucrările vor viza înlocuirea de conducte cu diametre nominale ce pornesc de la Dn500 până la Dn1300.

A fost obținut certificatul de urbanism nr. 443 R / 7940 din 24.08.2017. E necesara prelungirea valabilității acestuia. În prezent se pregătesc documentele suport care fac obiectul avizelor și acordurilor solicitate prin certificatul de urbanism.

S-a emis Decizia etapei de încadrare nr.157/18.12.2018 de către Agenția pentru Protecția Mediului București în care se arata ca proiectul nu se supune evaluării impactului asupra mediului si nu se supune evaluării adecvate.

Transport energie electrică și gaze (Axa Prioritară 8)

Asigurarea flexibilității transportului energiei electrice și gazelor naturale, reprezintă o prioritate în cadrul POIM, abordată în cadrul Axei prioritare 8 - *Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale*, având următoarele obiective specifice și acțiuni eligibile aferente:



OS 8.1 Creșterea capacității Sistemului Energetic Național pentru preluarea energiei produse din resurse regenerabile:

- Realizarea și/sau modernizarea rețelelor electrice de transport (linii electrice aeriene și stații) ;

Proiectul propus spre finanțare în cadrul acestui OS este *LEA 400kv Gutinaș - Smârdan*.

Valoare totală: 67,5 mil. euro

Grant: 31 mil. euro

- Proiect a fost aprobat
- Perioada de implementare propusă 2019-2022.

OS 8.2 Creșterea gradului de interconectare a Sistemului Național de Transport a gazelor naturale cu alte state vecine:

- Capacitate de transport a SNT crescută, inclusiv prin dezvoltarea conexiunilor cu sisteme din țări vecine.

Proiectul propus în cadrul acestui OS este *Dezvoltarea capacității de transport a Sistemului Național de Transport, pentru a asigura fluxul de gaz dintre România și Moldova*, cu o valoare estimată de:

Valoare totală: 141,5 mil. Euro fără TVA

Grant 46 mil. Euro

Proiectul are două componente distincte:

- Conducta Onești - Gherăești - Lețcani
- Stațiile de comprimare Onești și Gherăești.

Contractul de finanțare a fost semnat în luna noiembrie 2018

În cadrul Axei prioritare 8 se intenționează finanțarea unui nou proiect, de interconectare gaze naturale cu Republica Serbia, cu o valoare a grantului estimată la aproximativ 8 mil euro.

8. Progresele înregistrate în implementarea planului de evaluare POIM

Misiunea evaluării este:

- de a îmbunătăți calitatea proceselor de elaborare și implementare a programelor;
- de a aprecia eficacitatea, eficiența și impactul acestora.

Rezultate prevăzute: informații pertinente și analize credibile privind contribuția POIM la cele 14 teme de evaluare, grupate în cele trei domenii de intervenție: Transporturi, Mediu și Energie.

Domeniul Transporturilor

1. Evaluarea intervențiilor privind creșterea mobilității prin dezvoltarea transporturilor pe rețeaua TEN-T principală (drumuri, căi ferate, căi navigabile) și globală (OS 1.1-1.3, 2.1)



2. Evaluarea intervențiilor POIM privind mobilitatea urbană și reducerea impactului asupra mediului prin dezvoltarea rețelei de metrou în București-Ilfov (OS 1.4)
3. Evaluarea intervențiilor POIM în vederea creșterii accesibilității regionale (OS 2.2, OS 2.3)
4. Evaluarea intervențiilor POIM privind dezvoltarea transportului intermodal și fluidizarea traficului, inclusiv în vamă (OS 2.4, OS 2.6)
5. Evaluarea intervențiilor POIM privind siguranța și reducerea impactul asupra mediului (OS 2.5)
6. Evaluarea intervențiilor privind creșterea sustenabilității și calității transportului feroviar (OS 2.7)

Domeniul Mediului (teme de evaluare)

7. Evaluarea intervențiilor POIM în vederea îndeplinirii cerințelor acquis-ului de mediu (OS 3.1, 3.2)
8. Evaluarea intervențiilor POIM privind protecția și conservarea biodiversității (OS 4.1)
9. Evaluarea intervențiilor POIM pentru protecția mediului în zonele urbane, prin monitorizarea calității aerului și decontaminarea siturilor poluate istoric (OS 4.2 și OS 4.3)
10. Managementul riscurilor (OS 5.1 și 5.2)

Domeniul Energiei (teme de evaluare)

11. Evaluarea intervențiilor POIM pentru eficiența energetică prin introducerea sistemelor inteligente de monitorizare și cogenerare a energiei (OS 6.2, OS 6.3, OS 6.4)
12. Evaluarea intervențiilor POIM pentru eficiența energetică prin surse regenerabile cel mai puțin exploatate (OS 6.1)
13. Evaluarea intervențiilor POIM pentru eficiența energetică la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate (OS 7.1 și OS 7.2)
14. Evaluarea intervențiilor POIM în domeniul sistemelor inteligente și durabile de transport al energiei electrice și gaze naturale (OS 8.1 și OS 8.2).

Concluzii preliminare:

Proiectele finanțate în cadrul POIM T contribuie, împreună cu cele finanțate în cadrul POS T 2007-2013, la dezvoltarea rețelelor de transport din România, efectele obținute fiind în direcția propusă;

Ritmul progresului obținut este foarte lent:

- fondurile UE reprezintă aproape în totalitate sursa de finanțare a investițiilor;
- ritmul execuției lucrărilor este lent, influențat de numeroși factori, influențele negative fiind mai puternice decât cele pozitive;

Sectorul rutier - cel mai afectat de factori negativi; cel mai puțin afectat - metroul

Rularea MNT - în dificultate și nu există un plan clar pentru utilizarea acestuia în continuare.

Recomandări preliminare:

Valorile țintă și valorile realizate ale indicatorilor de rezultat relevanți pentru fiecare proiect în parte - raportate de către fiecare beneficiar POIM și colectate de Organismul Intermediar pentru Transport (OIT).



Crearea unei unități inter-instituționale de implementare a proiectelor (cel puțin pentru proiectele majore), care să includă personal din toate instituțiile implicate, inclusiv cele care emit avize.
Realizarea unei analize a fezabilității (inclusiv din perspectiva fondurilor necesare) rulării complete a MNT conform celor mai bune practice internaționale (o dată la 4 ani).

15. Concluziile reuniunii:

Domnul Carsten Rasmussen a concluzionat:

- urmatoarele subcomitete sa fie mai tehnice si aplicate cu prezentarea fiecarui proiect si de asemenea sa se foloseasca aceeași moneda (lei sau euro);
- in sectorul de transport avem supracontractare iar alte sectoare cum ar fi sectorul energetic investitiile sunt foarte intarziate;
- sunt cativa zone foarte in urma cu performanta iar Baia Mare este una dintre acestea;
- in sectorul de transport este foarte important ce proiecte noi pregatim si ce ce anume se va faza in urmatoare perioada de programare;

Catalin COSTACHE a prezentat concluziile aferente sectorului de transport:

- organizarea unei întâlniri de lucru cu reprezentanții CNAIR, CFR, OIT si CE cu privire la modalitatea de aplicare a contractelor de performanță;
- in cadrul viitoarelor subcomitete de transport sa existe o prezentare mai detaliata pe fiecare proiect de transport;
- retinem atentia deosebita asupra modelului national de transport si vom continua impreuna cu colegii de la BEI sa ne asiguram ca vom primii o expertiza de calitate si ca intr-adevar pe viitor nu mai sunt probleme la accesarea si utilizarea modelului national de transport la ministerul transporturilor.
- in ceea ce priveste pregatirea perioadei urmatoare focalizarea strategica va fi pe Moldova dar se va tine cont de observatiile CE de a nu uita proiectele care ulterior nu se vor mai putea finanta din cauza lipsei de fonduri;

In incheierea reuniunii dl Catalin Balan a prezentat concluzii celei de-a X-a reuniuni a CM POIM:

1. A fost aprobata Minuta celei de-a VIII-a reuniuni a CM POIM si minuta reuniunii extraordinare a CM POIM;
2. A fost aprobat mandatul AM POIM pentru parcurgerea etapelor procedurale in vederea operării modificărilor POIM, in conformitate cu Nota justificativa 285/RM/12.07.2019R;
3. Au fost aprobate toate modificarile de program propuse;
4. Este necesara o abordare pragmatica a masurilor ce vor fi intreprinse deoarece suntem la un grad de absorbtie de 20% din alocarea existenta;
5. Pentru perioada urmatoare de programare o parte importanta a protofoliului se va baza pe proiecte fazate si este necesara o analiza temeinica la nivelul AM cu privire la proiectele aflate in implementare sau ce urmeaza sa fie aprobate pentru a sti ce proiecte vor fi fazate;
6. Aplicatiile de finantare sa nu mai fie precedate de lansarea achizitiilor publice sau de lansarea efectiva a lucrarilor, pentru a nu crea predictibilitate la nivelul CE si la nivelul beneficiarilor POIM.



7. Pentru sectorul de deseuri depunem toate eforturile pentru a-l debloca si mai ales proiectul de la Bucuresti care are o intarziere foarte mare. Pana la sfarsitul lunii iulie se doreste sa existe din partea tuturor celor implicati un raspuns daca „raman sau nu” implicati in acest proiect.
8. Pe partea de pregatire de proiecte pentru OS 5.1 avem in vedere ca proiectele care vor fi pregatite sa urmareasca si sa respecte cele mai bune proceduri existente in acest moment;
9. Pentru partea de biodiversitate in perioada imediat urmatoare va fi lansat noul ghid si va fi deschis un nou un apel de proiecte pentru a acoperi nevoile din sector;

Alte aspecte agreate în cadrul SCS-urilor si a reuniunii CM POIM:

1. Organizarea unei întâlniri de lucru cu reprezentanții CNAIR, CFR, OIT si CE cu privire la modalitatea de aplicare a contractelor de performanță;
2. Organizarea unei întâlniri de lucru cu actorii implicați, MFE-AM POIM, Ministerul Energiei, potențiali beneficiari ai sectorului, in vederea găsirii unor soluții pentru cogenerarea de înaltă eficiență;

Secretariatul Permanent al CM POIM

Întocmit: Daniela CIRLIG, consilier superior SGP, DGPEIM