

**MODEL PENTRU PROGRAME OPERAȚIONALE ÎN  
TEMEIUL OBIECTIVULUI PRIVIND INVESTIȚIILE  
PENTRU CREȘTERE ȘI LOCURI DE MUNCĂ**

CCI	2014RO16M1OP001
Titlul	Program Operational Infrastructura Mare
Versiunea	1.0
Primul an	2014
Ultimul an	2020
Eligibil de la	01.01.2014
Eligibil până la	31.12.2023
Numărul deciziei CE	
Data deciziei CE	
Numărul deciziei de modificare a statului membru	
Data deciziei de modificare a statului membru	
Data intrării în vigoare a deciziei de modificare a statului membru	
Regiunile NUTS (nomenclatorul comun al unităților teritoriale de statistică) acoperite de programul operațional	RO - ROMÂNIA

# 1. STRATEGIA PENTRU CONTRIBUȚIA PROGRAMULUI OPERAȚIONAL LA STRATEGIA UNIUNII PENTRU O CREȘTERE INTELIGENTĂ, DURABILĂ ȘI FAVORABILĂ INCLUZIUNII ȘI REALIZAREA COEZIUNII ECONOMICE, SOCIALE ȘI TERITORIALE

## 1.1 Strategia pentru contribuția programului operațional la strategia Uniunii pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii și realizarea coeziunii economice, sociale și teritoriale

1.1.1 Descrierea programului strategiei pentru de contribuie la strategia Uniunii pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii și pentru realizarea coeziunii economice, sociale și teritoriale.

Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020 a fost elaborat pentru a răspunde nevoilor de dezvoltare ale României identificate în Acordul de Parteneriat 2014-2020 și în acord cu CSC și Documentul de Poziție al serviciilor Comisiei Europene. Strategia POIM este orientată spre obiectivele Strategiei Europa 2020, în corelare cu PNR și recomandările specifice de țară, concentrându-se asupra creșterii durabile prin promovarea unei economii bazate pe consum redus de carbon prin măsuri de eficiență energetică și promovare a energiei verzi, precum și prin promovarea unor moduri de transport prietenoase cu mediul și o utilizare mai eficientă a resurselor.

Prioritățile de finanțare stabilite prin POIM contribuie la realizarea obiectivului general al Acordului de Parteneriat de a reduce disparitățile de dezvoltare economică și socială dintre România și Statele Membre ale UE, prin abordarea directă a două dintre cele cinci provocări de dezvoltare identificate la nivel național: *Infrastructura* și *Resursele*. Având în vedere gradul ridicat de corelare și complementaritate a tipurilor de investiții în infrastructură, precum și experiența perioadei 2007-2013, promovarea investițiilor în domeniul infrastructurii și resurselor vor fi finanțate în cadrul unui singur program având ca obiectiv global:

*Dezvoltarea infrastructurii de transport, mediu, energie și prevenirea riscurilor la standarde europene, în vederea creării premiselor unei creșteri economice sustenabile, în condiții de siguranță și utilizare eficientă a resurselor naturale*

Pentru a răspunde provocărilor din AP și pentru a-și atinge obiectivul, POIM adresează nevoile de dezvoltare din patru sectoare: infrastructura de transport, protecția mediului, managementul riscurilor și adaptarea la schimbările climatice, energie și eficiență energetică, contribuind la *Strategia Uniunii pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii*, prin finanțarea a **4 din cele 11 obiective tematice** stabilite prin Regulamentul nr. 1303/2013:

- *OT4. Sprijinirea trecerii la o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele*, prin susținerea producției de energie din surse regenerabile, măsurilor de eficiență energetică, introducerea tehnologiilor de tip smart
- *OT5. Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor*, prin finanțarea măsurilor de prevenire și protecție împotriva riscurilor

naturale, menite să atenueze și să combată efectele schimbărilor climatice, și consolidarea capacității de intervenție în domeniu

- *OT6. Protejarea și conservarea mediului și promovarea utilizării eficiente a resurselor*, prin promovarea investițiilor în sistemele de apă și apă uzată, managementul integrat al deșeurilor, protecția biodiversității și monitorizarea calității aerului
- *OT7. Promovarea transportului durabil și eliminarea blocajelor apărute în infrastructura rețelelor importante*, prin sprijinirea investițiilor în infrastructura pentru toate modurile de transport, precum și în transportul de energie

Nevoile de dezvoltare adresate prin POIM vizează următoarele caracteristici ale domeniilor finanțate:

### **Infrastructură de transport deficitară, conectivitate redusă și serviciilor necompetitive**

Calitatea și serviciile oferite de **infrastructura de transport** în România continuă să rămână sub nivelul SM, din cauza insuficienței finanțării, gradului de uzură și managementului deficitar, cu efecte negative asupra accesibilității regiunilor României la piețe internaționale și nivelului intern de competitivitate.

În contextul noii politici europene în domeniul transporturilor, ce prevede realizarea unei rețele europene integrate orientată spre dezvoltarea unei rețele centrale, cu termen de finalizare 2030, și a unei rețele globale ce va susține rețeaua centrală, cu termen de finalizare 2050, România va trebui să continue investițiile în infrastructura de transport, orientate atât spre dezvoltarea coridoarelor multimodale transnaționale care traversează România, *Rhine–Danube* și *Orient/East-Mediterranean*, cât și spre prioritățile naționale specifice.

România elaborează Master Planul General de Transport (MPGT) cu orizont 2030, care va furniza elementele necesare prioritizării nevoilor de dezvoltare din sector. În cadrul MPGT a fost elaborat Modelul Național de Transport (MNT) ca instrument de analiză a opțiunilor de investiție și politicilor de intervenție, prin modelarea transportului intern și internațional, atât pentru pasageri cât și pentru mărfuri, luând în considerare problemele actuale ale sistemului de transport și prognozele privind variațiile cererii de transport și condițiile de operare a rețelelor pentru 2020.

Pe baza unei analize multicriteriale, MPGT propune o listă de proiecte prioritare pentru dezvoltarea sistemului de transport până în 2030 pentru toate modurile de transport. MPGT răspunde cerințelor privind condiționalitățile ex-ante aplicabile sectorului transport în cadrul OT7, răspunzând criteriilor definite prin regulamente. Deși elaborarea MPGT s-a realizat în paralel cu elaborarea AP și POIM, acestea au luat în considerare rezultatele intermediare.

În ceea ce privește ansamblul sistemului de transport, *Raportul privind definirea problemelor*

([http://www.ampost.ro/fisiere/pagini\\_fisiere/Raport\\_privind\\_definirea\\_problemei.pdf](http://www.ampost.ro/fisiere/pagini_fisiere/Raport_privind_definirea_problemei.pdf)), parte a MPGT, evidențiază creșterea constantă a ponderii transportului rutier și a declinului cotei de piață a transportului feroviar, chiar dacă poziția transportului feroviar

și fluvial de marfă a înregistrat evoluții pozitive pe parcursul ultimilor ani. Totodată, în scenariul de bază, MNT evidențiază creșterea cererii de călătorie pentru transportul rutier și aerian, și o scădere pentru transportul feroviar, în timp ce pentru marfă, se preconizează o creștere a cererii pe toate modurile, prioritățile de finanțare propuse luând în considerare aceste tendințe.

**Transportul rutier.** România se situează pe ultimul loc în Europa în ceea ce privește nr. de km de autostradă la 100.000 loc. (2,7 față de 15,25 în Ungaria sau 7,3 în Bulgaria). La începutul anului 2013, 550 km din lungimea rețelei de transport rutier de interes național, de 16.887 km, era la nivel de autostradă (Eurostat).

Conform analizei MPGT, problemele sectorului rutier sunt complexe: *întreținerea inadecvată, deficitul de infrastructură, siguranța traficului și guvernanta.*

*Întreținere inadecvată.* Numai 50% din rețeaua națională este considerată a fi de calitate bună, 30% de calitate medie, 20% de calitate slabă, iar peste 60% din rețeaua de drumuri naționale este clasificată ca având perioada de viață expirată, această situație fiind generată atât de lipsa fondurilor adecvate pentru întreținere, cât și din cauza nerespectării regulilor privind greutatea pe osie. România se situează pe locul 137 din 142 de țări analizate prin prisma calității infrastructurii rutiere (Raportul "Competitivitatea Globală (2011-2012)", Forumul Economic Mondial). O rețea de drumuri bine întreținută contribuie la reducerea costurilor utilizatorilor, riscului de accidente și îmbunătățirea siguranței rutiere, evitarea riscului de închidere a drumurilor pentru reparații capitale, reducerea impactului asupra mediului.

*Deficitul de infrastructură* se reflectă într-o mobilitate redusă, conectivitate insuficientă la nivelul anumitor regiuni, trafic de tranzit ridicat la nivelul a numeroase localități, timpuri mari de așteptare la trecerea frontierei.

O serie de tronsoane aferente rețelei TEN-T rutiere nu sunt construite la standarde corespunzătoare nivelului de trafic și conexiunii pe care trebuie să o asigure, ceea ce face ca principalele rute de transport să fie caracterizate de *timpuri mari de parcurs*. Aceasta conduce la o slabă interconectare a principalelor centre economice și urbane și cu alte noduri de transport intermodal, cum ar fi porturile și aeroporturile. Anumite zone prezintă o accesibilitate deficitară la rețelele de transport, fiind necesare investiții în continuare la nivelul drumurilor naționale și pentru construcția variantelor de ocolire pentru devierea tranzitului prin localități.

În plus, infrastructura vamală și de acces la trecerea frontierei conduce la întâzieri excesive la punctele de ieșire din țară, în perioade aglomerate timpuri de staționare pentru transportatorii de marfă fiind cuprinse între 3 și 7 ore la ieșire (*Studiu de consultanță și analiză financiară accesare fonduri europene de securizare transfrontalieră*, ANAF).

*Siguranța și securitate.* România prezintă cea mai ridicată rată a accidentelor rutiere între SM. Rata mortalității generate de accidentele rutiere este extrem de ridicată, România înregistrând un număr de 92 decese la 1 mil. loc. față de media UE de 52 în 2013 (locul 28 din 28, conform CARE), la o medie anuală a accidentelor rutiere de 27.118 în perioada 2007-2012 (prelucrare AECOM date Poliția Rutieră).

Din perspectiva *governanței transportului rutier*, se constată că nu există o capacitate instituțională adecvată de gestionare a problemelor sectorului rutier, ca urmare a modificărilor organizaționale frecvente, nivelului de pregătire inadecvat al personalului și absența unor oportunități reale de formare profesională.

***Nevoi de dezvoltare: creșterea accesibilității regiunilor și populației prin construcția /modernizarea rețelei rutiere, la standarde europene, în special la nivelul rețelei TEN-T; reducerea incidenței accidentelor cu efecte grave; reducerea timpului de staționare la ieșirea din țară; îmbunătățirea guvernării sectorului rutier***

***Strategia: finalizarea tronsoanelor rutiere inițiate anterior (finalizarea conexiunii între granița cu HU și Constanța) și continuarea investițiilor în dezvoltarea rețelei TEN-T centrale și globale pentru asigurarea accesibilității la piețele internaționale; reabilitarea și modernizarea drumurilor naționale care asigură conectivitatea zonelor cu o accesibilitate redusă; îmbunătățirea sistemului de management al infrastructurii rutiere și a condițiilor de siguranță; modernizarea punctelor de ieșire din țară pentru asigurarea sustenabilității investițiilor în infrastructură și a economiilor de timp obținute***

***Transportul feroviar.*** După 1990, calea ferată a trecut printr-o lungă perioadă de declin, resimțită la nivelul tuturor indicatorilor de performanță. În contextul elaborării MPGT, au fost identificate principalele deficiențe ale transportului feroviar care au dus, în timp, la lipsa de atractivitate și competitivitate a acestui mod de transport, și care trebuie adresate prin măsuri adecvate, cu mențiunea că investițiile în infrastructură trebuie dublate de o reformă profundă a sistemului. Principalele probleme sunt: *sustenabilitatea infrastructurii, calitatea scăzută a serviciilor și a managementului, infrastructură neperformantă, siguranța și securitatea, guvernarea.*

*Sustenabilitatea infrastructurii.* În prezent, există disparități semnificative în ceea ce privește dimensiunea rețelei raportat la cererea de trafic și resursele financiare insuficiente pentru întreținerea și operarea la standarde de calitate corespunzătoare. 90% din traficul pe rețeaua feroviară se desfășoară pe 54% din rețeaua existentă. Volumul traficului feroviar s-a redus cu 93% față de 1990, dar rețeaua s-a redus doar cu 5%. În 2012, 65% din liniile de rulare, 80% din macazuri, 665 din terasamente și 49% din poduri aveau durata de viață expirată, necesitând reparații capitale, restricțiile de viteză generate de această situație ducând la întâzieri de 3,18 mil. min. Cheltuielile cu mentenanța și reparațiile reprezintă mai puțin de 40% din ceea ce ar fi necesar dacă rețeaua ar fi operabilă la întreaga capacitate, și mai puțin de 20% din fondurile necesare pentru modernizare. Prin urmare, este necesară optimizarea dimensiunii rețelei feroviare pentru a asigura sustenabilitatea acesteia pe termen lung atât din punct de vedere financiar cât și pentru susținerea traficului previzionat de călători și marfă.

*Calitatea serviciilor și a managementului.* Serviciile oferite de transportul feroviar sunt necompetitive și neprofitabile, motiv pentru care se mențin subvențiile de la bugetul de stat. Principalele neajunsuri constatate ale serviciilor furnizate sunt: segmentarea liniilor, perioade lungi de așteptare în cadrul orarelor de călătorie (până la 7 ore); timpi mari de călătorie influențați de opririle dese (până la 50% din timpul de călătorie); calitatea slabă a materialului rulant (87% din locomotive sunt mai vechi de 20 ani și vagoane de peste

25 ani) ceea ce duce la costuri ridicate de operare; prețuri ridicate și servicii de slabă calitate în gări. Utilizarea inefficientă a materialului rulant precum și calitatea acestuia conduc la un nivel scăzut al serviciilor furnizate pasagerilor. Este necesară definirea clară a nivelului serviciilor pentru rețeaua principală (frecvență, indicatori de performanță etc.), reducerea timpilor de așteptare în gări, realizarea unor programe atractive de circulație a trenurilor, îmbunătățirea serviciilor pentru călători, asigurarea unor programe și fonduri adecvate pentru întreținerea infrastructurii feroviare și licitarea operării liniilor și achiziționarea de material rulant de calitate ridicată.

*Infrastructură neperformantă.* Pe rute importante care asigură legătura între principalele orașe ale României există tronsoane ce nu funcționează la nivelul pentru care au fost proiecte sau nu corespund nivelului standard prevăzut în regulamentele europene. Viteza medie a trenurilor este de aproape 50-60 km/oră pe ansamblul rețelei feroviare, reprezentând cca. 40-60% din viteza de proiectare și doar 37% din rețeaua curentă este electrificată, viteza comercială medie fiind pentru transportul de marfă de 21-22 km/h. Aceste aspecte au dus la reducerea performanței transportului feroviar de călători, cu cele 239 călătoriixkm/loc. la nivelul în 2011, România situându-se în urma multor țări din regiune, acest indicator fiind cu 66% mai mic decât media europeană de 650 ([http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2013\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2013_en.htm)). Volumul de mărfuri transportate a scăzut constant din 2004 (de la 72 mil. tone în 2004 la 50 mil. tone în 2013, INS). Cu toate acestea, din perspectiva volumului de marfă transportat pe calea ferată (tonexkm), în 2012 România ocupa locul șapte în ierarhia țărilor UE, cu 24,2% din total volum marfă raportat la celelalte moduri (Eurostat), în timp ce media UE era de 18,2%.

În ceea ce privește transportul de călători, analiza MPGT arată că îmbunătățirea vitezei de circulație pentru trenurile de călători și a serviciilor aferente poate conduce la o creștere semnificativă a nr. acestora. În ceea ce privește transportul de marfă pentru care rețeaua feroviară este atractivă pe distanțe de peste 200km, în condițiile în care rețeaua rutieră se îmbunătățește, neluarea unor măsuri similare la nivelul rețelei feroviare ar duce la creșterea acestei distanțe și scăderea atractivității transportului feroviar de marfă.

*Siguranță și securitate.* Conform datelor Eurostat, în 2012 au avut loc 212 accidente și 126 decese (din 257 persoane implicate în accidente) la nivelul rețelei feroviare (din perspectiva proprietății), cele mai dese fiind produse la trecerile de cale ferată sau de materialul rulant în mișcare. România se situează pe locul trei în ceea ce privește nr. de decese, după Polonia și Germania. Sistemul de semnalizare este rudimentar și inefficient fapt ce afectează performanța serviciului de transport feroviar, implementarea sistemelor inteligente de transport fiind în prezent limitată în raport cu lungimea rețelei feroviare. Rezultatele proiectului Pilot ERTMS (București-Brazi) aflat în curs de finalizare vor fi utilizate pentru implementarea ERTMS pe tronsoanele feroviare aflate în curs de modernizare pe rețeaua TEN-T centrală.

*Reforma sectorului feroviar.* Pentru stoparea declinului sectorului feroviar investițiile în infrastructură trebuie susținute de măsuri de reformă care să asigure sustenabilitatea investițiilor. Aceste măsuri sunt orientate pe 4 direcții de reformă, respectiv: reducerea rețelei de transport feroviar aflată în administrarea CFR Infrastructură, cu un procent orientativ de 30%; atribuirea contractelor de servicii publice pentru transportul feroviar de călători prin licitație și a materialului rulant achiziționat din fonduri UE prin proceduri

transparente și competitive; utilizarea indicatorilor de performanță în monitorizarea contractelor de servicii publice; restructurarea CFR Infrastructură prin regândirea mecanismului instituțional al companiei și implementarea unor programe comerciale, în scopul eficientizării activităților desfășurate de aceasta.

Toate măsurile de reformă feroviară vor fi implementate pe baza unor studii de specialitate elaborate pentru fiecare direcție de reformă feroviară de către o instituție specializată ce urmează a fi înființată, Autoritatea de Reformă Feroviară (ARF). Procesul de reformă va fi susținut și prin POIM.

***Nevoi de dezvoltare: creșterea accesibilității regiunilor și persoanelor prin reabilitarea și modernizarea rețelei feroviare, pentru asigurarea funcționării la standarde europene; asigurarea unor resurse financiare adecvate pentru investiții și întreținere; creșterea competitivității transportului feroviar prin măsuri de reformă, inclusiv îmbunătățirea managementului, a serviciilor și calității materialului rulant și optimizarea dimensiunii rețelei; soluții specifice de siguranță și securitate, inclusiv sisteme inteligente de semnalizare și management al traficului;***

***Strategia: finalizarea tronsoanelor feroviare care asigură conectivitatea cu piețele internaționale (în principal conexiunea între granița cu HU și Constanța), în coordonare cu proiectele propuse CEF, pentru asigurarea accesibilității la piețele internaționale; îmbunătățirea condițiilor de management și control al traficului feroviar prin continuarea implementării ERTMS; implementarea unui mix de măsuri de reformă și optimizare a serviciilor; modernizarea transportului feroviar, inclusiv prin electrificări și achiziționarea de material rulant***

***Transportul fluvial și maritim*** în România este reprezentat prin transportul de marfă pe Dunăre și căile sale navigabile și de activitatea porturilor fluviale și maritime. În 2011, traficul de mărfuri pe Dunăre reprezenta 9% din volumul total al transporturilor de mărfuri pe teritoriul României (29 mil. tone), dar se estimează că numai 4% din potențialul teoretic de transport al Dunării este exploatat.

Cauzele principale ale acestei situații sunt *lipsa fiabilității și navigabilității la nivelul șenalului navigabil de pe Dunăre și a canalelor sale*, ce prezintă deficiențe atât în ceea ce privește lățimea, cât și adâncimea, traficul naval fiind închis pe Dunăre un nr. mare de zile pe an (în 2012 doar 315 zile au fost navigabile în condiții adecvate; o lună de blocaj costă în jur de 2 mil. euro). Prin urmare, timpii de parcurs pentru barje sunt mai mari în raport cu alte moduri de transport din România, cu efect negativ semnificativ asupra costurilor și atractivității transportului naval de marfă. Totodată, finanțarea pentru întreținerea șenalului navigabil este variabilă, bugetele de întreținere pentru cele trei țări dunărene fiind extrem de diferite (Austria: 250.000 €/km, România: 11.333 €/km; Bulgaria: 2.218 €/km), reflectate în niveluri diferite de navigabilitate și de calitate a tranzitului, conducând la incertitudine, în special pentru traficul naval de tranzit.

Aceste condiții contribuie la o atractivitate redusă a acestui mod de transport ce poate duce la transferarea transportului unor cantități de marfă către alte moduri, reducând viabilitatea comercială a transportului de marfă pe căi navigabile.

De-a lungul Dunării și a canalelor navigabile din România există 30 de porturi, 8 fiind situate pe TEN-T centrală. În multe porturi infrastructura rutieră și feroviară este veche,

prost întreținută, necorespunzând cerințelor transportatorilor. 12 dintre porturile dunărene din România nu au încă conexiuni la rețeaua feroviară. Întreținerea necorespunzătoare, infrastructura învechită, lipsa legăturilor multimodale și procedurile lente de manipulare a fluxurilor existente reduce atractivitatea acestor porturi pentru potențiali utilizatori, dăunând *competitivității pe termen lung* a transportului naval de mărfuri și limitând potențialul de dezvoltare intermodală. Aceste condiții au dus la subutilizarea capacităților portuare pentru cele mai multe dintre porturi dunărene. În absența unor investiții de modernizare, porturile ar putea sfârși prin a fi închise sau trecute în conservare.

Prin urmare, este necesară modernizarea infrastructurii existente a porturilor pentru a îmbunătăți operarea eficientă și eficace a navelor fluviale și a terminalelor de transfer rutier-fluvial și/sau feroviar-fluvial pentru a susține politicile europene de creștere a ponderii transportului naval de mărfuri.

*Portul Constanța* este cel mai important port maritim al României și cel mai mare port la Marea Neagră, reprezentând totodată un nod de tranzit major ce face legătura între piețele Europei de Vest și Est-Centrale cu Asia Centrală și Orientul Îndepărtat. Portul Constanța are o amplasare geografică strategică, beneficiază de conexiuni cu Dunărea, cu autostrada A2 și cu rețeaua de cale ferată.

În anul 2011, traficul de mărfuri în Portul Constanța a reprezentat 12% din volumul de mărfuri transportate pe teritoriul României. În anul 2012 a fost operat un volum total de mărfuri (încărcări și descărcări) de 6,7 mil. tone, respectiv un nr. de 684.059 TEU (Raportul Anual 2013 al Portului Constanța, [www.portofconstantza.com](http://www.portofconstantza.com)). Cu toate acestea Constanța nu este în primele 20 de porturi de containere din Europa, pierzându-și cota de piață în ultimii ani. În 2011, se estima că portul era utilizat la 46% din capacitate. Recăștigarea cotei de piață și modernizare infrastructurii reprezintă o prioritate pentru portul Constanța.

În contextul dezvoltării viitoare a piețelor de export, Dunărea reprezintă o oportunitate de conectare a spațiului european la Portul Constanța și de reducere a congestiei transportului rutier, poluator și consumator de surse neregenerabile, în măsura în care prin investiții adecvate se asigură condiții de navigație corespunzătoare pe tot parcursul anului. Celelalte porturi situate pe rețeaua TEN-T pot avea, de asemenea, un rol în dezvoltarea transportului naval de marfă.

***Nevoi de dezvoltare: reducerea deficiențelor de navigație și lipsa fiabilității căilor navigabile interioare situate pe TEN-T centrală; modernizarea infrastructurii portuare în vederea manipulării unui volum crescut de marfă în acord cu potențialul existent***

***Strategia: creșterea atractivității transportului naval prin îmbunătățirea condițiilor de navigație (continuarea lucrărilor din 2007-2013 prin CEF și îmbunătățirea condițiilor de navigație pe canalele navigabile ale Dunării prin Fond de Coeziune) și a mobilității pe rețeaua TEN-T centrală; investiții în infrastructura portuară***

***Transportul aerian*** reprezintă doar 0,36% din transport național de pasageri, cu o medie este de 0,5 pasageri/loc. (INS), față de media UE27 de 1,6 pasageri/loc. Traficul de pasageri este concentrat pe Aeroportul „Henri Coandă” București (7 mil. pasageri), urmat de aeroportul „Avram Iancu” Cluj și „Traian Vuia” Timișoara. Transportul aerian este



important din perspectiva accesibilității și mobilității populației din zonele deservite, și mai puțin ca și cotă de piață.

În vederea evaluării oportunității investițiilor în sectorul aerian, pentru 2020, MNT estimează un flux de pasageri de cca. 19,97 mil., față de 10,8 mil. pasageri în 2011, luând în considerare bazinul demografic deservit, atracțiile turistice, tipurile de zbor disponibile, capacitatea aeroportuară și creșterea PIB. În aceste condiții, majoritatea aeroporturilor vor cunoaște o evoluție în ceea ce privește clasa de încadrare ca urmare a creșterii cererii de trafic.

Deși bine distribuite la nivel teritorial, aeroporturile regionale nu dispun de infrastructura și facilitățile necesare pentru deservirea aeronavelor mari și traficului crescut de pasageri, preconizat pentru 2020/2025. Atragerea operatorilor aerieni și a călătorilor este direct legată de investițiile în infrastructura aeroportuară, ce trebuie dezvoltată în strânsă legătură cu protecția mediului, fiind obligatoriu ca investițiile să fie însoțite de măsuri pentru atenuarea ori reducerea impactului negativ al acestei infrastructuri asupra mediului.

***Nevoi de dezvoltare: creșterea mobilității regionale prin dezvoltarea infrastructurii aeroportuare***

***Strategia: dezvoltarea capacității aeroporturilor în corelare cu cererea de trafic***

***Transportul intermodal*** nu este foarte dezvoltat în România cu excepția transportului de containere din portul Constanța, în special din cauza lipsei unei acțiuni concertate spre identificarea unor amplasamente adecvate și modernizarea terminalelor de transport intermodal de mărfuri. Infrastructura terminalelor intermodale existente (majoritatea publice) este veche, sistemele sunt depășite și nu sunt adaptate la evoluția cererii.

Numărul limitat și capacitatea terminalelor actuale de marfă restrânge posibilitatea de a atrage noi piețe care să permită transportului feroviar să concureze mai eficient cu transportul rutier, mai ales pentru fluxurile intermodale. Acest lucru a dus la evoluția defavorabilă a transportului de mărfuri în containere în România, în comparație cu tendințele mondiale.

Rețeaua terminalelor publice de mărfuri, amplasată echilibrat la nivelul rețelei naționale, poate asigura un acces nediscriminatoriu al operatorilor logistici, integratori de servicii feroviare – rutiere, și feroviare – fluviale/rutiere, constituindo bază de plecare pentru dezvoltarea transportului intermodal.

Luând în considerare potențialul de creștere al transportului containerizat (cu 70% până în 2020), MPGT identifică necesitatea de dezvoltarea a trei terminale trimodale, localizate strategic: Galați, Giurgiu și Drobeta. Acestea li se adaugă modernizarea altor terminale intermodale localizate în interiorul țării, analizate în funcție de fluxul de marfă preconizat a fi manipulat la nivelul acestora. Totodată, având în vedere că terminalele intermodale sunt operate mai eficient de către sectorul privat (oferind condiții de operare, persoane, costuri și tehnologie și echipamente de manipulare moderne), MPGT recomandă ca terminalele intermodale să fie operate pe baze comerciale care oferă operatorilor și clienților flexibilitate în funcție de nevoi.

***Nevoi de dezvoltare: identificarea și dezvoltarea unei rețele de terminale intermodale moderne și competitive menite să stimuleze transportul intermodal***

***Strategia: creșterea atractivității transportului intermodal pentru atragerea unui volum crescut de mărfuri manipulat în terminale intermodale (inclusiv în porturi) prin dezvoltarea capacității terminalelor intermodale și a porturilor, complementar investițiilor promovate prin CEF și Fondul de Coeziune***

***Dezvoltarea transportului cu metroul.*** În București sunt aprox. 2,3 mil. de loc, iar 30.000 – 35.000 de persoane sunt în tranzit zilnic, pentru afaceri, turism și alte activități. În vederea fluidizării traficului și promovării unui transport durabil în București, concomitent cu reducerea poluării, este necesară extinderea transportului urban cu metroul, ca o necesitate pentru decongestionarea traficului de suprafață. Investițiile în modernizarea și extinderea rețelei de metrou vor contribui la scăderea emisiilor de carbon și vor contribui la atingerea țintelor pentru adaptarea la schimbările climatice.

Transportul public cu metroul păstrează caracteristicile topologice ale rețelei transportului public de suprafață – rețea radial concentrică – cu o lungime de 69,2 km, distribuită pe 4 magistrale. Metroul bucureștean transportă în medie peste 600.000 călători/zi lucrătoare și peste 16 mil. de călători într-o lună. Sistemul de transport cu metroul este operat de METROREX. Din 2012, au început lucrările pentru primul tronson (SV–Centru) al magistralei M5, care va asigura conexiunea pe axa SV-NE. Necesitatea acestei magistrale a rezultat din congestiunea traficului rutier de suprafață și o mai bună accesibilitate la rețeaua TEN-T. În anul 2016, în ipoteza în care magistralele de metrou nu vor fi în funcțiune, fluxurile de trafic vor ajunge până la 30.000 vehicule/sens/zi, contribuind la creșterea poluării și a timpilor de deplasare cu influențe negative asupra sănătății populației și a economiei. Dezvoltarea altor magistrale este în analiză la nivelul autorităților.

***Nevoi de dezvoltare: creșterea utilizării transportului cu metroul în București în vederea decongestionării traficului și reducerii poluării***

***Strategia: investiții în continuare în dezvoltarea rețelei de metrou din București pentru a crește mobilitatea populației pe moduri de transport prietenoase cu mediul***

***Capacitatea administrativă a beneficiarilor în domeniul infrastructurii de transport.*** Recomandările specifice de țară identifică pentru România, ca problemă sensibilă, lipsa de eficiență și cadrul de guvernare lipsit de transparență al întreprinderilor din domeniul transportului, recomandarea fiind aceea de continuare a reformei guvernantei corporative în cadrul întreprinderilor deținute de stat din sectorul transport și adoptarea unui plan cuprinzător și pe termen lung în domeniu. Întărirea capacității administrative a principalilor beneficiari din sectorul transporturilor, în special CNADNR și CNCFR, reprezintă deziderate majore pentru sporirea capacității de implementare a proiectelor. Măsurile complementare investițiilor în infrastructură având ca scop îmbunătățirea guvernantei în acest sector vor fi finanțate prin POCA, iar acțiuni specifice întăririi capacității administrative a beneficiarilor vor fi finanțate din POAT.

Măsurile de consolidare a capacității administrative vor fi completate de măsuri de îmbunătățire a sistemului de guvernare corporativă, prin introducerea contractelor de management de performanță multianuale pentru CNCFR și CNADNR care vor stabili

pentru aceste companii obiective clare și indicatori de realizare a investițiilor și întreținere a infrastructurii în acord cu MPGT, pe baza unui buget investițional adecvat. Scopul acestor contracte ce se pot aplica și altor beneficiari este de a asigura creșterea profitabilității acestor companii, reducerea arrieratelor în concordanță cu Acordul încheiat între Guvernul României și FMI și creșterea performanței manageriale.

### **Infrastructură de mediu necorespunzătoare pentru asigurarea unei calități adecvate a vieții**

Prin Tratatul de Aderare la UE, România și-a asumat îndeplinirea unor obligații privind implementarea acquis-ului de mediu. Coroborat cu aceste angajamente, creșterea standardului de viață al populației și îmbunătățirea calității mediului, reprezintă, în continuare, obiectivul principal în domeniul protecției mediului, urmărindu-se reducerea diferenței față de infrastructura de mediu existentă la nivelul UE.

Cea mai mare parte a alocării financiare pentru sectorul de mediu va fi orientată spre investițiile care asigură conformarea cu prevederile acquis-ului comunitar în domeniul alimentării cu apă potabilă, al colectării și epurării apelor uzate urbane și al gestionării deșeurilor. Finanțarea aferentă perioadei 2014-2020 pentru cele două domenii va asigura inclusiv finalizarea investițiilor demarate în cadrul perioadei 2007-2013, care se implementează pe parcursul a două perioade de programare.

**Managementul deșeurilor.** În conformitate cu Tratatul de Aderare și cu Directiva cadru privind deșeurile, România trebuie să se conformeze următoarelor obligații derivate din legislația europeană: sistarea activității și reabilitarea depozitelor neconforme de deșeurii municipale (2017); reducerea cantităților de deșeurii biodegradabile eliminate prin depozitare (2016), pregătirea pentru reutilizare și reciclare a deșeurilor provenite din deșeurile menajere (2020). Informații detaliate privind obligațiile de conformare și stadiul îndeplinirii acestora sunt prezentate în descrierea acțiunilor aferente OS 3.1.

În acest sens, cea mai mare problemă va fi reprezentată de pregătirea deșeurilor pentru valorificare. Gradul de reciclare redus (4,35%) are atât cauze de natură tehnică (inexistența infrastructurii de colectare separată și de sortare în cele mai multe zone ale țării, respectiv capacități insuficiente de reciclare pentru anumite tipuri de materiale, cum ar fi sticla), cât și economică (insuficiența unor instrumente financiare care să stimuleze/oblige operatorii de salubritate să livreze deșeurile colectate către instalații de tratare/valorificare și nu către eliminare). În plus, gradul de conectare a populației la serviciile de salubritate era de cca. 76% în 2012 (90% în urban și 59% în rural) conform Raportului privind starea mediului 2012.

Prin POS Mediu 2007-2013 au fost promovate cu prioritate proiecte de management integrat al deșeurilor. Programele de investiții au vizat activități legate de ierarhia managementului deșeurilor, în paralel cu închiderea/reabilitarea depozitelor de deșeurii neconforme (152) și construcția de noi depozite conforme (27).

Din punct de vedere instituțional, proiectele sunt implementate de către Consiliul Județean în numele ADI constituită la nivelul județului, operarea infrastructurii rezultate urmând a fi transferată/delegată unui operator de salubritate.

Procesul de implementare a fost însă extrem de lent. În prezent, sunt aprobate 31 de proiecte cu o valoare totală de cca. 1,3 mld. euro, acoperind 126% din alocarea FEDR (692 mil. Euro) pentru aceste tipuri de investiții. Din cauza întârzierilor înregistrate (nivelul plăților este de 32%), o parte din aceste proiecte nu se vor finaliza în 2015, continuarea lor fiind asigurată prin POIM. Celelalte tipuri de investiții necesare pentru conformarea cu prevederile noilor directive se vor identifica pe baza unor studii de fezabilitate și a unor analize detaliate de opțiuni. Ținând seama de prevederile Directivei 1999/31/EC privind depozitele de deșuri privind recuperarea energiei din deșuri și de specificul regional, se are în vedere finanțarea unor soluții moderne de management al deșeurilor în București.

Referitor la realizarea angajamentelor asumate prin Tratatul de Aderare, nivelul curent nu relevă abateri semnificative față de țintele rămase de îndeplinit, existând riscuri ce derivă din întârzierile în implementarea proiectelor de management integrat al deșeurilor și din dificultatea de a asigura implementarea Directivei-cadru 2008/98/CE.

Conform Planului de Implementare a Directivei 1999/31/EC, necesarul financiar pentru gestionarea deșeurilor municipale a fost estimat la 1,775 mld. Euro, din care fondurile europene au acoperit cca. 1,184 mld. Euro (145 mil. euro prin ISPA și 1,037 mld. Euro prin POS Mediu, exclusiv proiectele fazate), rezultând un necesar de acoperit de cca. 593 mil. Euro. Acestei sume i se adaugă necesarul financiar pentru implementarea Directivei-cadru 2008/98/CE (estimată la 1,1 mld. euro conform JASPERS Report "Romania Detailed characterisation of future waste management projects (2014 - 2020)). Din totalul de finanțare rezultat (1,69 mld. euro), POIM va asigura între 20% și 25% din necesarul de finanțare.

România trebuie să elaboreze și să aprobe Planul Național de Gestionare a Deșeurilor și Planul Național de Prevenire a Generării Deșeurilor (PNGD), criteriile aferente condiționalității ex-ante prevăzută prin Reg. nr. 1303/2013. Soluțiile de finanțare propuse pentru conformarea cu cerințele directivelor europene vor fi corelate cu SNGD 2014-2020 (HG nr. 850/2013) și cu PNGD 2014-2020.

***Nevoia de dezvoltare: extinderea și modernizarea în continuare a infrastructurii existente pentru îndeplinirea obligațiilor din Tratatul de Aderare privind închiderea depozitelor neconforme și reducerea cantității de deșuri biodegradabile depozitate, precum și pentru a asigura premisele pentru atingerea țintei de pregătire pentru reutilizare și reciclare de 50% și reducerea cantității de deșuri depozitate***

***Strategia: continuarea investițiilor în sistemele de management integrat al deșeurilor și implementarea soluțiilor identificate necesare conformării cu directivele europene***

***Infrastructura de apă și apă uzată.*** Obligațiile ce rezultă din Tratatul de Aderare răspund Directivei nr. 98/83/CE privind calitatea apei destinate consumului uman și Directivei nr. 91/271/CEE privind colectarea și epurarea apelor uzate, pentru care România a primit perioade de tranziție în vederea conformării. Astfel, până în decembrie 2015 este necesară conformarea cu anumiți parametri ai apei potabile, iar până în 2018 trebuie îndeplinite obligațiile privind colectarea și tratarea apei uzate în aglomerările cu peste 2000 l.e.

Față de angajamentele asumate prin Tratatul de Aderare, gradul de colectare a apelor uzate în aglomerările umane cu peste 10.000 l.e. este de 83,95%, iar în cele cu peste 2.000 l.e este 59,95%, în timp ce gradul de epurare a apelor uzate din aglomerările umane cu peste 10.000 l.e. este de 70,72%, iar în aglomerările cu peste 2.000 l.e. este de 49,89%.

În ceea ce privește conectarea populației la sistemele centralizate de alimentare cu apă, în anul 2012, aceasta a atins un nivel de 60,15% (12.103.555 loc., INS), estimându-se că la sfârșitul anului 2015 aceasta va fi de 64,3% (prin finalizarea investițiilor derulate până în prezent).

Având în vedere că există decalaje în atingerea țintelor intermediare asumate (a se vedea descrierea acțiunilor aferente OS 3.2.), precum și întârzieri în implementarea proiectelor finanțate prin POS Mediu 2007-2013, există un anumit risc ca angajamentele asumate prin Tratat să fie realizate cu anumite întârzieri.

Prin POIM se va continua politica de regionalizare în sectorul de apă și apă uzată, demarată prin programele de finanțare anterioare și consolidată prin POS Mediu 2007-2013, prin implementarea proiectelor începute în perioada 2007-2013 a căror finalizare se va realiza după 2015 și prin dezvoltarea de noi proiecte pentru conformarea cu prevederile directivelor **în ceea ce privește colectarea și epurarea apelor uzate urbane** pentru aglomerările cu peste 2.000 l.e., cele cu peste 10.000 l.e. fiind prioritare. Principalul obiectiv al procesului de regionalizare a fost crearea unor companii performante în sectorul de apă care să poată realiza atât proiectele cu finanțare UE, cât și funcționarea instalațiilor din aglomerările învecinate la un nivel de suportabilitate accesibil populației cu venituri mai reduse din aceste localități, pe baza principiului solidarității. În urma procesului de regionalizare și a investițiilor din POS Mediu 2007-2013, în prezent sunt activi 43 operatori regionali.

Deseori, operatorii regionali de apă s-au confruntat cu solicitări de preluare a unor investiții realizate de către autoritățile locale din alte surse de finanțare, dar care nu corespundeau din punct de vedere tehnic, necesitând investiții suplimentare pentru asigurarea funcționării acestora. Pentru evitarea unor situații similare, pentru proiectele finanțate din alte surse nerambursabile (ex. FEADR) se va promova un mecanism de implicare a operatorului în procesul de avizare a documentației tehnice aferente unui proiect al cărui rezultat ar urma să îl preia, precum și integrarea regională a autorității publice locale care beneficiază de investiții.

Identificarea necesarului de investiții pentru asigurarea conformării cu prevederile directivelor se va face conform Master Planurilor Regionale actualizate, ținând cont de prevederile Planurilor de Management ale Bazinelor hidrografice. Valoarea totală a investițiilor estimate pentru un grad de conformare de 100% este de cca. 12,6 mld. Euro, din care necesarul din FESI pentru 2014-2020 este de aprox. 6,2 mld. Euro estimat pe baza aplicațiilor de finanțare aflate în pregătire, la care se adaugă necesarul pentru proiectele fazate.

Prin contribuția estimată a POIM, de aprox. 3 mld. euro, viitoarele investiții ce urmează a fi realizate vor acoperi cca. 25% din necesarul de conformare (44% din alocarea pentru apă uzată va fi orientată spre aglomerările cu peste 10.000 l.e. și 56% pentru cele între

2.000 și 10.000 l.e.), fiind necesară o finanțare substanțială din bugetul de stat și bugetele locale sau identificarea de noi surse de finanțare.

***Nevoia de dezvoltare: extinderea serviciului public de alimentare cu apă și canalizare în contextul implementării Directivei Cadru a Apei și a directivelor subsecvente, ținând cont de Planurile de Management Bazinale și Master Planurile Regionale actualizate***

***Strategia: continuarea investițiilor în sistemele regionale de management al apei și apei uzate, prin proiecte integrate derulate de operatorii regionali de apă***

### **Protecție inadecvată a biodiversității și ecosistemelor**

În contextul presiunilor antropice moderne, România trebuie să promoveze activ măsuri de stopare a declinului biodiversității prin asigurarea unui management corespunzător al rețelei Natura 2000 și ariilor naturale protejate, precum și prin protecția biodiversității în afara ariilor naturale protejate, atât prin refacerea ecosistemelor degradate, cât și prin promovarea infrastructurii verzi ca măsură orizontală ce asigură integrarea biodiversității în celelalte politici (inclusiv la nivelul investițiilor în infrastructură promovate prin POIM).

***Managementul siturilor Natura 2000 și a ariilor naturale protejate.*** În acord cu obiectivele stabilite prin Cadrul de Acțiune Prioritară pentru Natura 2000 (PAF), managementul eficient al rețelei Natura 2000 (ce acoperă 22,7% din teritoriul), și a celorlalte arii naturale protejate va fi susținut prin dezvoltarea în continuare a planurilor de management/seturilor de măsuri, suplimentar față de cele 272 elaborate cu sprijin POS Mediu, precum și prin implementarea măsurilor de conservare și protecție propuse prin acestea, pentru a îmbunătăți starea de conservare a speciilor și habitatelor (105 din cele 166 habitate analizate se află în stare de conservare favorabilă - 63% față de 17% media UE - , iar din cele 570 specii protejate, 108 se află în stare de conservare favorabilă -19% față de 17% media UE, EU 2010 Biodiversity Baseline <http://www.eea.europa.eu/publications/eu-2010-biodiversity-baseline>).

Totodată, sunt necesare acțiuni de îmbunătățire a capacității administrative pentru aprobarea planurilor de management, principala problemă legată de planurile de management fiind procesul dificil și lung de evaluare și aprobare a acestora (detalii în Anexa 2).

***Protecția ecosistemelor.*** Structura și funcționarea ecosistemelor a suferit în timp o serie de modificări semnificative de ordin calitativ și cantitativ, ca urmare a diversificării și creșterii presiunii antropice, ceea ce a dus la reducerea capacității bio-productive a capitalului natural al României. Deși nu există o evaluare a gradului de degradare a ecosistemelor în România, prin Studiul "Estimation of the financing needs to implement target 2 of the EU biodiversity strategy" (Institute for European Environmental Policy, 2013, pg. 389) costurile necesare de pentru refacerea ecosistemelor degradate se ridică la cca. 550 mil. euro până în 2020. Investiții vor fi necesare și pentru asigurarea unui nivel de cunoaștere adecvat al biodiversității și ecosistemelor.

*Protecția biodiversității la nivelul celorlalte priorități de finanțare din POIM. Având în vedere că prin POIM sunt promovate o serie de măsuri ce pot avea un impact negativ asupra biodiversității, soluțiile promovate pentru implementarea proiectelor trebuie să ia în considerare infrastructura verde și serviciile oferite de ecosisteme, în acord cu elementele rezultate din evaluarea impactului asupra mediului.*

***Nevoia de dezvoltare: asigurarea unui management eficient al ariilor naturale protejate; protecția biodiversității naturale, inclusiv refacerea ecosistemelor degradate; creșterea nivelului de cunoaștere privind biodiversitatea, ecosistemele și serviciile acestora; reducerea fragmentării terenurilor și a impactului infrastructurii gri;***

***Strategia: sprijinirea elaborării și implementării planurilor de management pentru siturile Natura 2000 și ariile naturale protejate, cu accent pe măsurile de îmbunătățire a statutului de conservare a speciilor și habitatelor; dezvoltarea de măsuri generale de cunoaștere, monitorizare și conservare pentru SPA și SCI; acțiuni de reconstrucție ecologică a ecosistemelor degradate; realizarea unor studii care să asigure un nivel adecvat de cunoaștere și monitorizare a biodiversității și ecosistemelor***

#### **Instrumente insuficiente pentru monitorizarea calității aerului**

În vederea monitorizării calității aerului, în România a fost înființată Rețeaua Națională de Monitorizare a Calității Aerului, constând în 142 de stații fixe pe întreg teritoriul. Pentru a răspunde cerințelor Directivei 2008/50/CE privind calitatea aerului sunt necesare noi investiții la nivelul Sistemului național de evaluare a calității aerului pentru extinderea monitorizării spre noii poluanți ce trebuie evaluați, inclusiv extinderea rețelei prin achiziționarea de noi stații fixe, dezvoltarea sistemului de previzionare a calității aerului și a unui sistem unic și interactiv pentru inventarierea emisiilor de poluanți în atmosferă (conform Directivei INSPIRE).

***Nevoia de dezvoltare: existența unui sistem de evaluare și monitorizare a calității aerului care să răspundă cerințelor directivelor europene***

***Strategia: dotarea sistemului național de evaluare și monitorizare a calității aerului în vederea dezvoltării și îmbunătățirii Evaluării Naționale a Calității Aerului în acord cu prevederile Directivei 2008/50/EC și Directivei INSPIRE***

#### **Număr mare de situri poluate istoric cu impact negativ asupra mediului și sănătății**

Conform proiectului *Strategiei Naționale și a Planului de acțiune pentru gestionare siturilor contaminate din România*, au fost inventariate 1393 situri contaminate, dintre care 210 situri contaminate istoric și 1183 situri potențial contaminate, ca urmare a desfășurării activităților economice, istorice și de dată recentă, cărora li se adaugă alte situri cu caracteristici similare, aflate sub incidența altor acte normative. Aceste situri reprezintă zone în care s-au desfășurat în principal activități miniere și metalurgice, petroliere, chimice, alte activități industriale, prezentând posibil impact semnificativ

asupra sănătății umane, a calității solurilor, apelor subterane și apelor de suprafață, ecosistemelor etc. În continuarea finanțărilor derulate prin POS Mediu 2007-2013, măsuri similare pentru alte situri contaminate istoric și situri abandonate, aflate în proprietatea autorităților publice sau pentru care acestea au obligații în procesul de decontaminare vor fi promovate în 2014-2020.

*Nevoia de dezvoltare: soluționarea problemelor cauzate de siturile poluate istoric*

*Strategia: promovarea unor măsuri de decontaminare a siturilor poluate istoric în vederea reducerii impactului negativ asupra sănătății și calității mediului*

### Management inadecvat al riscurilor produse de schimbările climatice

România se confruntă cu o serie de riscuri naturale sau antropice, exacerbate în contextul schimbărilor climatice, ce reprezintă o amenințare pentru cetățeni, infrastructură și resursele naturale.

În ultimii ani, România s-a confruntat cu condiții meteo extreme, care au dus la inundații pe fluviul Dunărea și pe majoritatea râurilor interne, dar și cu secetă extremă. Astfel, în perioada 2000-2007, în România s-au înregistrat două evenimente pluviometrice extreme (secetă în 2000 și 2007 și inundații în 2005). În unele cazuri, gravitatea fenomenelor a depășit capacitatea națională de răspuns. Inundațiile, seceta, eroziunea costieră, incendiile de pădure și alte fenomene extreme au determinat daune economice semnificative în toate sectoarele de activitate (agricultură, transport, furnizarea energiei, managementul apei etc.) și chiar pierderea de vieți omenești. Se estimează că inundațiile care au avut o incidență anuală în ultima decadă, au produs daune în valoare de și de cca. 4 mld. euro în ultimi 9 ani (conform metodologiei naționale de estimare a pagubelor). Modelele climatice globale indică faptul că frecvența și intensitatea acestor evenimente meteorologice extreme vor crește, cu riscuri mai mari de producere a unor pagube semnificative asociate, influențând ecosistemele, așezările omenești și infrastructura.

În vederea conștientizării riscului global al schimbărilor climatice, dar și a promovării unor măsuri consistente și durabile în vederea prevenirii și reducerii impactului riscurilor asociate, autoritățile române au adoptat SNRSC 2013–2020, care cuprinde două componente: reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și adaptarea la efectele schimbărilor climatice. Deoarece fenomenele meteo-hidrologice extreme care s-au produs în ultimul deceniu sunt considerate de tot mai mulți specialiști ca fiind rezultatul schimbărilor climatice, politica și măsurile de adaptare vor fi abordate cu o responsabilitate crescută.

Pentru perioada 2014-2020, pentru managementul riscurilor se propune **implementarea unei abordări holistice care să reducă vulnerabilitatea la toate tipurile de risc** și să îmbunătățească capacitatea de răspuns a autorităților în caz de urgențe. În acest scop, o evaluare națională a riscurilor este realizată în coordonarea MAI, concomitent cu consolidarea capacității de reacție în caz de dezastru pentru a diminua pierderile umane și materiale. Proiectele propuse spre finanțare vor fi prioritizate pe baza ierarhizării riscurilor, fiind promovate, cu prioritate investiții specifice infrastructurii verzi, și măsuri structurale atunci când primele se dovedesc a fi ineficiente.



Până la finalizarea evaluării naționale a riscurilor, se va acorda prioritate la finanțare riscurilor mature din punct de vedere al pregătirii și care beneficiază de studii și investigații detaliate, respectiv **protecția împotriva inundațiilor și eroziune costieră**. Finanțarea altor tipuri de riscuri va fi avută în vedere după finalizarea evaluării naționale a riscurilor.

În vederea prevenirii riscului la inundații, în perioada 2007-2013 s-au finanțat proiecte de elaborare a planurilor privind prevenirea, protecția și diminuarea efectelor inundațiilor în cele 11 bazine hidrografice și 12 proiecte de infrastructură. În martie 2014 au fost finalizate hărțile de hazard și risc la inundații, care împreună cu planurile la nivel hidrografic, vor sta la baza identificării proiectelor de prevenire a inundațiilor.

Eroziunea costieră contribuie la pierderea unor terenuri deosebit de valoroase, pierdere care poate afecta ecosistemele costiere și aduce pagube economice și sociale zonei. Luând în considerare aceste aspecte în anul 2012 a fost aprobat la nivelul ANAR, un Master Plan pentru "Protecția și refacerea zonei costiere". În condițiile actuale, fără luarea unor măsuri de intervenție la nivelul zonei costiere ritmul de degradare/retragere a liniei de țărm este cuprins între 5 și 20 m/an în zona de nord, și între 1 și 3 m/ an în zona de sud. Master Planul identifică măsuri structurale, pe termen scurt, mediu și lung, valoarea investițiilor estimate pentru 2014-2020 fiind de cca. 500 mil. Euro.

Măsurile de protective împotriva riscurilor sunt menite să întărească reziliența la dezastre naturale și să prevină astfel producerea unor pagube economice însemnate. Acestea vor fi completate cu măsuri de întărire a capacității de răspuns a serviciilor profesionale și voluntare pentru situații de urgență și a centrelor rapide de intervenție. Frecvența crescândă, amploarea manifestărilor și consecințele tot mai grave, uneori catastrofale ale dezastrelor, impun un sistem flexibil de gestionare a situațiilor de urgență, calat pe nevoia de prevenire și de răspuns pentru limitarea la maxim a consecințelor negative.

Nivelul actual de protecție în cazul situațiilor de urgență este necorespunzător în raport cu riscurile identificate la nivelul comunităților și conform criteriilor de performanță stabilite prin lege. Chiar dacă populația stagnează, numărul intervențiilor a crescut de la an la an, și ca urmare a faptului că IGSU și-a lărgit aria de intervenție, inclusiv pentru asigurarea asistenței medicale de urgență.

***Nevoi de dezvoltare: creșterea rezilienței la dezastrele cauzate de riscurile naturale accentuate de schimbările climatice; dezvoltarea capacității de intervenție și răspuns a structurilor responsabile cu managementul situațiilor de urgență***

***Strategia: promovarea infrastructurii verzi și a măsurilor structurale cu rol de protecție și prevenire a producerii unor daune economice ridicate ca urmare a manifestării unor riscuri naturale; dotarea autorităților responsabile cu managementul situațiilor de criză în vederea reducerii timpului de răspuns și intervenții la dezastre***

***Intensitate energetică crescută comparativ cu celelalte state membre UE***

România, ca stat membru al UE, are obligația să respecte standardele comunitare de mediu și eficiență energetică stabilite prin directivele specifice și să contribuie la realizarea obiectivelor strategice și politicilor europene în ceea ce privește dezvoltarea durabilă.

Strategia Europa 2020 stabilește pentru energie trei obiective majore 20/20/20, respectiv 20% reducere emisii GES față cu nivelul de referință din 1990, 20% pondere în consumul final de energie a producției provenită din resurse regenerabile, 20% creștere a eficienței energetice la nivel național față de 2005. Cu privire la indicatorii menționați, țintele asumate de România pentru reducerea emisiilor de GES și îmbunătățirea eficienței energetice se ridică la media UE de 20% în timp ce pentru energii regenerabile, ținta a fost stabilită la 24,3%.

Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2020 necesită contribuții substanțiale ale tuturor sectoarelor economice și reglementarea surselor de emisii de GES, fapt transpus prin SNSC 2013-2020. În acest sens, autoritățile sprijină participarea operatorilor economici la schema de comercializare a certificatelor de emisii de GES și adoptarea unor politici și măsuri sectoriale care să asigure respectarea Deciziei nr. 406/2009/CE.

Referitor la producția de energie, obiectivul general al *Strategiei sectorului energetic din România 2007-2020 actualizată în 2011* îl constituie asigurarea necesarului de energie pe termen mediu și lung, la un preț cât mai scăzut, adecvat unei economii competitive și unui stil de viață compatibil cu standardele europene, în condiții de calitate, siguranță în alimentare, cu respectarea principiului dezvoltării durabile și promovării producției de energie din surse regenerabile.

Schema de sprijin a proiectelor de valorificare a resurselor regenerabile de energie, implementată prin intermediul certificatelor verzi, la care s-au adăugat alte surse de finanțare (Fondul de Mediu și FEDR, prin POS CCE) au determinat o creștere substanțială a capacităților de producere a energiei din surse eoliene și solare. Prin compararea rezultatelor privind capacitățile instalate la sfârșitul anului 2013 din surse regenerabile, atât pentru producerea energiei electrice, cât și pentru căldură (surse ANRE și ANRSC), cu țintele asumate pentru 2020, se evidențiază depășirea țintelor în ceea ce privește centralele solare (1158 MWe instalați față de ținta de 260 MWe). Referitor la centralele eoliene, la 31 mai 2014, Transelectrica avea înregistrate cereri de racordare la rețea pentru 1.700 MW putere instalată. Ținta stabilită prin PNAER (2593 MWe față de ținta de 4000 MWe) va putea fi atinsă dacă se vor realiza investițiile necesare pentru ca energia produsă din surse regenerabile să poată fi evacuată în rețea. Schema de certificate verzi a funcționat foarte bine în cazul tehnologiilor eolian și solar, dar nu a dat rezultate în legătură cu proiectele de biomasă (decalaj de 89% pentru electric și 89% pentru căldură), geotermal (decalaj de 66%), dar și microhidro (decalaj de 27%). Recuperarea decalajelor față de țintele asumate sunt încă foarte mari necesitând susținere adițională.

Prin aplicarea schemei de certificate verzi, prețul energiei electrice și termice a crescut, ceea ce a determinat o presiune suplimentară asupra consumatorilor industriali și casnici confrunțați cu dificultățile inerente perioadei de criză economică. Din aceste motive, Guvernul a redus facilitățile oferite acestor categorii de proiecte. În acest context, sunt necesare intervenții publice în scopul recuperării decalajelor înregistrate de tehnologiile

biomasă, microhidro și geotermal. Întrucât proiectele de microhidro au un impact negativ asupra mediului, acestea nu vor fi promovate spre finanțare din POIM.

Proiectele trebuie să fie însoțite de măsuri de facilitare a accesului energiei verzi la rețelele de distribuție existente. Prin specificul lor, proiectele de biomasă sunt localizate în zone cu o concentrare redusă a rețelilor, fapt care îngreunează sau face imposibilă evacuarea energiei produse. Prin urmare, intervențiile pentru producția de energie din surse regenerabile trebuie să fie însoțită de intervenții pentru consolidarea sistemelor de distribuție, pentru preluarea în condiții de siguranță și eficiență.

În ceea ce privește eficiența energetică, România prezintă încă aspecte care trebuie combătute pe întregul lanț de valoare energetic referitor la producerea–transportul–distribuția–consumul de energie electrică. Intensitatea energetică este încă una dintre cele mai ridicate din Europa (378,8 kgpe/1000€ în 2012, Eurostat). Deși situația s-a îmbunătățit substanțial începând cu 1990, precum și între 2000-2010, intensitatea energetică este de trei ori mai mare decât media UE-28 (143,2 kgpe/1000€).

Finalizarea calendarului asumat de România privind liberalizarea prețurilor la energie până în 2020 impune o creștere semnificativă a eficienței energetice pentru sectoarele industriale în scopul menținerii competitivității economice a acestora. O măsură ce constituie în același timp și un vector important de îmbunătățire a relației energie-mediul reprezintă *cogenerarea de înaltă eficiență pentru întreprinderi* recunoscut fiind faptul că această tehnologie are un impact pozitiv considerabil asupra reducerilor de emisii de gaze cu efect de seră și consumului de energie. La nivelul anului 2012 era înregistrată o capacitate instalată de 2184MWe în cogenerare de înaltă eficiență, funcționând pe combustibili fosili dintr-un total de 4505 MW instalați în unități de cogenerare.

Este prioritară și extinderea proiectelor de implementare a măsurării inteligente a energiei electrice (demarată în baza Ordinul ANRE nr. 91/2013) care va avea ca efecte principale schimbarea comportamentului consumatorilor cu efecte pozitive asupra eficienței serviciilor de transport și distribuție a energiei electrice. Aceste măsuri vor contribui la reducerea consumului de energie în sistemul rezidențial (cu o pondere de 35,55% din consumul final), alături de măsurile promovate prin POR sau cele vizând reducerea pierderilor în rețeaua de distribuție a agentului termic.

Un alt aspect important pentru atingerea țintei de eficiență energetică îl constituie implementarea sistemelor complexe de monitorizare a distribuției energiei la nivelul întreprinderilor. Directiva 27/2012 privind eficiența energetică prevede ca economiile de energie realizate prin implementarea măsurilor de eficiență energetică să fie calculate, monitorizate, controlate și publicate anual. Sistemele propuse sunt capabile să stabilească modul optim de acțiune al consumatorilor în vederea eficientizării consumului de energie. OG nr. 22/2008 privind eficiența energetică prevede ca o obligație, pentru cei aprox. 600 de consumatori mari de energie (care consumă peste 1.000 tep), deținerea de *sisteme de măsură, evidență și monitorizare a consumurilor de energie de pe platformele industriale*. În urma consultării cu reprezentanții industriei, s-a identificat ca nevoie promovarea facilităților pentru realizarea unor astfel de dispecerate energetice. Pe baza sistemelor de monitorizare, rezultatele auditurilor energetice vor deveni mai precise și fiabile, îmbunătățind calitatea măsurilor reale de eficiență energetică prevăzute prin auditurile energetice.

Sistemul centralizat de termoficare din România prezintă un grad ridicat de ineficiență, atât din cauza proceselor de producție, cât și din cauza pierderilor din rețeaua de transport și distribuție, reprezentând cca 27% din cantitatea de energie termică produsă. Aceste pierderi sunt susținute cu costuri din ce în ce mai ridicate, care vor crește în contextul liberalizării pieței de energie. Această situație necesită măsuri de creștere a eficienței energetice. Pe lângă măsurile de eficiență energetică la nivelul clădirilor promovate prin POR, prin POIM vor fi finanțate măsuri de reabilitare și extindere la nivelul rețelelor termice de transport și distribuție a energiei termice, inclusiv a punctelor termice, în sistemele centralizate susținute prin POS Mediu 2007-2013 în vederea conformării cu standardele de mediu și eficiență. În plus, PNAEER evidențiază și necesitatea reabilitării infrastructurii sistemului de transport și distribuție a energiei termice în București, estimându-se un spor de eficiență energetică de aprox. 63% comparativ cu 2010. Deși regiunea București-Ilfov este devoltată economic, intervenția publică este necesară din cauza costurilor mari de reabilitare a sistemului centralizat de furnizare a energiei termice, în condițiile unei puteri de cumpărare relativ redusă și a unui cost al energiei într-o creștere permanentă.

Prima dintre direcțiile prioritare de acțiune enumerate în Strategia energetică a României este creșterea siguranței în alimentarea cu energie din punctul de vedere al infrastructurii de rețea. Extinderea și consolidarea RET pentru a face față noilor fluxuri de putere (datorate producției de energie regenerabilă din Dobrogea) reprezintă o preocupare majoră. La sfârșitul anului 2013, producătorii de energie electrică din surse eoliene și fotovoltaice, acreditați pentru obținerea de certificate verzi în județele Constanța și Tulcea au însumat o putere instalată de 2401 MW. Mai mult, în aceeași zonă, erau emise avize tehnice de racordare pentru 2841 MW. Dezvoltarea capacităților de producție care utilizează surse regenerabile de energie conduce la riscuri pentru stabilitatea SEN și riscuri de congestii ale liniilor de transport, fără măsuri suplimentare. Astfel, apare necesitatea întăririi și modernizării rețelei de transport.

Totodată, recomandările specifice de țară, au identificat necesitatea îmbunătățirii unor conexiuni transfrontaliere pentru gaze naturale concomitent cu integrarea pieței românești în ansamblul piețelor de profil din UE, acest aspect fiind reflectat și în proiectul Planului de Dezvoltare a SNTG 2014-2023. La nivelul anului 2014, operatorul național al SNTG nu este configurat în mod adecvat pentru a asigura echilibrul între sursele de aprovizionare și cererea de consum și pentru a garanta securitatea aprovizionării pe termen mediu și lung. SNTG are în derulare mai multe proiecte de interconectare cu sistemele naționale de transport al gazelor naturale din țările învecinate (Ungaria, Bulgaria, Moldova) care necesită finanțare inclusiv din FESI, prioritatea investițiilor fiind dată de necesitatea de a operaționaliza anumite sisteme a căror dezvoltare a fost demarată prin alte programe. În contextul abordărilor europene privind asigurarea de noi surse de aprovizionare cu gaze naturale, SNTG are în vedere investiții în procurarea și transportarea către zonele de consum intern sau extern a gazului provenit din implementarea proiectului AGRI și/sau din exploatarea off-shore din Marea Neagră.

***Nevoi de dezvoltare: promovarea producției și distribuției de energie din SRE; promovarea unor măsuri de eficiență energetică în industrie și la nivelul consumatorilor casnici; reducerea pierderilor din rețelele de distribuție a agentului termic; creșterea gradului de siguranță și capacității în transportul de energie***

***Strategia: susținerea producției de energie din surse regenerabile mai puțin exploatate; îmbunătățirea eficienței energetice prin sisteme de cogenerare; sisteme de monitorizare a distribuției de energie în industrie; îmbunătățirea eficienței energetice a sistemelor municipale de termoficare în orașele selectate; dezvoltarea sistemelor inteligente de transport a energiei electrice și gazelor, inclusiv dezvoltarea interconectării cu rețelele de gaz din țări vecine***

Având în vedere nevoile de dezvoltare specifice domeniilor acoperite prin POIM, strategia de finanțare propusă este structurată pe opt axe prioritare, după cum urmează:

### ***Infrastructură de transport***

- AP1. Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a transportului cu metroul
- AP2. Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient

### ***Protecția mediului și managementul riscurilor***

- AP3. Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor
- AP4. Protecția mediului prin măsuri de conservare a biodiversității, monitorizarea calității aerului și decontaminare a siturilor poluate istoric
- AP5. Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor

### ***Energie curată și eficiență energetică***

- AP6. Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon
- AP7. Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate
- AP8. Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale

Deficiențele identificate în sectorul de transport sunt abordate în două axe prioritare: AP1 vizează cu precădere problemele de mobilitate la nivelul rețelei TEN-T centrale și în București, din perspectiva dezvoltării transportului cu metroul. AP2 abordează cu precădere problemele de conectivitate și accesibilitate la rețeaua TEN-T dezvoltată prin AP1, precum și dezvoltarea modurilor de transport durabile și soluționarea deficiențelor din sectorul feroviar.

Nevoile identificate în domeniul protecției mediului, sunt abordate în două axe prioritare. AP3 vizează cu precădere susținerea îndeplinirii obligațiilor ce derivă din acquis-ul european, iar AP4 este concentrat pe protecția biodiversității, atât prin promovarea priorităților stabilite prin Strategia Europeană de Biodiversitate 2020, cât prin decontaminarea siturilor poluate și redarea stării lor inițiale. Măsurile de decontaminare și cele de management al deșeurilor vor contribui la reducerea poluării apelor subterane, asigurând, alături de măsurile de management al apei uzate, o mai bună gestionare a resurselor de apă. Totodată, sunt promovate și măsuri de îmbunătățire a capacității de

monitorizare a calității aerului. Managementul și prevenirea riscurilor sunt abordate în AP5, atât prin promovarea infrastructurii verzi și a infrastructurii de protecție împotriva inundațiilor (abordarea unor riscuri urmând a se realiza după finalizarea evaluării naționale a riscurilor) și reducerea efectelor eroziunii costiere, precum și aspectele legate de capacitatea de intervenție în situații de urgență.

În domeniul energiei, măsurile propuse sunt concentrate în trei axe prioritare. AP6 vizează măsurile de promovare a eficienței energetice în industrie și la nivelul consumatorilor casnici, precum și producția de energie din surse regenerabile, în timp ce AP7 vizează îmbunătățirea eficienței energetice la nivelul sistemelor de termoficare centralizate. Aceste măsuri sunt completate cu intervențiile de susținere a sistemelor de transport de energie, atât pentru preluarea în siguranță a energiei produse din surse regenerabile, cât și pentru dezvoltarea interconexiunilor cu alte SM.

**Contribuția POIM la Strategia Europa 2020.** POIM contribuie la atingerea obiectivelor Strategiei Europa 2020 prin obiectivele identificate, răspunzând și provocărilor identificate în inițiativa ”O Europă a resurselor eficiente” și obiectivului acesteia de a asigura o utilizare eficientă a resurselor într-un mod echilibrat în toate domeniile. Astfel, abordând problemele **infrastructurii de transport**, POIM contribuie la aceste obiective prin asigurarea premiselor necesare creșterii competitivității, susținând astfel investițiile promovate în creșterea competitivității finanțate prin celelalte PO, prin promovarea *coeziunii teritoriale*, asigurând interconectarea teritoriului național la rutele internaționale și interconectivitatea regională; *eficienței*, prin eliminarea blocajelor și întâzierilor cu impact asupra mediului economic și social; *durabilității*, prin promovarea modurilor de transport mai puțin poluante, susținute de măsuri de eficientizare a consumului de energie, contribuind direct la obiectivele legate de economiile de energie aferente sectorului de transport, stabilite prin PNAEE III (117 mii tep).

Prin măsurile de prevenire și gestionare a **riscurilor și de adaptare la schimbările climatice**, dar și prin investițiile vizând **infrastructura de mediu**, protejarea resurselor naturale este un deziderat major, POIM contribuind atât la asigurarea durabilității, prin protejarea resurselor de apă, promovarea utilizării deșeurilor pentru producția de materii prime alternative și protecția biodiversității și a solului, dar și la combaterea sărăciei prin asigurarea unor condiții de viață decente (accesul la apă și canalizare și la un mediu curat). Din perspectiva obiectivelor în domeniul energiei și eficienței energetice, POIM contribuie la atingerea țintelor 20/20/20, promovând investiții cu impact direct asupra acestor ținte; măsurile de eficiență energetică în industrie contribuie, alături de investițiile în modurile de transport durabil, la reducerea consumului de energie și implicit, la reducerea emisiilor de gaze cu efecte de seră.

În ceea ce privește schimbările climatice, POIM acoperă toate cele patru obiective relevante. Tipurile de intervenții propuse prin POIM contribuie la o alocare predefinită de cca. 25,7% pentru intervențiile cu impact pozitiv semnificativ asupra schimbărilor climatice.

1.1.2 O justificare pentru alegerea obiectivelor tematice, a priorităților de investiții aferente și a alocărilor financiare, ținând seama de acordul de parteneriat, pe baza identificării necesităților regionale și, după caz, naționale, inclusiv necesitatea de abordare a dificultăților identificate în recomandările specifice corespunzătoare adresate

fiecărei țări, adoptate în conformitate cu articolul 121 alineatul (2) din TFUE, precum și recomandările corespunzătoare ale Consiliului adoptate în conformitate cu articolul 148 alineatul (4) din TFUE, ținând seama de evaluarea ex ante.

**Tabelul 1: Justificare pentru selectarea obiectivelor tematice și a priorităților de investiții**

Obiectiv tematic selectat	Prioritatea de investiții selectată	Justificarea selectării
04 - Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele	4a - Promovarea producerii și distribuției de energie derivate din surse regenerabile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Țintele stabilite prin PNAER, preluate în Strategia Energetică Națională 2007-2020 (actualizată în 2011), privind utilizarea potențialului de surse regenerabile, în vederea atingerii țintei stabilite prin Programul Național de Reformă (24% ponderea energiei regenerabile în consumul final de energie) pentru a contribui la țintele stabilite prin Strategia Europa 2020 (22,9% în 2012)</li> <li>• În perioada 2010-2013, România și-a atins țintele stabilite în producția de energie electrică din surse eoliene și solare prezentând un deficit semnificativ de capacitate instalată în domeniul biomasei/biogazului și energiei geotermale.</li> </ul>
04 - Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele	4b - Promovarea eficienței energetice și a utilizării energiei din surse regenerabile în întreprinderi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grad ridicat al intensității energetice</li> <li>• Prevederi în Planul Național de Acțiune în domeniul Eficienței Energetice III (2014) în vederea atingerii țintei naționale în domeniul eficienței energetice stabilite prin Programul Național de Reformă</li> </ul>
04 - Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele	4c - Sprijinirea eficienței energetice, a gestionării inteligente a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructurile publice, inclusiv în clădirile publice, și în sectorul locuințelor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existența unui potențial semnificativ de creștere a eficienței energetice prin reabilitarea sistemelor centralizate de producere, transport și distribuție a energiei termice în localitățile în care acestea sunt încă funcționale, inclusiv în municipiul București, conform celor precizate în Planul Național de Acțiune în domeniul Energiei din Surse</li> </ul>

Obiectiv tematic selectat	Prioritatea de investiții selectată	Justificarea selectării
		<p>Regenerabile (2010) și în Planul Național de Acțiune în domeniul Eficienței Energetice III (2014), în vederea atingerii țintei naționale în domeniul eficienței energetice stabilite prin Programul Național de Reformă</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Continuarea acțiunilor de modernizare și conformare la standardele de mediu ale sistemelor centralizate de transport și distribuție a energiei termice realizate prin POS Mediu 2007-2013</li> </ul>
<p>04 - Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele</p>	<p>4d - Dezvoltarea și punerea în aplicare a sistemelor de distribuție inteligente care funcționează la tensiuni medii și joase</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creșterea eficienței energetice prin introducerea de sisteme de distribuție inteligente, conform Planului Național de Acțiune în domeniul Eficienței Energetice III (2014), în acord cu prevederile Directivei 27/2012 privind eficiența energetică</li> <li>• PNAEE evidențiază un potențial de economisire a energiei semnificativ pe întreg lanțul de valoare energetic producător – distribuitor – consumator. România se află în continuare cu mult sub media europeană de eficiență energetică ceea ce impune continuarea promovării stimulării investițiilor în acest domeniu. Distribuția inteligentă favorizează, de asemenea, o mai bună integrare a surselor regenerabile în sistemul energetic.</li> </ul>
<p>04 - Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele</p>	<p>4g - Promovarea utilizării cogenerării de căldură și energie cu randament ridicat bazată pe cererea de energie termică utilă</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creșterea eficienței energetice la nivelul consumatorilor industriali, prin cogenerare care conduce la importante reduceri ale consumurilor de energie, cu impact pozitiv direct asupra reducerii</li> </ul>



Obiectiv tematic selectat	Prioritatea de investiții selectată	Justificarea selectării
		emisiilor de gaze cu efect de seră și conservării resurselor. Directiva 27/2012/CE confirmă acest potențial semnificativ de economisire a energiei primare.
04 - Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele	4iii - Sprijinirea eficienței energetice, a gestionării inteligente a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructurile publice, inclusiv în clădirile publice, și în sectorul locuințelor	<ul style="list-style-type: none"> <li>Existența unui potențial semnificativ de creștere a eficienței energetice prin reabilitarea sistemelor centralizate de producere, transport și distribuție a energiei termice în localitățile în care acestea sunt încă funcționale, inclusiv în municipiul București, conform celor precizate în Planul Național de Acțiune în domeniul Energiei din Surse Regenerabile (2010) și în Planul Național de Acțiune în domeniul Eficienței Energetice III (2014), în vederea atingerii țintei naționale în domeniul eficienței energetice stabilite prin Programul Național de Reformă</li> </ul>
05 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, a prevenirii și a gestionării riscurilor	5i - Sprijinirea investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem	<ul style="list-style-type: none"> <li>Angajamentul României de a-și îndeplini obligațiile cu privire la protecția publică, consolidarea rezilienței la dezastrelor naturale și la cele generate de activitățile umane și reducerea riscului de dezastre, în conformitate cu legislația UE și Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013-2020.</li> <li>Necesitatea concentrării eforturilor asupra diminuării riscurilor generate ca urmare a efectelor schimbărilor climatice, cum ar fi inundațiile și eroziunea costieră.</li> </ul>
05 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, a prevenirii	5ii - Promovarea investițiilor pentru a face față unor riscuri	<ul style="list-style-type: none"> <li>Necesitatea îmbunătățirii capacității de anticipare, prevenire și răspuns (tehnică și umană) a autorităților</li> </ul>

Obiectiv tematic selectat	Prioritatea de investiții selectată	Justificarea selectării
și a gestionării riscurilor	specifice, asigurarea rezistenței în fața dezastrelor și dezvoltarea sistemelor de gestiune a dezastrelor	<p>competente în sectorul gestionării riscurilor</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Necesitatea diminuării vulnerabilității la riscuri concomitent cu îmbunătățirea accesului populației potențial afectate la servicii de urgență de calitate</li> </ul>
06 - Conservarea și protecția mediului și promovarea utilizării eficiente a resurselor	6d - Protejarea și refacerea biodiversității și a solurilor și promovarea unor servicii ecosistemice, inclusiv prin Natura 2000 și de infrastructură ecologică	<ul style="list-style-type: none"> <li>Necesitatea de a asigura protejarea și conservarea biodiversității, refacerea și menținerea stării de conservare favorabilă a populațiilor aparținând speciilor și habitatelor de interes comunitar și a celor protejate de interes național, în acord Directiva Habitate (92/43/CEE) și Directiva Păsări (79/409/CEE)</li> <li>Măsurile prevăzute în Cadrul de Acțiune Prioritară pentru Natura 2000 și în Strategia Națională și Planul de Acțiune pentru Conservarea Biodiversității</li> <li>Atingerea țintelor stabilite prin Strategia UE privind conservarea biodiversității 2020 și refacerea ecosistemelor degradate</li> </ul>
06 - Conservarea și protecția mediului și promovarea utilizării eficiente a resurselor	6e - Realizarea de acțiuni destinate îmbunătățirii mediului urban, revitalizării orașelor, regenerării și decontaminării terenurilor industriale dezafectate (inclusiv a zonelor de reconversie), reducerii poluării aerului și promovării măsurilor de reducere a zgomotului	<ul style="list-style-type: none"> <li>Respectarea Directivei 2001/81/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind Plafoanele Naționale de emisii pentru anumiți poluanți Directiva-NEC, precum și a Directivei 2008/50/CE România se confruntă cu nevoia de a dezvolta și moderniza sistemul de monitorizare a calității aerului.</li> <li>Necesitatea reducerii numărului de situri contaminate și a riscului generat de acestea asupra sănătății umane și a mediului.</li> </ul>
06 - Conservarea și	6i - investiții în sectorul	<ul style="list-style-type: none"> <li>Angajamentele asumate prin</li> </ul>

Obiectiv tematic selectat	Prioritatea de investiții selectată	Justificarea selectării
protecția mediului și promovarea utilizării eficiente a resurselor	deșeurilor, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe	<p>Tratatul de Aderare privind implementarea directivelor în domeniul managementului deșeurilor</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prevederile Directivei privind depozitarea deșeurilor 1999/31/EC și respectarea angajamentelor luate prin Tratatul de Aderare privind reducerea până în 2016 (ca greutate) a fracției biodegradabile depozitată ecologic la 35% față de anul de referință 1995.</li> <li>• Prevederile Directivei cadru privind deșeurilor nr. 2008/98/CE: atingerea, până în 2020, a pragului de 50% (ca masă) de reciclare a materialelor de tipul plastic, metal, hârtie din greutatea deșeurilor produse sau asimilabile celor produse domestic.</li> <li>• Necesitatea asigurării colectării selective, respectiv separarea la sursă a deșeurilor menajere, valorificarea materialelor reciclabile</li> </ul>
06 - Conservarea și protecția mediului și promovarea utilizării eficiente a resurselor	6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Angajamentele asumate prin Tratatul de Aderare privind implementarea Directivei 91/271/CEE privind colectarea și epurarea apelor uzate de la aglomerările cu mai mult de 2.000 l.e., și Directivei 98/83/CE privind calitatea apei destinate consumului uman.</li> <li>• Continuarea proiectelor demarate în vederea implementării directivelor europene privind calitatea apei destinate consumului uman și epurarea apelor uzate urbane, inclusiv pentru aglomerări cuprinse între 2.000 și 10.000 l.e</li> </ul>
07 - Promovarea	7a - Sprijinirea unui	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regulamentul nr. 1315/2013 TEN-T</li> </ul>

Obiectiv tematic selectat	Prioritatea de investiții selectată	Justificarea selectării
sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore	spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T	<p>privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și politica europeană de continuare a investițiilor de dezvoltare a rețelei TEN-T pentru creșterea mobilității persoanelor, a accesului la piețele internaționale, a eficienței, și minimizarea impactului transporturilor asupra mediului</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Obiectivele Master Planului General de Transport și problemele din sector</li> <li>• Dezvoltarea rețelei rutiere TEN-T globale</li> </ul>
07 - Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore	7b - Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politica europeană în domeniul transporturilor care prevede dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport rutier de interes național care să asigure accesul la rețeaua TEN-T de pe teritoriul României, în scopul creșterii accesibilității regiunilor deficitare din punct de vedere al conectivității populației la oportunități de muncă și al asigurării premiselor pentru dezvoltarea echilibrată și durabilă în teritoriu</li> <li>• Obiectivele Master Planului General de Transport și prioritizarea proiectelor privind accesibilitatea populației din zonele cu o accesibilitate mai redusă</li> </ul>
07 - Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore	7c - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carta Albă: Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor (2011)</li> <li>• Obiectivele strategiei UE pentru Regiunea Dunării</li> <li>• Obiectivele Master Planului General de Transport și problemele din sector</li> <li>• Necesitatea promovării unui echilibru între modurile de transport,</li> </ul>

Obiectiv tematic selectat	Prioritatea de investiții selectată	Justificarea selectării
	aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local	<p>prin dezvoltarea capacității terminalelor intermodale și a porturilor, în vederea creșterii volumului mărfuri manipulat</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategia Națională pentru Siguranță Rutieră 2013 – 2020 și necesitatea de îmbunătăți siguranța și securitatea pe toate modurile de transport</li> <li>• Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice și necesitatea de a reduce impactul transporturilor asupra mediului</li> <li>• Îmbunătățirea mobilității regionale prin dezvoltarea infrastructurii aeroportuare în acord cu măsurile de protecție a mediului</li> <li>• Reducerea timpului de staționare în punctele de ieșire din țară prin dezvoltarea infrastructurii vamale în completarea investițiilor în infrastructură</li> </ul>
07 - Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore	7d - Dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete, de înaltă calitate și interoperabile și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carta Albă: Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor (2011) și obiectivele de promovare a modurilor de transport durabil</li> <li>• Obiectivele Master Planului General de Transport și problemele identificate în sectorul feroviar vizând competitivitatea și sustenabilitatea sectorului, precum și calitatea serviciilor furnizate, pachetul de reformă a sectorului feroviar propus prin MPGT</li> <li>• Necesitatea investițiilor de modernizare a rețelei feroviare și de creștere a calității serviciilor în vederea stopării declinului în transportul pentru călători și asigurării premiselor pentru re poziționarea ulterioară a transportului feroviar</li> <li>• Recomandările specifice de țară</li> </ul>

Obiectiv tematic selectat	Prioritatea de investiții selectată	Justificarea selectării
		<p>privind reforma operatorilor publici din sistemul feroviar și a rețelei feroviare</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice și necesitatea de a încuraja utilizarea modurilor de transport prietenoase cu mediul</li> </ul>
<p>07 - Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore</p>	<p>7e - Îmbunătățirea eficienței energetice și a securității aprovizionării prin dezvoltarea unor sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei și prin integrarea descentralizării producției de energie din surse regenerabile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Necesitatea de acomodare în rețeaua de transport a producției de energie din surse regenerabile</li> <li>• Atingerea țintelor naționale privind generarea energiei din surse regenerabile a condus la o concentrare geografică majoră a noilor centrale. Se înregistrează blocaje privind circulația de energie electrică din zonele de producție spre zonele de consum, cu diminuarea impactului pozitiv al utilizării resurselor regenerabile. Se urmărește favorizarea transportului energiei curate</li> <li>• Necesitatea implementării unor conexiuni transfrontaliere pentru gaze naturale deoarece SNTG nu este configurat în mod adecvat pentru a asigura în viitor echilibrul între sursele interne și cerere în vederea garantării securității aprovizionării</li> </ul>
<p>07 - Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore</p>	<p>7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regulamentul nr. 1315/2013 TEN-T privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și politica europeană de continuare a investițiilor de dezvoltare a rețelei TEN-T pentru creșterea mobilității persoanelor, a accesului la piețele internaționale, a eficienței, și minimizarea impactului transporturilor asupra mediului</li> <li>• Obiectivele Strategiei UE pentru</li> </ul>

Obiectiv tematic selectat	Prioritatea de investiții selectată	Justificarea selectării
		<p>Regiunea Dunării în domeniul transportului</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Obiectivele Master Planului General de Transport și problemele din sector</li> <li>• Finalizarea rutelor rutiere și feroviare ce asigură conexiunea între Constanța și granița cu Ungaria, contribuind la creșterea mobilității persoanelor și mărfurilor</li> <li>• Eliminarea dificultăților în navigația pe Dunăre și exploatarea oportunităților oferite de transportul de marfă pe Dunăre</li> <li>• Dezvoltarea rețelei rutiere TEN-T globale</li> </ul>
<p>07 - Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore</p>	<p>7ii - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Soluționarea problemelor de congestie a traficului în București prin dezvoltarea unui sistem de transport durabil constând în investiții ce vor fi orientate către dezvoltarea transportului urban cu metroul în Regiunea București – Ilfov, contribuind la creșterea mobilității persoanelor, încurajarea utilizării modurilor de transport durabile, îmbunătățirea condițiilor de transport și la reducerea emisiilor poluante în aglomerările urbane</li> </ul>

## 1.2 Justificarea alocării financiare

Justificarea alocării financiare (sprijinul din partea Uniunii) pentru fiecare obiectiv tematic și, după caz, pentru fiecare prioritate de investiții, în conformitate cu cerințele de concentrare tematică, luând în considerare evaluarea ex ante.

Distribuția alocării financiare a POIM între cele patru OT este următoarea: cca. 4,7% pentru OT4; 5% pentru OT5; 35,2% pentru OT6 și 54,9% pentru OT7, răspunzând astfel ipotezelor rezultate din rularea modelului HEROM la nivel de AP, conform căreia o alocare mai mare pentru dezvoltarea infrastructurii de transport va duce la o creștere mai accentuată a PIB.

### Transport

Având în vedere stadiul investițiilor contractate până la sfârșitul anului 2013, valoarea proiectelor ce urmează a fi finalizate din finanțarea aferentă perioadei 2014–2020 (de cca. 1,34 mld. euro), precum și valoarea investițiilor aflate în diferite stadii de pregătire, se constată că fondurile alocate sectorului Transport nu acoperă necesarul pentru finalizarea rețelei TEN-T.

AP1 este finanțată din FC alocat sectorului de transport și este orientată, în special, spre dezvoltarea rețelei TEN-T centrale pentru toate modurile de transport. Intervențiile din FC sunt completate de FEDR prin AP2, orientată spre soluționarea celorlalte aspecte legate de infrastructura de transport care completează investițiile în rețeaua TEN-T, în acord cu analiza MPGT. Se va urmări o distribuție relativ echilibrată între modurile de transport, ținând cont de alte surse de finanțare disponibile. 47% din FC al AP1 este orientat spre dezvoltarea rețelei rutiere TEN-T, la care se adaugă 58% din FEDR orientat spre rețelei TEN-T globale. 32% din FC este orientat spre dezvoltarea în continuare a coridoarelor TEN-T centrale pentru transportul feroviar. Investițiile pentru reforma feroviară și reabilitări completează alocările orientate spre sectorul feroviar cu încă 17% din alocarea FEDR. Pentru coridoarele prioritare feroviare se urmărește finalizarea rețelei TEN-T centrală până în 2030, prin utilizarea CEF. Sectorului naval îi revine o alocare de 5% din FC, investițiile fiind completate prin finanțare CEF și finanțare FEDR pentru alte porturi decât cele situate pe TEN-T centrală. Dezvoltarea rețelei de metrou din București-Ilfov are o alocare de 16% în acord cu portofoliul de proiecte. Alocarea financiară pe moduri de transport ține cont și de experiența perioadei 2007-2013 și a capacității beneficiarilor de a gestiona portofoliul de proiecte.

Balanța modală prezintă o alocare din POIM de 63,22% pentru sectorul rutier și 31% pentru sectorul feroviar. Prin luarea în considerare a proiectelor propuse spre finanțare din CEF, raportul între cele două moduri sse echilibrează, rutierul beneficiind de cca 43,8% din totalul fondurilor disponibile, iar feroviarul de cca. 37,8%.

## **Mediu**

Alocarea resurselor financiare disponibile din FC pentru OT6 acoperă o parte din necesarul investițional pentru conformarea cu directivele europene pentru deșeuri și apă/apă uzată, fiind orientată inclusiv spre finalizarea proiectelor începute în 2007-2013.

Pentru îndeplinirea obligațiilor ce derivă din directivele vizând managementul deșeurilor, alocarea brută de cca. 318 mil. euro (11% din FC OT 6) acoperă necesarul de finanțare pentru finalizarea celor 12 proiecte fazate (cca. 225 mil. euro) sau aflate în pregătire. Analizarea finanțării altor priorități se va face în contextul finalizării PNGD și a studiilor de prefizabilitate ulterioare.

Pentru sectorul de apă/apă uzată, alocarea financiară a fost corelată cu necesarul investițional pentru conformarea cu prevederile celor două directive relevante, pentru 2014-2020 acesta fiind estimat la 12,6 mld. Euro, din care aprox. 1,3 mld. euro urmează a fi implementate până la finalul anului 2015. Din master planurile județene actualizate și din lista de investiții prioritare propuse prin cererile de finanțare ale operatorilor regionali, rezultă un necesar de 6,2 mld. Euro din FESI.

Finanțarea europeană și cofinanțare publică națională disponibilă prin POIM vor acoperi până la 2,4 mld. euro din alocarea FC (netă), inclusiv necesarul proiectele fazate (370



mil. euro FC). Aceste investiții vor fi completate prin PNDR, care include și infrastructura de apă și apă uzată, investițiile fiind prioritizate pentru aglomerări între 2000-10000 l.e., și alte programe naționale similare. Având în vedere că gradul de îndatorare al operatorilor de apă se ridică la peste 650 mil. Euro, nivelul maxim de suportabilitate fiind deja atins în 2007-2013, și ținând cont de nivelul de îndatorare a localităților nou incluse pe lista de investiții este fie depășit, fie insuficient pentru a contribui la finanțarea investițiilor, *sunt în curs de identificare soluții pentru acoperirea necesarului de finanțare.*

Pentru biodiversitate, dezvoltarea sistemului de monitorizare a aerului și decontaminarea siturilor poluate istoric, alocarea FEDR aferentă OT6 este de cca. 425 mil. euro, din care 67% este orientată spre biodiversitate, pentru a acoperi în continuare nevoile legate de protecția sustenabilă a biodiversității, cca 29,75% spre acțiunile de decontaminare și cca 3,25% spre protecția aerului.

În concordanță cu țintele Strategiei Europa 2020 și cu documentul de poziție al serviciilor Comisiei, alocarea în cadrul OT5 a luat în considerare nevoile de investiții pentru prevenirea și apărarea împotriva fenomenelor generate de schimbările climatice (cu precădere inundații și eroziune costieră), prin orientarea a 76% pentru PI 5.i, respectiv 24% din fonduri pentru PI5.ii care vizează modernizarea Sistemului Național de Management al Situațiilor de Urgență.

### **Energie curată și eficiență energetică**

Alocarea financiară are la bază necesitatea implementării acțiunilor prevăzute în documentele strategice relevante, în acord cu obiectivele Strategiei Europa 2020.

Întrucât sunt necesare în continuare investiții semnificative pentru atingerea țintelor în domeniul eficienței energetice, dar și al promovării anumitor surse de energie regenerabile, cea mai mare parte a alocărilor financiare disponibile pentru AP6 fiind orientate spre aceste domenii (48% pentru producția de energie din surse regenerabile și 29,1% pentru cogenerarea de înaltă eficiență). Investițiile prin POIM sunt susținute complementar de schemele naționale (schema de certificate verzi și bonusul pentru cogenerare). Eficiența energetică în industrie este susținută și monitorizarea consumului de energie la nivelul platformelor industriale, cu o alocare de 5,4% din AP6. Proiectele demonstrative de monitorizare inteligentă beneficiază de 17,5% din alocarea AP6.

Reabilitarea sistemelor de termoficare în orașele selectate promovată prin AP7, axă multifond, beneficiază de o alocare FEDR de cca. 90 mil. euro, finanțarea fiind orientată spre asigurarea sustenabilității investițiilor realizate în localitățile finanțate prin POS Mediu 2007-2013, și respectiv 150 mil. euro din FC pentru SACET București.

În ceea ce privește alocarea aferentă axei prioritare *Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale* (AP8), alocarea propusă are în vedere capacitatea de cofinanțare a beneficiarilor și caracterul strategic al investițiilor.

**Tabelul 2: Imagine de ansamblu asupra strategiei de investiții a programului operațional**

Axă prioritară	Fond	Sprijinul din partea Uniunii (EUR)	Proportia sprijinului total al Uniunii pentru programul operațional	Obiectiv tematic / prioritate de investiții / obiectiv specific	Indicatori de rezultat comuni și specifici programului pentru care a fost stabilit un obiectiv
AP1	CF	3.404.255.320,00	36,14%	<ul style="list-style-type: none"> <li>▼ 07 - Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore                             <ul style="list-style-type: none"> <li>▼ 7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>▼ 1.1. - Creșterea mobilității prin dezvoltarea transportului rutier pe rețeaua TEN-T</li> <li>▼ 1.2. - Creșterea mobilității prin dezvoltarea transportului feroviar pe rețeaua TEN-T centrală</li> <li>▼ 1.3. - Creșterea atractivității transportului naval prin dezvoltarea căilor navigabile și a porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală</li> </ul> </li> <li>▼ 7ii - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>▼ OS1.4 - Creșterea atractivității rețelei de metrou în București-Ilfov prin dezvoltarea infrastructurii și serviciilor aferente</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>	[2S1, 2S2, 2S3, 2S7]
AP2	ERDF	1.728.208.359,00	18,35%	<ul style="list-style-type: none"> <li>▼ 07 - Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore                             <ul style="list-style-type: none"> <li>▼ 7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>▼ OS2.1 - Creșterea mobilității prin dezvoltarea transportului rutier pe rețeaua TEN-T</li> </ul> </li> <li>▼ 7b - Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>▼ OS2.2 - Creșterea accesibilității regionale prin conectarea zonelor cu o conectivitate redusă la infrastructura rutieră a TEN-T</li> </ul> </li> <li>▼ 7c - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local</li> </ul> </li> </ul>	[OS10, 2S1, 2S23, 2S24, 2S11, 2S12, 2S13, 2S14]

Axă prioritară	Fond	Sprijinul din partea Uniunii (EUR)	Proportia sprijinului total al Uniunii pentru programul operațional	Obiectiv tematic / prioritate de investiții / obiectiv specific	Indicatori de rezultat comuni și specifici programului pentru care a fost stabilit un obiectiv
AP3	CF	2.892.443.785,00	30,71%	<p>► OS2.3 - Creșterea mobilității regionale prin dezvoltarea sustenabilă a aeroporturilor</p> <p>► OS2.4 - Creșterea atractivității transportului intermodal pentru stimularea utilizării modurilor de transport sustenabil</p> <p>► OS2.5 - Creșterea gradului de siguranță și securitate pe toate modurile de transport și reducerea impactului transporturilor asupra mediului</p> <p>► OS2.6 - Fluidizarea traficului la punctele de ieșire din țară</p> <p>► 7d - Dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete, de înaltă calitate și interoperabile și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului</p> <p>► OS2.7 - Creșterea sustenabilității și calității transportului feroviar prin măsuri de reformă și modernizare a rețelei și serviciilor</p>	[2S28, 2S29, 2S32, 2S33, 2S34]
AP4	ERDF	425.531.915,00	4,52%	<p>► 06 - Conservarea și protecția mediului și promovarea utilizării eficiente a resurselor</p> <p>► 6i - investiții în sectorul deșeurilor, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe</p> <p>► OS3.1 - Creșterea gradului de reutilizare și reciclare a deșeurilor prin asigurarea premiselor necesare la nivelul sistemelor de management integrat al deșeurilor de la nivel județean</p> <p>► 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe</p> <p>► OS3.2 - Creșterea nivelului de colectare și epurare a apelor uzate urbane, precum și a gradului de asigurare a alimentării cu apă potabilă a populației</p>	[2S42, 2S43, 2S37, 2S38, 2S39]

Axă prioritară	Fond	Sprijinul din partea Uniunii (EUR)	Proportia sprijinului total al Uniunii pentru programul operațional	Obiectiv tematic / prioritate de investiții / obiectiv specific	Indicatori de rezultat comuni și specifici programului pentru care a fost stabilit un obiectiv
AP5	CF	478.723.404,00	5.08%	<p>▼ OS4.2 - Creșterea nivelului de evaluare și monitorizare a calității aerului la nivel național prin dezvoltarea instrumentelor de monitorizare</p> <p>▼ OS4.3 - Reducerea suprafețelor poluate istoric</p> <p>▼ 05 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, a prevenirii și a gestionării riscurilor</p> <p>▼ 5i - Sprijinirea investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem</p> <p>▼ SO5.1 - Reducerea efectelor și a pagubelor asupra populației cauzate de fenomenele naturale asociate principalelor riscuri accentuate de schimbările climatice</p> <p>▼ 5ii - Promovarea investițiilor pentru a face față unor riscuri specifice, asigurarea rezistenței în fața dezastrelor și dezvoltarea sistemelor de gestiune a dezastrelor</p> <p>▼ OS5.2 - Creșterea gradului de pregătire pentru intervențiile la dezastre prin susținerea autorităților implicate în managementul situațiilor de criză</p>	[2S53, 2S51]
AP6	ERDF	197.329.787,00	2.10%	<p>▼ 04 - Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele</p> <p>▼ 4a - Promovarea producerii și distribuției de energie derivate din surse regenerabile</p> <p>▼ SO6.1 - Creșterea producției de energie din surse regenerabile prin noi capacități de producție de energie din surse regenerabile mai puțin exploatate</p> <p>▼ 4b - Promovarea eficienței energetice și a utilizării energiei din surse regenerabile în întreprinderi</p> <p>▼ OS6.2 - Creșterea eficienței energetice prin monitorizare a consumului de energie la nivelul consumatorilor industriali</p> <p>▼ 4d - Dezvoltarea și punerea în aplicare a sistemelor de distribuție inteligente care funcționează la tensiuni medii și joase</p> <p>▼ OS6.3 - Creșterea eficienței energetice prin implementarea sistemelor de măsurare inteligentă la rețelele electrice de joasă tensiune</p> <p>▼ 4g - Promovarea utilizării cogenerării de căldură și energie cu randament ridicat bazată pe cererea de energie termică utilă</p> <p>▼ OS6.4 - Creșterea eficienței energetice în industrie prin promovarea consumului de energie produsă în sisteme de cogenerare de înaltă eficiență</p>	[2S60, 2S58, 2S57]

Axă prioritară	Fond	Sprijinul din partea Uniunii (EUR)	Proportia sprijinului total al Uniunii pentru programul operațional	Obiectiv tematic / prioritate de investiții / obiectiv specific	Indicatori de rezultat comuni și specifici programului pentru care a fost stabilit un obiectiv
AP7	ERDF	89.904.255,00	0,95%	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 04 - Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele</li> <li>▶ 4c - Sprijinirea eficienței energetice, a gestionării inteligente a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructurile publice, inclusiv în clădirile publice, și în sectorul locuințelor</li> <li>▶ OS7.1 - Creșterea eficienței energetice prin modernizarea sistemelor centralizate de transport și distribuție a energiei termice în orașele selectate</li> </ul>	[2S64]
AP7	CF	159.574.468,00	1,69%	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 04 - Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele</li> <li>▶ 4iii - Sprijinirea eficienței energetice, a gestionării inteligente a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructurile publice, inclusiv în clădirile publice, și în sectorul locuințelor</li> <li>▶ OS7.2 - Creșterea eficienței energetice prin modernizarea sistemului centralizat de furnizare a energiei termice în Municipiul București</li> </ul>	[2S64]
AP8	ERDF	42.553.191,00	0,45%	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 07 - Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore</li> <li>▶ 7e - Îmbunătățirea eficienței energetice și a securității aprovizionării prin dezvoltarea unor sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei și prin integrarea descentralizării producției de energie din surse regenerabile</li> <li>▶ OS8.1 - Creșterea siguranței Sistemului Energetic Național prin extinderea și consolidarea rețelei electrice de transport pentru integrarea energiei din RER</li> <li>▶ OS8.2 - Creșterea flexibilității Sistemului Național de Transport a gazelor naturale din România în vederea asigurării interconectării cu alte state vecine</li> </ul>	[2S68, 2S69]

## 2. AXE PRIORITARE

### 2.A DESCRIERE A AXELOR PRIORITARE, ALTELE DECÂT ASISTENȚA TEHNICĂ

#### 2.A.1 Axa prioritară

ID-ul axei prioritare	AP1
Denumirea axei prioritare	Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului

- Întreaga axă prioritară se va implementa exclusiv prin instrumente financiare
- Întreaga axă prioritară se va implementa exclusiv prin instrumente financiare stabilite la nivelul Uniunii
- Întreaga axă prioritară se va implementa prin dezvoltare locală plasată sub responsabilitatea comunității
- În ceea ce privește FSE: Întreaga axă prioritară este dedicată inovării sociale sau cooperării transnaționale sau amândurora

#### 2.A.2 Justificarea stabilirii unei axe prioritare care acoperă mai mult de o categorie de regiune, obiectiv tematic sau fond (după caz)

#### 2.A.3 Fondul, categoria de regiune și baza de calcul pentru sprijinul Uniunii

Fond	Categoria de regiune	Baza de calcul (totalul cheltuielilor eligibile sau al cheltuielilor publice eligibile)	Categorie de regiune pentru regiunile ultraperiferice și regiunile nordice slab populate (dacă este cazul)
CF		Public	

#### 2.A.4 Prioritate de investiții

ID-ul priorității de investiții	7i
---------------------------------	----

<b>ID-ul priorității de investiții</b>	7i
<b>Titlul priorității de investiții</b>	Srijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T

### 2.A.5 Obiective specifice corespunzătoare priorității de investiții și rezultatele preconizate

<b>ID-ul obiectivului specific</b>	1.1.
<b>Titlul obiectivului specific</b>	Creșterea mobilității prin dezvoltarea transportului rutier pe rețeaua TEN-T
<b>Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii</b>	<p>Prin POIM se urmărește extinderea infrastructurii de transport rutier amplasate pe rețeaua TEN-T, prin completarea tronsoanelor a căror construcție a fost demarată în perioada de programare 2007-2013 și a celor care vor fi stabilite prin MPT, asigurând dezvoltarea în continuare a rețelei definite.</p> <p>Acesta va conduce, în primul rând, la economii de timp în transportul rutier de mărfuri și călători între regiunile României și Europa Centrală, de Vest și de Sud ca urmare a eliminării blocajelor pe rutele vizate, asigurând creșterea mobilității. Aceste rezultate vor contribui la promovarea competitivității economice, prin îmbunătățirea condițiilor în transportul rutier de mărfuri și călători, și la reducerea emisiilor poluante prin eliminarea/ reducerea blocajelor de trafic prin reducerea duratelor de transport.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Economii de timp în parcurgerea distanțelor rutiere amplasate pe rețeaua TEN-T</b></li> </ul>
<b>ID-ul obiectivului specific</b>	1.2.
<b>Titlul obiectivului specific</b>	Creșterea mobilității prin dezvoltarea transportului feroviar pe rețeaua TEN-T centrală
<b>Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii</b>	<p>Prin POIM vor fi promovate acțiunile orientate spre finalizarea coridorului feroviar care asigură legătura între granița cu Ungaria și Constanța, și darea sa în exploatare. Alte componente de pe rețeaua feroviară TEN-T centrală vor fi dezvoltate, știut fiind că infrastructura feroviară este marcată de indivizibilitate, iar avantajele sunt vizibile doar după finalizarea integrală a coridorului. Totodată, se va asigura continuitatea unui transport feroviar de calitate către marile capitale ale Europei și reducerea semnificativă a emisiilor de noxe și a congestiei traficului rutier pe rute alternative, prin oferirea unor alternative ecologice care asigură transportul pasagerilor și mărfurilor cu un grad de siguranță și securitate sporit față de alte moduri de transport. Principalul rezultat obținut constă într-un:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Economii de timp în parcurgerea distanțelor pe rețeaua feroviară redusă</b>, în condiții standard stabilite prin regulamentele europene pentru transportul feroviar</li> </ul> <p>Rezultatele obținute în materie de timp vor asigura creșterea eficienței financiare a investiției care nu poate fi obținută decât după finalizarea unor coridoare.</p>
<p><b>ID-ul obiectivului specific</b></p> <p><b>Titlul obiectivului specific</b></p> <p>Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii</p>	<p>1.3.</p> <p>Creșterea atractivității transportului naval prin dezvoltarea căilor navigabile și a porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală</p> <p>Obiectivul vizează creșterea calității serviciului oferit operatorilor de transport naval prin realizarea de investiții în șenalul navigabil, precum și modernizarea infrastructurii porturilor dunărene și maritime situate pe TEN-T centrală. Aceste acțiuni vor crește numărul de zile de navigabilitate în cursul unui an, contribuind la creșterea atractivității transportului pe apă.</p> <p>Astfel, se vor crea, treptat, premisele pentru creșterea cotei de piață a transportului naval, pe teritoriul României, prin oferirea posibilității de a transporta cantități semnificative de mărfuri prin utilizarea unui mod de transport sustenabil, la o viteză acceptabilă și prin oferirea unor condiții adecvate de manipulare a mărfurilor în terminale portuare.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Volum de mărfuri crescut transportat pe căile navigabile</b></li> </ul> <p>Totodată, condiții mai bune de navigație și un volum mai mare de marfă transportat va crea condițiile pentru exploatarea potențialului de dezvoltare a porturilor fluviale și maritime, conducând în timp la o poziționare mai bună a transportului naval de mărfuri în raport cu alte moduri de transport.</p> <p>Acțiunile vizate în sectorul naval vor urmări promovarea obiectivelor Strategiei Dunării de a crește transportul de marfă pe Dunăre cu 20% în 2020 față de 2010.</p>



**Tabelul 3: Indicatori de rezultat specifici programului pe obiectiv specific (pentru FEDR și pentru Fondul de coeziune)**

Obiectiv specific		1.1. - Creșterea mobilității prin dezvoltarea transportului rutier pe rețeaua TEN-T						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S1	Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T	Min./100 km		86,20	2013	49,80	Ministerul Transporturilor	Bienal
Obiectiv specific		1.2. - Creșterea mobilității prin dezvoltarea transportului feroviar pe rețeaua TEN-T centrală						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S2	Timpul mediu de călătorie pe rețeaua TEN-T feroviară	Min./100km		133,30	2013	60,10	Ministerul Transporturilor	Bienal
Obiectiv specific		1.3. - Creșterea atractivității transportului naval prin dezvoltarea căilor navigabile și a porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S3	Mărfuri transportate pe căi navigabile interioare	Mil. tone/an		26,80	2013	32,20	Institutul Național de Statistică	Anual

## 2.A.6 Acțiunea care urmează să fie sprijinită în cadrul priorității de investiții (pe prioritate de investiții)

### 2.A.6.1 Descriere a tipului și exemple de acțiuni care urmează să fie sprijinite și contribuțiile preconizate la obiectivele specifice, inclusiv, după caz, identificarea principalelor grupuri țintă, a teritoriilor specifice vizate și a tipurilor de beneficiari

Prioritate de investiții

71 - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T

#### OS 1.1. Creșterea mobilității prin dezvoltarea transportului rutier pe rețeaua TEN-T

Conform Regulamentului nr. 1315/2013, rețeaua TEN-T centrală în România vizează următoarele rute: Nădlac - Timișoara – Sibiu – București (centura București) – Constanța; Timișoara – Drobeta Turnu Severin - Calafat; București – Ploiești - Bacău – Suceava – granița cu Ucraina (Siret); Sebeș – Turda – Târgu Mureș – Târgu Neamț – Iași – granița cu Republica Moldova (Ungheni); București – Giurgiu, la care se adaugă rețeaua TEN-T globală.

Rețeaua rutieră TEN-T poate fi dezvoltată la nivel de autostradă/drum expres sau altă clasificare (drum național care să corespundă calitativ definiției de ”drum strategic convențional ” – Art. 17, alin. (3), Regulamentul nr. 1315/2013).

Analiza MPGT a definit o rețea rutieră primară cu impact asupra dezvoltării economice, luând în considerare ca principali factori conectivitatea între centrele urbane cu peste 125.000 loc., cu principalele puncte de ieșire din țară (puncte de trecere a frontierei, aeroporturi și porturi) și coridoare de transport marfă. MPGT evidențiază faptul că transportul rutier de persoane reprezintă 74,36% din totalul la nivel național, iar transportul rutier de mărfuri 48,32% din total, dovedindu-se astfel preferința pentru acest mod de transport (AECOM - RGTMP\_Technical\_Note\_Road).

#### Tipuri de acțiuni specifice OS 1.1.

Extinderea infrastructurii de transport rutier amplasate pe rețeaua TEN-T, prin completarea tronsoanelor finanțate prin alte surse, se va face prin promovarea următoarelor tipuri de acțiuni

- Construcția / modernizarea de autostrăzi / drumuri expres /drumuri naționale aferente rețelei TEN-T, inclusiv construcția de variante de ocolare aferente rețelei (conform clasificății tronsonului aferent);
- Sprijin pentru beneficiari în pregătirea portofoliului de proiecte.

<b>Prioritate de investiții</b>	71 - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
<p>Investițiile din perioada 2014-2020 vor completa obiectivele POST 2007-2013, prin care s-au finanțat până la finalul anului 2013 127 km, din ținta propusă de cca. 487 km de drum nou, din care 372 km autostradă și 303 km de drum național reabilitat, proiectele fiind orientate în special spre finalizarea tronsoanelor aferente traseului Nădlac-Constanța și a conexiunilor aferente. Finalizarea acestui traseu se va realiza prin continuarea finanțării în 2014-2020 a tronsoanelor demarate în perioada 2007-2013 și prin demararea unor noi tronsoane, în conformitate cu planificarea din MPT. Finalizarea acestui traseu este esențială pentru atingerea obiectivului de creștere a mobilității populației și mărfurilor pe rețeaua rutieră TEN-T, creând premisele pentru continuarea investițiilor pe această rețea, prin asigurarea unei căi de transport rutier eficiente între centrul și vestul Europei și poarta estică de ieșire din Uniunea Europeană prin Portul Constanța.</p> <p>În paralel, se va avea în vedere dezvoltarea rețelelor de transport care să asigure conexiunea tuturor regiunilor României, prin dezvoltarea coridoarelor prioritare stabilite la nivel național.</p> <p>Totodată, continuarea finanțării sectoarelor aferente rețelei rutiere TEN-T este esențială pentru modernizarea infrastructurii rutiere în România, având în vedere că numai 50% din rețeaua națională este considerată a fi de calitate bună, 30% de calitate medie, 20% de calitate slabă, iar peste 60% din rețeaua de drumuri naționale este clasificată ca având perioada de viață expirată.</p> <p><b>Tipuri de beneficiari OS 1.1:</b></p> <p>Administratorul infrastructurii de transport rutier de interes european și național, desemnat conform legislației în vigoare;</p> <p><b>OS 1.2. Creșterea mobilității prin dezvoltarea transportului feroviar pe rețeaua TEN-T centrală</b></p> <p>În perioada 2009-2011, modernizările infrastructurii feroviare au vizat în principal segmente aferente coridoarelor prioritare Rhin-Danube și Orient/East-Mediterranean, efectuându-se lucrări pe o lungime de 211 km de cale ferată, ce au condus pe aceste sectoare la creșterea vitezei maxime de circulație conform standardelor.</p> <p>În prezent, serviciile oferite pasagerilor sunt necompetitive din cauza faptului că pe rute importante care asigură legătura între principalele orașe ale României există tronsoane de infrastructură care au avut o lipsă cronică de fonduri pentru întreținere adecvată, iar viteza de circulație a scazut semnificativ, nefuncționând la standardele de proiectare; calitatea serviciilor este, de asemenea, necorespunzătoare și din cauza gradului de uzură crescut al</p>	

<p><b>Prioritate de investiții</b></p>	<p>71 - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T vehiculelor - vagoane și locomotive.</p> <p>Acțiunile propuse în domeniul feroviar vor concentra (în completarea investițiilor propuse prin CEF) asupra finalizării modernizării liniei feroviare între granița cu Ungaria și Constanța, asigurând creșterea mobilității pe rețeaua feroviară TEN-T în conformitate cu standardele tehnice stipulate în Regulamentul 1315/2013. În contextul unor resurse financiare limitate, secțiunile propuse spre finanțare prin POIM vor fi completate prin proiectele propuse spre finanțare din CEF (secțiunile aferente tronsoanelor Brașov-Sighișoara și Brașov-Predeal). Prin CEF se preconizează și pregătirea și realizarea altor tronsoane. Ulterior dezvoltării coridoarelor feroviare prioritare, România analizează dezvoltarea până în 2050 a unui traseu de cale ferată de mare viteză de la vest la sud-est, conectată la linia de mare viteză de pe teritoriul Ungariei, pentru a răspunde obiectivelor prevăzute în WPT de completare la nivelul UE a rețelei feroviare de mare viteză, care va sprijini realizarea unei conectări eficiente și eficace cu spațiul European de transport din punct de vedere al timpului și al resurselor energetice. În perioada 2014-2020 se vor realiza studii pentru analiza eficienței tehnice, economice și financiare, vizând justificarea și condițiile în care aceasta poate fi dezvoltată pe teritoriul României.</p> <p><b>Tipuri de acțiuni specifice OS 1.2.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii feroviare aflate pe rețeaua TEN-T centrală, inclusiv achiziția materialului rulant necesar operării pe rețelele construite;</li> <li>• Realizarea de studii pentru linia de cale ferată de mare viteză;</li> <li>• Sprijin pentru beneficiari în pregătirea portofoliului de proiecte.</li> </ul> <p><b>Tipuri de beneficiari OS 1.2:</b></p> <p>Administratorul al infrastructurii de transport feroviar, desemnat conform legislației în vigoare;</p> <p><b>OS 1.3. Creșterea atractivității transportului naval prin dezvoltarea căilor navigabile și a porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală</b> în vederea creșterii atractivității transportului naval și, implicit, a cotei de piață aferente, sunt necesare intervenții concertate în două direcții majore:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eliminarea / reducerea deficiențelor de navigație pe Dunăre și canalele sale și îmbunătățirea întreținerii acestora, pentru a crește perioada de navigabilitate și viteza de deplasare;</li> </ul>
--	---

- Modernizarea infrastructurii portuare în vederea manipulării unui volum crescut de marfă, în condiții competitive.

**Fluviul Dunărea** are o lungime de 1.085 km pe teritoriul României, ceea ce înseamnă aproximativ 44,4% din întregul șenal navigabil al Dunării. Canalele Dunăre – Marea Neagră și Poarta Albă – Midia Năvodari asigură conexiunea rapidă a Dunării cu Marea Neagră, principala sursă/destinație a traficului fiind Portul Constanța.

În perioadele secetoase, adâncimea minimă a Dunării fluviale scade sub pragul prevăzut de Comisia Dunării (2,5 m), ceea ce conduce la blocaje și întâzieri pentru navele aflate în tranzit pe acest sector. Barjele pot fi încărcate la un nivel sub-optimal, poate doar până la 60% din capacitate maximă pentru a face față adâncimilor de navigație reduce iar în aceste cazuri operatorul trebuie încă să plătească taxa integrală pentru accesul pe căile navigabile și taxele portuare. În plus, în timpul perioadelor cu o adâncime de navigație scăzută, lățimea șenalului navigabil este limitată și, în funcție de condițiile fluviului, există restricții privind convoaie de barje care trec unele pe lângă altele și este necesar să se navigheze într-o singură direcție. Acest lucru duce la opriri forțate, ceea ce înseamnă că barjele trebuie să acosteze fără sincronizare sau garanții de securitate.

Intervenția la nivelul sectoarelor de navigație este necesară având în vedere numărul de zile în care circulația pe Dunăre este afectată, întâzieri ale navelor în trafic fiind determinate și de faptul că traficul naval este închis pe Dunăre un număr semnificativ de zile per an (până la 100 zile). Înregistrările din 2011, când au fost blocaje timp de 38 de zile consecutive, au afectat mai mult de 40 de împingătoare și mai mult de 300 de barje care au avut pierderi directe nete de mai mult de 160.000 Euro (Siim Kallas, Johannes HAHN, Danube Navigation - A Priority of the EU Strategy for the Danube Region Ref. Ares(2012)229238 - 28/02/2012 (<http://www.codcr.com/images/events/participant/2012-05-03/folder1.pdf>). În 2012 doar 315 zile au fost navigabile în condiții adecvate. Alte probleme care obstrucționează navigația pe Dunăre sunt podurile de gheață care se formează iarna, creșterea vitezei de curgere a apei la topirea zăpezilor, colmatarea albiei fluviului la intervale de aproximativ 2 luni, etc. O atenție sporită trebuie acordată și creșterii siguranței transportului naval.

Pe sectorul comun româno-bulgar (km 845,5 – km 375), cu o lungime de 470 km, există 21 de puncte critice pentru care se derulează studii privind soluțiile tehnice și de impact asupra protecției mediului.

Volumul de marfă transportat în trecut pe Dunăre era de cca. 2 ori mai mare decât în prezent. De exemplu, în 1987, volumul transportat era de 91 mil. tone, în timp ce în 2011 erau transportate doar 29 mil. tone. Acest volum este considerat a reprezenta cca. 4% din volumul teoretic de marfă ce poate fi transportat pe Dunăre. Reducerea volumului de marfă transportat pe Dunăre a fost influențată și de modificările structurale importante ce au avut loc la nivelul industriei românești, iată în ultima perioadă de criza economică.

**Prioritate de investiții**

71 - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T

**Porturile.** De-a lungul Dunării și a canalelor navigabile din România există 30 de porturi, cele mai importante fiind: Drobeta Turnu Severin, Calafat, Giurgiu, Cernavodă, Brăila, Galați și Tulcea. În porturile Brăila, Galați și Tulcea au acces navele maritime de până la 25.000 tdw. În general, infrastructura existentă a porturilor limitează operarea eficientă și eficace a navelor fluviale. De asemenea, aceste porturi necesită o îmbunătățire a rețelelor rutiere și feroviare precum și a conexiunilor cu hinterlandul.

Analiza MPGT a stabilit rețeaua primară a porturilor plecând de la următoarele criterii: volum curent și previzionat de marfă manipulat în port, conectivitatea cu celelalte regiuni și cu punctele de trecere la frontieră, importanța economică a coridoarelor din perspectiva volumului de marfă tranzitat. Acestora li se adaugă porturile regionale sau locale, fiecare dintre acestea putând avea o importanță pentru transportul unor categorii marfă.

Porturile maritime manipulează de 3,5 ori mai multă marfă decât porturile navale.

Principalele porturi situate pe rețeaua TEN-T centrală sunt în același timp și importante centre pentru transportul intermodal de marfă, dezvoltarea infrastructurii acestora contribuind la creșterea volumului de marfă ce ar urma să fie transportat pe Dunăre și canalele sale. Investițiile promovate prin POIM vor completa atât proiectele propuse spre finanțare din CEF, pentru principalele porturi cu potențial de creștere a volumului de marfă manipulat (Constanța, Drobeta, Galați, Giurgiu), cât și proiectele de îmbunătățire a condițiilor de navigație pentru a crește atractivitatea transportului de marfă pe Dunăre, în conformitate cu prioritățile relevante din MPGT.

**Portul Constanța** este cel mai important port maritim al României, având o suprafață de 3.926 ha. Lungimea cheiului este de 30 km, de-a lungul căruia există 152 de dane (dintre care 140 sunt operaționale). Portul beneficiază de conexiuni cu Dunărea, prin Canalul Dunăre – Marea Neagră, cu autostrada A2 și cu linia de cale ferată. Portul dispune de un terminal de containere în zona de sud, fiind declarat zonă liberă din anul 2007. În anul 2011, traficul de mărfuri în Portul Constanța a reprezentat 12% din volumul total al transporturilor de mărfuri pe teritoriul României (46 mil. tonnes), ceea ce reprezintă însă doar 46% din capacitate.

Portul Constanța acționează ca un punct de transbordare pentru numeroase categorii de mărfuri și există premise pentru creșterea traficului de tranzit prin atragerea unei importante cote de piață din transportul maritim la nivel european, în cazul în care infrastructura ar permite realizarea unor economii de scală și reducerea costurilor unitare de transport. Investițiile necesare pentru dezvoltarea sustenabilă a portului vor fi fundamentate în baza unui Master Plan al Portului Constanța, ce va lua în considerare exploatarea întregului potențial al portului în strânsă legătură cu poziția sa strategică.

Celelalte porturi situate pe TEN-T centrală trebuie, de asemenea, modernizate pentru a asigura sustenabilitatea investițiilor la nivelul șenalului și pentru a

asigura atragerea unui volumul crescut de marfă transportat pe apă.

**Tipuri de acțiuni specifice OS 1.3.**

- Investiții în scopul îmbunătățirii condițiilor de navigație pe Dunăre și pe canalele navigabile ale Dunării, precum și în interiorul porturilor situate pe TEN-T, inclusiv achiziția de echipamente și nave specializate pentru asigurarea navigabilității pe Dunăre;
- Modernizarea și dezvoltarea capacității porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală, inclusiv componente aferente transportului intermodal;
- Sprijin pentru beneficiari în pregătirea portofoliului de proiecte.

Acțiunile prevăzute pentru sectorul naval vor contribui la creșterea atractivității transportului naval prin îmbunătățirea infrastructurii de transport fluvial și pe canale și prin eliminarea sectoarelor critice care afectează navigația pe Dunăre și pe canalele navigabile interioare, ducând la creșterea duratei anuale de operare pe Dunăre, la reducerea duratelor de transport naval și implicit, creșterea încrederii și competitivității acestui transport.

Investițiile în îmbunătățirea condițiilor de navigație vor fi completate de modernizarea infrastructurii existente la nivelul porturilor situate pe TEN-T centrală, asigurând astfel un cumul de factori care să ducă la atractivitatea transportului naval și implicit la creșterea volumului de marfă transportat pe apă.

Acțiunile propuse vor contribui și la atingerea obiectivelor stabilite prin Strategia UE pentru regiunea Dunării de a crește volumul de marfă transportat pe Dunăre cu 20% până în 2020 față de 2010, POIM având ca obiectiv creșterea volumului de marfă transportată pe căile navigabile interioare cu 20% până în 2023 față de valoarea de referință din 2013. Această creștere corespunde și cu rezultatele MNT, care indică o creștere de cca. 19,8% a volumului de marfă exprimat în tone-km transportat pe căile navigabile interne.

**Tipuri de beneficiari OS 1.3.:**

- Administratorii canalelor navigabile și administratorii porturilor maritime și fluviale, desemnați conform legislației în vigoare.
- Gruparea Europeană de Cooperare Teritorială Româno-Bulgară - GECT

### 2.A.6.2 Principiile directoare pentru selectarea operațiunilor

Prioritate de investiții	7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
<p>Pentru toate obiectivele specifice finanțate prin AP 1 se va acorda prioritate finanțării proiectelor făzate, demarate prin POS Transport 2007-2013 și a căror implementare nu se finalizează până la finalul anului 2015. În cazul acțiunilor cu beneficiar unic, se aplică procedura „cererii deschise de proiecte cu depunere continuă”, pe bază de listă de proiecte prioritare, fundamentate de MPGT. Prioritizarea proiectelor va ține cont de limita fondurilor alocate priorității de investiții și domeniului specific.</p> <p>Intervențiile vizând dezvoltarea rețelei TEN-T rutiere, feroviare și navale vor fi promovate prin acțiuni integrate care vor conține, pe lângă construcția/modernizarea tronsonului vizat, elementele necesare ce impun asigurarea unui serviciu de calitate și în parametrii adecvați de siguranță (sistemele telematice ITS, ERTMS, RIS, VTMS, iluminat public, perdele forestiere și alte măsuri de siguranță, infrastructura verde prevăzută prin acordul de mediu – adaptate după caz și tipul de infrastructură).</p> <p>Investițiile promovate vor respecta legislația în domeniul protecției mediului. Dezvoltarea coridoarelor de transport se va face prin promovarea infrastructurii verzi, în deplin acord cu ecosistemele naturale (de exemplu, utilizarea noilor tehnologii pentru pasaje și poduri), ca parte a unor proiecte mari mari de transport, reducând astfel eventualele efecte negative asupra mediului.</p>	

### 2.A.6.3 Utilizarea planificată a instrumentelor financiare (după caz)

Prioritate de investiții	7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
N/A	

### 2.A.6.4 Utilizarea planificată a proiectelor majore (după caz)

Prioritate de investiții	7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
Obiectivele specifice prevăzute în cadrul acestei priorități vor fi atinse prin implementarea de <b>proiecte majore</b> reprezentate de construcția / modernizarea	



<b>Prioritate de investiții</b>	7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
<p>unor tronsoane de infrastructură TEN-T rutieră, feroviară și navală și de proiecte de modernizare/ reabilitare a infrastructurii porturilor maritime și fluviale (amplasate pe TEN-T). Lista proiectelor majore ce urmează a fi promovate atât prin POIM, cât și cele complementare promovate prin CEF, este prezentată în Anexa 10.</p> <p>Proiectele propuse spre finanțare sunt de trei tipuri: proiecte fazate, demarate prin POS Transport în perioada 2007-2013; proiecte noi, identificate în procesul de prioritizare realizat la nivelul MPGT, care se vor finaliza până la finalul anului 2023, precum și proiecte noi ce se intenționează a fi demarate spre finalul perioadei de programare 2014-2020 (sfârșit de 2019 și ulterior).</p> <p>Având în vedere că Master Planul General de Transport se află în proces de dezbatere publică, lista proiectelor majore mai poate suferi modificări ca urmare a observațiilor și propunerilor din partea celor interesați, modificări ce urmează a fi confirmate prin Modelul Național de Transport. Totodată, perioadele de implementare a proiectelor majore de infrastructură de transport pot suferi modificări în funcție de strategia de implementare a Master Planului General de Transport, fără a modifica criteriile de prioritizare a proiectelor.</p>	

#### 2.A.6.5 Indicatorii de realizare pe prioritate de investiție și, după caz, pe categorie de regiune

**Tabelul 5: Indicatori de realizare comuni și specifici programului** (pe prioritate de investiții, defalcați pe categorie de regiune pentru FSE și, dacă este cazul, pentru FEDR)

Prioritate de investiții		7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categorie regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-fintă (2023)		Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T	
CO12a	Căi ferate: Lungimea totală a liniilor de cale ferată renovate sau modernizate	Km	FC			140,00	Ministerul Transporturilor	Anual

Prioritate de investiții		7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T							Frecvența raportării	
ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-fintă (2023)			Sursa datelor		
	din care: TEN-T				B	F	T			
CO13a	Drumuri: Lungimea totală a drumurilor nou construite din care: TEN-T	Km	FC			200,00		Ministerul Transporturilor	Annual	
CO16	Căi navigabile interne: Lungimea totală a căilor navigabile interioare îmbunătățite sau nou-create	Km	FC			30,00		Ministerul Transporturilor	Annual	
2S4	Porturi situate pe TEN-T centrală sprijinite	Număr	FC				2,00	Ministerul Transporturilor	Annual	
2S5	Ecluze modernizate	Număr	FC				4,00	Ministerul Transporturilor	Annual	
2S6	Material rulant achiziționat	Unități	FC				22,00	MT	Annual	

## 2.A.4 Prioritate de investiții

ID-ul priorității de investiții	7ii
Titlul priorității de investiții	Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local

## 2.A.5 Obiective specifice corespunzătoare priorității de investiții și rezultatele preconizate

ID-ul obiectivului specific	OS1.4
Titlul obiectivului specific	Creșterea atractivității rețelei de metrou în București-Ilfov prin dezvoltarea infrastructurii și serviciilor aferente
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	<p>Obiectivul vizează îmbunătățirea condițiilor de transport urban și periurban prin promovarea transportului cu metroul, ca o alternativă la transportul public de suprafață. Astfel, se asigură creșterea gradului de confort și siguranță pentru publicul călător și reducerea duratelor de călătorie. Totodată, metroul asigură implicit și îmbunătățirea traficului rutier și reducerea emisiilor poluante în regiune.</p> <p>Principalul rezultat preconizat este:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Cota de piață majorată a transportului cu metroul în transportul de pasageri în Regiunea București – Ilfov</b></li> </ul> <p>Obținerea acestui rezultat va duce implicit la reducerea emisiilor poluante în București și îmbunătățirea profilului de consum energetic al transportului în comun. Conform PNAEE, se preconizează că investițiile promovate pentru dezvoltarea infrastructurii de metrou vor duce la reducerea consumului de energie cu cca. 53 mii tep, intervențiile propuse contribuind direct la atingerea țintelor asumate în cadrul Strategiei Europa 2020.</p>

**Tabelul 3: Indicatori de rezultat specifici programului pe obiectiv specific (pentru FEDR și pentru Fondul de coeziune)**

Obiectiv specific		OS1.4 - Creșterea atractivității rețelei de metrou în București-Ilfov prin dezvoltarea infrastructurii și serviciilor aferente						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S7	Cota de piață a transportului cu metroul în transportul public de pasageri în București	%		20,00	2012	25,00	METROREX	Bienal, începând cu al treilea an de implementare

## 2.A.6 Acțiunea care urmează să fie sprijinită în cadrul priorității de investiții (pe prioritate de investiții)

### 2.A.6.1 Descriere a tipului și exemple de acțiuni care urmează să fie sprijinite și contribuțiile preconizate la obiectivele specifice, inclusiv, după caz, identificarea principalelor grupuri țintă, a teritoriilor specifice vizate și a tipurilor de beneficiari

Prioritate de investiții	7ii - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local
<b>OS 1.4. Creșterea atractivității rețelei de metrou în București-Ilfov prin dezvoltarea infrastructurii și serviciilor aferente</b>	<p>Odată cu creșterea semnificativă a PIB/cap de locuitor, a crescut și traficul în București și aglomerația în transport. Printre unele caracteristicile transportului se numără poziția radială incompletă a “inelenelor de drumuri”, o rețea feroviară inter-regională/internațională care își are punctul terminus la Gara de Nord pe inelul interior de drumuri, un sistem de metrou care leaga centrul orașului de zonele industriale și rezidențiale de-a lungul rutelor circulare și radiale și un sistem de transport la suprafață care include troleibuze, tramvaie și autobuze, dar care sunt slab integrate atât între ele, cât și cu metroul.</p> <p>În București se înregistrează o cerere ridicată de mobilitate, ca urmare a creșterii gradului de motorizare, a veniturilor și a locurilor de muncă, precum și extinderii zonei rezidențiale. Condițiile de trafic arată un nivel ridicat de congestii pe arterele principale din București.</p> <p>Deși metroul acoperă numai 4% din lungimea întregii rețele de transport public a capitalei prin faptul că oferă o capacitate superioară de transport în condiții de confort și siguranță a călătorilor, prestația acestuia reprezintă în medie 20% din volumul total de călători ce utilizează mijloacele de transport în comun. Metroul bucureștean transportă la ora actuală în medie peste 600.000 de călători pe zi lucrătoare și peste 15 milioane călători într-o lună.</p> <p>Sistemul de metrou cuprinde două linii care traversează orașul de la est la vest și de la sud la nord, cu o parte centrală suplimentară. Sistemul reflectă în mod clar modelele de călătorie din trecut și a fost conceput pentru a răspunde cererii de transport din centrul orașului și de la nivel regional. Sistemul de metrou nu acoperă complet cererea de transport a locuitorilor orașului, fiind inițiată dezvoltarea de noi magistrale.</p> <p>Astfel, pentru a răspunde nevoilor de mobilitate, strategia de dezvoltare a rețelei de metrou este orientată atât spre dezvoltarea de noi magistrale, cât și spre extinderea magistrelor existente. Planul de investiții al Metrorex include dezvoltarea Magistralei 5 Drumul Taberei – Pantelimon, Magistrala 4 Lac Străulești – Gara de Nord - Gara Progresu / Tronson Extindere Laminorului – Lac Străulești, extinderea Magistrelor 2 și 3 pentru a deservi noile zone</p>

<p><b>Prioritate de investiții</b></p>	<p>7ii - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local</p>
<p>rezidențiale și asigurarea conexiunii cu A1. Alte proiecte pot fi promovate în funcție de fondurile de investiții disponibile (ex. M6 Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Henri Coandă – Otopeni și M7 Voluntari – Bragadiru).</p> <p>La nivelul Municipiului București există un Master Plan General pentru Transport Urban –București (2008), având două orizonturi de timp - 2013 și 2027. Acest master plan va fi actualizat prin Planul de Mobilitate Urbană pentru Regiunea București-Ilfov, aflat în curs de elaborare printr-un proiect de asistență tehnică gestionat de către Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare. Proiectul a început în iulie 2014 și se va finaliza în iunie 2015. Acest plan de mobilitate va conține inclusiv analiza transportului cu metroul, pentru a fundamenta investițiile în perioada 2014-2020.</p> <p>În cadrul POIM se va acorda prioritate proiectelor fazate, demarate în perioada 2007-2013.</p> <p><b>Tipuri de acțiuni OS 1.4.:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Investiții în infrastructura de metrou, constând în construirea de noi tronsoane, inclusiv stațiile aferente, conform strategiei de dezvoltare a transportului urban cu metroul în București-Ilfov;</li> <li>• Investiții în mijloace de transport public de mare capacitate și viteză (material rulant), moderne și modernizarea instalațiilor pe rețeaua de metrou existentă, pentru creșterea gradului de confort și siguranță pentru publicul călător și reducerea duratelor de călătorie;</li> <li>• Investiții în echipamente pentru accesul călătorilor în stațiile de metrou și în sisteme moderne de siguranță a circulației.</li> </ul> <p>Investițiile promovate prin POIM vor asigura fluidizarea traficului și decongestionarea arterelor de suprafață, prin finalizarea / construcția de noi tronsoane care asigură o conexiune mai bună a diverselor zone din București. Extinderea infrastructurii de metrou, precum și creșterea calității serviciului prin asigurarea materialului rulant necesar pentru operarea noilor tronsoane va asigura mărirea atractivității metroului ca o alternativă la transportul public de suprafață.</p> <p>Finalizarea investițiilor demarate în perioada 2007-2013 și noile investiții promovate în perioada 2014-2020 vor asigura creșterea cotei de piață a transportului cu metroul raportat la celelalte moduri de transport public urban de suprafață.</p> <p><b>Grupul țintă principal:</b></p>	

<b>Prioritate de investiții</b>	7ii - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Populația Municipiului București</li> </ul> <p><b>Tipuri de beneficiari OS 1.4:</b></p> <p>Metrorex</p>	

#### **2.A.6.2 Principiile directoare pentru selectarea operațiunilor**

<b>Prioritate de investiții</b>	7ii - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local
<p>Se aplica procedura „cererii deschise de proiecte cu depunere continuă”, iar finanțarea se va acorda în limita fondurilor alocate priorității de investiții și domeniului specific, beneficiarul fiind unic, pe baza listei prioritare propuse de beneficiar, ținând cont de maturitatea proiectului și de contribuția acestuia la realizarea obiectivelor programului.</p> <p>Investițiile promovate vor respecta legislația în domeniul protecției mediului. Dezvoltarea proiectelor va ține cont de promovarea infrastructurii verzi, dacă va fi cazul, în deplin acord cu ecosistemele naturale (de exemplu, utilizarea noilor tehnologii pentru pasaje și poduri), conform soluțiilor identificate în procesul de evaluare a impactului asupra mediului, reducând în acest fel efectele negative asupra mediului.</p>	

#### **2.A.6.3 Utilizarea planificată a instrumentelor financiare (după caz)**

<b>Prioritate de investiții</b>	7ii - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local
---------------------------------	--

<b>Prioritate de investiții</b>	7ii - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local
	N/A

#### 2.A.6.4 Utilizarea planificată a proiectelor majore (după caz)

<b>Prioritate de investiții</b>	7ii - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local
Proiectul major prevăzut pentru perioada 2014-2020 pentru dezvoltarea infrastructurii metrou vizează dezvoltarea Magistralei 5 Drumul Taberei – Pantelimon (conform Tabelului 28).	

#### 2.A.6.5 Indicatorii de realizare pe prioritate de investiție și, după caz, pe categorie de regiune

**Tabelul 5: Indicatori de realizare comuni și specifici programului** (pe prioritate de investiții, defalcați pe categorie de regiune pentru FSE și, dacă este cazul, pentru FEDR)

ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categorია regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-țintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
CO15	Transport urban: Lungimea totală a liniilor de	Km	FC				9,00	METROREX	Anual



Prioritate de investiții		7ii - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local									
ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categorია regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-țintă (2023)				Sursa datelor	Frecvența raportării	
					B	F	T	T			
	tramvai și de metrou noi sau îmbunătățite										

## 2.A.7 Inovare socială, cooperare transnațională și contribuție la obiectivele tematice 1-7

API - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului

## 2.A.8 Cadrul de performanță

**Tabelul 6: Cadrul de performanță al axei prioritare (pe fond și, în cazul FEDR și FSE, pe categorii de regiune)**

Axă prioritată		API - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului													
ID	Tipul indicatorului	Indicator sau etapă cheie de implementare	Unitate de măsură, dacă este cazul	Fond	Categorია de regiune	Punctul de referință pentru 2018				Obiectivul final (2023)			Sursa datelor	Explicarea relevanței indicatorului, dacă este cazul	
						B	F	T	T	B	F	T			
CO12a	O	Railway: Total length of reconstructed or upgraded railway line, of which: TEN-T	Km	FC				0				140,00		MT	Indicatorul acoperă 32% din alocare API I
CO13a	O	Roads: Total length of newly built roads, of which: TEN-T	Km	FC				0				200,00		MT	Indicatorul acoperă 47% din alocare API I
F	F	Suma totală a cheblii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificat de accesă autoritate	Euro	FC				566.746.118				4.539.007.093,00		MFP (ACP)	
2S8	I	Proiecte majore transmise Comisiei Europene spre aprobare	%	FC				80%				0,00		MT	

Axă prioritară		AP 1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului										
ID	Tipul Indicator	Indicator sau etapă cheie de implementare	Unitate de măsură, dacă este cazul	Fond	Categoria de regiune	Punctul de referință pentru 2018		Obiectivul final (2023)		Sursa datelor	Explicarea relevanței indicatorului, dacă	
259	I	Proiecte majore transmise Comisiei Europene spre aprobare care cuprind unul sau mai multe etape de dezvoltare în lungime de 140 km care cuprind drumuri noi construite în lungime de 200 km	%	FC				100		0,00	MTT	

## Informații calitative suplimentare referitoare la stabilirea cadrului de performanță

### Stabilirea țintelor pentru indicatorul financiar

Ținta indicatorului financiar pentru 2023 a fost stabilită la un nivel de 100% din alocarea FC pentru AP 1 (respectiv cca 4,5 mld. euro, reprezentând alocarea UE brută + cofinanțare națională), considerându-se că evaluarea atingerii țintei pentru 2023 se va realiza la închiderea programului și nu la finalul anului 2023 (având în vedere că perioada de eligibilitate a cheltuielilor este până la finalul anului 2023, ceea ce presupune că o parte a cheltuielilor efectuate vor fi certificate în cursul anului 2024).

Stabilirea țintei la nivelul anului 2018 s-a realizat pe principiul atingerii nivelului minim de cheltuieli impus de regula N+3, necesar pentru evitarea dezangajării automate a fondurilor (soluție conservatoare) la nivelul programului.

### Selectarea indicatorilor de realizarea imediată pentru cadrul de performanță.

Din setul de indicatori de realizare imediată aferent AP 1 au fost selectați indicatorii care corespund unei alocări de peste 50% din alocarea pentru AP 1, respectiv "Lungimea drumurilor nou construite pe TEN-T centrală" și "Lungimea totală a liniilor de cale ferată renovate sau modernizate". Acest indicator corespunde OS 1.1 și OS 1.2., acoperind 78% din alocarea AP1.

Având în vedere faptul că proiectele aferente OS 1.1. și OS 1.2. finanțate în cadrul AP1 sunt proiecte majore, cu durată medie de implementare mai mare de 6 ani, pentru cadrul de performanță sunt propuse etapele cheie de implementare cu valoare de referință la anul 2018 raportate la momentul "transmiterii proiectelor majore".

*Stabilirea țintelor pentru 2023 și 2018 pentru etapele cheie de implementare și pentru indicatorul de realizarea imediată*

Stabilirea țintelor pentru 2023 au fost stabilite pe baza unui cost unitar mediu (10,8 mil. Euro / km pentru proiectele de infrastructură rutieră propuse în cadrul OS 1.1., respective 200 km) și a lungimii tronsoanelor aferente portofoliului de proiecte (140 km reprezentând lungimea căii ferate propuse spre finanțare din FC), luând în considerare realizarea a 100% din ținta propusă, în corelare cu indicatorul financiar. Astfel, ținta pentru 2023 privind lungimea de drum nou construit va fi de 200 km, iar pentru rețeaua feroviară de 140 km.

Ținta intermediară pentru 2018 pentru etapa cheie de implementare aferentă rețelei rutiere vizează transmiterea de proiecte majore care acoperă minim 80% din ținta finală, iar pentru rețeaua feroviară se estimează transmiterea de proiecte majore care acoperă integral ținta propusă a fi realizată până la finalul anului 2023.

## 2.A.9 Categoriile de intervenții

Categoriile de intervenție corespunzătoare conținutului axei prioritare bazate pe o nomenclatură adoptată de Comisie și defalcarea indicativă a sprijinului Uniunii.

### Tabelele 7-11: Categoriile de intervenție

Tabelul 7: Dimensiunea 1 – Domeniul de intervenție

Fond	API - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului		Suma (EUR)
	Categoria de regiune	Codul	
CF		024. Căi ferate (TEN-T principal)	985.409.893,00
CF		027. Active feroviare mobile	99.000.000,00
CF		028. Autostrăzi și drumuri TEN-T - rețea principală (construcție nouă)	1.592.000.000,00
CF		039. Porturi maritime (TEN-T)	137.021.277,00
CF		041. Căi navigabile interne și porturi (TEN-T)	33.191.489,00

Axă prioritară		AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului		
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)	
CF		043. Infrastructuri de transport urban curat și promovare (inclusiv echipamentele și materialul rulant)	543.319.150,00	
CF		085. Protejarea și sporirea biodiversității, protecția naturii și infrastructură ecologică	14.313.511,00	

**Tabelul 8: Dimensiunea 2 – Forma de finanțare**

Axă prioritară		AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului		
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)	
CF		01. Grant nerambursabil	3.404.255.320,00	

**Tabelul 9: Dimensiunea 3 – Tipul teritoriului**

Axă prioritară		AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului		
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)	
CF		01. Mari zone urbane (densitate mare a populației > 50 000 de locuitori)	544.680.852,00	
CF		07. Nu se aplică	2.859.574.468,00	

**Tabelul 10: Dimensiunea 4 – Mecanismele teritoriale de furnizare**

Axă prioritară		AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului		
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)	
CF		07. Nu se aplică	3.404.255.320,00	

**Tabelul 11: Dimensiunea 6 - Tema secundară FSE (doar FSE și YEI)**

Axă prioritară	API - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului	
Fond	Categorie de regiune	Suma (EUR)
	Codul	

**2.A.10 Rezumat al utilizării planificate pentru asistența tehnică, inclusiv, dacă este necesar, acțiunile de consolidare a capacității administrative a autorităților implicate în managementul și controlul programelor și beneficiarilor (după caz) (pe axă prioritară)**

<p><b>Axă prioritară:</b> API - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului</p>	<p>În cadrul acestei axe prioritare, se asigură și sprijinul necesar pentru finanțarea pregătirii portofoliului de proiecte aferente, prin măsuri distincte, cât și monitorizarea/ evaluarea/ auditul proiectelor de investiții, ca parte integrantă din cheltuielile de proiect.</p> <p>Întărirea capacității administrative a principalilor beneficiari din sectorul transporturilor, în special CNADNR și CNCFR, reprezintă deziderate majore pentru sporirea capacității de implementare a proiectelor. Prin POIM se vor finanța măsuri complementare investițiilor în infrastructura feroviară având ca scop îmbunătățirea guvernancei în acest sector promovate în cadrul AP 2, iar acțiuni specifice întăririi capacității administrative a beneficiarilor, inclusiv acțiunile legate de gestiunea portofoliului de proiecte vor fi finanțate din POAT. Măsurile de reformă cu caracter orizontal identificate ca urmare a analizei funcționale realizată de către Banca Mondială vor fi finanțate prin POCA.</p> <p>În ceea ce privește sprijinul necesar pentru exercitarea funcțiilor de management de către Autoritatea de Management, precum și a celor delegate de AM POIM către Organismul Intermediar cu rol în implementarea acestei axe prioritare, acesta va fi finanțat prin POAT.</p>
---	---

### 2.A.1 Axa prioritată

<b>ID-ul axei prioritare</b>	AP2
<b>Denumirea axei prioritare</b>	Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient

- Întreaga axă prioritată se va implementa exclusiv prin instrumente financiare
- Întreaga axă prioritată se va implementa exclusiv prin instrumente financiare stabilite la nivelul Uniunii
- Întreaga axă prioritată se va implementa prin dezvoltare locală plasată sub responsabilitatea comunității
- În ceea ce privește FSE: Întreaga axă prioritată este dedicată inovării sociale sau cooperării transnaționale sau amândurora

### 2.A.2 Justificarea stabilirii unei axe prioritare care acoperă mai mult de o categorie de regiune, obiectiv tematic sau fond (după caz)

### 2.A.3 Fondul, categoria de regiune și baza de calcul pentru sprijinul Uniunii

Fond	Categoria de regiune	Baza de calcul (totalul cheltuielilor eligibile sau al cheltuielilor publice eligibile)	Categorie de regiune pentru regiunile ultraperiferice și regiunile nordice slab populate (dacă este cazul)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	Public	

### 2.A.4 Prioritate de investiții

<b>ID-ul priorității de investiții</b>	7a
<b>Titlul priorității de investiții</b>	Sprrijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T

## 2.A.5 Obiective specifice corespunzătoare priorității de investiții și rezultatele preconizate

ID-ul obiectivului specific	OS2.1
Titlul obiectivului specific	Creșterea mobilității prin dezvoltarea transportului rutier pe rețeaua TEN-T
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	<p>Obiectivul specific propus completează investițiile menite să asigure creșterea mobilității la nivelul infrastructurii rutiere finanțate prin OS 1.1., cu sprijin din partea Fondului de Coeziune. Mobilitatea obținută prin investițiile finanțate din FC va fi sporită suplimentar prin proiecte care asigură atât un standard ridicat al drumurilor, inclusiv la nivel de autostradă, cât și prin asigurarea unei conectivități optime între diversele regiuni și centre urbane ale României.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Economii de timp în parcurgerea distanțelor rutiere pe rețeaua TEN-T</b></li></ul> <p>Obținerea rezultatului scontat va contribui la promovarea competitivității economice și la îmbunătățirea condițiilor în transportul rutier de mărfuri și călători și la reducerea emisiilor poluante prin eliminarea/ reducerea blocajelor de trafic prin reducerea duratelor de transport.</p>

**Tabelul 3: Indicatori de rezultat specifici programului pe obiectiv specific (pentru FEDR și pentru Fondul de coeziune)**

Obiectiv specific		OS2.1 - Creșterea mobilității prin dezvoltarea transportului rutier pe rețeaua TEN-T						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S1	Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T	Min/100 km	Mai puțin dezvoltate	86,20	2013	49,80	MT	Bienal, după trei ani de implementare



## 2.A.6 Acțiunea care urmează să fie sprijinită în cadrul priorității de investiții (pe prioritate de investiții)

### 2.A.6.1 Descriere a tipului și exemple de acțiuni care urmează să fie sprijinite și contribuțiile preconizate la obiectivele specifice, inclusiv, după caz, identificarea principalelor grupuri țintă, a teritoriilor specifice vizate și a tipurilor de beneficiari

Prioritate de investiții

7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T

#### OS 2.1 Creșterea mobilității prin dezvoltarea transportului rutier pe rețeaua TEN-T

Investițiile în cadrul acestui obiectiv specific vor completa investițiile derulate la nivelul OS 1.1., prin dezvoltarea rețelei TEN-T pentru acele tronsoane care asigură completarea investițiilor în rețeaua TEN-T finanțate prin Fondul de Coeziune, în vederea atingerii rezultatului scontat, asigurând totodată conexiunea la tronsoanele de autostradă aferente TEN-T a principalelor centre urbane și noduri secundare.

Se vor avea în vedere completarea tronsoanelor a căror construcție a fost demarată anterior și a celor care vor fi stabilite prin MPGT, în completarea investițiilor ce vizează rețeaua TEN-T finanțabile prin OS 1.1.

Măsuri de construcție/modernizare a rețelei de transport rutier situată pe TEN-T globală, este cu atât mai necesară luând în considerare faptul că rețeaua rutieră este compusă în proporție de aprox. 90% din drumuri cu 2 benzi, ce reprezintă risc crescut de accidente, de 4 ori mai mare decât riscul de accidente pe autostrăzi. Ținând cont de situația din alte state membre UE, viteza medie ar trebui să înregistreze valori între 90 și 100 km/h. Pe mai mult de jumătate din rețeaua națională se înregistrează viteze sub 70% din viteza permisă.

Acest fapt conduce la servicii necompetitive, atât pe principalele rețele naționale, cât și pe cele care asigură conectivitatea regională (mai puțin de 3% din rețeaua națională este la standard de autostradă, viteza medie pe conexiunile la autostrăzi fiind de aprox. 66 km/h), având un impact economic negativ semnificativ prin reducerea oportunităților de călătorie.

Construcția variantelor de ocolire va contribui la creșterea mobilității prin devierea traficului de tranzit în afara zonelor urbane, ceea ce asigură realizarea unor economii de timp pentru traficul de tranzit și reducerea poluării în localități, sporind totodată și gradul de siguranță pentru populația localităților

respective.

**Tipuri de acțiuni specifice OS 2.1**

- Modernizarea și dezvoltarea rețelei rutiere la nivelul rețelei TEN-T, inclusiv construcția de variante de ocolire, conform standardului tehnic adecvat (autostradă, drum expres, drum național), în completarea investițiilor din Fond de Coeziune
- Sprijin pentru beneficiari în pregătirea portofoliului de proiecte

**Grupul țintă principal:**

- Utilizatorii infrastructurii rutiere (populația, operatorii de transport rutier, agenții economici)

**Tipuri de beneficiari:**

- Administratorul infrastructurii de transport rutier de interes național

Intervențiile vizând dezvoltarea rețelei TEN-T globale vor fi promovate, după caz, prin acțiuni integrate care vor conține, pe lângă construcția/modernizarea tronsonului vizat, elementele necesare impun asigurarea unui serviciu de transport cu o calitate sporită și în parametri adecvați de siguranță (sistemele telematice ITS, iluminat public, perdele forestiere și alte măsuri de siguranță, infrastructura verde prevăzută prin acordul de mediu – după caz).

### 2.A.6.2 Principiile directoare pentru selectarea operațiunilor

Prioritate de investiții	7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
<p>În cazul acțiunilor cu beneficiar unic, se aplica procedura „cererii deschise de proiecte cu depunere continuă”, pe bază de listă de proiecte prioritare, conform prioritizării fundamentate de MPGT și în funcție de maturitatea proiectului. Finanțarea se va acorda în limita fondurilor alocate priorității de investiții și domeniului specific.</p> <p>Intervențiile vizând dezvoltarea rețelei TEN-T rutiere vor fi promovate, pe cât posibil și după caz, prin acțiuni integrate care vor conține, pe lângă construcția / modernizarea tronsonului vizat, elementele necesare ce impun asigurarea unui serviciu de calitate și în parametrii adecvați de siguranță (sistemele telematice iluminat public, perdele forestiere și alte măsuri de siguranță, infrastructura verde prevăzută prin acordul de mediu – adaptate după caz și tipul de infrastructură).</p> <p>Investițiile promovate vor respecta legislația în domeniul protecției mediului. Dezvoltarea proiectelor rutiere va ține cont de promovarea infrastructurii verzi, în deplin acord cu ecosistemele naturale (de exemplu, utilizarea noilor tehnologii pentru pasaje și poduri), ca parte din proiecte mai mari de transport, prevenind și reducând în acest fel eventualele efecte negative asupra mediului.</p>	

### 2.A.6.3 Utilizarea planificată a instrumentelor financiare (după caz)

Prioritate de investiții	7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
N/A	

### 2.A.6.4 Utilizarea planificată a proiectelor majore (după caz)

Prioritate de investiții	7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
Obiectivele specifice prevăzute în cadrul acestei priorități vor fi atinse prin implementarea de <b>proiecte majore</b> reprezentate de construcția / modernizarea unor tronsoane de infrastructură TEN-T rutieră, amplasate pe rețeaua TEN-T. Lista proiectelor majore ce urmează a fi promovate prin POIM, este	

<b>Prioritate de investiții</b>	7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T prezentată în Tabelul 28.
<p>Proiectele propuse spre finanțare sunt de trei tipuri: proiecte făzate, demarate prin POS Transport în perioada 2007-2013; proiecte noi, identificate în procesul de prioritizare realizat la nivelul MPGT, care se vor finaliza până la sfârșitul anului 2023, precum și proiecte noi ce se intenționează a fi demarate spre finalul perioadei de programare 2014-2020 (sfârșit de 2019 și ulterior).</p> <p>Având în vedere că Master Planul General de Transport se află în proces de dezbateri publică, lista proiectelor majore mai poate suferi modificări ca urmare a observațiilor și propunerilor primite din partea celor interesați, propuneri ce vor fi confirmate prin Modelul Național de Transport. Totodată, perioadele de implementare a proiectelor majore de infrastructură de transport pot suferi modificări în funcție de strategia de implementare a Master Planului General de Transport, fără a modifica criteriile de prioritizare a proiectelor.</p>	

#### 2.A.6.5 Indicatorii de realizare pe prioritate de investiție și, după caz, pe categorie de regiune

**Tabelul 5: Indicatori de realizare comuni și specifici programului** (pe prioritate de investiții, defalcați pe categorie de regiune pentru FSE și, dacă este cazul, pentru FEDR)

ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categoriea regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-țintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
CO13a	Drumuri: Lungimea totală a drumurilor nou construite din care: TEN-T	Km	FEDR	Mai puțin dezvoltate			125,00	MT	Anual

## 2.A.4 Prioritate de investiții

ID-ul priorității de investiții	7b
Titlul priorității de investiții	Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale

## 2.A.5 Obiective specifice corespunzătoare priorității de investiții și rezultatele preconizate

ID-ul obiectivului specific	OS2.2
Titlul obiectivului specific	Creșterea accesibilității regionale prin conectarea zonelor cu o conectivitate redusă la infrastructura rutieră a TEN-T
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	<p>În cadrul acestui obiectiv specific se urmărește extinderea infrastructurii de transport rutier de interes național în vederea asigurării conexiunii la rețeaua TEN-T, a zonelor deficitare din punct de vedere a oportunităților de transport în vederea asigurării accesibilității la oportunități de muncă. Se vor avea în vedere finalizarea proiectelor demarate în perioada 2007-2013 și a celor care vor fi fundamentate prin MPGT.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Accesibilitate crescută a regiunilor cu o conectivitate redusă</b></li></ul> <p>Prin implementarea portofoliului de proiecte propus, se prevede o creștere a gradului de accesibilitate a populației la oportunități de angajare din zonele deficitare în conexiuni de transport cu cca. 7,7% față de 2011, indicând faptul că mai mulți angajați vor avea un acces mai rapid spre locurile unde sunt oportunități de angajare. Obținerea rezultatului scontat va contribui la promovarea competitivității economice și la îmbunătățirea condițiilor în transportul rutier de mărfuri și călători și la reducerea emisiilor poluante prin eliminarea/ reducerea blocajelor de trafic prin reducerea duratelor de transport.</p>

**Tabelul 3: Indicatori de rezultat specifici programului pe obiectiv specific (pentru FEDR și pentru Fondul de coeziune)**

Obiectiv specific		OS2.2 - Creșterea accesibilității regionale prin conectarea zonelor cu o conectivitate redusă la infrastructura rutieră a TEN-T						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
OS10	Indicele de accesibilitate (densitate efectivă)	Angajat/min.		25.874,00	2011	27.873,00	MT	Bienal, după trei ani de implementare

2.A.6 Acțiunea care urmează să fie sprijinită în cadrul priorității de investiții (pe prioritate de investiții)

2.A.6.1 *Descriere a tipului și exemple de acțiuni care urmează să fie sprijinite și contribuțiile preconizate la obiectivele specifice, inclusiv, după caz, identificarea principalelor grupuri țintă, a teritoriilor specifice vizate și a tipurilor de beneficiari*

Prioritate de investiții

7b - Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale

### **OS 2.2. Creșterea accesibilității regionale prin conectarea zonelor cu conexiuni reduse la infrastructura rutieră a TEN-T**

Plecând de la indicele de accesibilitate calculat în cadrul MNT, cele mai deficiente zone din punct de vedere al conectivității la principalele rețele interne sunt județele periferice din nord-vest și nord-est, din cauza unei densități scăzute a rețelei rutiere, precum și zona Deltei Dunării. Din perspectiva conectivității internaționale zona de vest, nord-est și nord-vest a țării, precum și zona Bucureștiului au conexiuni mult mai bune decât nord-estul țării. Proiectele propuse și analizate în cadrul MPGT au luat în considerare și necesitatea de a asigura un grad ridicat de accesibilitate pentru centrele urbane mari (în special capitale de județ), populația deservită de respectivul drum de interes național și gradul de utilizare și uzură al drumurilor ce urmează a fi reabilitate.

Totodată, construcția variantelor de ocolire va contribui la creșterea mobilității regionale prin devierea traficului de tranzit în afara zonelor urbane, ceea ce asigură realizarea unor economii de timp pentru traficul de tranzit și reducerea poluării în localități.

Și în cadrul acestui obiectiv, prioritare vor fi proiectele demarate în perioada 2007-2013 și ce vor fi finalizate în cadrul exercițiului financiar 2014-2020.

#### **Tipuri de acțiuni specifice OS 2.2**

- Modernizarea și dezvoltarea rețelei rutiere, inclusiv construcția de variante de ocolire și autostrăzi/drumuri expres/drumuri naționale care asigură o conexiune adecvată la rețeaua TEN-T sau creșterea accesibilității regionale;
- Sprijin pentru beneficiari în pregătirea portofoliului de proiecte

**Grupul țintă principal:**

<b>Prioritate de investiții</b>	7b - Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilizatorii infrastructurii rutiere (populația, operatorii de transport rutier, agenții economici)</li> </ul> <p><b>Tipuri de beneficiari:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Administratorul infrastructurii de transport rutier de interes național.</li> </ul> <p><b>Grupul țintă principal:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilizatorii infrastructurii rutiere (populația, operatorii de transport rutier, agenții economici)</li> </ul> <p><b>Tipuri de beneficiari:</b></p> <p>Administratorul infrastructurii de transport rutier de interes european și național, desemnat conform legislației în vigoare</p>	

#### **2.A.6.2 Principiile directoare pentru selectarea operațiunilor**

<b>Prioritate de investiții</b>	7b - Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale
<p>În cazul acțiunilor cu beneficiar unic, se aplica procedura „cererii deschise de proiecte cu depunere continuă”, pe bază de listă de proiecte prioritare, conform prioritizării fundamentate de MPT și în funcție de maturitatea proiectului. Finanțarea se va acorda în limita fondurilor alocate priorității de investiții și domeniului specific.</p> <p>Intervențiile vizând dezvoltarea rețelei TEN-T rutiere vor fi promovate, pe cât posibil și după caz, prin acțiuni integrate care vor conține, pe lângă construcția / modernizarea tronsonului vizat, elementele necesare ce impun asigurarea unui serviciu de calitate și în parametrii adecvați de siguranță (sistemele telematice iluminat public, perdele forestiere și alte măsuri de siguranță, infrastructura verde prevăzută prin acordul de mediu – adaptate după caz și tipul de infrastructură).</p> <p>Investițiile promovate vor respecta legislația în domeniul protecției mediului. Dezvoltarea proiectelor rutiere va ține cont de promovarea infrastructurii verzi, în deplin acord cu ecosistemele naturale (de exemplu, utilizarea noilor tehnologii pentru pasaje și poduri), conform soluțiilor identificate în procesul</p>	



<b>Prioritate de investiții</b>	7b - Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale
de evaluare a impactului asupra mediului, reducând în acest fel efectele negative asupra mediului.	

### 2.A.6.3 Utilizarea planificată a instrumentelor financiare (după caz)

<b>Prioritate de investiții</b>	7b - Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale
N/A	

### 2.A.6.4 Utilizarea planificată a proiectelor majore (după caz)

<b>Prioritate de investiții</b>	7b - Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale
În cadrul acestui obiectiv specific vor fi promovate atât proiecte majore (conform Tabelului 28), cât și proiecte non-majore, în acord cu fundamentarea din MPGT.	

### 2.A.6.5 Indicatorii de realizare pe prioritate de investiție și, după caz, pe categorie de regiune

**Tabelul 5: Indicatori de realizare comuni și specifici programului** (pe prioritate de investiții, defalcați pe categorie de regiune pentru FSE și, dacă este cazul, pentru FEDR)

Prioritate de investiții		7b - Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale					
ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categoria regiunii (dacă este)	Valoarea-fintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența

			relevantă)	B	F	T	raportării
CO13	Drumuri: Lungimea totală a drumurilor nou construite	Km	FEDR Mai puțin dezvoltate			80,00	MT /CNADNR Anual
CO14	Drumuri: Lungimea totală a drumurilor reconstruite sau modernizate	Km	FEDR Mai puțin dezvoltate			250,00	MT /CNADNR Anual

#### 2.A.4 Prioritate de investiții

<b>ID-ul priorității de investiții</b>	7c
<b>Titlul priorității de investiții</b>	Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local

#### 2.A.5 Obiective specifice corespunzătoare priorității de investiții și rezultatele preconizate

<b>ID-ul obiectivului specific</b>	OS2.3
<b>Titlul obiectivului specific</b>	Creșterea mobilității regionale prin dezvoltarea sustenabilă a aeroporturilor
<b>Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii</b>	<p>Pe baza unui cumul de factori, MNT previzionează o creștere a cererii pentru transportul aerian, cerere care se poate materializa doar în contextul continuării investițiilor în infrastructura aeroportuară care să răspundă acestei noi cereri.</p> <p>Obiectivul vizează modernizarea aeroporturilor, situate atât pe rețeaua TEN-T, cât și în afara acesteia, contribuind la obiectivele de creștere a accesibilității și mobilității regionale, prin investiții în infrastructura aeroportuară și în infrastructura care asigură conexiunea acestora la rețeaua terestră rutieră și feroviară, în condiții de siguranță și în acord cu obiectivele de protecție a mediului:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Volum crescut al pasagerilor tranzitați prin aeroporturi</b></li> </ul>

	<p>Transportul aerian este direct legat de nivelul de dezvoltare economică națională și regională, unul dintre obiectivele acestui sector fiind acela de a oferi un serviciu de transport rapid și în condiții de siguranță pentru pasageri, asigurând atât rute care sporesc conexiunile între principalele orașe, cât și cu piețele europene și internaționale. Dezvoltarea infrastructurii de transport aerian România își propune să asigure centrele regionale un mijloc rapid de acces spre capitala țării și alte centre regionale importante. Transportul aerian este, de asemenea, important și pentru asigurarea conectivității internaționale. Având în vedere că rețeaua de autostrăzi este încă în dezvoltare, iar restricțiile de viteză sunt în continuare o caracteristică la nivelul transportului feroviar, transportul aerian este alegeră preferată pentru transportul intern pentru care timpul de călătorie este un factor critic.</p>
<p><b>ID-ul obiectivului specific</b></p>	<p>OS2.4</p>
<p><b>Titlul obiectivului specific</b></p> <p>Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii</p>	<p>Creșterea atractivității transportului intermodal pentru stimularea utilizării modurilor de transport sustenabil</p> <p>Obiectivul vizează consolidarea la nivel național, în corelare cu politicile UE în materie, a unei rețele eficiente de terminale pentru transfer intermodal. Se au în vedere investiții în infrastructura terminalelor intermodale și în instalații și echipamente moderne de manipulare a unităților de transport intermodal, precum și investiții în porturi, altele decât cele situate pe rețeaua TEN-T centrală. Principalul rezultat obținut ca urmare a investițiilor în infrastructura terminalelor intermodale, corelat cu investițiile în infrastructura portuară, constă în creșterea atractivității transportului intermodal, transpus printr-un:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Volum majorat de mărfuri containerizate manipulat în unități intermodale și porturi (altele decât cele situate pe TEN-T centrală)</b></li> </ul> <p>Acesta va conduce la îmbunătățirea mai multor aspecte, precum reducerea decalajului dintre valorile indicatorilor naționali de transport și țintele incluse în Cartea Albă a Transporturilor (2011), respectiv transferul a peste 30% din transportul de marfă de peste 300 km către alte moduri de transport sustenabile până în 2030, și reducerea efectelor negative asupra mediului prin scăderea emisiilor de carbon și a consumului de resurse energetice, prin reducerea blocajelor la transferul intermodal, precum și încurajarea transportului combinat de tip RO-LA, RO-RO etc.</p> <p>Totodată, investițiile în porturi vor asigura o creștere a utilizării acestora atât pentru transportul de mărfuri, dar și pentru populația unde transportul naval reprezintă un mod important de deplasare.</p>

<b>ID-ul obiectivului specific</b>	OS2.5
<b>Titlul obiectivului specific</b>	Creșterea gradului de siguranță și securitate pe toate modurile de transport și reducerea impactului transporturilor asupra mediului
<b>Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii</b>	<p>În contextul numeroaselor accidente care au loc pe toate modurile de transport, poziționând România pe primele locuri, în special în ceea ce privește numărul deceselor înregistrate ca urmare a accidentelor rutiere, se impune luarea unor măsuri care să asigure, ca principale rezultate:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Număr redus de accidente pe toate modurile de transport, și în special un număr redus de decese rezultate în urma accidentelor rutiere</b></li> </ul> <p>Obiectivul specific vizează implementarea măsurilor care contribuie la <i>îmbunătățirea siguranței traficului și securității transporturilor, în conformitate cu strategiile naționale în domeniul și cu planurile de dezvoltare urbană.</i></p>
<b>ID-ul obiectivului specific</b>	OS2.6
<b>Titlul obiectivului specific</b>	Fluidizarea traficului la punctele de ieșire din țară
<b>Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii</b>	<p>Având în vedere timpii mari de staționare înregistrați la punctele de ieșire din țară, în special la trecerea frontierei, timp ce depășes cu mult standardele internaționale, prin obiectivul specific propus se urmărește asigurarea sustenabilității economiilor de timp rezultate din investițiile în infrastructură prin obținerea următorului rezultat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Timp redus de staționare la punctele de ieșire din țară</b></li> </ul> <p>Atingerea rezultatului propus va completa economiile de timp obținute prin dezvoltarea infrastructurii justificate prin MPGT.</p>

**Tabelul 3: Indicatori de rezultat specifici programului pe obiectiv specific (pentru FEDR și pentru Fondul de coeziune)**

Obiectiv specific		OS2.3 - Creșterea mobilității regionale prin dezvoltarea sustenabilă a aeroporturilor						Obiectiv specific	
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării	
2S11	Pasageri îmbarcați și debarcați în transportul aerportuar	Mil. pasageri		10,70	2013	20,00	INS	Annual	
Obiectiv specific		OS2.4 - Creșterea atractivității transportului intermodal pentru stimularea utilizării modurilor de transport sustenabil						Obiectiv specific	
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării	
2S12	Volum de mărfuri containerizat manipulat în unități de transport intermodal	TEU/an		64.376,00	2011	130.000,00	MT	Annual	
Obiectiv specific		OS2.5 - Creșterea gradului de siguranță și securitate pe toate modurile de transport și reducerea impactului transporturilor asupra mediului						Obiectiv specific	
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării	
2S13	Decese înregistrate în urma accidentelor rutiere la un milion de locuitori	Nr./mil. locuitori		92,00	2013	82,00	INS	Annual	
Obiectiv specific		OS2.6 - Fluidizarea traficului la punctele de ieșire din țară						Obiectiv specific	
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării	
2S14	Timp de staționare la punctele de ieșire din țară în perioade aglomerate (transportatori de marfă)	Minute		300,00	2013	150,00	Studiu MT	2024	

## 2.A.6 Acțiunea care urmează să fie sprijinită în cadrul priorității de investiții (pe prioritate de investiții)

### 2.A.6.1 Descriere a tipului și exemple de acțiuni care urmează să fie sprijinite și contribuțiile preconizate la obiectivele specifice, inclusiv, după caz, identificarea principalelor grupuri țintă, a teritoriilor specifice vizate și a tipurilor de beneficiari

Prioritate de investiții	7c - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local
--------------------------	---

#### OS 2.3. Creșterea mobilității regionale prin dezvoltarea sustenabilă a aeroporturilor

În România sunt înregistrate 21 de aeroporturi, șapte aeroporturi nefiind deservite în prezent de zboruri regulate, la un volum anual de pasageri de 10,8 mil. în 2013. În vederea ierarhizării investițiilor în sectorul aerian, a fost dezvoltat un model de transport bazat pe cererea viitoare pentru transportul aerian prognozat, luându-se în considerare bazinul demografic deservit, atracțiile turistice, tipurile de zbor disponibile, creșterea PIB, capacitatea aeroportului pentru zborurile ce pot fi manipulate și capacitatea terminalului de transfer de pasageri.

Conform rezultatelor modelului, se preconizează că în 2020 fluxul estimat de pasageri va fi de cca. 19,97 mil. (și în 2025 la cca. 24,84 mil.), reflectându-se asupra unor evoluții de creștere în nivelul de clasă a aeroporturilor.

Din punct de vedere operațional, aeroporturile trebuie să dispună de infrastructura și facilitățile aferente pentru a răspunde cererii preconizate, ținând cont de faptul că transportul aerian este dependent de infrastructura aeroportuară (caracteristicile pistei, capacitatea platformelor și terminalelor etc.). Un aeroport care nu dispune de zboruri adecvate nu generează trafic, dar, în același timp, liniile aeriene nu operează pe acele aeroporturi unde infrastructura nu este adecvată. Prin urmare precondiția necesară pentru punerea în valoare a potențialului de piață (trafic) este eliminarea constrângerilor existente în infrastructura aeroportuară.

#### Tipuri de acțiuni specifice OS 2.3

- Investiții în infrastructura aeroportuară (construcție/extindere/modernizare terminale, reabilitare-modernizare/extindere piste, căi de rulare, platforme etc.), însoțite de măsuri de protecția mediului

Finanțarea aeroporturilor este eligibilă doar în condiții în care asigură protecție mediului sau sunt însoțite de investițiile necesare pentru atenuarea ori

<p><b>Prioritate de investiții</b></p>	<p>7c - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor multimodale și infrastructurilor multimodale durabile la nivel regional și local</p>
<p>reducerea impactului negativ al acestei infrastructuri asupra mediului.</p> <p>Promovarea acestui obiectiv specific se justifică din perspectiva sub-dezvoltării pieței de transport aerian în România, respectiv de existența unei cereri semnificative care nu poate fi acoperită de serviciile operate pe multe dintre aeroporturile regionale în condițiile limitărilor impuse operării de starea/capacitatea infrastructurii aeroportuare existente. Intervențiile vor fi orientate spre nevoile de infrastructură specifice fiecărui aeroport în funcție de necesarul de investiții corelat cu evoluția cererii, contribuind la creșterea mobilității regionale prin oferirea unor posibilități extinse de călătorie printru persoanele din aria de operare a aeroporturilor într-un timp scurt și în condiții de siguranță spre alte regiuni din țară sau în afara țării.</p> <p><b>Tipuri de beneficiari OS 2.3.</b></p> <p>Administratorii infrastructurii aeroportuare</p> <p><b>OS 2.4. Creșterea atractivității transportului intermodal pentru stimularea utilizării modurilor de transport sustenabil</b></p> <p>La nivelul european, se pune accent pe transportul intermodal, acesta fiind văzut ca o soluție de mobilitate sustenabilă, prietenoasă cu mediul și eficientă din punct de vedere al resurselor, în special în ceea ce privește transportul de marfă.</p> <p>Conform analizei realizate în contextul MPGT, transportul intermodal în România are un potențial semnificativ de creștere ca urmare a caracterului competitiv al prețurilor logistice, precum și datorită poziției geografice. România este în competiție cu multe țări din sudul și estul Europei ca și poartă de intrare a mărfurilor în Europa, având în vedere proximitatea cu Canalul Suez în timpi de navigare și poziționarea sa pe rutele est-vest și a portului Constanța pe Coridorul TRACECA (“Silk route”). Această poziție asigură avantajele României în operarea serviciilor RO-RO în Marea Neagră (de ex. cu Turcia și Georgia), în special din perspectiva economiilor de timp și reducerii impactului asupra mediului.</p> <p>În prezent, rețeaua de terminale intermodale existente cuprinde terminalele publice ale CFR Marfă și porturile care au activități intermodale asociate. Totodată, în prezent funcționează 13 operatori privați în București (3), Arad (3), Iași, Galați, Oradea, Satu Mare, Suceava, Mehedinți, Ploiești, unele dintre aceste terminale private fiind specializate (e.g. pentru produse petroliere).</p>	

<p><b>Prioritate de investiții</b></p>	<p>7c - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local</p>
<p>Stimularea utilizării modurilor de transport sustenabile în corelare cu investițiile în dezvoltarea coridoarelor feroviare și a transportului naval depinde în mare măsură și de dezvoltarea terminalelor intermodale care să permită transferul mărfurilor în condiții de siguranță și eficiență.</p> <p>MPGT a planificat rețeaua terminalelor publice de mărfuri, amplasată echilibrat la nivelul rețelei naționale, care să asigure un acces nediscriminatoriu al operatorilor logistici, integratori de servicii feroviare – rutiere, și feroviare – fluviale/rutiere, plecând de la fluxurile de marfă pe teritoriul național. Analiza a luat în considerare următoarele elemente: conectivitatea cu alte moduri, distribuția geografică a punctelor de intrare a mărfii în România (Porturi) și centrele de populație, rețeaua curentă de cale ferată și drumuri, fluxurile curente și potențiale de trafic containerizat, aria de acoperire a unei curse de mașini de marfă (i.e. o oră pentru terminalele interioare de cale ferată și două ore pentru porturi).</p> <p>Dezvoltarea terminalelor intermodale se poate face prin acțiuni de modernizarea și reabilitare a terminalelor existente sau prin deschiderea de noi terminale. Amplasamentele vechilor terminale intermodale pot constitui o bază eficientă de plecare pentru anumite locații – cu condiția ca regimul juridic al acestora să permită licitarea competitivă a operării și accesul deschis și nediscriminatoriu al utilizatorilor.</p> <p>Un element cheie pentru a asigura eficiența operării terminalelor finanțate prin program este condiția strictă a licitării competitive a operării terminalelor – de preferat simultan cu proiectarea și construcția, pe baza unui sistem de tip Design-Build-Operate (DBO).</p> <p>Investițiile la nivelul porturilor, altele decât cele situate pe rețeaua TEN-T vor asigura o infrastructură modernă cu rol în creșterea utilizării transportului naval, atât pentru marfă, dar în anumite situații, și pentru pasageri, în zonele unde transportul naval reprezintă o modalitate importantă de deplasare.</p> <p><b>Tipuri de acțiuni specifice OS 2.4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reabilitarea/ modernizarea/ dezvoltarea de terminale intermodale și modernizarea instalațiilor și echipamentelor de transfer intermodal, pentru atragerea mărfurilor de masă de la transportul rutier pe distanțe lungi la cel feroviar și fluvial și reducerea blocajelor în terminalele multimodale</li> <li>• Investiții în infrastructura portuară, în vederea oferirii de condiții optime pentru creșterea atractivității transportului naval pentru mărfuri, inclusiv achiziția de instalații portuare și alte echipamente</li> </ul> <p>Prin măsurile propuse de asigurarea a facilităților moderne și serviciilor aferente pentru manipularea adecvată a mărfurilor în terminalele intermodale și în porturi se așteaptă o creștere a atractivității transportului intermodal, reflectată într-un volum aproximativ dublu de marfă manipulat în terminalele</p>	



<p><b>Prioritate de investiții</b></p>	<p>7c - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local</p>
<p>intermodale și în porturi, conform previziunilor rezultate din rularea MNT.</p>	
<p><b>Tipuri de beneficiari specifici OS 2.4.</b></p>	
<p>Administratori de infrastructură de transport pentru toate modurile, autoritățile publice locale, operatorii de terminale intermodale</p>	
<p><b>OS 2.5. Creșterea gradului de siguranță și securitate pe toate modurile de transport și reducerea impactului transporturilor asupra mediului</b></p>	
<p>Din punct de vedere a siguranței traficului, România ocupă ultimele locuri la nivelul UE, înregistrând indicatori extrem de deficitari pentru toate modurile de transport, cea mai gravă situație reflectându-se la nivelul traficului rutier.</p>	
<p>Rata mortalității generate de accidentele rutiere este extrem de ridicată, România înregistrând un număr de cca 466 morți la 1 mil. pasageri (locul 28 din 28). Nr. total de accidente rutiere se ridică la o medie anuală de cca. 27.118 în perioada 2007-2012 (Prelucrare AECOM a datelor furnizate de Poliția Rutieră), aprox. 23,5% sunt fatale, iar cca. 39% implică pietoni. Cele mai dese accidente sunt înregistrate pe tronsoanele Sibiu-Pitești, Sibiu-Deva, Buzău-Iași, București-Ploiești, Cluj-Tîrgu-Mureș, unde se află cele mai multe „puncte negre” (locațiile unde timp de cinci ani s-au înregistrat un nr. minim de 10 accidente grave pe o lungime de cca. 1 km), precum și în zonele de trafic intens pietonal. O atenție specială trebuie acordată și asigurării condițiilor de siguranță pe timp de iarnă, crearea de perdele forestiere și instalarea unor panouri de protecție, precum și asigurarea utilajelor de intervenție crearea de perdele forestiere și instalarea unor panouri de protecție, precum și asigurarea utilajelor de intervenție.</p>	
<p>În ceea ce privește siguranța la nivelul rețelei feroviare, nr. de decese care implică pasageri sau angajați ai CFR este relativ scăzut, dar există încă un nr. relativ mare de decese din cauza trecerilor la nivel. În 2012, din 126 persoane decedate în urma accidentelor la nivelul căilor ferate, 41 au fost înregistrate trecerile de nivel, 81 fiind persoane aflate în zona căilor ferate fără autorizare, 3 angajați și un pasager (“Railway Safety Performance in the European Union 2014”, European Railway Agency).</p>	
<p>Probleme de siguranță se înregistrează și în ceea ce privește transportul naval. Anual, au loc între 50 și 100 accidente pe sectorul românesc al Dunării în care sunt implicate persoane. Costurile accidentelor în 2011 au fost estimate la cca. 2,8 mil. euro. Deși sistemul RIS a fost introdus, există în continuare</p>	

<p><b>Prioritate de investiții</b></p>	<p>7c - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local</p>
<p>percepția că o parte însemnată a pagubelor sunt rezultatul lipsei de informații și a slabei pregătiri a personalului.</p> <p>Întrucât cauza unor accidente este factorul uman, măsuri complementare de prevenire și educație privind creșterea gradului de siguranță prin modelarea factorului uman pentru responsabilizarea sa în calitate de utilizator a tuturor modurilor de transport vor fi promovate prin măsuri complementare prin POCA. Prin FSE se vor avea în vedere inclusiv activități de formare în domeniul siguranței și securității a personalului din structurile de specialitate.</p> <p><b>Tipuri de acțiuni specifice OS 2.5</b></p> <p><b>1. Măsuri de îmbunătățire a siguranței traficului și securității transporturilor pentru toate modurile de transport</b> prin acțiuni specifice de tipul, dar nu exclusiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Îmbunătățirea siguranței infrastructurii și a mijloacelor de semnalizare orizontală și verticală</li> <li>• Creșterea siguranței rutiere în localitățile liniare de-a lungul drumurilor europene și naționale prin implementarea unor măsuri specifice (semnalizarea trecerilor de pietoni, benzi de viraj, stații de autobuz laterale, parcări, iluminatul străzilor etc.)</li> <li>• Creșterea siguranței pe toate drumurile naționale cu 4 benzi fără protecție între sensurile de mers prin construcția unor bariere de tip New Jersey</li> <li>• Creșterea siguranței pe toate drumurile naționale cu profil periculos (tip „2 x 1.5” benzi) prin trecerea la un profil de 2+1 benzi alternativ pe sensurile de mers</li> <li>• Implementarea sistemelor de transport inteligente (ex. ERTMS, VTMS, Ro-RIS) și a interfețelor între diverse moduri de transport STI, acolo unde nu au fost implementate ca parte a intervențiilor la nivelul infrastructurii, pentru creșterea siguranței la nivelul acțiunilor de control a traficului</li> <li>• Treceri la nivel rutier/feroviar îmbunătățite</li> <li>• Extinderea sistemelor mobile și fixe de monitorizare a traficului și de supraveghere automată, pe toate modurile de transport;</li> <li>• Plantarea de perdele forestiere, panouri parazăpezi sau alte soluții echivalente de protecție în vederea asigurării protecției a căilor de comunicație împotriva înzăpezirii /altor calamități naturale (pentru infrastructura existentă, unde nu se prevăd investiții prin POIM)</li> <li>• Achiziționarea de mijloace de mobilitate, echipamente pentru deszăpezire, echipamente de pe șenale - canal navigabil și alte tipuri de echipamente cu rol în asigurarea siguranței și securității transporturilor indiferent de modul de transport</li> </ul> <p><b>2. Măsuri destinate protecției mediului, la nivelul tuturor modurilor de transport</b>, inclusiv achiziția de nave multifuncționale PSI și asistența în activitățile de depoluare pe căile navigabile și maritime;</p>	

<p><b>Prioritate de investiții</b></p>	<p>7c - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local</p>
<p>Măsurile promovate în domeniul siguranței rutiere vor răspunde priorităților formulate în cadrul Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră 2014-2020, fiind în concordanță cu analiza realizată la nivelul MPGT privind principalele măsuri promovate.</p> <p>O siguranță îmbunătățită pe toate modurile de transport prin implementarea acțiunilor de mai sus se va realiza prin reducerea numărului de puncte critice („negre”) pentru siguranța circulației și securitatea transporturilor pentru fiecare mod de transport prin intervenții pe termen mediu și scurt, asigurând astfel reducerea accidentelor în rețeaua națională multimodală (structuri deficitare/ neconforme ale rețelei).</p> <p>Deși se prevăd intervenții de siguranță și securitate pentru toate modurile de transport, având în vedere faptul că cele mai probleme se reflectă la nivelul siguranței rutiere, prin măsurile propuse se așteaptă o reducere cu 10% a numărului de decese înregistrat în urma accidentelor rutiere, precum și contribuția la realizarea obiectivului stabilit la nivelul MPGT de reducere cu 50% a rate accidentelor.</p> <p><b>Tipuri de beneficiari OS 2.5.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Administratori de infrastructură de transport pentru toate modurile</li> <li>• Autoritățile publice locale care gestionează infrastructura din interiorul localităților/ infrastructură rutieră de tip drum național care face legături interurbane</li> <li>• Poliția rutieră și Poliția Transporturi, individual sau în parteneriat sau cu aplicantul pentru proiectele de siguranță și securitate</li> </ul> <p><b>OS 2.6. Fluidizarea traficului la punctele de ieșire din țară</b></p> <p>Infrastructura vamală și de acces joacă un rol important în ceea ce privește fluidizarea traficului la punctele de trecere a frontiere și la alte puncte de ieșire din țară (ex. porturile). O oprire de o oră într-un punct vamal echivalează cu parcurgerea unei distanțe de 70 km. Astfel, un blocaj în vamă de 3-4 ore poate fi cuantificat într-o distanță de 210-270 km, pe care transportatorii ar fi putut să o parcurgă. La nivelul anumitor puncte de trecere a frontierei se înregistrează întârzieri excesive, în perioade aglomerate perioadele de staționare ale transportatorilor de marfă fiind cuprinse între 3 și 7 ore la ieșirea din țară, coform unui <i>Studiu de consultanță și analiză financiară accesare fonduri europene de securizare transfrontalieră</i>, solicitat de către ANAF. Conform situației înregistrate la UTRR, întârzierile sunt înregistrate în proporție de 70% de controalele vamale, iar 30% de cele efectuate de Poliția de Frontieră și CNADNR. În ceea ce privește rețeaua feroviară, întârzieri majore se înregistrează și în acest caz la traversarea graniței în punctele de trecere a frontierei,</p>	

<p><b>Prioritate de investiții</b></p>	<p>7c - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local</p>
<p>cei mai mari timp înregistrându-se pentru trenurile de călători la la granițele externe UE, din cauza necesității de a schimba tracțiunea, coroborate cu măsurile de control vamal. Timpii foarte de mari de staționare la punctele de trecere a frontierei se înregistrează și la granițele interne ale UE, în mod special la Curtici.</p> <p>Prin urmare, dezvoltarea infrastructurii trebuie completată cu măsuri de modernizare a infrastructurii la punctele de trecere a frontierei sau la alte puncte de ieșire din țară (ex. porturi) astfel încât să fie eliminate blocajele. În acest fel, se asigură sustenabilitatea economiilor de timp rezultate în urma investițiilor în infrastructură, reducând riscul ca aceste economii să fie anulate din cauza blocajelor la trecerea frontierei.</p> <p>Este necesară abordarea comprehensivă a cauzelor precise ale întârzierilor în punctele de trecere a frontierei, pentru identificarea acestora fiind necesară o analiză complexă care să identifice măsuri necesare sub toate aspectele.</p> <p><b>Tipuri de acțiuni specifice OS 2.6</b></p> <p>Acțiuni de dezvoltare a infrastructurii de acces în punctele de trecere a frontierei/ de ieșire din țară și în vamă, constând în:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Investiții în infrastructura de acces în punctele de trecere a frontierei, inclusiv în vamă</li> <li>• Extinderea și modernizarea infrastructurii de control vamal și rutiere în birourile vamale, inclusiv a clădirilor aferente</li> <li>• Achiziția de echipamente specifice activității de control vamal nedistructiv, inclusiv achiziționarea de echipamente de scanare</li> <li>• Achiziția de instrumente și echipamente aferente activității de monitorizare dinamică a perimetrului și dirijare a traficului</li> <li>• Sprijin pentru identificarea cauzelor întârzierilor în punctele de trecere a frontierei și pentru dezvoltarea portofoliului de proiecte</li> </ul> <p>Acțiunile propuse vizează punctele de trecere a frontierei relevante pentru rețeaua TEN-T și vor contribui la optimizarea procesului de trecere a frontierei, inclusiv a operațiunilor de realizare a controlului vamal. Obținerea acestui rezultat va fi sprijinită și prin măsuri de adaptare a procedurilor de lucru și pregătire profesională (POCA), precum și prin dezvoltarea infrastructurii de conectare a regiunilor din zona de frontieră și populației din acest regiunie la rețeaua TEN-T (finanțată prin programele de cooperare transfrontalieră).</p> <p><b>Tipuri de beneficiari</b></p>	

<b>Prioritate de investiții</b>	7c - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local
<p>Ministerul Transporturilor, ANAF, operatorul de infrastructură la punctul de trecere a frontierei, Poliția rutieră / Poliția Transporturi, Poliția de frontieră</p> <p>Pentru toate OS din cadrul PI 7.c.se vor sprijini acțiuni pentru pregătirea portofoliului de proiecte.</p>	

#### **2.A.6.2 Principiile directoare pentru selectarea operațiunilor**

<b>Prioritate de investiții</b>	7c - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local
<p>În cazul acțiunilor cu beneficiar unic, se aplică procedura „cereri deschise de proiecte cu depunere continuă”, pe bază de listă de proiecte prioritare, în corelare cu fundamentarea oferită de MPGT și în funcție de maturitatea proiectului. Finanțarea se va acorda în limita fondurilor alocate priorității de investiții și domeniului specific.</p> <p>În cazul acțiunilor cu mai mulți beneficiari, unde poate exista o anumită concurență raportat la alocarea financiară disponibilă, în corelare cu prioritizarea ce derivă din analiza MPGT, se va aplica procedura „cereri deschise de proiecte cu termen limită de depunere”. Acțiunile vor fi selectate pe baza criteriilor definite în Ghidul Solicitantului pentru respectivul apel de proiecte și se vor finanța în limita fondurilor alocate fiecărei cereri de proiecte.</p> <p>Proiectele promovate vor avea, după caz și unde este posibil, un caracter integrat vizând, pe lângă construcția/modernizarea tronsonului vizat, elementele necesare ce impun asigurarea unui serviciu de calitate și în parametrii adecvați de siguranță (sistemele telematice, iluminat public, perdele forestiere și alte măsuri de siguranță, infrastructura verde prevăzută prin acordul de mediu – adaptate după caz și tipul de infrastructură).</p> <p>Investițiile se vor realiza cu respectarea legislației în domeniul ajutorului de stat și protecției mediului, inclusiv prin promovarea infrastructurii verzi specifice proiectelor de transport, în vederea reducerii impactului negativ și protejării biodiversității.</p>	

### 2.A.6.3 Utilizarea planificată a instrumentelor financiare (după caz)

Prioritate de investiții	7c - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local
N/A	

### 2.A.6.4 Utilizarea planificată a proiectelor majore (după caz)

Prioritate de investiții	7c - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local
Implementarea obiectivelor specifice ce răspund priorității de investiții 7c se implementează, în special prin proiecte non-majore, proiectele majore preconizate fiind cele în domeniul aerian (conform Tabel 28).	

### 2.A.6.5 Indicatorii de realizare pe prioritate de investiție și, după caz, pe categorie de regiune

**Tabelul 5: Indicatori de realizare comuni și specifici programului** (pe prioritate de investiții, defalcați pe categorie de regiune pentru FSE și, dacă este cazul, pentru FEDR)

ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categoricia regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-tintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
7c - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local									

ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-fintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
7c - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local									
2S15	Aeroporturi sprijinite	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate			4,00	MT	Annual
2S16	Terminale intermodale, modernizate/ construite	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate			8,00	MT	Annual
2S17	Porturi sprijinite	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate			4,00	MT	Annual
2S18	Puncte negre rutiere vizate prin proiecte	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate			20,00	MT	Annual
2S19	Treceri la nivel cu calea ferată acoperite de proiecte	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate			20,00	MT	Annual
2S20	Echipamente de deszăpezire achiziționate	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate			20,00	MT	Annual
2S21	Perdele forestiere de protecție	km	FEDR	Mai puțin dezvoltate			100,00	MT	Annual
2S22	Puncte/birouri de ieșire din țară modernizate/extinse	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate			3,00	MT	Annual

## 2.A.4 Prioritate de investiții

ID-ul priorității de investiții	7d
Titlul priorității de investiții	Dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete, de înaltă calitate și interoperabile și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului

## 2.A.5 Obiective specifice corespunzătoare priorității de investiții și rezultatele preconizate

ID-ul obiectivului specific	OS2.7
Titlul obiectivului specific	Creșterea sustenabilității și calității transportului feroviar prin măsuri de reformă și modernizare a rețelei și serviciilor
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	<p>Calitatea slabă a serviciilor, slaba eficiență economică la nivelul managementului rețelei au condus la o scădere vertiginoasă a preferinței transportului feroviar pentru pasageri, de la 16,3% în 2000 la 11,4% în 2005 și la 4,9% în 2012. MPGT a identificat cauzele acestui declin și a definit un pachet integrat de reformă, în deplină corelare cu obiectivele europene de promovare durabilă a modurilor prietenoase de transport, cuprinzând o serie de măsuri de reformă și investiții orientate spre eficientizarea, comercializarea și competitivizarea transportului feroviar, urmărind următoarele rezultate principale:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Grad ridicat de utilizare a rețelei feroviare</i></li><li>• <i>Sustenabilitate crescută a rețelei feroviare</i></li><li>• <i>Competitivizarea serviciilor de transport de calatori</i></li></ul> <p>Investițiile promovate în cadrul acestui se vor reflecta pozitiv și asupra transportului de marfă, urmând ca ulterior măsurile realizate să asigure să creeze premisele pentru creșterea cotei de piață.</p>



**Tabelul 3: Indicatori de rezultat specifici programului pe obiectiv specific (pentru FEDR și pentru Fondul de coeziune)**

Obiectiv specific		OS2.7 - Creșterea sustenabilității și calității transportului feroviar prin măsuri de reformă și modernizare a rețelei și serviciilor						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S23	Intensitatea utilizării rețelei feroviare	Călători/ km rețea/an		409.640,00	2013	555.940,00	INS	Annual
2S24	Sustenabilitate financiară a rețelei feroviare (Cheltuieli totale întreținere și reparații capitale/ km rețea)	euro/km-rețea	Mai puțin dezvoltate	34.000,00	2013	141.000,00	MT/INS	Annual

## 2.A.6 Acțiunea care urmează să fie sprijinită în cadrul priorității de investiții (pe prioritate de investiții)

### 2.A.6.1 Descriere a tipului și exemple de acțiuni care urmează să fie sprijinite și contribuțiile preconizate la obiectivele specifice, inclusiv, după caz, identificarea principalelor grupuri țintă, a teritoriilor specifice vizate și a tipurilor de beneficiari

**Prioritate de investiții** 7d - Dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete, de înaltă calitate și interoperabile și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului

Analiza MPGT a relevat starea critică a infrastructurii feroviare (ex. peste două treimi din rețea are durata de viață expirată, iar ritmul curent al reparațiilor capitale – respectiv 10-20 km/an ar presupune între 400 și 800 de ani pentru aducerea rețelei la parametri normali de funcționare), precum și disparitatea crescândă dintre mărimea rețelei pe de o parte și respectiv trafic (productivitatea medie fiind de aprox. 2.5 ori mai mică decât media UE, în condițiile în care 95% din trafic se desfășoară pe numai 60% din rețea) și resursele bugetare disponibile pentru finanțarea ei (care acoperă doar 18% din necesar). Aceste elemente au dus la declinul abrupt al preferinței pasagerilor pentru transportul feroviar, cu impact asupra scăderii continue a cotei de piață de cca. 25% în 1996 la 4,9% în 2012.

Totodată, comparativ cu țările având un nivel similar al lungimii rețelei de cale ferată pe cap de locuitor, rata de utilizare a căii ferate din România este scăzută. Cererea pentru transportul feroviar din România, măsurată prin kilometri parcurși per persoană, este de două-trei ori mai mică decât în aceste țări, iar pierderea cotei de piață a dus la reducerea veniturilor. Media UE-27 este de 650 kilometri per călător pe an, în timp ce indicatorul echivalent pentru România este cu 66% mai mic decât această valoare.

În aceste condiții, MPGT a recomandat concentrarea resurselor bugetare exclusiv pe o rețea „primară” redusă la aprox. 60-70% față de dimensiunile existente, în paralel cu dublarea bugetului anual pentru întreținere, astfel încât să poată fi lansat un program masiv de reparații capitale. POIM va sprijini această primă componentă a pachetului de reformă feroviară prin finanțarea sprijinului pentru AFR în susținerea procesului de identificare și evaluare a liniilor cu performanță/potențialul cel mai slab precum și în procesul de excludere a acestora din rețeaua administrată de CFR SA și finanțată de la bugetul de stat (legislație, procedură, pregătirea documentațiilor etc.).

Cu privire la serviciile oferite de transportul feroviar, analiza MPGT a arătat ca acestea sunt necompetitive și necomerciale, iar calitatea serviciilor este încă mai slabă decât chiar sub nivelul oferit de infrastructură, ceea ce, în condițiile unei concurențe acerbe din partea transportului public rutier (autocare), explică scăderea dramatică a traficului de pasageri feroviar, cu consecința. scăderii veniturilor încasate de CFR Călători care a reacționat prin creșterea prețurilor biletelor reducând, astfel, și mai mult competitivitatea modului de transport feroviar. Simptomele pieței necomerciale (contractele de servicii publice - CSP - nu se licitează, ci se acordă direct, respectiv în proporție de aprox. 85% către CFR Călători) și a managementului necomercial din CFR

<b>Prioritate de investiții</b>	7d - Dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete, de înaltă calitate și interoperabile și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului
<p>Călători sunt multe și variate, fiind inventariate în MPGT, iar soluția definită de MPGT în acest sens este de licitare competitivă integrală a contractelor de servicii publice inclusiv cu acordarea dreptului de utilizare a materialului rulant și altor active relevante (facilități din stații, depouri, etc.) existente la momentul de față în folosința CFR Călători (cu precondiția transferului acestor active din patrimoniul CFR Călători în patrimoniul ARF) precum și a materialului rulant nou (flota de EMU-uri) care urmează să fie achiziționată cu finanțare din program. POIM va sprijini această componentă a reformei feroviare prin finanțarea:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pregătirii, de către ARF/autoritatea responsabilă cu realizarea reformei, a licitațiilor pentru contractele de servicii publice (analiza de opțiuni, cadrul legislativ, inventarierea și transferul activelor relevante de la CFR Călători, documentațiile de licitație, inclusiv contractele de servicii publice, pregătirea sistemului de monitorizare al performanței serviciilor în ARF, etc.)</li> <li>• Achiziționarea de material rulant nou.</li> </ul> <p>A treia componentă a pachetului de reformă din MPGT se referă la aplicarea indicatorilor de performanță în cadrul mecanismului de plăți dintre MT și operatorii de transport pe de o parte (ex. penalități pentru întârzieri deduse automat din valoarea compensației din CSP) și pe de altă parte între operatorii de transport și CFR Infrastructură (ex. penalități pentru întârzierile cauzate de infrastructura deduse automat din tariful de utilizare a infrastructurii). POIM va sprijini acest proces prin finanțarea pregătirii, operaționalizării și monitorizării acestor mecanisme contractuale.</p> <p>Componenta a patra a pachetului de reformă se referă la punerea în practică a unui program radical de reducere a costurilor și eficientizare a activității (reducerea numărului de gări și a numărului de linii din gările rămase, valorificarea activelor non-core, realizarea lucrărilor de întreținere exclusiv noaptea, etc.) la nivelul CFR Infrastructură și CFR Călători. POIM va sprijini această direcție de reformă prin finanțarea:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unui audit exhaustiv al activelor, costurilor și eficienței operatorilor CFR SA și CFR Călători</li> <li>• Activităților de identificare, punere în practică și monitorizarea măsurilor de reducere a costurilor și eficientizarea a activității</li> <li>• Investițiilor orientate spre creșterea eficienței rețelei (ex. electrificare, eficiență energetică, etc.)</li> </ul> <p>În paralel cu reforma feroviară și cu reabilitarea treptată pe termen lung a marilor coridoare (TEN-T core) – care sunt procese de durată al căror impact se va simți pe termen lung (ținând cont de constrângerile bugetare care nu permit finanțarea în această perioadă a nici unei alte linii de pe rețeaua TEN-T centrală în plus față de finalizarea proiectelor făcute de pe linia Curtici-Brasov) - este necesară implementarea unui pachet de investiții relativ redus dar cu impact major pe termen scurt asupra calității serviciilor (modernizarea materialului rulant, a gărilor și a echipamentului uzat care restricționează viteza de circulație) ca o primă etapă “de urgență” din ansamblul intervențiilor necesare pentru reabilitarea și modernizarea altor magistrale prioritare de pe</p>	

rețeaua TEN-T core (precum București-Buzău-Bacău-Iași; București-Craiova etc.).

### Tipuri de acțiuni specifice OS 2.7

- Susținerea pachetului de măsuri de reformă a sistemului feroviar, în acord cu propunerile formulate prin MPGT și studiile de fundamentare
- Studii și investiții în eficientizarea calității serviciului oferit prin sprijinirea procesului de reformă
- Investiții integrate orientate spre îmbunătățirea rapidă a calității serviciilor pe magistralele prioritare, cuprinzând: (i) achiziția de material rulant modern, eficient și cu capacități de interoperabilitate (ERTMS); (ii) îmbunătățirea mersului de tren (frecvență mai mare, mers cadentat), (iii) modernizarea gărilor, (iv) eliminarea restricțiilor de viteză cu cost redus (e.g. înlocuirea schimbătoarelor, etc.)
- Investiții orientate spre eficientizarea sectorului feroviar (electrificarea liniilor, eficiență energetică etc.)
- Reabilitare / modernizarea infrastructurii de transport feroviar
- Sprijin pentru beneficiari pentru pregătirea portofoliului de proiecte

Măsurile de reformă promovate (transpuse în indicatori de realizare mediată) orientate spre îmbunătățirea calității serviciilor furnizate la nivelul rețelei feroviare pot fi de tipul: licitarea competitivă integrală a contractelor de servicii publice de transport feroviar călători și introducerea indicatori de performanță legați de mecanismul de plăți în contractele de servicii publice și de acces la infrastructură; realizarea unui audit exhaustiv al activelor, costurilor și eficienței operațiilor; actualizarea mersului trenurilor (bazat pe un mers cadentat între orașele cu peste 100.000 loc.); decalarea intervalului orar pentru mentenanță; emiterea unor legitimații de călătorie valabile la nivelul întregii rețele și compatibile cu sistemul internațional; modificarea mecanismului de subvenționare ș.a.

Acțiunile de reabilitarea/dezvoltare a căii ferate vor avea un caracter integrat, care vor conține, pe lângă construcția/modernizarea tronsonului vizat, elementele necesare ce impun asigurarea unui serviciu de calitate și în parametri adecvați de siguranță (ERTMS, măsuri de siguranță, infrastructura verde prevăzută prin acordul de mediu – adaptate după caz și tipul de infrastructură).

Acțiunile propuse vor contribui într-un mod concertat la creșterea atractivității transportului feroviar pentru utilizatori prin: *servicii optimizate* (infrastructură reabilitată care asigură obținerea de economii de timp coroborată cu un management îmbunătățit al operațiunilor pe calea ferată) și *condiții de călătorie de calitate* (prin servicii competitive și comerciale, mers de tren cu frecvență atractivă materialul rulant modern și gări modernizate).

### Grupul țintă principal:

<b>Prioritate de investiții</b>	7d - Dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete, de înaltă calitate și interoperabile și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Populația, operatorii de transport, agenții economici.</li> </ul> <p><b>Tipuri de beneficiari:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autoritatea responsabilă cu realizarea reformei feroviare (MT/ARF)</li> <li>• MT, alte categorii de beneficiari relevante</li> <li>• Administratorul infrastructurii de transport feroviar de interes național.</li> </ul>

#### **2.A.6.2 Principiile directoare pentru selectarea operațiunilor**

<b>Prioritate de investiții</b>	7d - Dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete, de înaltă calitate și interoperabile și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului
	<p>Pentru acțiunile promovate în cadrul acestui obiectiv specific se aplică procedura „cererii deschise de proiecte cu depunere continuă”, pe bază de listă de proiecte prioritare, orientate spre demararea procesului de reformă în sectorul feroviar și creșterea calității serviciilor oferite, în acord cu fundamentarea din MPGT. Lista proiectelor prioritare este completată de obiectivele de investiții vizând modernizarea/reabilitarea și eficientizarea rețelei, pentru care finanțarea se va acorda în limita fondurilor alocate priorității de investiții și domeniului specific, în corelare cu obiectivele propuse a fi atinse.</p> <p>Investițiile se vor realiza cu respectarea legislației în domeniul ajutorului de stat și protecției mediului, inclusiv prin promovarea infrastructurii verzi specifice proiectelor de transport, în vederea reducerii impactului negativ și protejării biodiversității.</p>

#### **2.A.6.3 Utilizarea planificată a instrumentelor financiare (după caz)**

<b>Prioritate de investiții</b>	7d - Dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete, de înaltă calitate și interoperabile și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului
	N/A

#### 2.A.6.4 Utilizarea planificată a proiectelor majore (după caz)

<b>Prioritate de investiții</b>	7d - Dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete, de înaltă calitate și interoperabile și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului
<p>Investițiile de modernizare/reabilitarea și eficientizarea rețelei feroviare vor fi promovate prin intermediul proiectelor majore, identificate în Tabelului 28, conform fundamentării din MPGT.</p> <p>Având în vedere că Master Planul General de Transport se află în proces de dezbatere publică, lista proiectelor majore mai poate suferi modificări ca urmare a observațiilor și propunerilor din partea celor interesați, modificări ce urmează a fi confirmate prin Modelul Național de Transport. Totodată, perioadele de implementare a proiectelor majore de infrastructură de transport pot suferi modificări în funcție de strategia de implementare a Master Planului General de Transport, fără a modifica criteriile de prioritizare a proiectelor.</p>	

#### 2.A.6.5 Indicatorii de realizare pe prioritate de investiție și, după caz, pe categorie de regiune

**Tabelul 5: Indicatori de realizare comuni și specifici programului (pe prioritate de investiții, defalcați pe categorie de regiune pentru FSE și, dacă este cazul, pentru FEDR)**

Prioritate de investiții		7d - Dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete, de înaltă calitate și interoperabile și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului							
ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categorie regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-țintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
CO12	Căi ferate: Lungimea totală a căilor ferate reconstruite sau modernizate	Km	FEDR	Mai puțin dezvoltate			125,00	MT	Anual
2S6	Material rulant	Unități	FEDR	Mai puțin dezvoltate			20,00	MT	Anual

Prioritate de investiții										7d - Dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete, de înaltă calitate și interoperabile și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului									
ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-țintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării										
					B	F	T												
	achiziționat																		
2S25	Măsuri de reformă analizate/elaborate/implementate	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate			5,00	MT		Anual									

## 2.A.7 Inovare socială, cooperare transnațională și contribuție la obiectivele tematice 1-7

AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient

## 2.A.8 Cadrul de performanță

**Tabelul 6: Cadrul de performanță al axei prioritare (pe fond și, în cazul FEDR și FSE, pe categorie de regiune)**

Axă prioritară		AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient												
ID	Tipul Indicatorului	Indicator sau etapă cheie de implementare	Unitate de măsură, dacă este cazul	Fond	Categorია de regiune	Punctul de referință pentru 2018			Obiectivul final (2023)			Sursa datelor	Explicarea relevanței indicatorului, dacă este cazul	
						B	F	T	B	F	T			
CO13a	O	Roads: Total length of newly built roads, of which: TEN-T	Km	FEDR	Mai puțin dezvoltate			0				125,00	MT	Indicatorul de realizare imediată face parte din sistemul de indicatori ai POJM selectat care acoperă 58% din albearea AP2
F	F	Suma totală a cheșnelii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate	Euro	FEDR	Mai puțin dezvoltate			271.036.238				2.304.277.812,00	MFP (ACP)	

Axă prioritară		AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient								
ID	Tipul Indicator	Indicator sau etapă cheie de implementare	Unitate de măsură, dacă este cazul	Fond	Categoria de regiune	Punctul de referință pentru 2018		Obiectivul final (2023)	Sursa datelor	Explicarea relevanței indicatorului, dacă
2526	I	Proiecte majore transmise Comisiei Europene spre aprobare care ține de drumuri de lungime de cel puțin 1,25 km construite în lungime de 1,25 km	%	FEDR	Mai puțin dezvoltate		80%		0,00	Indicatorul măsoară etapa cheie de progres ce presupune în COM a proiectelor majore care acoperă lungimea de drum nou construit propus a fi finalizat până în 2023 în proporție de 80%

## Informații calitative suplimentare referitoare la stabilirea cadrului de performanță

### Stabilirea țintelor pentru indicatorul financiar

Ținta indicatorului financiar pentru 2023 a fost stabilită la un nivel de 100% din alocarea FEDR pentru AP 2 (respectiv cca 2,3 mld. euro, reprezentând alocarea UE brută + cofinanțare națională), considerându-se că evaluarea atingerii țintei pentru 2023 se va realiza la închiderea programului și nu la finalul anului 2023 (având în vedere că perioada de eligibilitate a cheltuielilor este până la finalul anului 2023, ceea ce presupune că o parte a cheltuielilor efectuate vor fi certificate în cursul anului 2024).

Stabilirea țintei la nivelul anului 2018 s-a realizat pe principiul atingerii nivelului minim de cheltuieli impus de regula N+3, necesar pentru evitarea dezangajării automate a fondurilor (soluție conservatoare) la nivelul programului.

### Selectarea indicatorilor de realizarea imediată pentru cadrul de performanță.

Din setul de indicatori de realizare imediată aferent AP 2 au fost selectați indicatorii care corespund unei alocări de peste 50% din alocarea pentru AP 2, respectiv ”Lungimea drumurilor nou construite pe TEN-T globală”. Acest indicator corespunde OS 2.1, acoperind 58% din alocarea AP2.

Având în vedere faptul că proiectele aferente OS 2.1, finanțate în cadrul AP2, sunt proiecte majore, cu durată medie de implementare mai mare de 6 ani, pentru cadrul de performanță sunt propuse etapele cheie de implementare cu valoare de referință la anul 2018 raportate la momentul ”transmiterii proiectelor majore”.

### Stabilirea țintelor pentru 2023 și 2018 pentru etapele cheie de implementare și pentru indicatorul de realizarea imediată



Stabilirea țințelor pentru 2023 au fost stabilite pe baza unui cost unitar mediu (10,8 mil. Euro / km pentru proiectele de infrastructură rutieră propuse în cadrul OS 2.1., respectiv 125 km), luând în considerare realizarea a 100% din țința propusă, în corelare cu indicatorul financiar. Astfel, țința pentru 2023 privind lungimea de drum nou construit pentru proiectele eligibile în cadrul OS 2.1. va fi de 125 km.

Ținta intermediară pentru 2018 pentru etapa cheie de implementare aferentă rețelei rutiere vizează transmiterea de proiecte majore care acoperă minim 80% din țința finală.

## 2.A.9 Categoriile de intervenții

Categoriile de intervenție corespunzătoare conținutului axei prioritare bazate pe o nomenclatură adoptată de Comisie și defalcarea indicativă a sprijinului Uniunii.

### Tabelele 7-11: Categoriile de intervenție

**Tabelul 7: Dimensiunea 1 – Domeniul de intervenție**

Axă prioritară	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient		Suma (EUR)
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	024. Căi ferate (TEN-T principal)	185.045.420,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	026. Alte căi ferate	21.150.000,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	027. Active feroviare mobile	90.000.000,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	029. Autostrăzi și drumuri TEN-T - rețea extinsă (construcție nouă)	1.039.619.324,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	031. Alte drumuri naționale și regionale (construcție nouă)	71.280.000,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	034. Alte drumuri reconstruite sau îmbunătățite (autostrăzi, drumuri naționale, regionale sau locale)	176.973.285,00

Axă prioritară		AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient		
Fond	Categoria de regiune		Codul	Suma (EUR)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	036. Transport multimodal		73.016.803,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	037. Aeroporturi (TEN-T)		43.205.209,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	042. Căi navigabile interne și porturi (regionale și locale)		14.870.345,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	085. Protejarea și sporirea biodiversității, protecția naturii și infrastructură ecologică		13.047.973,00

**Tabelul 8: Dimensiunea 2 – Forma de finanțare**

Axă prioritară		AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient		
Fond	Categoria de regiune		Codul	Suma (EUR)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	01. Grant nerambursabil		1.728.208.359,00

**Tabelul 9: Dimensiunea 3 – Tipul teritoriului**

Axă prioritară		AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient		
Fond	Categoria de regiune		Codul	Suma (EUR)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	07. Nu se aplică		1.728.208.359,00

**Tabelul 10: Dimensiunea 4 – Mecanismele teritoriale de furnizare**

Axă prioritară		AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient		
Fond	Categoria de regiune		Codul	Suma (EUR)

Axă prioritară		AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient		
Fond	Categoria de regiune		Codul	Suma (EUR)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	03. Investiții teritoriale integrate - altele		236.000.000,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	07. Nu se aplică		1.492.208.359,00

**Tabelul 11: Dimensiunea 6 - Tema secundară FSE (doar FSE și YEI)**

Axă prioritară		AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient		
Fond	Categoria de regiune		Codul	Suma (EUR)

**2.A.10 Rezumat al utilizării planificate pentru asistența tehnică, inclusiv, dacă este necesar, acțiunile de consolidare a capacității administrative a autorităților implicate în managementul și controlul programelor și beneficiarilor (după caz) (pe axă prioritară)**

Axă prioritară:	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient
<p>În cadrul acestei axe prioritare, se asigură și finanțarea măsurilor de asistență tehnică necesare atât pentru pregătirea portofoliului de proiecte aferente, prin măsuri distincte, cât și monitorizarea/ evaluarea/ auditul proiectelor de investiții, ca parte integrantă din cheltuielile de proiect. Se asigură, totodată, și finanțarea măsurilor complementare de asistență tehnică, care, alături de lucrările de investiții, contribuie la obținerea rezultatelor.</p> <p>Întărirea capacității administrative a principalilor beneficiari din sectorul transporturilor, în special CNADNR și CNCFR, reprezintă deziderate majore pentru sporirea capacității de implementare a proiectelor. Prin POIM sunt identificate măsuri complementare investițiilor în infrastructură având ca scop îmbunătățirea guvernantei în acest sector, iar acțiuni specifice întăririi capacității administrative a beneficiarilor vor fi finanțate din POAT.</p> <p>Srijinul pentru beneficiari în vederea gestionării portofoliului de proiecte este asigurat prin POAT.</p> <p>În ceea ce privește srijinul necesar pentru exercitarea funcțiilor de management delegate de AM POIM către organismul intermediar cu rol în</p>	

implementarea acestei axe prioritare, acesta va fi finanțat prin POAT.

### 2.A.1 Axa prioritară

<b>ID-ul axei prioritare</b>	AP3
<b>Denumirea axei prioritare</b>	Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor

- Întreaga axă prioritară se va implementa exclusiv prin instrumente financiare
- Întreaga axă prioritară se va implementa exclusiv prin instrumente financiare stabilite la nivelul Uniunii
- Întreaga axă prioritară se va implementa prin dezvoltare locală plasată sub responsabilitatea comunității
- În ceea ce privește FSE: Întreaga axă prioritară este dedicată inovării sociale sau cooperării transnaționale sau amândurora

### 2.A.2 Justificarea stabilirii unei axe prioritare care acoperă mai mult de o categorie de regiune, obiectiv tematic sau fond (după caz)

### 2.A.3 Fondul, categoria de regiune și baza de calcul pentru sprijinul Uniunii

<b>Fond</b>	Categoria de regiune	Baza de calcul (totalul cheltuielilor eligibile sau al cheltuielilor publice eligibile)	Categorie de regiune pentru regiunile ultraperiferice și regiunile nordice slab populate (dacă este cazul)
CF		Public	

### 2.A.4 Prioritate de investiții

<b>ID-ul priorității de investiții</b>	6i
<b>Titlul priorității de investiții</b>	investiții în sectorul deșeurilor, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe

## 2.A.5 Obiective specifice corespunzătoare priorității de investiții și rezultatele preconizate

ID-ul obiectivului specific	OS3.1
Titlul obiectivului specific	<p>Creșterea gradului de reutilizare și reciclare a deșeurilor prin asigurarea premiselor necesare la nivelul sistemelor de management integrat al deșeurilor de la nivel județean</p> <p>Prin implementarea investițiilor vizând creșterea capacității sistemelor de management integrat al deșeurilor municipale în concordanță cu ierarhia deșeurilor se urmărește dezvoltarea infrastructurii la nivelul județelor necesare pentru obținerea următoarelor rezultate:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Cantitate de deșuri biodegradabile redusă la depozitare</b>, conform obligațiilor ce derivă din <i>Directiva 99/31/EC privind depozitarea deșeurilor</i>, conform căreia, prin <i>Tratat, România trebuie să reducă deșeurile biodegradabile depozitate cu 65% comparativ cu nivelul din 1995</i></li> <li>• <b>Pondere crescută a deșeurilor reciclate / valorificate în totalul cantității de deșuri municipale colectate</b>, ca urmare a investițiilor ce asigură premisele pentru atingerea țintei de reciclare a deșeurilor menajere și similare de 50% conform <i>Directivei Cadru a deșeurilor (2008/98/EC)</i></li> </ul> <p>Totodată, investițiile continuate vor avea ca rezultat sistarea activității depozitelor neconforme în conformitate cu prevederile directivei europene și cu angajamentele asumate prin <i>Tratatul de Aderare și închiderea acestora</i>, extinderea colectării selective și crearea capacităților de compost/tratare și stații de transfer necesare îndeplinirii obiectivelor legate de creșterea ponderii deșeurilor reciclate / valorificate în totalul cantității de deșuri colectate, prin crearea infrastructurii necesare.</p>

**Tabelul 3: Indicatori de rezultat specifici programului pe obiectiv specific (pentru FEDR și pentru Fondul de coeziune)**

Obiectiv specific		OS3.1 - Creșterea gradului de reutilizare și reciclare a deșeurilor prin asigurarea premiselor necesare la nivelul sistemelor de management integrat al deșeurilor de la nivel județean						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S28	Capacitatea de deșeuri biodegradabile depozitate	Mil. tone/an		3,00	2011	1,53	MMSC/ANPM	Anual
2S29	Rata de reciclare a deșeurilor menajere și similare	%		4,30	2011	50,00	MMSC/ANPM	Anual

## 2.A.6 Acțiunea care urmează să fie sprijinită în cadrul priorității de investiții (pe prioritate de investiții)

### 2.A.6.1 Descriere a tipului și exemple de acțiuni care urmează să fie sprijinite și contribuțiile preconizate la obiectivele specifice, inclusiv, după caz, identificarea principalelor grupuri țintă, a teritoriilor specifice vizate și a tipurilor de beneficiari

Prioritate de investiții

61 - investiții în sectorul deșeurilor, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe

#### OS 3.1. Creșterea gradului de reutilizare și reciclare a deșeurilor prin asigurarea premisei necesare la nivelul sistemelor de management integrat al deșeurilor de la nivel județean

În conformitate cu Tratatul de Aderare și a Directivei-cadru privind deșeurile, România trebuie să îndeplinească următoarele cerințe care decurg din directivele europene:

- Până în 2017, România va sista și închide un număr de 101 depozite neconforme de deșuri municipale solide din mediul urban și va închide cele 139 depozite neconforme de deșuri municipale solide din mediul urban, care și-au întrerupt activitatea în perioada 2004-2009, în conformitate cu termenele Tratatului de aderare în ceea ce privește punerea în aplicare a Directivei 1999/31 / CE privind depozitele de deșuri.
- Până în 2016, România trebuie să reducă cantitățile de deșuri biodegradabile eliminate prin depozitare, până la 35% (1.680.000 t - conform Planului de implementare a directivei privind depozitele de deșuri, [http://www.mmediu.ro/afaceri\\_europene/planuri\\_implementatione.htm](http://www.mmediu.ro/afaceri_europene/planuri_implementatione.htm)) în raport cu cantitățile totale de deșuri biodegradabile generate la nivelul anului 1995, de cca. 4,8 milioane tone, în conformitate cu Directiva 1999/31 /CE.
- România trebuie să asigure pregătirea pentru reutilizare și reciclare cel puțin 50% din deșeurile menajere de hârtie, metal, sticlă și plastic sau similare, și pregătirea pentru reutilizare, reciclare și recuperare a cel puțin 70% din construcții și demolări, în conformitate cu Directiva-cadru privind deșeurile 2008/98 /CE.

În prezent, situația actuală a acestor angajamente este următoarea:

- Din cele 240 de depozite neconforme prevăzute a fi închise până în 2017, 77 au fost deja închise, lucrările de închidere pentru 39 dintre acestea fiind finanțate prin proiecte europene (9 prin ISPA și 30 în cadrul POS Mediu). Din cele 101 de gropi de gunoi neconforme din mediul urban (Raportul Național de Mediu 2012 al Agenției Naționale pentru Protecția Mediului, pagina 175), 54 de depozite de deșuri erau încă operaționale în 2012 față de ținta intermediară pentru luna iulie 2012, adică 49 de depozite de deșuri.



<p><b>Prioritate de investiții</b></p>	<p>61 - investiții în sectorul deșeurilor, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• În 2011, cantitatea de deșuri biodegradabile generate s-a ridicat la 3 milioane de tone (adică 62,5% față de nivelul de referință din 1995), ceea ce înseamnă o reducere a cantității de deșuri biodegradabile de circa 37%, față de cantitatea de deșuri biodegradabile municipale produse în 1995, respectându-se astfel obiectivul stabilit (Raportul Național de Mediu 2012 al Agenției Naționale pentru Protecția Mediului, pagina 179).</li> <li>• În 2012, rata de eliminare a deșeurilor municipale (exclusiv deșuri din construcții și demolări, Raportul Național de Mediu 2012, pagina 173) a fost de cca. 93%, fiind una dintre cele mai ridicate din UE, în timp ce ratele de reciclare și valorificare a deșeurilor municipale a fost de cca. 4,35% (198,500 tone din totalul de 4,553.3 mii de tone de deșuri municipale colectate).</li> </ul> <p>Conform Foii de parcurs pentru România, există o acoperire incompletă a gospodăriilor cu servicii de colectare separată a deșeurilor, în special în zonele rurale. De asemenea, rata de depozitare a deșeurilor municipale este de 98,7%, fiind una dintre cele mai mari din UE, rata de reciclare este de 1,3% din deșeurile municipale, iar gradul de conectare a populației la serviciile de salubritate era de aproximativ 76% (90% în mediul urban și 59% în mediul rural) la nivelul anului 2012 (Raport de mediu 2012).</p> <p>Rata redusă de recuperare și reciclare a deșeurilor este cauzată, în primul rând, de condițiile tehnice inadecvate (un grad redus al colectării separate și o infrastructură de sortare și reciclare a deșeurilor insuficientă, la care se adaugă lipsa unor capacități suficiente pentru reciclarea anumitor materiale, cum ar fi sticla) și, în al doilea rând, de insuficiența instrumentelor economice (stimulente financiare pentru a încuraja operatorii de deșeurilor să orienteze deșeurile colectate spre stațiile de tratare / recuperare și nu spre depozitare).</p> <p>Prin POS Mediu 2007-2013 au fost promovate cu prioritate proiecte integrate de management al deșeurilor (cu o valoare totală de cca. €1,3 mld.), care reflectă politica UE și principiile din acest sector și care sunt în conformitate cu Planul Național de Gestione a Deșeurilor și cu Planurile Regionale de Gestione a Deșeurilor. Programele de investiții au inclus activități legate de ierarhia în ceea ce privește managementul deșeurilor (prevenire, pregătire pentru reutilizare, reciclare, alte operațiuni de valorificare și eliminare), în paralel cu închiderea depozitelor de deșuri neconforme.</p> <p>Proiectele depuse acoperă aglomerările urbane și rurale, la nivel județean / regional. Scopul lor a fost de a contribui la obiectivele de reciclare și valorificare, precum și la obiectivele de închidere a depozitelor de deșuri neconforme. Prin proiectele aprobate vor fi construite 27 de noi depozite conforme de deșuri, inclusiv prin extinderea 4 depozite existente (Neamt, Bacău, Argeș și Iași), și vor fi închise 152 depozite neconforme existente (30 au fost deja închise și lucrări de închidere sunt în curs de desfășurare pentru alte 59, în timp ce pentru alte 71 de depozite neconforme procedurile de atribuire a contractelor de lucrări sunt în desfășurare). Dintre cele 71 de depozite neconforme, 38 depozite fac parte din proiecte ce vor fi finalizate după 2015 și vor fi finanțate prin POIM.</p>	

<b>Prioritate de investiții</b>	6i - investiții în sectorul deșeurilor, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
<p>În conformitate cu planul de implementare pentru Directiva 1999/31/CE privind depozitarea deșeurilor, nevoile de finanțare pentru depozitele de deșuri municipale au fost estimate la € 1.775 miliarde, din care fondurile europene au acoperit cca. 1,184 miliarde euro (145 mil. euro prin ISPA și 1,037 miliarde euro din POS Mediu, exclusiv proiectele fazate). În acord cu aceste evaluări, o diferență de finanțare de cca. 593 milioane euro mai este necesară pentru implementarea prevederilor directivei privind depozitarea deșeurilor. Acestei sume i se adaugă nevoile de conformare cu prevederile Directivei-cadru privind deșeurile 2008/98 /CE, estimate a fi de cca. € 1,1 mld. euro conform Raportului JASPERS "Romania - Detailed characterisation of future waste management projects, (2014 - 2020)" din 2013. Din totalul finanțării necesar pentru conformarea cu prevederile celor două directive (1,69 miliarde euro), POIM va acoperi cca. 20%. Dacă se ia în considerare faptul că studiul JASPERS a evaluat nevoile financiare pe baza ipotezei că vor fi construite o serie de incineratoare de deșuri, și faptul că acest tip de soluție va fi promovat numai în București, capacitățile necesare a fi construite pentru conformarea cu prevederile Directivei-Cadru sunt mai puțin costisitoare (cca. 70% din estimarea inițială), se poate concluziona că contribuția POIM este de cca. 25% din nevoi.</p> <p>Atingerea obiectivelor propuse, în corelare cu prevederile Directivelor în domeniu și conform obligațiilor asumate prin Tratat, și obținerea rezultatelor preconizate prin implementarea acțiunilor prezentate mai jos presupune implementarea, în paralel, a unor obiective orizontale, extrem de importante pentru asigurarea unui management durabil al deșeurilor și cu impact asupra utilizării eficiente a resurselor.</p> <p>Astfel, consolidarea și extinderea sistemelor integrate de management al deșeurilor trebuie să asigure tranziția de la modelul actual de dezvoltare bazat pe producție și consum, la un model bazat pe prevenirea generării deșeurilor și utilizarea materiilor prime din industria de valorificare. Prevenirea generării deșeurilor va fi promovată orizontal, ca măsură de politică publică privind standardele de producere a materialelor pentru ambalaje și prin introducerea unor instrumente care să descurajeze generarea de deșuri (ex. ecotaxa). Totodată, va fi promovată și ca măsură cu caracter orizontal prin includerea unor cerințe specifice în documentațiile standardizate pentru lucrări și achiziția de echipamente.</p> <p>Adițional, conștientizarea populației în vederea selectării la sursă a materialelor reciclabile va fi promovată ca măsură orizontală de educație și conștientizare pe probleme de mediu finanțabilă prin Programul Operațional Capacitate Administrativă.</p> <p>Reducerea consumului de resurse naturale prin creșterea cantității de deșuri reciclate / valorificate și promovarea eficiență a utilizării resurselor naturale vor fi de asemenea promovate, ca rezultat cumulativ al măsurilor precizate mai sus.</p> <p><b>Tipuri de acțiuni specifice OS 3.1</b></p>	

<b>Prioritate de investiții</b>	61 - investiții în sectorul deșeurilor, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
<p>Realizarea obiectivului specific și a rezultatelor preconizate se va realiza prin promovarea următoarelor tipuri de acțiuni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proiecte integrate de consolidarea și extinderea sistemelor integrate de management al deșeurilor, cu respectarea ierarhiei deșeurilor (prevenire, pregătirea pentru reutilizare, reciclare, alte metode de valorificare, inclusiv tratare și eliminare): închiderea și reabilitarea de depozite neconforme și deschiderea/extinderea de noi depozite, implementarea sistemelor de colectare selectivă, construcția de instalații de transfer și valorificare/tratare, inclusiv platforme de compostare și unități de compostare individuală și stații de tratare mecano-biologică</li> <li>• Consolidarea capacității instituționale a beneficiarilor în domeniul sistemelor integrate de management al deșeurilor, ca parte integrantă a proiectelor individuale</li> <li>• Implementarea unor soluții specifice moderne de management al deșeurilor la nivelul municipiului București</li> <li>• Sprijin pentru pregătirea portofoliului de proiecte aferent perioadei 2014-2020 și post 2020 (după caz)</li> </ul> <p>Prin POIM vor fi finanțate în continuare proiectele integrate demarate în perioada 2007-2013, care vor asigura infrastructura necesară și finanțarea investițiilor care asigură îndeplinirea angajamentelor asumate prin Tratatul de Aderare, respectiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dezvoltarea de sisteme de colectare selectivă în vederea creșterii volumului de materiale reciclabile și reducerii cantității deșeurilor eliminate prin depozitare, inclusiv prin închiderea depozitelor neconforme și crearea unor alternative la depozitare;</li> <li>• Reducerea cantității de deșeurii biodegradabile depuse la depozitele de deșeurii, prin încurajarea compostării și a altor măsuri de valorificare a deșeurilor; astfel POIM va contribui la obținerea rezultatului scontat de a reduce deșeurile biodegradabile depozitate de la 3 mil. tone în 2011 la cca. 1,53 mil. tone în 2023 (considerând că ținta aferentă anului 2016 de 1,68 mil. tone echivalentul a 65% din cantitatea aferentă anului 1995 va fi atinsă și trendul va fi continuat)</li> <li>• Promovarea unei reciclări și valorificări a deșeurilor de înaltă calitate prin asigurarea infrastructurii premergătoare procesului de valorificare/reciclare (colectare selectivă, stații de transfer și sortare etc.)</li> </ul> <p>Prin proiectele preconizate a se finanța într-o primă etapă prin POIM (aprobat în cadrul POS Mediu și fazate pe două perioade de implementare) se vor crea noi capacități de valorificare (tratare mecano-biologică/ compostare) a deșeurilor de cca 740.000 tone și închiderea/reabilitarea a cca. 38 de depozite neconforme.</p> <p><b>Grup țintă:</b></p>	

<b>Prioritate de investiții</b>	61 - investiții în sectorul deșeurilor, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
<ul style="list-style-type: none"> <li>• populația suplimentară (față de cea acoperită în prezent de sistemele integrate de management al deșeurilor), la nivel județean.</li> <li>• gospodării individuale și persoane juridice (ce exercită o activitate de natură comercială sau industrială)</li> </ul> <p><b>Tipul de beneficiar</b> pentru toate acțiunile vizate îl reprezintă Asociațiile de Dezvoltare Intercomunitară prin Consiliile Județene/ Consiliul General al Municipiului București.</p> <p>Având în vedere că strategia de finanțare a proiectelor în sectorul deșeurilor, alta decât cea constând în finalizarea proiectelor fazate, va fi stabilită în funcție de studiile de fezabilitate ce vor fi finanțate la începutul perioadei de programare 2014-2020, tipurile de acțiuni și beneficiarii eligibili ce vor asigura continuarea politicii de management al deșeurilor vor fi definiți la momentul finalizării acestor studii.</p>	

#### **2.A.6.2 Principiile directoare pentru selectarea operațiunilor**

<b>Prioritate de investiții</b>	61 - investiții în sectorul deșeurilor, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
<p>În România, cadrul instituțional în baza căruia se pot realiza investițiile în sectorul deșeurilor pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde nevoilor de dezvoltare identificate la nivel național, îl reprezintă Strategia Națională de Gestionare a Deșeurilor și planurile de gestionare a deșeurilor la nivel național și județean inclusiv la nivelul municipiului București.</p> <p>În contextul prevederilor Directivei 2008/98/CE privind deșeurile (transpusă în legislația națională prin legea nr. 211/2011 privind deșeurile) precum și al schimbării priorităților în cadrul legislației și politicii europene în materie de prevenire a generării și gestionării deșeurilor, Strategia Națională pentru Gestionarea Deșeurilor reprezintă viziunea Ministerului Mediului și Schimbărilor Climatice prezentând explicit direcția și prioritățile României pentru orizontul de timp 2014-2020, în vederea asigurării unui nivel înalt de protecție a mediului și protecției sănătății populației. De asemenea, revizuirea Planul Național de Gestionare a Deșeurilor, ce va fi disponibil la finalul anului 2015, se va realiza prin luarea în considerare a investițiilor deja funcționale.</p> <p>În perioada 2014-2020, se va acorda prioritate finalizării proiectelor demarate prin POS Mediu 2007-2013 (proiectele fazate) și finanțării proiectelor similare în județele care nu au depus proiecte în perioada precedentă, precum și implementării unei soluții adecvate în București. Totodată, în vederea identificării și a altor investiții necesare pentru conformarea cu directivele europene în domeniu și definirea portofoliului de proiecte, Ministerul Mediului</p>	

<b>Prioritate de investiții</b>	6i - investiții în sectorul deșeurilor, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
și Schimbărilor Climatice va realiza o analiză detaliată a gradului de conformare și nevoilor de finanțare (la nivel de studiu de pre-fezabilitate), în funcție de care se vor redefini tipurile de acțiuni, beneficiari eligibili și criterii de selecție a operațiunilor, programul operațional urmând a fi modificat în consecință.	

### **2.A.6.3 Utilizarea planificată a instrumentelor financiare (după caz)**

<b>Prioritate de investiții</b>	6i - investiții în sectorul deșeurilor, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
N/A	

### **2.A.6.4 Utilizarea planificată a proiectelor majore (după caz)**

<b>Prioritate de investiții</b>	6i - investiții în sectorul deșeurilor, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectele promovate în cadrul acestui obiectiv specific sunt, în cea mai mare parte non-majore, cu câteva excepții, prezentate în Tabelul 28.	

### 2.A.6.5 Indicatorii de realizare pe prioritate de investiție și, după caz, pe categorie de regiune

**Tabelul 5: Indicatori de realizare comuni și specifici programului (pe prioritate de investiții, defalcați pe categorie de regiune pentru FSE și, dacă este cazul, pentru FEDR)**

Prioritate de investiții		6i - investiții în sectorul deșeurilor, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe							
ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categorია regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-fintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
2S30	Capacitate suplimentară de valorificare a deșeurilor colectate	tone/an	FC			740.000,00		MMSC	Annual
2S31	Depozite de deșeurii neconforme închise/reabilitate	Nr.	FC				38,00	MMSC	Annual

### 2.A.4 Prioritate de investiții

<b>ID-ul priorității de investiții</b>	6ii
<b>Titlul priorității de investiții</b>	Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe

### 2.A.5 Obiective specifice corespunzătoare priorității de investiții și rezultatele preconizate

<b>ID-ul obiectivului specific</b>	OS3.2
<b>Titlul obiectivului specific</b>	Creșterea nivelului de colectare și epurare a apelor uzate urbane, precum și a gradului de asigurare a alimentării cu apă potabilă a populației

Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii

Rezultatul urmărit prin promovarea investițiilor în domeniul apei și apei uzate vizează realizarea angajamentelor ce derivă din directivele europene privind epurarea apelor uzate (91/271/EEC) și calitatea apei destinate consumului uman (Directiva 98/83/CE), respectiv:

- **ape uzate urbane colectate și epurate** (din perspectiva încărcării organice biodegradabile) **pentru toate aglomerațiile mai mari de 2.000 l.e. și**
- **Serviciu public de alimentare cu apă potabilă**, controlată microbiologic, în condiții de siguranță și protecție a sănătății, **extins la populația din localitățile cu peste 50 locuitori.**

**Tabelul 3: Indicatori de rezultat specifici programului pe obiectiv specific (pentru FEDR și pentru Fondul de coeziune)**

Obiectiv specific		OS3.2 - Creșterea nivelului de colectare și epurare a apelor uzate urbane, precum și a gradului de asigurare a alimentării cu apă potabilă a populației						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S32	Grad de colectare a apelor uzate din aglomerările umane cu mai mult de 2000 l.e	%		59,95	2013	100,00	MMSC/ANAR	Annual
2S33	Grad de epurare a apelor uzate din aglomerările umane cu mai mult de 2000 l.e	%		49,89	2013	100,00	MMSC/ANAR	Annual
2S34	Gradul de deservire a populației de sistemul public de alimentare cu apă potabilă	%		60,15	2013	99,50	INS	Annual



## 2.A.6 Acțiunea care urmează să fie sprijinită în cadrul priorității de investiții (pe prioritate de investiții)

### 2.A.6.1 Descriere a tipului și exemple de acțiuni care urmează să fie sprijinite și contribuțiile preconizate la obiectivele specifice, inclusiv, după caz, identificarea principalelor grupuri țintă, a teritoriilor specifice vizate și a tipurilor de beneficiari

Prioritate de investiții	6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
<b>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</b>	<p>Conform celor prezentate în secțiunea 1.1., la nivelul anului 2013, România se află în urma țărilor din Tratatul de Aderare cu privire la gradul de acoperire, la nivel național, cu sisteme de colectare și epurare a apelor uzate urbane. Referitor la alimentarea cu apă potabilă a populației deși gradul de conectare a crescut permanent, nivelul acestuia se menține semnificativ sub media europeană, situație care impune continuarea investițiilor în acest domeniu. De asemenea, mai sunt o serie de localități pentru care este necesară conformarea cu prevederile Directivei 98/83/CE privind calitatea apei destinate consumului uman, fiind necesară monitorizarea calității apei potabile. Până la data de 31.12.2015, calitatea apei furnizate trebuie să se mai conformeze la anumiți parametri (mangan, pesticide, cadmiu, aluminiu, turbiditate, nitrați, amoniu) într-o serie de localități, cu locuitori conectați, între 10.000 loc. și 100.000 loc. (51 localități), precum și sub 10.000 loc. (64 localități). MMSC (ANAR) este responsabil pentru monitorizarea calității resurselor de apă, asigurând o bază de date privind calitatea apelor.</p> <p>În ceea ce privește colectarea și epurarea apelor uzate urbane din aglomerările cu peste 2.000 l.e., perioadele de tranziție pentru implementarea acestei directive expiră astfel: 31.12. 2013 pentru asigurarea colectării apelor uzate urbane în aglomerările cu peste 10.000 l.e.; 31.12.2015 - pentru asigurarea epurării apelor uzate urbane în aglomerările cu peste 10.000 l.e. (prin treaptă terțiară, ca urmare a declarării teritoriului României ca fiind zonă sensibilă) și 31.12.2018 - pentru colectarea și epurarea apelor uzate urbane în aglomerările cu peste 2000 l.e.</p> <p>Astfel, față de angajamentele asumate prin Tratatul de Aderare, situația este următoarea:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• gradul de colectare a apelor uzate (exprimat în % încărcarea totală biodegradabilă) din aglomerările umane cu mai mult de 10.000 l.e. este de 83,95% (față de ținta de 100%), iar în aglomerările cu peste 2000 l.e este 59,95 % (față de ținta 69% la 31.12.2013 și 80% la 31.12.2015);</li><li>• gradul de epurare a apelor uzate (exprimat în % din încărcarea totală biodegradabilă) din aglomerările umane cu mai mult de 10.000 l.e. este de</li></ul>

<p><b>Prioritate de investiții</b></p>	<p>6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe</p>
<p>70,72% (față de ținta de 100%), iar în aglomerările cu peste 2000 l.e. este de 49,89% (față de 61% la 31.12.2013 și 77% la 31.12.2015).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• în ceea ce privește conectarea populației la sistemele centralizate de alimentare cu apă, în anul 2012, aceasta a atins un nivel de 60,15% (12.103.555 locuitori – date INS), estimându-se că la sfârșitul anului 2015 acesta va fi de 64,3% (prin finalizarea investițiilor derulate până în prezent).</li> </ul> <p>Prin POIM vor fi continuate acțiunile integrate de dezvoltare a sistemelor de apă și apă uzată, contribuind la obiectivul global de asigurare a colectării și epurării integrale a încărcării organice biodegradabile în aglomerările cu peste 2.000 l.e. Valoarea totală a investițiilor estimate pentru un grad de conformare de 100% este de cca. 12,6 mld. Euro (4,23 mld. euro pentru apa potabilă și 8,38 mld. euro pentru apa uzată), din care necesarul ce ar trebui asigurat în perioada 2014-2020 pentru acoperirea valorii investiționale cuprinse în proiectele aflate în pregătire este de aprox. 6,2 mld. euro. În ceea ce privește proiectele fazate, se estimează că necesarul ce trebuie acoperit se ridică la un total de cca.434 mil. euro. <i>Finanțarea disponibilă va contribui la realizarea obiectivelor generale ale directivei în proporție de cca. 25% comparativ cu situația anului 2013.</i></p> <p>România, în calitate de stat membru UE, are obligația să implementeze prevederile Directivei Cadru Apă 2000/60/CE, respectiv să evalueze starea ecologică și starea chimică a corpurilor de apă de suprafață, care se realizează conform Directivei 2008/105/CE și a Directivei 2013/39/EC prin identificarea și monitorizarea de noi substanțe prioritare, precum și extinderea matricilor de investigare la diverse nivele de biota și a stării chimice a corpurilor de apă subterană (conform Directivei 2006/118/CE). Aceasta presupune monitorizarea substanțelor prioritare și a altor poluanți specifici identificați la nivel național, de tipul metalelor grele și a substanțelor organice.</p> <p>Având în vedere cerințele privind criteriile minime de performanță pentru metodele de analiză stipulate de Directiva 2009/90/CE, se impune creșterea capacității tehnice de validare și control a datelor pentru identificarea și stabilirea relevanței atât pentru noile substanțe, cât și pentru cele existente.</p> <p><b>Tipuri de acțiuni.</b></p> <p>Prin POIM vor fi vizate în principal două tipuri de acțiuni:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Proiecte integrate de apă și apă uzată (noi și fazate), cu următoarele tipuri de subacțiuni: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construirea/reabilitarea rețelelor de canalizare și a stațiilor de epurare a apelor uzate (cu treaptă terțiară de epurare, acolo unde este cazul) care asigură colectarea și epurarea încărcării organice biodegradabile în aglomerări mai mari de 2.000 l.e., acordându-se prioritate aglomerărilor cu peste 10.000 l.e.;</li> </ul> </li> </ol>	

<p><b>Prioritate de investiții</b></p>	<p>6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementarea și eficientizarea managementului nămolului rezultat în cadrul procesului de epurare a apelor uzate;</li> <li>• Reabilitarea și construcția de stații de tratare a apei potabile, împreună cu măsuri de creștere a siguranței în alimentare și reducerea riscurilor de contaminare a apei potabile;</li> <li>• Reabilitarea și extinderea sistemelor existente de transport și distribuție a apei;</li> <li>• Dezvoltarea și îmbunătățirea infrastructurii sistemelor centralizate de alimentare cu apă în localitățile urbane și rurale.</li> </ul> <p>1. Dezvoltarea unui laborator național pentru îmbunătățirea monitorizării substanțelor deversate în ape, acordându-se prioritate în special substanțelor periculoase, și a calității apei potabile.</p> <p>POIM va asigura totodată, și sprijin pentru pregătirea portofoliului de proiecte aferent perioadei 2014-2020 și post 2020 (după caz).</p> <p>Având în vedere faptul că aglomerările sub 2.000 l.e. au o capacitate economică limitată, acestea pot fi finanțate în situații excepționale, în corelare cu prioritățile din Master Plan și fundamentat din punct de vedere tehnic și economic, și doar numai pentru sisteme centralizate, sistemele individuale de epurare nefiind incluse.</p> <p>Acțiunile propuse vor contribui la atingerea rezultatului propus prin continuarea strategiei investiționale integrate prin intermediul operatorilor regionali, strategie demarată prin programele SAMTID și ISPA și consolidată prin POS Mediu 2007-2013. Acțiunile integrate vor asigura finanțarea investițiilor care contribuie direct la obiectivele directivei europene, prin extinderea ariei de operare a companiilor regionale de apă spre aglomerările între 2.000 și 10.000 l.e., promovând totodată principiul solidarității de susținere a localităților cu un nivel de suportabilitate scăzută prin politica tarifară.</p> <p>Dezvoltarea laboratorului național va contribui la asigurarea sustenabilității investițiilor în infrastructură prin creșterea capacității instituționale necesare pentru monitorizarea tuturor substanțelor prioritare în sursele de apă și sursele de presiune, atingerea nivelului de producere date necesare pentru raportare completă, solicitat de directivele europene relevante, și integrarea datelor și informațiilor de monitorizare obținute în metodologia de evaluare a stării chimice a resurselor de apă, utilizată la nivel național și la elaborarea capitolelor aferente din Planul de Management Național care se raportează periodic la nivel european.</p> <p><b>Grupul țintă principal</b> este populația urbană și rurală aflată în zone cu conectare redusă la sisteme centralizate cu apă curată și sanogenă și la sisteme de canalizare.</p> <p><b>Tipurile de beneficiari</b> îl constituie Asociațiile de Dezvoltare Intercomunitară prin Operatorii Regionali (OR) de Apă care îndeplinesc cumulativ</p>	

<b>Prioritate de investiții</b>	6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
<p>următoarele condiții:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sunt companii existente care activează în baza unui contract de încredințare directă acordat de către Asociațiile de Dezvoltare Intercomunitară, prin respectarea regulii “in-house” stabilite de jurisprudența Curții de Justiție, și preluată în legislația națională (Legile nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, cu modificările și completările ulterioare, și Legea nr. 241/2006 privind serviciile de alimentare cu apă și canalizare, cu modificările și completările ulterioare);</li> <li>• Acționariatul OR este format exclusiv din membri ai Asociației de Dezvoltare Intercomunitară existentă, constituită din localitățile în aria cărora operează compania și Consiliul Județean, după caz, și în numele cărora promovează proiectele integrate de management al apei și apei uzate, OR fiind astfel o companie de interes public și finanțată prin fonduri publice; pentru proiectele noi, nu se vor crea noi ADI, ci cele existente se vor extinde prin includerea de noi membri; pentru POIM, se vor lua în considerare ADI existente la sfârșitul anului 2013.</li> <li>• OR acționează în baza Contractului de Delegare a Gestirii Serviciilor, contract prin care autoritățile locale exercită asupra OR un ”control similar” celui exercitat asupra propriilor departamente.</li> </ul> <p>Ca excepție, pentru investițiile aferente Municipiului București, beneficiarul proiectului va fi Consiliul General al Municipiului București.</p> <p>Ministerul Mediului și Schimbărilor Climatice va promova operațiunile vizând modernizarea laboratorului pentru îmbunătățirea monitorizării substanțelor deversate în ape, prin Administrația Națională ”Apele Române”.</p>	

#### **2.A.6.2 Principiile directoare pentru selectarea operațiunilor**

<b>Prioritate de investiții</b>	6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
<p>În România cadrul instituțional în baza căruia se pot realiza investițiile în sectorul apă uzată pentru a îndeplini cerințele aquis-ului de mediu al Uniunii Europene și pentru a răspunde nevoilor de dezvoltare identificate la nivel național, îl reprezintă angajamentele asumate prin Tratatul de Aderare și prevederile Planului de implementare a Directivei 91/271/CEE privind epurarea apelor uzate urbane. Selectarea opțiunilor pentru realizarea obiectivelor specifice va avea la bază listele de investiții prioritare aprobate la nivel județean în baza Master Planurilor actualizate, prin care sunt evaluate atât gradul</p>	

<p><b>Prioritate de investiții</b></p>	<p>6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe</p>
<p>actual de conformare, cât și investițiile necesare pentru atingerea țintelor asumate prin Tratat.</p> <p>Pentru conformarea aglomerațiilor din mediul rural cu o populație cuprinsă între 2.000 - 10.000 l.e., necesarul de finanțare va fi completat prin Programul Național pentru Dezvoltare Rurală (FEADR) în cadrul măsurii de dezvoltare a infrastructurii de bază în mediul rural. În cadrul acestei măsuri vor fi prioritizate investițiile necesare pentru conformarea cu obligațiile ce decurg din prevederile acquis-ului comunitar, pe baza investițiilor incluse în Master Planurile Regionale actualizate pentru sectorul de apă și apă uzată. Solicitanții de finanțare în cadrul PNDR vor fi autoritățile locale, dar se va institui un mecanism de coordonare a investițiilor finanțate de cele două programe, prin <b>implicarea operatorilor regionali în procesul de pregătire tehnică, aprobare și implementare a cererilor de finanțare ale beneficiarilor PNDR</b>, pentru a se utiliza o abordare unitară și un management integrat și eficient al investițiilor în acest sector, în perspectiva preluării de către companiile de apă a operării investițiilor realizate. Principiile de colaborare între autoritățile locale care promovează investițiile prin PNDR și cele operatorii regionali vor fi detaliate într-un protocol de colaborare încheiat între AM PNDR și AM POIM. Corelarea investițiilor se va face în două etape: 1. În faza de pregătire a documentației tehnice și a cererii de finanțare, autoritatea locală va solicita avizul tehnic al operatorului regional; 2. La evaluarea cererii de finanțare, AM PNDR va solicita punctul de vedere al AM POIM cu privire la avizul emis de operator și la neincluderea aglomerării respective pe lista de investiții a proiectelor majore promovate prin POIM.</p> <p>Vor fi luate în considerare și prevederile Planurilor de Management ale Bazinelor hidrografice în ceea ce privește alocarea cu prioritate a fondurilor pentru proiectele care implementează măsurile de bază planificate în anumite perioade de timp, în vederea reducerii poluării și atingerea stării bune a cursurilor de apă.</p> <p>Operarea investițiilor va fi asigurată în continuare de operatorii regionali deja creați prin proiectele finanțate din fonduri europene pre și post aderare. Acești operatori vor asigura și preluarea localităților de mici dimensiuni, mai puțin profitabile, dar care trebuie să se conformeze cu prevederile directivelor europene. Pentru conformarea tuturor localităților vizate se va realiza extinderea Asociațiilor de Dezvoltare Intercomunitară și a ariei de acoperire a Operatorilor Regionali de Apă prin preluarea acestor localități, în principiu fără a fi create asociații noi și fără preluări de localități între operatorii deja creați. Se va acorda prioritate întăririi instituționale a operatorilor cu o capacitate redusă, în vederea eficientizării managementului investițiilor realizate cu finanțare UE.</p> <p>Proiectele promovate vor acoperi arii geografice bine definite, de ex. de bazinul geografic sau morfologia locală, care prin extinderea managementului regional al serviciului public de apă și apă uzată, asigură optimizarea costurilor investiționale și de operare.</p>	

### 2.A.6.3 Utilizarea planificată a instrumentelor financiare (după caz)

Prioritate de investiții	6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
N/A	

### 2.A.6.4 Utilizarea planificată a proiectelor majore (după caz)

Prioritate de investiții	6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Acțiunile prevăzute în cadrul acestui obiectiv specific se implementează cu precădere prin intermediul proiectelor majore (conform Tabelului 28). Valoarea medie a proiectelor este în jur de 100 mil. euro, investițiile fiind mai mari comparativ cu perioada anterioară și ca urmare a faptului că acestea constau în extinderea spre mediul rural a ariei de operare a serviciilor de apă și apă uzată, ceea ce presupune costuri suplimentare legate de distanțele ce trebuie acoperite, corelat cu aspectele legate de disponerea reliefului pe asemenea distanțe.	

### 2.A.6.5 Indicatorii de realizare pe prioritate de investiție și, după caz, pe categorie de regiune

**Tabelul 5: Indicatori de realizare comuni și specifici programului** (pe prioritate de investiții, defalcați pe categorie de regiune pentru FSE și, dacă este cazul, pentru FEDR)

Prioritate de investiții		6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe					
ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-tintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării



Axă prioritară		AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor									
ID	Tipul Indicator	Indicator sau opțiune de implementare	Unitate de măsură, dacă este cazul	Fond	Categoria de regiune	Punctul de referință pentru 2018		Obiectivul final (2023)		Sursa datelor	Explicarea relevanței indicatorului, dacă
F	F	improved wastewater treatment Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate	Euro	FC			424.887.245			MFP (ACP)	
2535	I	Populația suplimentară care beneficiază de o mai bună epurare a apelor reziduale din instalațiile de epurare deosebite aprobate de Comisia Europeană (ca pondere din ținta finală)	%	FC			80%			MMSC	
2536	I	Populația suplimentară care beneficiază de o mai bună alimentare cu apă din proiectele transmise spre aprobare Comisiei Europene (ca pondere din ținta finală)	%	FC			80%			MMSC	

## Informații calitative suplimentare referitoare la stabilirea cadrului de performanță

### Stabilirea țintelor pentru indicatorul financiar

Ținta indicatorului financiar pentru 2023 a fost stabilită la un nivel de 100% din alocarea FC pentru AP 3 (respectiv cca 3,4 mld. euro, reprezentând alocarea UE brută + cofinanțare națională), considerându-se că evaluarea atingerii țintei pentru 2023 se va realiza la închiderea programului și nu la finalul anului 2023 (având în vedere că perioada de eligibilitate a cheltuielilor este până la finalul anului 2023, ceea ce presupune că o parte a cheltuielilor efectuate vor fi certificate în cursul anului 2024).

Stabilirea țintei la nivelul anului 2018 s-a realizat pe principiul atingerii nivelului minim de cheltuieli impus de regula N+3, necesar pentru evitarea dezangajării automate a fondurilor (soluție conservatoare) la nivelul programului.

### Selectarea indicatorilor de realizare imediată pentru cadrul de performanță.

Din setul de indicatori de realizare imediată aferent AP 3 au fost selectați indicatorii care corespund unei alocări de peste 50% din alocarea pentru AP 3, respectiv "Populația suplimentară care beneficiază de o mai bună epurare a apelor uzate" și "Populația suplimentară care beneficiază de o mai bună alimentare cu apă". Acești indicatori corespund OS 3.2, acoperind 89% din alocarea AP3.



Având în vedere faptul că proiectele aferente OS 3.2, finanțate în cadrul AP3, sunt proiecte majore, cu durata medie de implementare mai mare de 6 ani, pentru cadrul de performanță sunt propuse etapele cheie de implementare, valoarea de referință la anul 2018 a indicatorului de realizare imediată fiind raportată la momentul "transmiterii proiectelor majore".

*Stabilirea țintelor pentru 2023 și 2018 pentru etapele cheie de implementare și pentru indicatorul de realizare imediată*

Stabilirea țintelor pentru 2023 au fost stabilite pe baza unui cost unitar rezultat din bugetele și indicatorii prevăzuți în proiectele aflate în pregătire (900 Euro / l.e. pentru componenta de apă uzată din proiecte, și respectiv 400 euro/loc. pentru componenta de apă potabilă), luând în considerare faptul că se estimează ca cca. 51% din alocare va fi orientată spre infrastructura de apă uzată și 49% spre infrastructura de apă potabilă.

Ținta intermediară pentru 2018 pentru etapele cheie de implementare pentru cei doi indicatori reflectă 80% din ținta propusă pentru 2023, luând în considerare faptul că prima parte a perioadei de programare va fi orientată cu precădere spre finalizarea proiectelor fazate.

## 2.A.9 Categoriile de intervenții

Categoriile de intervenție corespunzătoare conținutului axei prioritare bazate pe o nomenclatură adoptată de Comisie și defalcarea indicativă a sprijinului Uniunii.

### Tabelele 7-11: Categoriile de intervenție

Tabelul 7: Dimensiunea 1 – Domeniul de intervenție

Axă prioritară	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor	
	Categoria de regiune	Codul
CF	018. Gestionarea deșeurilor menajere (inclusiv tratarea mecano-biologică, tratarea termică, incinerarea și măsuri de depozitare la groapa de gunoi)	318.168.816,00
CF	021. Gestionarea apei și conservarea apei potabile (inclusiv gestionarea bazinelor hidrografice, alimentarea cu apă, măsuri specifice de	1.261.394.735,00

Axă prioritară		AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor	
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)
		adapting la schimbările climatice, contorizare pentru consumatori și pentru cartier, sisteme de tarifare și reducerea scurgerilor)	
CF		022. Tratarea apelor reziduale	1.312.880.234,00

**Tablelul 8: Dimensiunea 2 – Forma de finanțare**

Axă prioritară		AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor	
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)
CF		01. Grant nerambursabil	2.892.443.785,00

**Tablelul 9: Dimensiunea 3 – Tipul teritoriului**

Axă prioritară		AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor	
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)
CF		01. Mari zone urbane (densitate mare a populației > 50 000 de locuitori)	200.000.000,00
CF		02. Mici zone urbane (densitate medie a populației > 5 000 de locuitori)	1.184.675.265,00
CF		03. Zone rurale (slab populate)	1.507.768.520,00

**Tablelul 10: Dimensiunea 4 – Mecanismele teritoriale de furnizare**

Axă prioritară		AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor	
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)

Axă prioritară		AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor	
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)
CF	03. Investiții teritoriale integrate - altele		60.000.000,00
CF	07. Nu se aplică		2.832.443.785,00

**Tabelul 11: Dimensiunea 6 - Tema secundară FSE (doar FSE și YEI)**

Axă prioritară		AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor	
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)

## 2.A.10 Rezumat al utilizării planificate pentru asistența tehnică, inclusiv, dacă este necesar, acțiunile de consolidare a capacității administrative a autorităților implicate în managementul și controlul programelor și beneficiarilor (după caz) (pe axă prioritară)

Axă prioritară:	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor
Finanțarea măsurilor de asistență tehnică necesare pentru supervizare, urmărirea implementării, auditul și publicitatea la nivelul proiectelor de investiții vor fi incluse ca și cheltuieli eligibile la nivelul acestora.	
Totodată, beneficiarii din cadrul acestei axe prioritare își vor prevedea, la nivelul proiectului, măsuri specifice de întărire a capacității administrative legate de implementarea unui management integrat atât în ceea ce privește sectorul de apă și apă uzată și sectorul deșeurilor. Măsuri cu caracter orizontal privind sprijinul beneficiarilor va fi asigurat prin POAT.	
Identificarea și sprijinirea dezvoltării unor portofolii de proiecte majore și strategice pentru perioada de programare 2014-2020 și post 2020 este suținută prin POIM. Studii, planuri și strategii pentru fundamentarea intervențiilor sau analize necesare în implementare pentru domeniile acoperite de AP 3 vor fi finanțate din POAT.	
În ceea ce privește sprijinul necesar pentru exercitarea funcțiilor de management delegate de AM POIM către organismele intermediare cu rol în	

implementarea acestei axe prioritare, acesta va fi finanțat prin POAT.

### 2.A.1 Axa prioritată

<b>ID-ul axei prioritare</b>	AP4
<b>Denumirea axei prioritare</b>	Protecția mediului prin măsuri de conservare a biodiversității, monitorizarea calității aerului și decontaminare a siturilor poluate istoric

- Întreaga axă prioritată se va implementa exclusiv prin instrumente financiare
- Întreaga axă prioritată se va implementa exclusiv prin instrumente financiare stabilite la nivelul Uniunii
- Întreaga axă prioritată se va implementa prin dezvoltare locală plasată sub responsabilitatea comunității
- În ceea ce privește FSE: Întreaga axă prioritată este dedicată inovării sociale sau cooperării transnaționale sau amândurora

### 2.A.2 Justificarea stabilirii unei axe prioritare care acoperă mai mult de o categorie de regiune, obiectiv tematic sau fond (după caz)

### 2.A.3 Fondul, categoria de regiune și baza de calcul pentru sprijinul Uniunii

Fond	Categoria de regiune	Baza de calcul (totalul cheltuielilor eligibile sau al cheltuielilor publice eligibile)	Categorie de regiune pentru regiunile ultraperiferice și regiunile nordice slab populate (dacă este cazul)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	Public	

### 2.A.4 Prioritate de investiții

<b>ID-ul priorității de investiții</b>	6d
<b>Titlul priorității de investiții</b>	Protejarea și refacerea biodiversității și a solurilor și promovarea unor servicii ecosistemice, inclusiv prin Natura 2000 și de infrastructură ecologică

## 2.A.5 Obiective specifice corespunzătoare priorității de investiții și rezultatele preconizate

ID-ul obiectivului specific	OS4.1
Titlul obiectivului specific	Creșterea gradului de protecție și conservare a biodiversității prin măsuri de management adecvate și refacerea ecosistemelor degradate
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	<p>Implementarea unor măsuri de management specifice nevoilor de protecție a ariilor naturale protejate și ecosistemelor naturale va avea ca rezultat:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Stare de conservare îmbunătățită a speciilor și habitatelor de importanță comunitară</b>, conform prevederilor Directivei 92/43/EEC privind conservarea habitatelor naturale și Directivei 2009/147/EC privind protecția păsărilor sălbatice</li><li>• <b>Ecosisteme degradate refăcute, în acord cu obiectivele Strategiei UE pentru biodiversitate</b></li></ul> <p>Acest rezultat va contribui și la stoparea deteriorării stării speciilor și habitatelor vizate de legislația UE privind natura și realizarea unei îmbunătățiri semnificative și cuantificabile a situației acestora, până în 2023, în comparație cu evaluările curente și totodată, va contribui la menținerea și ameliorarea ecosistemelor și a serviciilor furnizate de către acestea.</p>

**Tabelul 3: Indicatorsi de rezultat specifici programului pe obiectiv specific (pentru FEDR și pentru Fondul de coeziune)**

Obiectiv specific		OS4.1 - Creșterea gradului de protecție și conservare a biodiversității prin măsuri de management adecvate și refacerea ecosistemelor degradate						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S37	Habitatate de interes comunitar aflate în stare de conservare favorabilă	%		63,00	2013	65,00	MMSC	O dată la șase ani (2013, 2019, 2025)
2S38	Specii de interes comunitar aflate în stare de conservare favorabilă	%		19,00	2013	25,00	MMSC	O dată la șase ani (2013, 2019, 2025)
2S39	Ecosisteme degradate refăcute	%		0,00		10,00	MMSC	Bienal, după trei ani de implementare

## 2.A.6 Acțiunea care urmează să fie sprijinită în cadrul priorității de investiții (pe prioritate de investiții)

### 2.A.6.1 Descriere a tipului și exemple de acțiuni care urmează să fie sprijinite și contribuțiile preconizate la obiectivele specifice, inclusiv, după caz, identificarea principalelor grupuri țintă, a teritoriilor specifice vizate și a tipurilor de beneficiari

Prioritate de investiții 6d - Protejarea și refacerea biodiversității și a solurilor și promovarea unor servicii ecosistemice, inclusiv prin Natura 2000 și de infrastructură ecologică

#### OS 4.1. Creșterea gradului de protecție și conservare a biodiversității prin măsuri de management adecvate și refacerea ecosistemelor degradate

În contextul obiectivelor europene și naționale de protejare a biodiversității, România a întreprins o serie de acțiuni în acord cu politicile europene, asigurând desemnarea rețelei Natura 2000, prin declararea a 22,7% din teritoriul național ca fiind acoperit de situri de importanță comunitară (SCI) și arii protejate speciale (SPA), elaborarea și aprobarea Strategiei Naționale și Planului de Acțiune pentru Conservarea Biodiversității 2014-2020, elaborarea Cadrelui de Acțiune Prioritară pentru Natura 2000 (PAF) și promovarea protecției biodiversității prin diverse surse de finanțare.

Prioritățile de finanțare propuse spre POIM sunt corelate cu obiectivele Strategiei UE pentru Biodiversitate 2020 și iau în considerare nevoile concrete de protecție a biodiversității din România identificate și în SNPB, concentrându-se pe două direcții importante: managementul eficient al ariilor naturale protejate, prin elaborarea și implementarea planurilor de management/ seturilor de măsuri de conservare/ planurilor de acțiune pentru ariile naturale protejate și pentru speciile de interes comunitar, cu accent pe măsurile de conservare și ameliorare a biodiversității, inclusiv reconstrucția ecologică a ecosistemelor din interiorul ariilor naturale protejate, și refacerea ecosistemelor naturale degradate din afara ariilor naturale protejate. Aceste măsuri vor fi completate cu acțiuni de îmbunătățire a nivelului de cunoaștere a biodiversității și ecosistemelor.

**Rețeaua NATURA 2000 și protecția biodiversității la nivelul ariilor naturale protejate.** Implementarea corespunzătoare a Directivelor Păsări și Habitate este esențială pentru a preveni o pierdere și mai mare a biodiversității și pentru a asigura refacerea acesteia în UE. Ca stat membru al UE, România și-a definit rețeaua Natura 2000, 383 de situri de importanță comunitară (SCI) și 148 arii protejate speciale (SPA) fiind definite conform directivelor. Pe lângă acestea, alte zone protejate naționale sunt desemnate în România, după cum urmează: Rezervația Biosferei Delta Dunării, 14 parcuri naționale, 15 parcuri naturale (din care 2 sunt geo-parcuri) și 925 de rezervații științifice, rezervații naturale și monumente ale naturii. În momentul de față, 43 de administratori și 289 custozi au fost numiți pentru a gestiona arii naturale protejate care includ 101 SPA și 229 SCI. Pentru aceste zone protejate, conform cu art. 4.4 și 6.1 din Directiva Habitate, există o obligație de a dezvolta, aproba și pune în aplicare a planurilor de management. Prin POS Mediu 2007-2013, sunt în curs de elaborare 272 planuri de management care acoperă 452 arii naturale protejate. Până la sfârșitul lunii mai 2014, doar 66 planuri de management au



<b>Prioritate de investiții</b>	6d - Protejarea și refacerea biodiversității și a solurilor și promovarea unor servicii ecosistemice, inclusiv prin Natura 2000 și de infrastructură ecologică
<p>fost transmise la MMSC pentru aprobare, 10 dintre acestea fiind deja aprobate, în timp ce 56 de planuri de management sunt încă în procesul de aprobare.</p> <p>Neaprobarea planurilor de management a fost cauzată în special de resursele umane insuficiente pentru analiza planurilor, capacitatea administrativă slabă de evaluare a acestora și dificultățile întâmpinate în procesul de avizare interministerială. Procesul de aprobare a fost, de asemenea, influențat de insuficiența guvernării din sector și numărul mare de actori interesați. În acest sens, au fost luate măsuri de întărire a capacității departamentului pentru protecția naturii prin crearea unui serviciu dedicat și furnizarea asistenței tehnice de sprijin în evaluare (detalii în Anexa 2), precum și de simplificare a procesului de aprobare a planurilor de management. Astfel, pentru ariile naturale protejate care nu necesită structuri de administrare special constituite, a fost redus numărul instituțiilor avizatoare (OG nr. 20/2014 de modificare a OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice).</p> <p>În acord cu prevederile PAF, în continuarea proiectelor menționate, în perioada 2014-2020 se va pune accent pe trecerea de la măsurile propuse în planul de management/planul de acțiune la măsurile efective aplicate <i>in situ</i>, continuând și procesul de elaborare pentru alte arii naturale protejate astfel încât toate ariile să poată beneficia de măsuri sustenabile de protecție și conservare.</p> <p>Din punct de vedere al statutului de conservare, Rapoartele elaborate în baza art. 17 din Directiva Habitate și art. 12 din Directiva Pasari, precizează că, din cele 166 habitate inventariate, 105 se află în stare de conservare favorabilă (63%), iar din cele 570 specii de interes comunitar, 108 se află în stare de conservare favorabilă (19%). Media UE pentru habitate este de 17% și pentru specii este de 17%, conform EU 2010 Biodiversity Baseline <a href="http://www.eea.europa.eu/publications/eu-2010-biodiversity-baseline">http://www.eea.europa.eu/publications/eu-2010-biodiversity-baseline</a>.</p> <p><i>În acest context, în implementarea planurilor de management / seturilor de măsuri de conservare/planurilor de acțiune se va urmări promovarea unor măsuri de îmbunătățire a stării de conservare a speciilor și habitatelor (inclusiv reconstrucție ecologică), precum și de menținere a stării de conservare favorabile a celor aflate în această situație, măsuri ce necesită un efort financiar substanțial.</i></p> <p>Măsurile dedicate managementului ariilor protejate din POIM vor fi completate prin măsurile de agro-mediu ce promovează agricultura extensivă adaptată nevoilor de conservare prevăzute prin PNDR. Plățile compensatorii din FEADR pentru proprietarii de terenuri aflate în siturile Natura 2000 vor fi introduse prin modificarea PNDR când vor exista suficiente planuri de management aprobate care să justifice introducerea acestei măsuri.</p> <p>În consecință, <b>pentru habitate România se așteaptă la menținerea stării de conservare ca urmare a intervențiilor finanțate</b> (cu accent pe îmbunătățirea stării de conservare a habitatelor aflate în stare nefavorabilă și inadecvată și pe menținerea stării de conservare a celor aflate în stare de</p>	

<p><b>Prioritate de investiții</b></p>	<p>6d - Protejarea și refacerea biodiversității și a solurilor și promovarea unor servicii ecosistemice, inclusiv prin Natura 2000 și de infrastructură ecologică</p>
<p>favorabila de conservare), în timp ce <b>pentru specii se va pune accent pe creșterea stării de conservare cu 50%</b>, conform strategiei UE.</p> <p><b>Ecosisteme degradate.</b> Ecosistemele naturale și seminaturale reprezintă aproximativ 47% din suprafața țării, 45% reprezintă ecosistemele agricole, restul de 8% fiind reprezentat de construcții și infrastructură. Categoriile majore de tipuri de ecosisteme analizate sunt următoarele: ecosisteme forestiere (6.448.000 ha), ecosisteme de pajiști (17.486 km2), ecosisteme de apă dulce și salmastră, ecosisteme marine (5400 km2) și de coastă (244 km) și ecosisteme subterane (12.500 peșteri cu o suprafață de 4400 km2).</p> <p>Principalii factori antropici care au indus, în ultimele decenii, modificarea compoziției și structurii ecologice, respectiv a capacității productive și de suport a biodiversității din România și au generat dezechilibre și discontinuități corectate doar parțial, au fost: extinderea și intensificarea sistemelor de producție agricole; industrializarea rapidă prin dezvoltarea infrastructurii de producție în mari unități; poluarea directă și indirectă cauzată de gestionarea defectuoasă a instalațiilor de depoluare sau chiar lipsa acestora; exploatarea necontrolată a pădurilor naturale; executarea de lucrări hidrotehnice ample; creșterea capacității de producție a energiei electrice, inclusiv în centrale termoelectrice mari, bazate pe consumul de cărbune inferior; dezvoltarea urbană și transferul de populație din mediul rural, însoțite de distrugerea ecosistemelor din zonele urbane și de măsuri insuficiente pentru colectarea și tratarea corespunzătoare a deșeurilor și apelor uzate; dezvoltarea infrastructurii de transport.</p> <p>Consecințele majore asupra biodiversității se regăsesc într-o seamă de modificări semnificative de ordin calitativ și cantitativ în structura și funcționarea ecosistemelor. Totalitatea modificărilor structurale care s-au produs în primul rând ca urmare a diversificării și creșterii presiunii antropice, și care sunt reflectate în configurația actuală a structurii ecologice a capitalului natural al României a condus, de asemenea, la diminuarea capacității sale bio-productive (2,17 kg x ha/individ, reprezentând cu puțin peste jumătate din potențialul estimat de 3,5 – 4 kg x ha/individ) și de susținere a cerințelor pentru resurse și servicii din partea sistemului socio-economic național. A crescut astfel vulnerabilitatea teritoriului României față de hazardurile geomorfologice, hidrologice și climatice.</p> <p>Deși nu există o evaluare a gradului de degradare a ecosistemelor în România, prin Studiul ”Estimation of the financing needs to implement target 2 of the eu biodiversity strategy” (Institute for European Environmental Policy, 2013, pg. 381) costurile anuale de menținere a ecosistemelor sunt evaluate la un maxim de 58 mil euro, iar costurile necesare pentru refacerea ecosistemelor degradate, calculat prin extrapolarea gradului de degradare la nivel UE, în scenariul în care măsurile implementare se concentrează pe asigurarea unui echilibru între protecția biodiversității și serviciilor ecosistemice, se ridică la cca. 550 mil. euro până în 2020 (pg. 389).</p> <p>Totodată, SNCB menționează faptul că la nivel național nu există o evidență clară a numărului de specii invazive, singura centralizare a datelor și informațiilor legate de acestea realizându-se în baza de date europeană Inventarul Distribuției Speciilor Invazive din Europa (Delivering Alien Invasive</p>	

<b>Prioritate de investiții</b>	6d - Protejarea și refacerea biodiversității și a solurilor și promovarea unor servicii ecosistemice, inclusiv prin Natura 2000 și de infrastructură ecologică
<p data-bbox="255 100 335 2110"><b>Species Inventories for Europe – DAISIE), de către cercetători, în mod benevol, fiind necesară astfel evaluarea numărului de specii invazive prezente în diferitele ecosisteme din România.</b></p> <p data-bbox="335 100 526 2110">Promovarea în continuare a unor măsuri de protecție a biodiversității, necesită și o cunoaștere adecvată a stării de conservare a speciilor și habitatelor, precum și a impactului pe care diverși factori îl exercită asupra biodiversității și ecosistemelor. Prin urmare, vor fi promovate și acțiuni care să asigure completarea deficitului de cunoaștere (ex. monitorizarea stării de conservare a speciilor și habitatelor, identificarea și prioritizarea speciilor invazive și a căilor de pătrundere ale acestora și controlul/eradicarea speciilor cu potențial invaziv mai ridicat ș.a.).</p> <p data-bbox="526 100 574 2110"><b>Tipurile de acțiuni specifice OS 4.1.:</b></p> <p data-bbox="574 100 654 2110">Principalele tipuri de acțiuni avute în vedere și care derivă din Cadrul de Acțiune Prioritar (PAF) pentru Natura 2000 sunt:</p> <ul data-bbox="654 100 1329 2110" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="654 100 766 2110">• Continuarea elaborării planurilor de management/seturilor de măsuri de conservare / planurilor de acțiune pentru ariile naturale protejate și pentru speciile de interes comunitar neacoperite de proiectele anterioare, cu accent pe:</li> <li data-bbox="766 100 813 2110">• Elaborarea studiilor pentru monitorizarea și evaluarea stării de conservare a speciilor și habitatelor de importanță comunitară;</li> <li data-bbox="813 100 893 2110">• Inventarierea speciilor sălbatice de interes comunitar în vederea determinării măsurilor pentru menținerea/îmbunătățirea stării de conservare a speciilor și habitatelor de importanță comunitară, fie la nivel național, fie la nivel de sit;</li> <li data-bbox="893 100 941 2110">• Alte activități necesare specifice elaborării planurilor de management.</li> <li data-bbox="941 100 1053 2110">• Implementarea planurilor de management / seturilor de măsuri de conservare/ planurilor de acțiune pentru ariile naturale protejate și pentru speciile de interes comunitar aprobate, în special:</li> <li data-bbox="1053 100 1133 2110">• Măsuri pentru menținerea și îmbunătățirea stării de conservare a speciilor și habitatelor de importanță comunitară, inclusiv reconstrucția ecologică a ecosistemelor de pe suprafața ariilor naturale protejate, inclusiv a siturilor Natura 2000;</li> <li data-bbox="1133 100 1181 2110">• Monitorizarea și evaluarea stării de conservare a speciilor și habitatelor de importanță comunitară;</li> <li data-bbox="1181 100 1292 2110">• Reducerea efectelor presiunilor hidromorfologice la nivelul cursurilor de apă în vederea protecției biodiversității (pasaaje de trecere a ihtiofaunei pentru lucrările de barare transversală a cursului de apă, restaurarea zonelor umede, restaurarea albiei și a reliefului din lunca inundabilă a corpurilor de apă, etc);</li> <li data-bbox="1292 100 1329 2110">• Crearea și menținerea coridoarelor ecologice, crearea și menținerea coridoarelor de migrație a speciilor, conservarea conectivității și funcționalității</li> </ul>	

<b>Prioritate de investiții</b>	6d - Protejarea și refacerea biodiversității și a solurilor și promovarea unor servicii ecosistemice, inclusiv prin Natura 2000 și de infrastructură ecologică
<p>ecologice, menținerea și/sau îmbunătățirea conectivității pentru rețeaua de arii protejate, inclusiv a rețelei Natura 2000;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Menținerea și refacerea ecosistemelor degradate și a serviciilor furnizate (împăduriri, coridoare ecologice etc.), situate în afara ariilor naturale protejate, în acord cu obiectivele europene în domeniu;</li> <li>• Acțiuni de completare a nivelului de cunoaștere a biodiversității și ecosistemelor (monitorizarea și evaluarea speciilor și habitatelor, cunoașterea factorilor de presiune exercitați asupra biodiversității, inclus a speciilor invazive etc.)</li> </ul>	
<p>Totodată, măsuri de creștere a capacități instituționale și administrative ce vizează un management eficient al biodiversității la nivelul ariilor protejate pot fi considerate la nivel de proiect.</p>	
<p>Modul de finanțare din diverse surse și programe a obiectivelor identificate prin PAF sunt prezentate în Anexa 2.</p>	
<p>În ceea ce privește măsurile pentru protejarea și conservarea biodiversității în cursurile de râu și apele marine și apele, POIM va acționa într-un mod complementar cu intervențiile prevăzute în cadrul FEPAM, asigurând măsuri de protecție și conservare a speciilor pe cale de dispariție sau care necesită îmbunătățirea stării de conservare și care se găsesc în apele marine și cursurile de râu în care nu se desfășoară activități de pescuit sau acvacultură. Aceste activități sunt comune în Dunăre, Delta Dunării, Prut, Marea Neagră și unele lacuri.</p>	
<p>Activitățile de educație și creșterea gradului de conștientizare cu privire la conservarea și îmbunătățirea stării de conservare pot fi promovate ca măsură componentă a unor proiecte ce conțin cel puțin una dintre acțiunile de mai sus, fără să depășească un plafon maxim stabilit prin ghidul solicitantului. Infrastructura necesară pentru punerea în valoare a ariilor naturale protejate poate fi eligibilă din proiect, ca activitate secundară, fiind finanțată limitat. Acțiuni individuale de educație și conștientizare pot fi finanțate prin Fondul Social European.</p>	
<p>În ceea ce privește rezultatul acțiunilor propuse, se estimează că alte 70 seturi de măsuri / planuri de management / planuri de acțiune trebuie să fie elaborate și aprobate, în timp cca 3000 ha din suprafața acoperită de arii protejate va beneficia de implementarea unor măsuri de îmbunătățire a stării de conservare. De asemenea, se preconizează refacerea a cca 800 ha de ecosisteme degradate. Prin acest obiectiv POIM va contribui la asigurarea unei refaceri a ecosistemelor degradate de cca 10% (alături de alte tipuri de măsuri ce contribuie indirect la acest obiectiv, cum ar fi măsurile de agro-mediu finanțate prin PNDR sau acțiunile de decontaminare și refacere a zonei de coastă). La momentul 2014 se consideră că nu există ecosisteme care să fie fost refăcute prin activități dedicate.</p>	
<p>Acțiunile menționate vor contribui la îndeplinirea țintelor asumate prin Directivele Europene (Directiva Habitare și Directiva Păsări), Strategia UE pentru</p>	

<b>Prioritate de investiții</b>	6d - Protejarea și refacerea biodiversității și a solurilor și promovarea unor servicii ecosistemice, inclusiv prin Natura 2000 și de infrastructură ecologică
<p>conservarea biodiversității 2020, a Strategiei Naționale pentru Conservarea Biodiversității 2013-2020 și la îndeplinirea Țintelor de la Aichi, din cadrul Convenției privind Diversitatea Biologică.</p>	
<p>MMSC va asigura complementaritatea proiectelor ce vor fi propuse în cadrul programului LIFE, în special prin intermediul unor proiecte multinaționale integrate ce vor contribui la consolidarea capacității administrative, precum și prin proiectele de publicitate și informare sau de cartografiere a sistemelor degradate, în scopul de a direcționa mai bine acțiunile finanțate pe acest segment. FSE prin PO Capacitate Administrativă oferă oportunități suplimentare pentru dezvoltarea capacității administrative a MMSC în ceea ce privește gestionarea rețelei Natura 2000 și punerea în aplicare a politicilor legate de protecția și conservarea biodiversității Natura. Prin POCA vor putea fi continuate proiectele demarate în perioada 2007-2013 prin asistența tehnică aferentă POS Mediu, având ca scop sprijinirea departamentului de specialitate din cadrul MMSC în procesul de evaluare și aprobare a planurilor de management depuse spre aprobare.</p>	
<p><b>Grupul țintă principal:</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• populația României</li> </ul>	
<p><b>Teritorii specifice vizate:</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• teritoriul național, în special ariile naturale protejate de importanță comunitară.</li> <li>• arii naturale protejate.</li> </ul>	
<p><b>Tipuri de beneficiari:</b> MMSC/ANPM/GNM/APM/Institute de cercetare/Universități/ ONG-uri/ Custozii/Administratorii ai ariilor naturale protejate/Autorități ale administrației publice centrale/locale</p>	

#### **2.A.6.2 Principiile directoare pentru selectarea operațiunilor**

<b>Prioritate de investiții</b>	6d - Protejarea și refacerea biodiversității și a solurilor și promovarea unor servicii ecosistemice, inclusiv prin Natura 2000 și de infrastructură ecologică
<p>În cadrul POIM, se va acorda prioritate proiectelor constând în implementarea planurilor de management /planurilor de acțiuni/seturi de măsuri elaborate și aprobate în perioada 2007-2013, cu accent pe activitățile de impact asupra conservării biodiversității, precum și măsurile de refacere de ecosisteme</p>	

<b>Prioritate de investiții</b>	6d - Protejarea și refacerea biodiversității și a solurilor și promovarea unor servicii ecosistemice, inclusiv prin Natura 2000 și de infrastructură ecologică
<p>degradate. Corelarea rezultatelor planurilor de management cu nevoia de asigurare a statutului de conservare al speciilor și habitatelor la nivel național, stabilit în baza monitorizării stării de conservare conform Art. 17 din Directiva Habitatare și Art. 12 din Directiva Păsări va fi asigurată la nivelul ghidului aplicantului, criteriilor de selecție și a indicatorilor de proiect.</p> <p>A acțiunile promovate în cadrul acestui obiectiv specific nu finanțează infrastructura verde ce poate fi atribuită unui proiect nou, măsurile specifice infrastructurii verzi urmând a fi asigurate ca și cheltuieli eligibile aferente respectivului proiect.</p> <p>Elaborarea planurilor de management / planurilor de acțiune / seturi de măsuri vor fi promovate în continuare pentru a se asigura cadrul adecvat pentru punerea în aplicare a măsurilor de conservare pentru arile protejate.</p> <p>Promovarea proiectelor spre finanțare se va face pe bază de cerere de propuneri de proiecte, selectate, în primul rând, pe baza impactului pe care îl propun asupra îmbunătățirii și menținerii stării de conservare a speciilor și habitatelor, precum și în funcție de factorii și nivelul de degradare al ecosistemelor.</p>	

### 2.A.6.3 Utilizarea planificată a instrumentelor financiare (după caz)

<b>Prioritate de investiții</b>	6d - Protejarea și refacerea biodiversității și a solurilor și promovarea unor servicii ecosistemice, inclusiv prin Natura 2000 și de infrastructură ecologică
N/A	

### 2.A.6.4 Utilizarea planificată a proiectelor majore (după caz)

<b>Prioritate de investiții</b>	6d - Protejarea și refacerea biodiversității și a solurilor și promovarea unor servicii ecosistemice, inclusiv prin Natura 2000 și de infrastructură ecologică
N/A	

### 2.A.6.5 Indicatorii de realizare pe prioritate de investiție și, după caz, pe categorii de regiune

**Tabelul 5: Indicatori de realizare comuni și specifici programului (pe prioritate de investiții, defalcați pe categorii de regiune pentru FSE și, dacă este cazul, pentru FEDR)**

Prioritate de investiții		6d - Protejarea și refacerea biodiversității și a solurilor și promovarea unor servicii ecosistemice, inclusiv prin Natura 2000 și de infrastructură ecologică							
ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categoriile regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-fintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
C023	Natură și biodiversitate: Suprafața habitadelor sprijinite în vederea obținerii unui stadiu de conservare mai bun	hectare	FEDR	Mai puțin dezvoltate			3.000,00	MMSC	Annual
2S40	Seturi de măsuri/planuri de management/planuri de acțiune aprobate	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate			70,00	MMSC	Annual
2S41	Suprafața ecosistemelor degradate refăcute	Ha	FEDR	Mai puțin dezvoltate			800,00	MMSC	Annual

### 2.A.4 Prioritate de investiții

ID-ul priorității de investiții	6c

<b>ID-ul priorității de investiții</b>	6e
<b>Titlul priorității de investiții</b>	Realizarea de acțiuni destinate îmbunătățirii mediului urban, revitalizării orașelor, regenerării și decontaminării terenurilor industriale dezafectate (inclusiv a zonelor de reconversie), reducerii poluării aerului și promovării măsurilor de reducere a zgomotului

### 2.A.5 Obiective specifice corespunzătoare priorității de investiții și rezultatele preconizate

<b>ID-ul obiectivului specific</b>	OS4.2
<b>Titlul obiectivului specific</b>	Creșterea nivelului de evaluare și monitorizare a calității aerului la nivel național prin dezvoltarea instrumentelor de monitorizare
<b>Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii</b>	<p>Măsurile de destinate îmbunătățirii sistemului de evaluare și monitorizare a calității aerului, vor avea ca principal rezultat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o <b>Monitorizare îmbunătățită a calității aerului;</b></li> </ul> <p>Aceste măsuri vor contribui și la îmbunătățirea capacității de prognoză pe termen scurt și mediu, precum și crearea premiselor pentru comunicare și protejarea populației.</p>
<b>ID-ul obiectivului specific</b>	OS4.3
<b>Titlul obiectivului specific</b>	Reducerea suprafețelor poluate istoric
<b>Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii</b>	<p>În vederea atingerii obiectivului propus vor fi promovate măsuri de decontaminare a siturilor poluate istoric, ce vor avea ca principal rezultat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o <b>Număr de situri contaminate poluate istoric reduce</b></li> </ul> <p>Acest rezultat va contribui la reducerea impactului negativ asupra calității ambientale și sănătății populației.</p>



**Tabelul 3: Indicatori de rezultat specifici programului pe obiectiv specific (pentru FEDR și pentru Fondul de coeziune)**

Obiectiv specific		OS4.2 - Creșterea nivelului de evaluare și monitorizare a calității aerului la nivel național prin dezvoltarea instrumentelor de monitorizare						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S42	Monitorizare și raportare a calității aerului conform cerințelor Directivei 2008/50/CE	N/A		Nu	2013	Da	MMSC	Biennial, după primii trei ani de implementare
Obiectiv specific		OS4.3 - Reducerea suprafețelor poluate istoric						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S43	Situri contaminate istoric	Nr.		210,00	2013	200,00	MMSC	Biennial, după primii trei ani de implementare

## 2.A.6 Acțiunea care urmează să fie sprijinită în cadrul priorității de investiții (pe prioritate de investiții)

### 2.A.6.1 Descriere a tipului și exemple de acțiuni care urmează să fie sprijinite și contribuțiile preconizate la obiectivele specifice, inclusiv, după caz, identificarea principalelor grupuri țintă, a teritoriilor specifice vizate și a tipurilor de beneficiari

Prioritate de investiții	6e - Realizarea de acțiuni destinate îmbunătățirii mediului urban, revitalizării orașelor, regenerării și decontaminării terenurilor industriale dezafectate (inclusiv a zonelor de reconversie), reducerii poluării aerului și promovării măsurilor de reducere a zgomotului
--------------------------	---

#### OS 4.2. Creșterea nivelului de evaluare și monitorizare a calității aerului la nivel național prin dezvoltarea instrumentelor de monitorizare

Pentru a înțelege mai bine impactul poluanților atmosferici și pentru a dezvolta politici corespunzătoare se impune colectarea, schimbul și diseminarea informațiilor privind calitatea aerului de către statele membre și de către Comisie. Informațiile actualizate despre concentrațiile din aerul înconjurător ale tuturor poluanților reglementați ar trebui de asemenea să fie ușor accesibile publicului.

Pentru a facilita gestionarea și compararea informațiilor despre calitatea aerului, aceste date ar trebui să fie puse la dispoziția Comisiei într-o formă standardizată. Urmare a evaluării calității aerului la nivel național, ar putea apărea necesitatea măsurării în mai multe puncte fixe, impunându-se astfel achiziția de noi echipamente, care să țină cont de noua abordare a Directivei europene specifice domeniului 2008/50/CE.

Creșterea capacității de evaluare și monitorizare a calității aerului la nivel național necesită următoarele tipuri de intervenții:

- Dezvoltarea și optimizarea Rețelei Naționale de Monitorizare a Calității Aerului (RNMCA)
- Dezvoltarea unui sistem de prognoză a calității aerului
- Dezvoltarea unui sistem unic, interactiv de inventariere a emisiilor de poluanți în aer, prin crearea unei baze de date în conformitate cu cerințele directivei INSPIRE

#### Tipuri de acțiuni specifice OS 4.2.

##### Acțiunile specifice care asigură dezvoltarea componentelor sistemului de monitorizare și evaluarea a calității aerului constau în:

- Dezvoltarea RNMCA prin achiziționarea de echipamente de monitorizare a poluanților și instalarea lor în amplasamente noi și achiziția de echipamente de monitorizare a unor poluanți noi, pentru care până în acest moment nu există determinări

<p><b>Prioritate de investiții</b></p>	<p>6e - Realizarea de acțiuni destinate îmbunătățirii mediului urban, revitalizării orașelor, regenerării și decontaminării terenurilor industriale dezafectate (inclusiv a zonelor de reconversie), reducerii poluării aerului și promovării măsurilor de reducere a zgomotului</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dezvoltarea unui sistem de prognoză și inventariere a emisiilor de poluanți în aer</li> <li>• Dezvoltarea unei baze de date în conformitate cu cerințele directivei INSPIRE, privind inventarierea poluanților emiși în aer</li> </ul> <p><b>Tipuri de beneficiari:</b> Ministerul Mediului și Schimbărilor Climatice</p> <p><b>OS 4.3. Reducerea suprafețelor poluate istoric</b></p> <p>Pe parcursul ultimilor 20 de ani, în România au avut loc restructurări industriale masive care au condus la închiderea forțată a majorității combinatelor chimice, petrochimice și de îngreșăminte chimice precum și restrângerea activităților de exploatare miniere și petroliere. Cele mai multe din site-urile respective se află într-o stare avansată de degradare a calității mediului. Prin Strategia națională și planul național de acțiune pentru gestionarea siturilor contaminate din România, s-a realizat un inventar al siturilor poluate istoric, fără a se cunoaște însă gradul de poluare și fără a exista o ierarhizare din perspectiva riscurilor pe care acestea le incumbă asupra stării de sănătate a populației. Alte situri similare sunt identificate prin alte acte normative.</p> <p><b>Tipuri de acțiuni specifice OS 4.3</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Măsuri de decontaminare și ecologizare a siturilor poluate istoric, inclusiv refacerea ecosistemelor naturale și asigurarea calității solului în vederea protejării sănătății umane</li> </ul> <p>Utilizarea infrastructurii verzi va fi considerată o opțiune prioritară pentru acțiunile de decontaminare (bio-decontaminarea siturilor poluate).</p> <p>În măsura în care va fi necesar, se va acorda sprijin și pentru pregătirea portofoliului de proiecte.</p> <p>Intervențiile din POIM sunt complementare cu acțiunile din POR privind regenerarea urbană, orientate spre regenerarea spațiilor urbane degradate și abandonate și reincluderea în circuitul social sau ca rezervă de teren pentru viitoare investiții la nivelul orașelor, crearea condițiilor necesare pentru o dezvoltare durabilă urbană.</p> <p><b>Tipuri de beneficiari:</b> autorități publice / alte organisme publice pentru situri contaminate istoric aflate în proprietate sau puse la dispoziția acestora de către proprietar în vederea implementării proiectului</p>	

### **2.A.6.2 Principiile directoare pentru selectarea operațiunilor**

<b>Prioritate de investiții</b>	6e - Realizarea de acțiuni destinate îmbunătățirii mediului urban, revitalizării orașelor, regenerării și decontaminării terenurilor industriale defaectate (inclusiv a zonelor de reconversie), reducerii poluării aerului și promovării măsurilor de reducere a zgomotului
În ceea ce privește OS 4.2., selectarea operațiunilor are la bază nevoile identificate de către Ministerul Mediului și Schimbărilor Climatice în vederea completării sistemului de monitorizare a calității aerului pentru conformarea cu cerințele Directivei 2008/50/CE.	
Pentru AP 4, OS 4.3. selectarea proiectelor privind decontaminarea siturilor poluate istoric va lua în considerare acele situri al căror poluator nu poate fi identificat, riscul asupra sănătății și a ecosistemelor înconjurătoare, precum și gradul de poluare, cu respectarea principiului poluatorul plătește.	
Localizarea acțiunilor este limitată la regiunile mai puțin dezvoltate.	

### **2.A.6.3 Utilizarea planificată a instrumentelor financiare (după caz)**

<b>Prioritate de investiții</b>	6e - Realizarea de acțiuni destinate îmbunătățirii mediului urban, revitalizării orașelor, regenerării și decontaminării terenurilor industriale defaectate (inclusiv a zonelor de reconversie), reducerii poluării aerului și promovării măsurilor de reducere a zgomotului
N/A	

### **2.A.6.4 Utilizarea planificată a proiectelor majore (după caz)**

<b>Prioritate de investiții</b>	6e - Realizarea de acțiuni destinate îmbunătățirii mediului urban, revitalizării orașelor, regenerării și decontaminării terenurilor industriale defaectate (inclusiv a zonelor de reconversie), reducerii poluării aerului și promovării măsurilor de reducere a zgomotului
Conform Tabel 28	

### 2.A.6.5 Indicatorii de realizare pe prioritate de investiție și, după caz, pe categorii de regiune

**Tabelul 5: Indicatori de realizare comuni și specifici programului (pe prioritate de investiții, defalcați pe categorii de regiune pentru FSE și, dacă este cazul, pentru FEDR)**

ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categorii regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-fintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
CO22	Reabilitarea solului: Suprafața totală de sol reabilitat	hectare	FEDR	Mai puțin dezvoltate			53,00	MMSC	Anual
2S44	Bază de date privind emisiile de poluanți conform Directivei INSPIRE	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate			1,00	MMSC	Anual
2S45	Sistem de prognoză a calității aerului	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate			1,00	MMSC	Anual
2S46	Stații de monitorizare a calității aerului modernizate	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate			10,00	MMSC	Anual

## 2.A.7 Inovare socială, cooperare transnațională și contribuție la obiectivele tematice 1-7

AXĂ prioritară	AP4 - Protecția mediului prin măsuri de conservare a biodiversității, monitorizarea calității aerului și decontaminare a siturilor poluate istoric
----------------	--

## 2.A.8 Cadrul de performanță

**Tabelul 6: Cadrul de performanță al axei prioritare (pe fond și, în cazul FEDR și FSE, pe categorii de regiune)**

ID	Tipul Indicatorului	Indicator sau etapă cheie de implementare	Unitate de măsură, dacă este cazul	Fond	Categoriile de regiune	Punctul de referință pentru 2018				Obiectivul final (2023)			Sursa datelor	Explicarea relevanței indicatorului, dacă este cazul
						B	F	T	B	F	T			
CO23	O	Nature and biodiversity. Surface area of habitats supported to attain a better conservation status	hectare	FEDR	Mai puțin dezvoltate			0				3.000,00	MMSC	Indicatorul reprezintă 37% din alocarea aferentă AP 4
F	F	Suma totală a cheielor eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate	Euro	FEDR	Mai puțin dezvoltate			58.885.143				500.625.782,00	MFP (ACP)	
2S40	O	Seturi de măsuri/planuri de management/planuri de acțiune aprobate	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate			0				70,00	MMSC	Indicatorul reprezintă 14% din alocarea aferentă AP 4
2S47	I	Proiecte contractate care acoperă 70 de seturi de măsuri/planuri de management/planuri de acțiune ce urmează a fi elaborate și aprobate	%	FEDR	Mai puțin dezvoltate			80%				0,00	MMSC	
2S48	I	Proiecte contractate care vizează o suprafață de 3000 ha reprezentând habitate de interes comunitar preconizate a fi sprijinite în vederea obținerii unui statut de conservare mai bun	%	FEDR	Mai puțin dezvoltate			70%				0,00	MMSC	

## **Informații calitative suplimentare referitoare la stabilirea cadrului de performanță**

### *Stabilirea țintelor pentru indicatorul financiar*

Ținta indicatorului financiar pentru 2023 a fost stabilită la un nivel de 100% din alocarea FEDR pentru AP 4 (respectiv cca 500 mil. euro, reprezentând alocarea UE brută + cofinanțare națională), considerându-se că evaluarea atingerii țintei pentru 2023 se va evalua la închiderea programului și nu la finalul anului 2023 (având în vedere că perioada de eligibilitate a cheltuielilor este până la finalul anului 2023, ceea ce presupune că o parte a cheltuielilor efectuate vor fi certificate în cursul anului 2024).

Stabilirea țintei la nivelul anului 2018 s-a realizat pe principiul atingerii nivelului minim de cheltuieli impus de regula N+3, necesar pentru evitarea dezangajării automate a fondurilor (soluție conservatoare) la nivelul programului.

### *Selectarea indicatorilor de realizare imediată pentru cadrul de performanță.*

Din setul de indicatori de realizare imediată aferent AP 4 au fost selectați indicatorii care corespund unei alocări de peste 50% din alocarea pentru AP 4, respectiv ”Seturi de măsuri/planuri de management/planuri de acțiune aprobate” și ”Suprafața habitatelor de interes comunitar sprijinite în vederea obținerii unui stadiu de conservare mai bun”. Acești indicatori corespund OS 4.1., acoperind 51% din alocarea AP4.

Pentru implementarea acțiunilor aferente OS 4.1., se preconizează lansarea a două sesiuni de cereri propuneri de proiecte, la un interval de cca. 12 luni, prima lansare fiind propusă pentru primul semestru al anului 2015 (cu un ciclu de 18 luni până la finalizarea pregătirii și contractării proiectelor pentru ideile selectate), cu următoarele etape de implementare:

1. Iulie 2015 – Decembrie 2016 – elaborare/depunere/evaluare/contractare proiecte
2. Ianuarie 2017 – Iulie 2019 – implementarea proiectelor aprobate

Având în vedere etapele menționate, pentru finalul 2018 nu se preconizează realizarea indicatorilor de realizare imediată la nivelul unor proiecte finalizate. Prin urmare, pentru cadrul de performanță sunt propuse etapele cheie de implementare cu valoare de referință la anul 2018 raportate la momentul ”proiecte contractate”.

### *Stabilirea țintelor pentru 2023 și 2018 pentru etapele cheie de implementare și pentru indicatorul de realizare imediată*

Stabilirea ținutelor pentru 2023 au fost stabilite pe baza unor bugete/costuri unitare bazate pe experiența anterioară sau pe extrapolări ale anumitor studii, precum și pe bugetele măsurilor de conservare prevăzute în planurile de management elaborate până în prezent, Ținta intermediară pentru 2018 pentru etapele cheie de implementare a fost stabilită la 80% pentru indicatorul vizând ”Seturi de măsuri/planuri de management/planuri de acțiune aprobate” este de 80% și de 70% pentru indicatorul vizând ”Suprafața habitatelor de interes comunitar sprijinite în vederea obținerii unui stadiu de conservare mai bun”, având în vedere experiența în domeniul implementării proiectelor în domeniul biodiversității din 2007-2013 și stadiul aprobării planurilor de management elaborate până în prezent, și eventualele riscuri care împiedică contractarea integrală a sumelor alocate, bazat pe experiența perioadei anterioare.

### 2.A.9 Categoriile de intervenții

Categoriile de intervenție corespunzătoare conținutului axei prioritare bazate pe o nomenclatură adoptată de Comisie și defalcarea indicativă a sprijinului Uniunii.

### Tabelele 7-11: Categoriile de intervenție

Tabelul 7: Dimensiunea 1 – Domeniul de intervenție

Axă prioritară		AP4 - Protecția mediului prin măsuri de conservare a biodiversității, monitorizarea calității aerului și decontaminare a siturilor poluate istoric		
Fond	Categoria de regiune	Codul		Suma (EUR)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	083. Măsuri privind calitatea aerului		13.829.787,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	085. Protecția și sporirea biodiversității, protecția naturii și infrastructură ecologică		68.425.532,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	086. Protecția, restaurarea și utilizarea durabilă a siturilor Natura 2000		216.680.851,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	089. Reabilitarea siturilor industriale și a terenurilor contaminate		126.595.745,00



**Tabelul 8: Dimensiunea 2 – Forma de finanțare**

Axă prioritară		AP4 - Protecția mediului prin măsuri de conservare a biodiversității, monitorizarea calității aerului și decontaminare a siturilor poluate istoric	
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	01. Grant nerambursabil	425.531.915,00

 **Tabelul 9: Dimensiunea 3 – Tipul teritoriului**

Axă prioritară		AP4 - Protecția mediului prin măsuri de conservare a biodiversității, monitorizarea calității aerului și decontaminare a siturilor poluate istoric	
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	07. Nu se aplică	425.531.915,00

 **Tabelul 10: Dimensiunea 4 – Mecanismele teritoriale de furnizare**

Axă prioritară		AP4 - Protecția mediului prin măsuri de conservare a biodiversității, monitorizarea calității aerului și decontaminare a siturilor poluate istoric	
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	03. Investiții teritoriale integrate - altele	60.000.000,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	07. Nu se aplică	365.531.915,00

 **Tabelul 11: Dimensiunea 6 – Tema secundară FSE (doar FSE și YEI)**

Axă prioritară		AP4 - Protecția mediului prin măsuri de conservare a biodiversității, monitorizarea calității aerului și decontaminare a siturilor poluate istoric	
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)

## 2.A.10 Rezumat al utilizării planificate pentru asistența tehnică, inclusiv, dacă este necesar, acțiunile de consolidare a capacității administrative a autorităților implicate în managementul și controlul programelor și beneficiarilor (după caz) (pe axă prioritară)

Axă prioritară:	AP4 - Protecția mediului prin măsuri de conservare a biodiversității, monitorizarea calității aerului și decontaminare a siturilor poluate istoric
<p>Finanțarea măsurilor de asistență tehnică necesare pentru pregătirea / monitorizarea/ evaluarea/ auditul proiectelor de investiții ca parte a cheltuielilor eligibile din proiect vor fi incluse ca și cheltuieli eligibile la nivelul proiectelor.</p> <p>POIM va asigura sprijin pentru pregătirea portofoliului de proiecte, iar alte studii, planuri și strategii necesare pentru fundamentarea sau implementarea domeniilor acoperite de AP4 vor fi finanțate din POAT, inclusiv sprijin orizontal destinat beneficiarilor POIM.</p> <p>În ceea ce privește sprijinul necesar pentru exercitarea funcțiilor de management delegate de AM POIM către organismele intermediare cu rol în implementarea acestei axe prioritare, acesta va fi finanțat prin POAT.</p>	

### 2.A.1 Axa prioritară

<b>ID-ul axei prioritare</b>	AP5
<b>Denumirea axei prioritare</b>	Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor

- Întreaga axă prioritară se va implementa exclusiv prin instrumente financiare
- Întreaga axă prioritară se va implementa exclusiv prin instrumente financiare stabilite la nivelul Uniunii
- Întreaga axă prioritară se va implementa prin dezvoltare locală plasată sub responsabilitatea comunității
- În ceea ce privește FSE: Întreaga axă prioritară este dedicată inovării sociale sau cooperării transnaționale sau amândurora

### 2.A.2 Justificarea stabilirii unei axe prioritare care acoperă mai mult de o categorie de regiune, obiectiv tematic sau fond (după caz)

### 2.A.3 Fondul, categoria de regiune și baza de calcul pentru sprijinul Uniunii

<b>Fond</b>	Categoria de regiune	Baza de calcul (totalul cheltuielilor eligibile sau al cheltuielilor publice eligibile)	Categorie de regiune pentru regiunile ultraperiferice și regiunile nordice slab populate (dacă este cazul)
CF		Public	

### 2.A.4 Prioritate de investiții

<b>ID-ul priorității de investiții</b>	5i
<b>Titlul priorității de investiții</b>	Sprrijinirea investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem

## 2.A.5 Obiective specifice corespunzătoare priorității de investiții și rezultatele preconizate

ID-ul obiectivului specific	SO5.1
Titlul obiectivului specific	Reducerea efectelor și a pagubelor asupra populației cauzate de fenomenele naturale asociate principalelor riscuri accentuate de schimbările climatice
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	<p>Prin acest obiectiv vor fi promovate acțiuni orientate spre managementul principalelor riscuri accentuate de schimbările climatice, în special în vederea asigurării protecției și reducerii impactului în condițiile manifestării riscurilor prin fenomenele specifice</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Reducerea daunelor economice cauzate de producerea riscurilor accentuate de schimbări climatice</b></li></ul> <p>Acest rezultat va contribui implicit la reducerea daunelor sociale și asupra mediului, prin măsuri care contribuie atât la prevenirea efectelor negative generate de schimbările climatice, cât și la măsuri de atenuare a impactului acestor efecte.</p> <p>În vederea obținerii rezultatului, acțiunile propuse prin program vor fi orientate spre gestionarea principalelor riscuri generate de schimbări climatice care s-au manifestat masiv în ultimele decenii, și anume inundațiile și eroziunea costieră, seceta fiind abordată în mod indirect.</p>

**Tabelul 3: Indicatori de rezultat specifici programului pe obiectiv specific (pentru FEDR și pentru Fondul de coeziune)**

Obiectiv specific		SO5.1 - Reducerea efectelor și a pagubelor asupra populației cauzate de fenomenele naturale asociate principalelor riscuri accentuate de schimbările climatice						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S51	Daune economice medii anuale produse de evenimentele hidrologice adverse (vizate de program)	Mil. euro/an		426,93	2013	404,32	MAI/ IGSU/ANAR	Annual

## 2.A.6 Acțiunea care urmează să fie sprijinită în cadrul priorității de investiții (pe prioritate de investiții)

### 2.A.6.1 Descriere a tipului și exemple de acțiuni care urmează să fie sprijinite și contribuțiile preconizate la obiectivele specifice, inclusiv, după caz, identificarea principalelor grupuri țintă, a teritoriilor specifice vizate și a tipurilor de beneficiari

Prioritate de investiții 51 - Sprijinirea investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem

#### OS 5.1. Reducerea efectelor și a pagubelor asupra populației cauzate de fenomenele naturale asociate principalelor riscuri accentuate de schimbările climatice

Acordul de Parteneriat identifică principalele riscuri care au afectat România în ultimul deceniu. În timp ce principalele riscuri exacerbate de schimbările climatice cu cea mai mare frecvență sunt îndetificate a fi inundațiile, seceta și eroziunea costieră, alte tipuri de riscuri sunt menționate, cum ar fi incendiile forestiere, cutremure, alunecări de teren sau nuclear / radiologic, chimice sau substanțe periculoase accidente.

Cu toate acestea, o ierarhizare a riscurilor în vederea unei prioritizări la finanțare va fi disponibilă doar după finalizarea evaluării naționale a riscurilor de către Ministerul Afacerilor Interne (instituție cu rol corordonator în managementul riscurilor). În plus, un plan de acțiune pentru adaptarea la schimbările climatice este în curs de pregătire la nivelul Ministerului Mediului și Schimbărilor Climatice.

În acest context, POIM se va concentra, într-o primă etapă, pe finanțarea unor proiecte de tip no-regret pentru acele domenii/riscuri cu impact major unde există deja o analiză a impactului și a investițiilor necesare, respectiv inundații și eroziunea costieră. În același timp, investițiile propuse pentru aceste măsuri vor contribui la limitarea efectelor altor fenomene specifice schimbărilor climatice, de exemplu, seceta sau alunecările de teren.

Astfel, pentru inundații, investițiile se vor baza pe hărțile de hazard și pe Planurile pentru Prevenirea, Protecția și Diminuarea Efectelor Inundațiilor elaborate la nivel de bazin hidrografic, în conformitate cu Directiva 2007/60/EC (finanțate prin POS Mediu 2007-2013).

În ceea ce privește eroziunea costieră, investițiile se vor baza pe tipurile de măsuri identificate prin Master planul integrat pentru protecția și refacere a zonei costiere, în vederea combaterii eroziunii pe termen mediu și lung, fiind continuate investițiile demarate în perioada 2007-2013. Proiectul major "Protecția și reabilitarea părții sudice a litoralului românesc al Mării Negre în zona municipiului Constanța și Eforie Nord", în curs de implementare în cadrul POS Mediu 2007 - 2013 constă în **măsuri de protecție a eroziunii costiere în cinci locații prioritare din partea sudică a litoralului românesc al Mării Negre**. Obiectivul proiectului este acela de a **proteja o lungime de 7,3 km de plajă împotriva riscului de eroziune** prin intermediul unor

**măsurile structurale și nestructurale în locațiile Mamaia Sud, Tomis Nord, Tomis Centru, Tomis Sud și Eforie Nord.**

Având în vedere că prin acest proiect acoperă parțial necesarul de investiții pentru protejarea zonei costiere, se află în curs de pregătire faza II a acestui proiect de investiții (Reducerea eroziunii costiere faza II (2014-2020)). Proiectul prevede investiții în **zona de nord a zonei costiere** (între Stavilar Periboina și Stavilar Edighiol) și în **zona de sud a zonei costiere**, respectiv Mamaia Centru și Mamaia Nord până la limita UAT Năvodari, Agigea, Eforie Centru, Eforie Sud (Eforie Sud 1 și Eforie Sud 2), Costinești Sud, Mangalia (Olimp, Neptun, Jupiter – Venus, Saturn, Mangalia), 2 Mai, Portul Tomis până la Portul Constanța, Balta Mangalia.

Valoarea totală a proiectului este de 500 mil. euro și va contribui la protejarea și reabilitare a aproximativ 30 de km de plajă. Implementarea celui de al doilea proiect este prevăzută a se realiza pe parcursul a 3 etape, din care în prima etapă vor fi reabilitați aprox. 12,65 km de plajă cu un buget alocat de aprox. 200 mil. euro. Graficul estimativ de implementare a acestui proiect, ce va fi promovat spre finanțare din POIM, este cuprins între anul 2015 și anul 2020.

În vederea prevenirii și combaterii efectelor generate de riscurile naturale accentuate de schimbările climatice, precum și pentru îmbunătățirea capacității de reacție la dezastrele naturale, în ultimii ani, au fost adoptate la nivel național atât măsuri legislative, cât și măsuri concrete. Astfel, ca răspuns la evenimentele hidrologice extreme a fost elaborat PNPREI. În plus, aprobarea în anul 2010 a Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013-2020 SNMRITML (aprobată prin HG nr. 846/2010), permite asigurarea unei abordări strategice în procesul de implementare a prevederilor Directivei 2007/60/EC, transpusă prin Legea Apelor nr. 107/1996. SNMRITML își propune să reducă impactul inundațiilor printr-o planificare corespunzătoare care să răspundă așteptărilor și nevoilor comunităților locale, protejând de asemenea mediul.

Pentru a răspunde provocărilor menționate anterior și pentru a se asigura atingerea obiectivelor politicii apei conform “Proiectului pentru protejarea resurselor de apă ale Europei” (Blueprint to Safeguard Europe’s Water Resources, 2010) sunt necesare instrumente specifice pentru îmbunătățirea managementului resurselor de apă la nivel național, regional și bazinal în acord cu obiectivele Directivei Cadru privind Apa (WFD).

Prin urmare, acțiunile și măsurile ce urmează a fi propuse pentru finanțare trebuie să fie în concordanță cu obiectivele Strategiei menționate, respectiv de prevenire și reducere a consecințelor inundațiilor asupra activităților socio-economice, a vieții și sănătății oamenilor și a mediului, dar și de reducere a efectelor negative ale altor fenomene determinate de schimbările climatice, cum ar fi eroziunea costieră.

**Tipuri de acțiuni specifice OS 5.1.:**

**Prin POIM vor fi finanțate cu prioritate măsurile specifice infrastructurii verzi, și doar acolo unde acestea se dovedesc insuficiente, vor fi promovate măsurile structurale. Acțiunile vor fi promovate în contextul evaluării naționale a riscurilor, pe baza ierarhizării acestor și a gravității lor.**

Principalele tipuri de acțiuni promovate sunt:

- Utilizarea infrastructurii verzi prin preluarea soluțiilor oferite de ecosisteme naturale pentru gestionarea riscurilor generate de creșterea incidenței evenimentelor extreme (zone umede, cu efect asupra prevenirii inundațiilor și deșertificării, stabilirea unor zone inundabile controlat și măsuri bazate pe ecosisteme, torenți și desecări ș.a)
- Măsuri de promovare a infrastructurii verzi specifice riscurilor identificate prin evaluarea națională și/sau prin planul de acțiune de adaptare la schimbări climatice;
- Dezvoltarea de studii, metodologii, evaluări, rapoarte, manuale de bună practică pentru managementul barajelor;
- Abordare intersectorială la nivel de bazin hidrografic (dezvoltare coordonată și management integrat al activităților privind apa, terenurile și resursele);
- Modernizarea infrastructurii de monitorizare și avertizare a fenomenelor hidro-meteorologice severe în vederea asigurării protecției vieții și a bunurilor materiale;
- Realizarea de măsuri structurale de protecție, acolo unde infrastructura verde nu este suficientă, pentru construirea ori reabilitarea infrastructurii de reducere a impactului unor fenomene meteorologice extreme. Acestea vor include cu prioritate investiții pentru stocarea/devierea apelor provenite de la inundații, dar și construirea de îndiguiri/baraje, regularizări de albie și consolidări de maluri.
- Alte tipuri de acțiuni specifice gestionării riscului la inundații, conform celor prevăzute în Strategia Națională de management al riscului la inundații pe termen lung mediu și lung sau în planurile de management al riscului la inundații.
- Acțiuni specifice de limitare a efectelor negative ale eroziunii costiere asupra plajelor, și activități de reabilitarea și protecția plajelor incluzând înnisipări artificiale, crearea de noi plaje, diguri și epiuri pentru retenția nisipului, diguri de stabilizare a plajelor; lucrări de consolidare, drenaje, ziduri de sprijin; ș.a.

Investițiile propuse prin POIM vor promova soluții orientate spre serviciile oferite de ecosisteme, investițiile în infrastructura verde aferentă fiind eligibilă din bugetul proiectelor. La nivelul fiecărui proiect se va realiza o analiză în scopul identificării soluțiilor cele mai potrivite din punct de vedere al serviciilor ecosistemice, care să răspundă nevoilor de prevenire și protecție. În măsura în care este necesar, se va asigura sprijin pentru pregătirea proiectelor, pentru a asigura tranziția spre infrastructură verde.



<b>Prioritate de investiții</b>	51 - Sprijinirea investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem
<p>Măsurile promovate prin POIM vor fi completate de intervenții dedicate combaterii efectelor negative ale secetei prin dezvoltarea infrastructurii de irigații primare (prin fonduri naționale), secundare și terțiare (prin PNDR) sau prin împăduriri (PNDR).</p> <p>Măsurile cu caracter preventiv și de pregătire, având ca țintă modelarea comportamentului uman și instituțional vor fi finanțabile prin PO Capacitate Administrativă.</p> <p>Investițiile susținute din diverse surse de finanțare vor fi susținute și prin măsuri de politică publică legate de promovarea unui management eficient al resurselor de apă, în scopul descurajării consumului în zonele afectate de secetă.</p> <p><b>Grupul țintă principal</b> este populația din centrele urbane și rurale, la nivel național, care sunt expuse riscurilor generate de schimbările climatice</p> <p>Pentru eroziunea costieră, grupul țintă este reprezentat de populația din localitățile litorale</p> <p><b>Tipul de beneficiar</b> pentru aceste categorii de proiecte este constituit din:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Administrația Națională Apele Române, prin Administrațiile Bazinale de Apă</li> <li>• alte organisme cu atribuții în prevenirea și managementul la nivel național a riscului de inundații (ex. Administrația Națională de Meteorologie) sau alte riscuri identificate pe baza evaluării naționale (după ce rezultatele acestea vor fi disponibile)</li> <li>• parteneriate între instituțiile publice centrale cu rol în prevenirea inundațiilor, precum și cu ONG-urile și alte structuri cu o anumită specializare în domeniul ecologic, care pot să asigure expertiza necesară pentru implementarea măsurilor de tip non-structural.</li> </ul> <p>Când rezultatele Evaluării Naționale de risc vor fi disponibile, POIM va fi modificat pentru a integra rezultatele acestea, respectiv riscurile prioritare și beneficiarii adecvați.</p>	

#### 2.A.6.2 Principiile directoare pentru selectarea operațiunilor

<b>Prioritate de investiții</b>	51 - Sprijinirea investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem
Principalul criteriu de prioritizare a riscurilor finanțate și de identificare a proiectelor eligibile, pe baza evaluării riscurilor naționale în curs de pregătire,	

<b>Prioritate de investiții</b>	5i - Sprijinirea investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem
<p>este valoarea medie anuală a daunelor economice corespunzătoare (incluzând costuri directe, costuri economice și pierderi umane) evitate, estimat pe baza raportării impactului manifestării riscurilor (intensitate, frecvență) asupra activitățile vulnerabile identificate.</p> <p>Până la finalizarea evaluării naționale a riscurilor, se vor putea finanța proiecte de tip no-regret pentru acele riscuri pentru care există o analiză detaliată prealabilă, respectiv prevenirea inundațiilor pe baza hărților de hazard elaborate și încetinirea eroziunii costiere pe baza măsurilor prevăzute în Master Planul de Gestionarea a Eroziunii Costiere.</p> <p>Având în vedere necesarul masiv de investiții comparativ cu fondurile nerambursabile disponibile, printre criteriile de prioritizare se vor număra: populația aflată sub incidența riscului, locația proiectului în zone cu incidența masivă a riscurilor, nivelul daunelor economice posibile, efectul pozitiv integrat al proiectului.</p> <p>Metodologia de pregătire a proiectelor trebuie să se axeze pe următoarele elemente: 1. Cartarea riscului de inundații, în corelare cu activitățile vulnerabile; 2. Identificarea măsurilor adecvate de prevenire a inundațiilor, pe baza unei analize de opțiuni și a prioritizării intervențiilor specifice infrastructurii verzi; 3. Cartarea riscului rezidual; 4. Implementarea măsurilor necesare pentru securizarea condițiilor hidromorfologice ale bazinelor hidrografice care susțin măsurile implementate. Operațiunile în domeniul inundațiilor ce urmează a fi finanțate trebuie să fie în conformitate cu prevederile SNMRITML care va permite asigurarea unei abordări strategice în procesul de implementare a prevederilor Directivei 2007/60/EC, transpusă prin Legea Apelor nr.107/1996.</p> <p>Prioritizarea investițiilor va ține cont de prevederile Planurilor de management al riscurilor la inundații care trebuie elaborate în conformitate cu Directiva 2007/60/EC, intervențiile urmând a fi identificate și prioritizate în urma unei evaluări realizate la nivelul bazinelor hidrografice.</p>	

### 2.A.6.3 Utilizarea planificată a instrumentelor financiare (după caz)

<b>Prioritate de investiții</b>	5i - Sprijinirea investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem
N/A	

#### 2.A.6.4 Utilizarea planificată a proiectelor majore (după caz)

<b>Prioritate de investiții</b>	5i - Sprijinirea investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem
Pentru atingerea rezultatelor preconizate prin POIM în domeniul managementului riscurilor, în vederea protecției împotriva inundațiilor este prevăzută faza a II a proiectului vizând Amenajarea râului Trotuș și a afluenților săi (a se vedea Tabelul 28).	

#### 2.A.6.5 Indicatorii de realizare pe prioritate de investiție și, după caz, pe categorie de regiune

**Tabelul 5: Indicatori de realizare comuni și specifici programului (pe prioritate de investiții, defalcați pe categorie de regiune pentru FSE și, dacă este cazul, pentru FEDR)**

Prioritate de investiții		5i - Sprijinirea investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem							
ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categoriea regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-fintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
CO20	Prevenirea și gestionarea riscurilor: Populație care beneficiază de măsuri de protecție împotriva inundațiilor	persoane	FC				40.000,00	MMSC/ANAR	Annual
2S52	Lungime de plajă și/sau faleză protejată	km	FC				12,65	MMSC/ANAR	Annual

## 2.A.4 Prioritate de investiții

ID-ul priorității de investiții	5ii
Titlul priorității de investiții	Promovarea investițiilor pentru a face față unor riscuri specifice, asigurarea rezistenței în fața dezastrilor și dezvoltarea sistemelor de gestiune a dezastrilor

## 2.A.5 Obiective specifice corespunzătoare priorității de investiții și rezultatele preconizate

ID-ul obiectivului specific	OS5.2
Titlul obiectivului specific	Creșterea gradului de pregătire pentru intervențiile la dezaastre prin susținerea autorităților implicate în managementul situațiilor de criză
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	<p>Măsurile de prevenire și de protecție împotriva manifestării riscurilor naturale trebuie dublate și de măsuri legate de capacitatea de răspuns atunci când fenomenele naturale se manifestă. Întrucât nivelul de dotare și pregătire a autorităților publice responsabile cu managementul situațiilor de urgență nu răspunde nevoilor de intervenție la un nivel adecvat, coordonat și eficient, sunt necesare măsuri de sprijin pentru aceste autorități, în vederea obținerii următorului rezultat:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>o <i>Capacitate de răspuns la dezaastre a autorităților implicate în managementul situațiilor de criză îmbunătățită</i></li></ul> <p>Asigurarea unei capacități sporite de răspuns la dezaastre a autorităților responsabile cu managementul situațiilor de criză va conduce la limitarea pierderilor de vieți omenești și a pagubelor materiale rezultate în urma manifestării riscurilor.</p>

**Tabelul 3: Indicatori de rezultat specifici programului pe obiectiv specific (pentru FEDR și pentru Fondul de coeziune)**

Obiectiv specific		OS5.2 - Creșterea gradului de pregătire pentru intervențiile la dezastre prin susținerea autorităților implicate în managementul situațiilor de criză						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valbarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S53	Timpul mediu de răspuns la situații de urgență	Minute		15,10	2013	13,50	MAI/IGSU	Anual

## 2.A.6 Acțiunea care urmează să fie sprijinită în cadrul priorității de investiții (pe prioritate de investiții)

### 2.A.6.1 Descriere a tipului și exemple de acțiuni care urmează să fie sprijinite și contribuțiile preconizate la obiectivele specifice, inclusiv, după caz, identificarea principalelor grupuri țintă, a teritoriilor specifice vizate și a tipurilor de beneficiari

Prioritate de investiții

5ii - Promovarea investițiilor pentru a face față unor riscuri specifice, asigurarea rezistenței în fața dezastrilor și dezvoltarea sistemelor de gestiune a dezastrilor

#### **OS 5.2. Creșterea gradului de pregătire pentru intervențiile la dezaastre prin susținerea autorităților implicate în managementul situațiilor de criză**

România a trecut în ultimul deceniu prin numeroase situații de urgență care au generat pierderi de vieți omenești și pagube importante. În unele situații, capacitatea de răspuns la nivel național a fost depășită de gravitatea dezastrilor.

Riscurile curente care prezintă o mare probabilitate de producere (inundațiile punctuale, incendiile minore, accidente domestice, accidente de circulație, cazurile medicale etc.) sunt în general proporționale cu numărul populației și distribuția geografică a acesteia și reprezintă cea mai mare parte a activității unităților de intervenție, personalul și mijloacele tehnice angajate pentru a răspunde acestor solicitări fiind mare.

Riscurile particulare (incendiile majore, accidente cu victime multiple, accidente cu materiale periculoase, fenomenele climatice cu manifestare violente, inundațiile) sunt difuz repartizate în timp și spațiu, au o frecvență mică de manifestare, sunt greu de prognozat, dar necesită un tratament deosebit sub aspectul monitorizării și răspunsului, necesitând capacități de intervenție mobilizabile punctual și imediat, coordonate la nivel național.

Astfel, se poate afirma că nivelul actual de protecție este necorespunzător în raport cu riscurile identificate la nivelul comunităților, conform criteriilor de performanță stabilite prin lege, impunându-se adoptarea de măsuri urgente pentru îmbunătățirea capacității de răspuns a entităților implicate în gestionarea unor astfel de situații.

Principalele deficiențe ale sistemului de intervenție sunt legate de dotarea insuficientă cu autovehicule/autospeciale de intervenție, dar și de insuficiența sau chiar lipsa unor capacități de pregătire adaptate specificului multidisciplinar.

Creșterea gradului de conștientizare în legătură cu riscul producerii dezastrilor care să determine o mai bună pregătire a populației și autorităților pentru

**Prioritate de investiții**

5-ii - Promovarea investițiilor pentru a face față unor riscuri specifice, asigurarea rezistenței în fața dezastrelor și dezvoltarea sistemelor de gestiune a dezastrelor

eventualitatea producerii unor catastrofe va fi un alt obiectiv, măsuri specifice urmând a fi finanțate în acest sens.

România este semnatară Declarației de la Hyogo, asumându-și cele cinci priorități de acțiune în domeniul reducerii riscurilor de dezastru la nivel național și local, și anume: prioritizarea reducerii riscului de dezastru, cunoașterea riscurilor, dezvoltarea unei culturi a prevenirii, reducerea riscurilor și pregătirea pentru intervenție. În vederea implementării acestora, IGSU a inițiat demersurile necesare pentru constituirea unei Platforme Naționale de Reducere a Riscului de Dezastru (PNRRD), organism interinstituțional care să elaboreze strategii, planuri și programe specifice și să coordoneze, integreze și faciliteze eforturile factorilor interesați.

Sistemul național de management al situațiilor de urgență este un sistem caracterizat printr-o responsabilitate distribuită – mai mulți actori implicați, un sistem de coordonare inter-instituțional, organizat pe niveluri sau domenii de competență și care are ca principiu de activare solicitarea de ajutor a de jos în sus, de la nivelul care este depășit de situația de urgență, ce afectează o anumită comunitate. IGSU, entitate cu rol integrator al tuturor activităților desfășurate în domeniul prevenirii și gestionării situațiilor de urgență, are rol integrator pentru eforturile depuse de celelalte autorități cu responsabilități în gestionarea riscurilor conform HG nr. 2288/2004. În acest context, *IGSU este o structură care îndeplinește permanent funcțiile de monitorizare, evaluare, înștiințare, avertizare, prealarmare, alarmare, coordonare și conducere operațională, la nivel național și cu organizare la nivel județean. La nivel local, IGSU colaborează cu serviciile voluntare pentru situații de urgență organizate la nivelul unităților administrativ-teritoriale (municipii, orașe, comune). În funcție de tipul de dezastru, IGSU colaborează și cu alte instituții.*

**Tipuri de acțiuni specifice OS 5.2.:**

- Dotarea serviciilor profesioniste și voluntare pentru situații de urgență cu tehnică, mijloace și echipament de intervenție care să permită reducerea timpului de intervenție în caz de dezastru, răspunsul în caz de dezastru major, protecția personalului de intervenție, creșterea eficienței răspunsului și protejarea mediului;
- Dezvoltarea infrastructurii aferente sistemului de pregătire a personalului din serviciile de urgență profesioniste și voluntare prin dezvoltarea bazelor și poligoanelor specializate de pregătire în domeniile CBRN, căutarea-salvarea din medii ostile și asanarea de muniție;
- Modernizarea sistemului de comandă a incidentelor și a sistemelor IT asociate, în vederea asigurării interoperabilității structurilor cu atribuții în domeniul gestionării situațiilor de urgență;
- Constituirea și dotarea unor centre regionale de intervenție multi-risc în vederea asigurării unui răspuns oportun și eficient la nivel regional și completarea și dotarea centrelor rapide de intervenție

Întrucât nare parte din vehiculele de intervenție sunt depășite (68% din mașini de intervenție cu o vechime mai mare de 10 ani și aprox. 60% au o vechime

**Prioritate de investiții**

5ii - Promovarea investițiilor pentru a face față unor riscuri specifice, asigurarea rezistenței în fața dezastrelor și dezvoltarea sistemelor de gestiune a dezastrelor

de peste 20 ani), **se impune completarea dotării cu tehnică specifică de intervenție, în baza unor programe de dotare multianuală.** Prin POIM se vor continua investițiile demarate în perioada 2007-2013, prin POR, acestea acoperind doar 7% din nevoile operaționale. Investițiile finanțate prin POR 2007-2013 au vizat achiziționarea de vehicule și echipamente specifice pentru bazele operaționale regionale și județene, pentru intervenții în situații de urgență, beneficiari fiind asociațiile de dezvoltare intercomunitară constituite la nivel regional. Prin contractele semnate prin POR se preconizează dotarea a cca. 990 unități mobile de urgență.

Investițiile care urmează să fie finanțate prin POIM vor contribui la dotarea celor 46 de unități care acționează în domeniul gestionării situațiilor de urgență în subordinea Inspectoratului General pentru Situații de Urgență (41 inspectorate județene, ISU București și alte 4 centre de pregătire și baze operaționale), Echipamentele moderne, adecvate și specifice și un personal instruit adecvat va duce la un timp de intervenție redus, contribuind la salvarea de vieți și bunuri prin reacție promptă. Investițiile vor acoperi module specificate în legislația UE în domeniul protecției civile.

Investițiile vor consta în achiziționarea de echipamente specifice, atât pentru *dezvoltarea unor baze operaționale regionale* pentru a facilita intervențiile integrate în caz de dezastre naturale sau accidente tehnologice, cât și pentru *îmbunătățirea dotării bazelor județene* existente în funcție de specificul diferitelor zone (expunere la cutremure, inundații, alunecări de teren ș.a.). Totodată, se vor moderniza și dota *bazele și poligoanele specializate de pregătire în domeniile incidentelor chimice, biologice, radiologice și nucleare (CBRN), căutarea – salvarea de medii ostile vieții și asanarea de muniție*. Investițiile se vor face centralizat, de către IGSU, pe tipuri de riscuri și intervenții ce se doresc a fi abordate (inundații, incendii, căutări și salvare, urgențe complexe, de natură tehnologică sau naturale ce apar în medii combinate - acvatic, dărâmături, înălțimi), urmând ca dotarea fiecărei unități să se facă în funcție de necesarul existent la nivelul fiecărei unități.

**Grupul țintă** este reprezentat de populația României.

**Tipul de beneficiar specific OS 5.2.** este Inspectoratul General pentru Situații de Urgență și structurile din subordine, precum și alte instituții specializate care pot interveni pentru gestionarea unor situații de urgență specifice (ex. ARSVOM pentru accidente pe mare și intervenții în caz de poluare), acestea depunând proiectele în parteneriat cu IGSU, ca responsabil la nivel național privind managementul situațiilor de urgență (ca lider sau junior).

În situațiile în care vor fi identificate proiecte vizând capacitatea de răspuns a serviciilor voluntare, proiectele vor fi depuse în parteneriat de către IGSU, ca lider de proiect, și autoritatea locală responsabilă.



### **2.A.6.2 Principiile directoare pentru selectarea operațiunilor**

<b>Prioritate de investiții</b>	5ii - Promovarea investițiilor pentru a face față unor riscuri specifice, asigurarea rezistenței în fața dezastrelor și dezvoltarea sistemelor de gestiune a dezastrelor
Operațiunile vor fi finanțate pe baza de listă de proiecte prioritare, având beneficiar unic, în cadrul unei ”cereri deschise de proiecte cu depunere continuă”. Prioritizarea se va face pe baza unor criterii stabilite în ghidul solicitantului, maturitate, relevanța și contribuția la obiectivele programului fiind luate în considerare.	

### **2.A.6.3 Utilizarea planificată a instrumentelor financiare (după caz)**

<b>Prioritate de investiții</b>	5ii - Promovarea investițiilor pentru a face față unor riscuri specifice, asigurarea rezistenței în fața dezastrelor și dezvoltarea sistemelor de gestiune a dezastrelor
N/A	

### **2.A.6.4 Utilizarea planificată a proiectelor majore (după caz)**

<b>Prioritate de investiții</b>	5ii - Promovarea investițiilor pentru a face față unor riscuri specifice, asigurarea rezistenței în fața dezastrelor și dezvoltarea sistemelor de gestiune a dezastrelor
N/A	

### 2.A.6.5 Indicatorii de realizare pe prioritate de investiție și, după caz, pe categorie de regiune

**Tabelul 5: Indicatori de realizare comuni și specifici programului (pe prioritate de investiții, defalcați pe categorie de regiune pentru FSE și, dacă este cazul, pentru FEDR)**

Prioritate de investiții		Sii - Promovarea investițiilor pentru a face față unor riscuri specifice, asigurarea rezistenței în fața dezastrelor și dezvoltarea sistemelor de gestiune a dezastrelor									
ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categorია regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-țintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării		
					B	F	T				
2S54	Unități echipate pentru situații de urgență	Nr.	FC				46,00	MAI/IGSU	Anual		

### 2.A.7 Inovare socială, cooperare transnațională și contribuție la obiectivele tematice 1-7

<p><b>Axă prioritară</b></p> <p>AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor</p>
---

### 2.A.8 Cadrul de performanță

**Tabelul 6: Cadrul de performanță al axei prioritare (pe fond și, în cazul FEDR și FSE, pe categorie de regiune)**

Axă prioritară		AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor													
ID	Tipul Indicatorului	Indicator sau etapă cheie de implementare	Unitate de măsură, dacă este cazul	Fond	Categorია de regiune	Punctul de referință pentru 2018			Obiectivul final (2023)			Sursa datelor	Explicarea relevanței indicatorului, dacă este cazul		
						B	F	T	B	F	T				
CO20	O	Risk prevention and management; Population benefiting from flood protection measures	persoane	FC				0					40.000,00	MMSC	

Axă prioritară		AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor									
ID	Tipul Indicator	Indicator sau etapă cheie de implementare	Unitate de măsură, dacă este cazul	Fond	Categoria de regiune	Punctul de referință pentru 2018		Obiectivul final (2023)		Sursa datelor	Explicarea relevanței indicatorului, dacă
F	F	Suma totală a cheltuielii eligibile din setul de activități al autorității de gestionare și certificată de această autoritate	Euro	FC			70.322.358		563.204.005,00	MFP (ACFP)	
2552	O	Lungime de plajă și/sau faleză protejată	km	FC			0		12,65	MMSC	
2555	I	Proiecte contractate care acoperă 40.000 locuri de populație care va beneficia de servicii de protecție împotriva inundațiilor	%	FC			70		0,00	MMSC	Indicatorul acoperă cea 49% din locurile aferente AP5
2556	I	Proiecte majore transmise COM care acoperă 12,65 km de plajă și/sau faleză protejată	%	FC			100%		0,00	MMSC	

## Informații calitative referitoare la stabilirea cadrului de performanță

### Stabilirea țintelor pentru indicatorul financiar

Ținta indicatorului financiar pentru 2023 a fost stabilită la un nivel de 100% din alocarea F pentru AP 5 (respectiv cca 563 mil. euro, reprezentând alocarea UE brută + cofinanțare națională), considerându-se că evaluarea atingerii țintei pentru 2023 se va face la închiderea programului și nu la finalul anului 2023 (având în vedere că perioada de eligibilitate a cheltuielilor este până la finalul anului 2023, ceea ce presupune că o parte a cheltuielilor efectuate vor fi certificate în cursul anului 2024).

Stabilirea țintei la nivelul anului 2018 s-a realizat pe principiul atingerii nivelului minim de cheltuieli impus de regula N+3, necesar pentru evitarea dezangajării automate a fondurilor (soluție conservatoare) la nivelul programului.

*Selectarea indicatorilor de realizare imediată pentru cadrul de performanță.*

Din setul de indicatori de realizare imediată aferenți AP 5 au fost selectați cei care corespund unei alocări de peste 50% din alocarea pentru AP 5, respectiv ”Populația care beneficiază de măsuri de protecție împotriva inundațiilor” și ”Lungime de plajă și/sau faleză protejată”. Acești indicatori corespund OS 5.1., acoperind 76% din alocarea AP5.

Având în vedere faptul că proiectele aferente OS 5.1, finanțate în cadrul AP5, sunt proiecte strategice sau majore, cu durată medie de implementare mai mare de 3 ani, pentru cadrul de performanță sunt propuse etapele cheie de implementare cu valoare de referință la anul 2018 raportate la momentul "contractării proiectelor".

#### *Stabilirea țintelor pentru 2023 și 2018 pentru etapele cheie de implementare și pentru indicatorul de realizarea imediată*

Stabilirea țăintelor pentru 2023 au fost stabilite după cum urmează:

1. Pentru "Populația care beneficiază de măsuri de protecție împotriva inundațiilor" ținta este de 40.000 locuitori (5% din populația expusă riscului la inundații), s-a plecat de la faptul că:
  - o 800.000 din populația României se află în zone expuse riscului la inundații cu probabilitate de depășire 1% - respectiv inundații care se pot produce o dată la 100 de ani;
  - o obiectivul Strategiei Naționale de Protecție Împotriva Inundațiilor privind "reducerea numărului de persoane expuse riscului potențial de inundații la viitori cu debite având probabilitatea de depășire de 1% cu 62% față de 2006" până în 2035;
  - o costuri totale necesare implementării măsurilor din strategie: 17.463,55 mil. Euro până în 2035, rezultând un necesar de cca 6985,4 mld. euro pentru 2014-2023 (10 ani), din care POIM acoperă până la 5% luând în considerare proiectul de eroziune costieră.
2. Indicatorul fizic aferent primei faze a lucrărilor de combatere a eroziunii costiere a căror finanțare se va face în cadrul proiectului "Reducerea eroziunii costiere faza II 2014-2020".

Ținta intermediară pentru 2018 pentru „Populația care beneficiază de măsuri de protecție împotriva inundațiilor din proiectele contractate” este de 70% din ținta finală pentru 2023 a indicatorului de realizare imediată, având în vedere faptul că se propune o abordare relativă nouă pentru proiectele în domeniu (orientarea spre infrastructura verde), în timp ce "Lungime de plajă și/sau faleză protejată" se va regăsi integral în proiectele contractate (pentru lungimea de 12,65 km se prevede elaborarea unui singur proiect major).

#### **2.A.9 Categoriile de intervenții**

Categoriile de intervenție corespunzătoare conținutului axei prioritare bazate pe o nomenclatură adoptată de Comisie și defalcarea indicativă a sprijinului Uniunii.

## Tabelele 7-11: Categoriile de intervenție

**Tabelul 7: Dimensiunea 1 – Domeniul de intervenție**

Axă prioritară		AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor		Suma (EUR)
Fond	Categoria de regiune	Codul		
CF		085. Protejarea și sporirea biodiversității, protecția naturii și infrastructură ecologică		9.574.468,00
CF		087. Măsuri de adaptare la schimbările climatice și prevenirea și gestionarea riscurilor legate de climă, precum eroziunile, incendiile, inundațiile, furtunile și seceta, inclusiv acțiunile de sensibilizare, sistemele și infrastructurile de protecție civilă și de gestionare a dezastrelor		469.148.936,00

**Tabelul 8: Dimensiunea 2 – Forma de finanțare**

Axă prioritară		AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor		Suma (EUR)
Fond	Categoria de regiune	Codul		
CF		01. Grant nerambursabil		478.723.404,00

**Tabelul 9: Dimensiunea 3 – Tipul teritoriului**

Axă prioritară		AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor		Suma (EUR)
Fond	Categoria de regiune	Codul		
CF		07. Nu se aplică		478.723.404,00

**Tabelul 10: Dimensiunea 4 – Mecanismele teritoriale de furnizare**

Axă prioritară		AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor	

Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)
CF	03. Investiții teritoriale integrate - altele		47.640.000,00
CF	07. Nu se aplică		431.083.404,00

**Tabelul 11: Dimensiunea 6 - Tema secundară FSE (doar FSE și YEI)**

Axă prioritară		Suma (EUR)	
AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor			
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)

**2.A.10 Rezumat al utilizării planificate pentru asistența tehnică, inclusiv, dacă este necesar, acțiunile de consolidare a capacității administrative a autorităților implicate în managementul și controlul programelor și beneficiarilor (după caz) (pe axă prioritară)**

<b>Axă prioritară:</b>	AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor
<p>Finanțarea măsurilor de asistență tehnică necesare pentru pregătirea / monitorizarea/ evaluarea/ auditul proiectelor de investiții vor fi incluse ca și cheltuieli eligibile la nivelul proiectelor.</p> <p>Identificarea și sprijinirea dezvoltării unor portofolii de proiecte majore și strategice pentru perioada de programare 2014-2020 și post 2020 va fi finanțabilă prin POIM, inclusiv prin asigurarea unui sprijin pentru dezvoltarea de proiecte vizând infrastructura verde. Studiile, planurile și strategiile pentru fundamentarea acestora pentru domenii acoperite de AP 5 vor fi finanțate din POAT.</p> <p>În ceea ce privește sprijinul necesar pentru exercitarea funcțiilor de management delegate de AM POIM către organismele intermediare cu rol în implementarea acestei axe prioritare, acesta va fi finanțat prin POAT.</p>	

### 2.A.1 Axa prioritară

<b>ID-ul axei prioritare</b>	AP6
<b>Denumirea axei prioritare</b>	Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon

- Întreaga axă prioritară se va implementa exclusiv prin instrumente financiare
- Întreaga axă prioritară se va implementa exclusiv prin instrumente financiare stabilite la nivelul Uniunii
- Întreaga axă prioritară se va implementa prin dezvoltare locală plasată sub responsabilitatea comunității
- În ceea ce privește FSE: Întreaga axă prioritară este dedicată inovării sociale sau cooperării transnaționale sau amândurora

### 2.A.2 Justificarea stabilirii unei axe prioritare care acoperă mai mult de o categorie de regiune, obiectiv tematic sau fond (după caz)

### 2.A.3 Fondul, categoria de regiune și baza de calcul pentru sprijinul Uniunii

Fond	Categoria de regiune	Baza de calcul (totalul cheltuielilor eligibile sau al cheltuielilor publice eligibile)	Categorie de regiune pentru regiunile ultraperiferice și regiunile nordice slab populate (dacă este cazul)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	Public	

### 2.A.4 Prioritate de investiții

<b>ID-ul priorității de investiții</b>	4a
<b>Titlul priorității de investiții</b>	Promovarea producerii și distribuției de energie derivate din surse regenerabile

## 2.A.5 Obiective specifice corespunzătoare priorității de investiții și rezultatele preconizate

ID-ul obiectivului specific	SO6.1
Titlul obiectivului specific	Creșterea producției de energie din surse regenerabile prin noi capacități de producție de energie din surse regenerabile mai puțin exploatare
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	<p>În domeniul energiei regenerabile, România și-a stabilit ținte superioare față de ținta stabilită la nivelul UE prin Strategia Europa 2020, respectiv să ajungă până în 2020 la o pondere de 24% a energiei din surse regenerabile în consumul brut de energie primară. În 2013, acest indicator a ajuns la 22,9%.</p> <p>Acest nivel ridicat al resurselor regenerabile este determinat de capacități semnificative instalate pentru producția de energie eoliană și solară, dar mai puțin în ceea ce privește producție de energie pe bază de biomasă/biogaz și geotermal, raportat la structura propusă prin PNAER.</p> <p>Având în vedere ponderea ridicată a energiei din surse regenerabile în consumul brut de energie primară, coroborată cu obiectivul de continuare a promovării producției de energie din surse regenerabile, acțiunile promovate în cadrul obiectivului specific se vor concentra pe stimularea utilizării acelor surse regenerabile al căror potențial a fost mai puțin exploatat. Principala rezultat urmărit este:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Pondere crescută a energiei din surse regenerabile mai puțin exploatare în totalitatea capacităților instalate pentru surse regenerabile</b></li></ul> <p><i>Acest rezultat va contribui și la:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• creșterea ponderii energiei regenerabile în totalul consumului de energie primară, ca rezultat al investițiilor de creștere a puterii instalate de producere a energiei electrice și termice din surse regenerabile mai puțin exploatare.</li><li>• reducerea emisiilor de carbon în atmosferă generate de sectorul energetic prin înlocuirea unei părți din cantitatea de combustibili fosili consumați în fiecare an (cârbune, gaz natural).</li></ul> <p>Deși investițiile promovate prin POIM contribuie la atingerea obiectivelor asumate de România prin Strategia Europa 2020, contribuția la aceste rezultate este modestă având în vedere bugetul alocat pentru intervențiile propuse.</p>



**Tabelul 3: Indicatori de rezultat specifici programului pe obiectiv specific (pentru FEDR și pentru Fondul de coeziune)**

Obiectiv specific		SO6.1 - Creșterea producției de energie din resurse regenerabile prin noi capacități de producție de energie din resurse regenerabile mai puțin exploatare						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S57	Pondere capacitatilor instalate din resurse regenerabile mai puțin exploatare în totalul capacităților instalate pentru resurse regenerabile	%		3,60	2013	19,60	ANRE/ANRSC	Annual

## 2.A.6 Acțiunea care urmează să fie sprijinită în cadrul priorității de investiții (pe prioritate de investiții)

### 2.A.6.1 Descriere a tipului și exemple de acțiuni care urmează să fie sprijinite și contribuțiile preconizate la obiectivele specifice, inclusiv, după caz, identificarea principalelor grupuri țintă, a teritoriilor specifice vizate și a tipurilor de beneficiari

Prioritate de investiții

4a - Promovarea producerii și distribuției de energie derivate din surse regenerabile

#### **OS 6.1. Creșterea consumului de energie din surse regenerabile prin noi capacități de producție de energie din surse regenerabile mai puțin exploatare**

Utilizarea regenerabilelor deține ponderea cea mai importantă privind reducerea impactului de mediu al activităților din domeniul energiei. Directiva nr. 28/2009 (privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile) reafirmă faptul că este nevoie de sprijin public pentru a atinge obiectivele comunitare în ceea ce privește extinderea utilizării energiei produse din surse regenerabile, în domeniul biomasei/biogazului și geotermalului, acolo unde se înregistrează decalaje semnificative față de țintele asumate prin Strategia energetică națională. Rezultatele așteptate ale implementării OS 6.1. se vor regăsi sub formă de unități de producere a energiei electrice și termice care vor utiliza biomasă/biogaz și geotermal. La capitolul solar a fost depășită cu mult ținta României pentru anul 2020, iar proiectele eoliene nu mai au nevoie de o intervenție publică pentru sprijinirea investiției.

La nivelul anului 2013, ANRE a raportat capacități de 66 MWe pentru biomasă. Se așteaptă ca rezultat al utilizării fondurilor alocate prin acest program capacitatea instalată să crească cu 22 MWe pe biomasă. De precizat faptul că printre proiectele de biomasă vor fi atât surse care vor produce exclusiv energie electrică, cât și surse de producere a energiei electrice și termice în cogenerare. Pentru evitarea dificultăților de cuantificare, proiectele de cogenerare vor fi clasificate doar pe baza capacității instalate în producerea de energie electrică.

În ceea ce privește producția de energie termică, la nivelul anului 2012, conform ANRSC a fost produsă o cantitate de energie termică (pentru consum rezidențial) de 15,49 mii tep/an din surse regenerabile (43,6% geotermal, 56,4% biomasă), reprezentând doar 2,4% din producția totală de căldură (pentru consum rezidențial). Aceste valori sunt echivalentul aproximativ a 40 MWt instalați/utilizați în geotermal și a 52 MWt instalați/utilizați în biomasă. Este de așteptat ca alocările de fonduri să conducă la o creștere cu 10 MWt a puterii instalate în geotermal și cu 28MWt a puterii instalate în biomasă.

#### **Tipuri de acțiuni specifice OS 6.1.:**

- **Realizarea și modernizarea capacităților de producție a energiei electrice și/sau termice în centrale pe biomasă și biogaz**

Planul Național de Acțiune pentru Energii Regenerabile stabilește (tab 5.7b, pag 201) țintele privitoare la capacitatea instalată din surse regenerabile, categoria Biomasă. Pentru anul 2013, datele disponibile duc la concluzia că există 66 MWe instalați pe biomasă, valoarea țintă prevăzută pentru orizontul anilor 2020 fiind de 600 MWe instalați. Recuperarea decalajului în ceea ce privește realizările de capacități instalate și de producții anuale trebuie să se facă în perioada 2014-2020.

În vederea atingerii obiectivului de 24% în 2020, asumat de România în contextul Strategiei Europa 2020, valorificarea unor surse energetice regenerabile precum biomasa forestieră se poate realiza atât prin producerea de energie electrică în centralele de cogenerare distribuite, cât și prin utilizarea eficientă a biomasei/biogazului pentru producerea energiei termice pentru clădiri rezidențiale sau publice.

Pentru sistemele centralizate, se are în vedere realizarea alimentării cu căldură din cazane de apă fierbinte pe bază de biomasă. Conform PNAER, se estimează ca cca. 15%, respectiv cca. 200 MW, din puterea care trebuie instalată pentru menținerea capacității de alimentare cu căldură a consumatorilor racordați la sistemele centralizate (în condițiile casării unor grupuri care și-au depășit durata normată de viață) vor funcționa pe bază de biomasă, prin noile tehnologii de cogenerare cu turbine cu gaze în ciclu combinat sau cu recuperare de căldură.

Pentru energia termică produsă din biomasă/biogaz, se au în vedere proiecte integrate care să asigure distribuția cât mai aproape de cosumator, inclusiv prin finanțarea dezvoltării/modernizării rețelei de distribuție a energiei termice pentru facilitarea evacuării căldurii.

- **Realizarea și modernizarea capacităților de producție a energiei termice în centrale geotermale**

Din analizele ANRSC, a rezultat că doar aproximativ 40 MWt sunt instalați și utilizați la nivelul anului 2013, în România, pentru producerea de energie termică din surse geotermale. Pentru atingerea obiectivelor asumate, se preconizează instalarea a încă 120 MWt capacitate în centrale geotermale.

Acțiunile vizează producerea energiei termice din apă geotermală și distribuirea căldurii către consumatori. Pentru energia termică produsă din surse geotermale, se va finanța inclusiv partea de racordare a centralelor noi la rețele de transport/distribuție existente, pentru facilitarea evacuării căldurii.

Acțiunile vizează producerea energiei termice din apă geotermală și distribuirea căldurii către consumatori, precum și dezvoltarea / modernizarea rețelelor de distribuție a energiei termice către consumatori, după caz.

- **Sprrijinirea 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**

Un obstacol major privind valorificarea resurselor regenerabile pentru producerea de energie electrică îl reprezintă dificultățile de preluare în SEN a energiei suplimentare produse prin valorificarea resurselor regenerabile de energie. Acest obstacol este atât de natură tehnică, cât și economică. În majoritatea cazurilor, centralele care produc energie electrică prin valorificarea resurselor regenerabile de energie sunt amplasate în zone cu o densitate scăzută de rețele, în areale nelocuite sau la marginea așezărilor urbane.

Se au în vedere investiții ale distribuitorilor în lucrări de întărire a rețelei electrice în amonte de punctul de racordare, pentru crearea condițiilor tehnice necesare racordării centralelor de producere a energiei electrice prin valorificarea resurselor regenerabile, precum și modernizări de stații/linii existente pentru întărirea rețelei electrice, care conduc la reducerea CPT și îmbunătățirea parametrilor de calitate a energiei distribuite în zonă, creșterea gradului de continuitate în alimentare.

**Tipurile de beneficiari specifici OS 6.1.**

Acest tip de acțiune este dedicat beneficiarilor, din regiunile mai puțin dezvoltate ale României, care produc energie electrică utilizând surse regenerabile de energie în vederea furnizării acesteia în SEN.

Acțiunile sunt dedicate următoarelor tipuri de beneficiari:

*Producție*

- Unități administrativ teritoriale în raza cărora există potențial de utilizare a resurselor de energie regenerabile de tip geotermal sau biomasă/biogaz
- Societăți comerciale care au ca activitate producerea de energie în scopul comercializării.

*Distribuție*

Operatori de distribuție/transport a energiei electrice care preiau energie produsă din surse regenerabile de energie

### **2.A.6.2 Principiile directoare pentru selectarea operațiunilor**

<b>Prioritate de investiții</b>	4a - Promovarea producerii și distribuției de energie derivate din surse regenerabile
<p>Criteriile de selectare a operațiunilor vor lua în considerare maturitatea proiectelor și dimensiunea impactului acestora cu privire la realizarea obiectivelor programului și reducerea emisiilor de carbon. De asemenea, se va avea în vedere ca finanțarea FESI să ia în considerare eventualul cumul generat de alte tipuri de intervenții precum acordarea de certificate verzi sau bonusul pentru cogenerare. Se vor finanța proiecte localizate în regiunile mai puțin dezvoltate.</p> <p>Operațiunile vor fi selectate în cadrul unor cereri de propuneri de proiecte cu termen limită de depunere/cu depunere continuă, în limita fondurilor acordate.</p> <p>Acțiunile propuse spre finanțare se vor implementa cu respectarea legislației de mediu și a regulilor de ajutor de stat.</p>	

### **2.A.6.3 Utilizarea planificată a instrumentelor financiare (după caz)**

<b>Prioritate de investiții</b>	4a - Promovarea producerii și distribuției de energie derivate din surse regenerabile
N/A	

### **2.A.6.4 Utilizarea planificată a proiectelor majore (după caz)**

<b>Prioritate de investiții</b>	4a - Promovarea producerii și distribuției de energie derivate din surse regenerabile
N/A	

### 2.A.6.5 Indicatorii de realizare pe prioritate de investiție și, după caz, pe categorie de regiune

**Tabelul 5: Indicatori de realizare comuni și specifici programului (pe prioritate de investiții, defalcați pe categorie de regiune pentru FSE și, dacă este cazul, pentru FEDR)**

Prioritate de investiții		4a - Promovarea producerii și distribuției de energie derivate din surse regenerabile						Frecvența raportării
ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-fintă (2023)			
					B	F	T	Sursa datelor
CO30	Energiile din surse regenerabile: Capacitate suplimentară de producere a energiei din surse regenerabile	MW	FEDR	Mai puțin dezvoltate			60,00	ME/DE
								Annual

### 2.A.4 Prioritate de investiții

<b>ID-ul priorității de investiții</b>	4b
<b>Titlul priorității de investiții</b>	Promovarea eficienței energetice și a utilizării energiei din surse regenerabile în întreprinderi

### 2.A.5 Obiective specifice corespunzătoare priorității de investiții și rezultatele preconizate

<b>ID-ul obiectivului specific</b>	OS6.2
<b>Titlul obiectivului specific</b>	Creșterea eficienței energetice prin monitorizare a consumului de energie la nivelul consumatorilor industriali
<b>Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin</b>	Implementarea obiectivului propus va duce, în primul rând, la demonstrarea eficienței sistemului de monitorizare a distribuției

sprijinul din partea Uniunii

energiei în interiorul zonelor industriale, în scopul lui de reducere imediată a pierderilor. În al doilea rând, prin subcontorizare avansată, se dorește oferirea unui instrument de cuantificare a potențialului de economisire și de localizare a punctelor de aplicare pentru maximizarea eficienței pentru măsurile de creștere a eficienței energetice ce pot fi aplicate ulterior consumatorului.

- *Economii în consumul de energie și evitarea emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul societăților comerciale sprijinite*
- *Capacitate întărită a producătorilor industriali de a identifica și implementa măsuri de eficiență energetică prin introducerea de sisteme de monitorizare*

**Tabelul 3: Indicatori de rezultat specifici programului pe obiectiv specific (pentru FEDR și pentru Fondul de coeziune)**

Obiectiv specific		OS6.2 - Creșterea eficienței energetice prin monitorizare a consumului de energie la nivelul consumatorilor industriali						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S58	Consum final de energie în industrie (medie anuală)	Mii tep		378,00	2012	328,00	INS	Anual



## 2.A.6 Acțiunea care urmează să fie sprijinită în cadrul priorității de investiții (pe prioritate de investiții)

### 2.A.6.1 Descriere a tipului și exemple de acțiuni care urmează să fie sprijinite și contribuțiile preconizate la obiectivele specifice, inclusiv, după caz, identificarea principalelor grupuri țintă, a teritoriilor specifice vizate și a tipurilor de beneficiari

Prioritate de investiții

4b - Promovarea eficienței energetice și a utilizării energiei din surse regenerabile în întreprinderi

#### OS 6.2. Creșterea eficienței energetice prin monitorizare a consumului de energie la nivelul consumatorilor industriali

Sistemele de monitorizare a distribuției energiei electrice și termice la nivelul platformelor industriale permit cunoașterea în cel mai înalt grad a modului în care se realizează conexiunea dintre aparatele consumatoare de energie și rețelele de alimentare cu energie. Cea mai mare parte a pierderilor de energie în industrie se regăsește în această zonă. Lipsa contorizării avansate în interiorul proceselor tehnologice, pe toate fluxurile de energie (electrică, termică, apă, aer comprimat, etc.), face imposibilă cunoașterea nivelului pierderilor. Nici realizarea unui audit energetic complex nu aduce elemente de natură să contribuie major în rezolvarea acestei probleme. Implementarea monitorizării conduce la identificarea precisă a pierderilor și la posibilitatea cuantificării impactului aplicării măsurilor de eficiență energetică și la creșterea vizibilității acestora.

În identificarea și promovarea investițiilor de eficiență energetică vizând implementarea acestor sisteme, au fost identificate o serie de bariere. Una din problemele majore este sistemul de măsurare, transmitere și prelucrare a datelor de consum energetic, care să permită o bună informare a nivelului de management, un reglaj on-line a instalațiilor, o stabilire corectă a zonelor care necesită audiere energetică și o fundamentare a necesarului de investiții. Deși aceste sisteme aduc un beneficiu direct consumatorilor mari, criza economică coroborată cu piața bancară puțin familiarizată și nedeschisă acordării unor instrumente de creditare având la bază venituri viitoare generate de economii la consumul de energie, cum sunt și dispeceratele energetice, au dus la o implementare mai puțin eficientă și rapidă a acestor prevederi.

Managerii autorizați au dificultăți în a convinge nivelurile superioare de decizie asupra oportunității investițiilor de economie de energie, tocmai din cauza lipsei datelor agregate, sau a unor date culese și prelucrate sistematic care să fie furnizate de aceste sisteme de monitorizare.

Rezultatele așteptate ale implementării acestui Obiectiv specific se vor regăsi în creșterea numărului de consumatori industriali care au capacitate să cunoască în fiecare moment modul în care se consumă energia măsurată de contorul pe care îl controlează, corelat cu producția, putând astfel să implementeze instrumente adecvate de eficiență energetică.

<b>Prioritate de investiții</b>	4b - Promovarea eficienței energetice și a utilizării energiei din surse regenerabile în întreprinderi
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se creează astfel un instrument de măsură on-line a efectelor pozitive ale aplicării măsurilor de eficiență energetică și un efect de încurajare a multiplicării acestor aplicații la nivelul industriei.</li> <li>• Solicitarea de finanțare vine să sprijine implementarea sistemelor de monitorizare pentru care este foarte dificil să se asocieze un calcul matematic precis privind economiile de energie care survin unui astfel de proiect. Statisticile naționale și internaționale afirmă că, după implementarea monitorizării, se înregistrează economii de 3-5% din consumurile de pe locația aflată în analiză, exclusiv prin măsuri no-cost.</li> </ul> <p>România înregistrează în prezent aproximativ 626 de consumatori industriali mari (2014), cu consumuri totale de energie de peste 1.000 tep/an. Se intenționează instalarea de sisteme complexe de monitorizare sau completarea celor existente pentru cca. 50 dintre aceștia. La un consum mediu anual de 3.000 tep/an/consumator, dacă se vor realiza 60 de proiecte, cu o reducere minimă imediată de 1%, se pot obține economii de 1.800 tep/an, multiplicabile cu randamentul rețelelor de transport și alimentare cu energie, iar implementare unor măsuri adiționale de creștere a eficienței ca urmare a rezultatelor monitorizării poate duce la economii de peste 5000 tep/an.</p> <p><b>Tipuri de acțiuni pentru OS 6.2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Implementarea unui număr de sisteme de monitorizare a consumurilor de energie la consumatorii industriali</b></li> </ul> <p>Realizarea unui astfel de sistem de monitorizare impune culegerea informațiilor privind consumurile de apă, energie termică, gaze naturale, apă industrială, abur tehnologic, aer comprimat, apă reziduală sau orice altă mărime specifică profilului beneficiarului și care implică consumuri de energie de diferite tipuri.</p> <p>Evaluarea performanțelor consumului de energie se realizează prin intermediul unor rapoarte regulate care evidențiază abaterile față de valorile obiectiv, în general sub formă de câștiguri sau pierderi financiare.</p> <p>Din experiența actuală, auditurile energetice complexe, care pot determina în detaliu structura pierderilor de energie într-o zonă industrială (asa cum ar putea sa o facă un sistem de monitorizare) sunt foarte costisitoare și nu au fost solicitate de societățile comerciale. Cauza este, în principal, lipsa echipamentelor de contorizare până la nivelul proceselor de utilizare a energiei pentru majoritatea consumatorilor. Utilizarea echipamentelor portabile pentru realizarea auditurilor ridică foarte mult costul acestor lucrări. Durata de recuperare a investiției (calculată pe baza economiilor potențiale de energie obținute prin relevarea pierderilor în cadrul unui audit) este foarte mare și din cauza prețului energiei care nu sunt, încă, total liberalizate. În plus, instalarea unui sistem de monitorizare duce la posibilitatea de a cunoaște on-line situația energetică a platformelor industriale și de a cuantifica efectele</p>	

<b>Prioritate de investiții</b>	4b - Promovarea eficienței energetice și a utilizării energiei din surse regenerabile în întreprinderi
<p>măsurilor de creștere a eficienței energetice cu o frecvență mult mai mare decât aceea de realizare a unui audit energetic.</p> <p><b>Tipuri de beneficiari OS 6.2:</b></p> <p>societăți comerciale din industrie, cu consumuri de peste 1.000 tep/an (definite drept mari consumatori de energie, conform ANRE), pentru care trebuie implementate aceste sisteme în vederea identificării rapide a soluțiilor imediate de reducere a consumurilor și pentru care trebuie să existe un instrument puternic de cuantificare a efectelor pozitive a aplicării măsurilor de creștere a eficienței energetice.</p>	

#### **2.A.6.2 Principiile directoare pentru selectarea operațiunilor**

<b>Prioritate de investiții</b>	4b - Promovarea eficienței energetice și a utilizării energiei din surse regenerabile în întreprinderi
<p>Criteriile de selectare a operațiunilor vor lua în considerare maturitatea proiectelor, dimensiunea impactului acestora cu privire la reducerea emisiilor de carbon și creșterea eficienței energetice, complementaritatea cu alte acțiuni circumscrise OT 4 și OT 7. Totodată, producătorii de energie care fac parte din schema ETS nu vor fi eligibili.</p> <p>Operațiunile vor fi selectate pe baza criteriilor definite în Ghidul Solicitantului pentru respectiva cerere de propunere de proiecte/ listă de proiecte demonstrative și se vor finanța în limita fondurilor alocate.</p> <p>Sprrijinul pentru achiziționarea de sisteme de monitorizare va fi acordat dar în condițiile în care beneficiarii selectați își vor asuma implementarea măsurilor de eficiență energetică ce rezultă din acțiunile de monitorizare.</p> <p>Se vor finanța proiecte localizate în regiunile mai puțin dezvoltate.</p> <p>Acțiunile vor fi implementate cu respectarea regulilor privind protecția mediului și regulile de ajutorul de stat.</p>	

### 2.A.6.3 Utilizarea planificată a instrumentelor financiare (după caz)

Prioritate de investiții	4b - Promovarea eficienței energetice și a utilizării energiei din surse regenerabile în întreprinderi

### 2.A.6.4 Utilizarea planificată a proiectelor majore (după caz)

Prioritate de investiții	4b - Promovarea eficienței energetice și a utilizării energiei din surse regenerabile în întreprinderi

### 2.A.6.5 Indicatorii de realizare pe prioritate de investiție și, după caz, pe categorie de regiune

**Tabelul 5: Indicatori de realizare comuni și specifici programului (pe prioritate de investiții, defalcați pe categorie de regiune pentru FSE și, dacă este cazul, pentru FEDR)**

ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categororia regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-țintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
2S59	Societăți comerciale din industrie sprijinite pentru instalarea de sisteme de monitorizare a consumului de energie	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate		60,00	ME/DE	Anual	

## 2.A.4 Prioritate de investiții

ID-ul priorității de investiții	4d
Titlul priorității de investiții	Dezvoltarea și punerea în aplicare a sistemelor de distribuție inteligente care funcționează la tensiuni medii și joase

## 2.A.5 Obiective specifice corespunzătoare priorității de investiții și rezultatele preconizate

ID-ul obiectivului specific	OS6.3
Titlul obiectivului specific	Creșterea eficienței energetice prin implementarea sistemelor de măsurare inteligentă la rețelele electrice de joasă tensiune
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	<p>Prin obiectivul propus se vor finanța proiecte ce au ca scop extinderea sistemelor de distribuție inteligentă a energiei electrice, prin aplicarea rezultatelor obținute ca urmare a implementării proiectelor pilot prevăzute în <i>Ordinul ANRE nr. 91/2013 privind implementarea sistemelor de măsurare inteligentă a energiei electrice</i>. Totodată, implementarea măsurării inteligente conduce la demonstrarea eficienței acestor sisteme în scopul reducerii a pierderilor și asigurării posibilității managementului consumului de energie electrică de către clientul final, ceea ce conduce la eficientizarea consumului și la economisirea de energie, și implicit la <b>creșterea a eficienței energetice</b> și, în al doilea rând, oferirea unei imagini clare asupra potențialului de economisire prin implementarea distribuției inteligente la nivelul a cel puțin 80% din consumatori. Economisile de energie electrică realizate pe scară largă se vor multiplica prin efectul de evitare a generării și transportului acelor cantități economisite la scară națională, și implicit cu efect asupra gazelor cu efect de seră evitate a fi produse.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Economii în consumul de energie obținute prin implementarea unor sisteme de măsurare inteligentă a energiei electrice, pe fondul unei creșteri previzionate a acestui consum</b></li><li>• <b>Acces extins la servicii de distribuție inteligentă</b></li></ul>

**Tabelul 3: Indicatori de rezultat specifici programului pe obiectiv specific (pentru FEDR și pentru Fondul de coeziune)**

Obiectiv specific		OS6.3 - Creșterea eficienței energetice prin implementarea sistemelor de măsurare inteligentă la rețelele electrice de joasă tensiune						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S60	Consum de energie electrică în sectorul rezidențial	Mii tep		810,00	2012	925,00	INS	Anual

## 2.A.6 Acțiunea care urmează să fie sprijinită în cadrul priorității de investiții (pe prioritate de investiții)

### 2.A.6.1 Descriere a tipului și exemple de acțiuni care urmează să fie sprijinite și contribuțiile preconizate la obiectivele specifice, inclusiv, după caz, identificarea principalelor grupuri țintă, a teritoriilor specifice vizate și a tipurilor de beneficiari

Prioritate de investiții

4d - Dezvoltarea și punerea în aplicare a sistemelor de distribuție inteligente care funcționează la tensiuni medii și joase

#### OS 6.3. Creșterea eficienței energetice prin implementarea sistemelor de măsurare inteligente la rețelele electrice de joasă tensiune

Distribuția inteligentă a energiei electrice a devenit deja o prioritate a ANRE care, pornind de la prevederile Legii nr. 123/2012 a energiei electrice și a gazelor naturale, a emis Ordinul nr. 91/2013 care prevede ca țintă națională implementarea sistemelor de măsurare inteligentă a energiei electrice la cca. 80% din numărul de clienți finali până în anul 2020. Efectele pozitive ale distribuției inteligente provin din asigurarea monitorizării și îmbunătățirea parametrilor de funcționare și de exploatare ai rețelei electrice, cum ar fi: consumul propriu tehnologic tehnic și non-tehnic, durata întreruperilor alimentării cu energie electrică, numărul de incidente, căderile de tensiune, nivelul cheltuielilor, volumul de investiții în rețele, reducerea costurilor operaționale cu citirea, respectiv cu conectarea/deconectarea locului de consum de la distanță ș.a., și printr-o cât mai bună gestiune a consumului la nivelul consumatorilor finali.

Rezultatele așteptate ale implementării acestui Obiectiv specific se vor regăsi în aplicarea unui astfel de sistem pentru mai mulți consumatori conectați la rețele inteligente, respectiv cca. 10.000 de consumatori non-industriali în cadrul fiecărei regiuni deservite de către cei 8 operatori de distribuție concesionari (proiecte demonstrative):

- Este de așteptat ca, pentru zonele care vor fi selectate, consumul de energie electrică să scadă cu până la 10% (media economiilor se preconizează la cca 2,5%, pe baza experienței din alte state membre), datorită unei gestiuni inteligente atât pe partea de consum, cât și pe partea de distribuție. Se vor finanța atât instalarea efectivă a contoarelor inteligente, acolo unde ele nu sunt deja instalate, cât și implementarea infrastructurii aferente pentru comunicarea și prelucrarea în timp real a datelor de consum înregistrate prin proiectele propuse și transmiterea acestora către consumatori în scopul controlului și optimizării profilului lor de consum.
- Solicitarea de finanțare vine să sprijine modelul pe care operatorii de distribuție concesionari îl vor folosi pentru implementarea sistemelor de măsurare inteligentă: instalarea unui număr de contoare inteligente și toate celelalte elemente aferente, pentru a permite companiilor de distribuție să atingă ținta privind implementarea până în 2020 la cca. 80% din numărul clienților finali conform cerințelor Legii nr. 123/2012.
- La un calcul minimal, estimând consumul anual mediu de energie electrică al unei familii din mediul urban din România și extrapolând la o

**Prioritate de investiții**

4d - Dezvoltarea și punerea în aplicare a sistemelor de distribuție inteligente care funcționează la tensiuni medii și joase

comunitate pentru care poate fi implementat proiectul demonstrativ, va rezulta un potențial de economisire de aproximativ 300 MWh/an/proiect. Realizarea proiectelor demonstrative va permite cuantificarea economiilor obținute pe o perioadă de observație post-implementare și compararea acestora cu nivelul de așteptare.

Deși în multe cazuri există argumente puternice în favoarea instalării de contoare inteligente, există o serie de bariere care stau în calea rapidității și a eficienței implementării. În acest sens, ar trebui să se ia în considerare următoarele:

- Împotrivirea clienților este unul dintre principalele obstacole în calea implementării, legată de intimitatea și securitatea datelor, dat fiind că pe baza informațiilor primite de contoarele inteligente pot fi trase concluzii detaliate legate de comportamentul membrilor gospodăriei
- Costurile sunt un alt obstacol principal, întrucât în majoritatea țărilor, costul implementării contorizării inteligente poate fi recuperat fie prin tarife reglementate de acces la rețea, fie prin facturile clienților. Costurile reprezintă un aspect problematic și pentru că beneficiile palpabile, în special pentru clienți, sunt așteptate să apară după o anumită perioadă de timp, în timp ce cheltuielile legate de investiție se fac la început. Cu alte cuvinte, beneficiile pentru consumatori sunt întârziate, comparativ cu costurile.
- Costurile irecuperabile sunt un aspect important legat de implementare și când se ia în considerare analiza de oportunitate din punctul de vedere al operatorului de distribuție. Dacă nu este estimată corect viteza implementării, aceasta fiind prea mare, înlocuirea activelor care nu sunt complet amortizate are un impact negativ asupra datelor contabile ale companiilor care înlocuiesc contoarele.

Proiectele demonstrative finanțate prin POIM vor completa proiectele pilot derulate de operatorii concesionari de rețea în cursul anului 2014, prin care se vor formula concluzii privind impactul investițiilor asupra politicii de tarifyare, urmând ca rezultatele obținute să fie extinse în cadrul proiectelor demonstrative ce vor fi finanțate prin POIM. Proiectele demonstrative vor duce la creșterea numărului de consumatori care beneficiază de servicii de măsurare inteligentă a energiei electrice, permițând operatorilor de distribuție concesionari să stabilească formula optimă de implementare a acestor sisteme, pe baza rezultatelor proiectelor-pilot, fără ca aceste investiții inițiale să se reflecte în tariful de energie. Totodată, implementarea proiectelor de măsurare inteligentă vor contribui la reducerea consumului de energie electrică, conform proiectului PNAEE III estimându-se economii de energie prin implementarea măsurării inteligente de cca 15.000 tep până în 2020 (ceea ce poate fi translatat într-o economie de cca 25.000 tep până în 2023). Prin urmare, consumul de energie electrică preconizat a crește la nivelul sectorului rezidențial (unde se preconizează că vor fi cei mai mulți consumatori racordați) fără nicio măsură de eficiență energetică până la 9500 mii tep pentru 2020 față de 8095 mii tep în 2012 (Tab. 2.2., PNAEE III), din care se consideră că cca. 10% reprezintă consumul de energie electrică, va fi diminuat prin măsurile de măsurare inteligentă.



<b>Prioritate de investiții</b>	4d - Dezvoltarea și punerea în aplicare a sistemelor de distribuție inteligente care funcționează la tensiuni medii și joase
<p><b>Tipuri de acțiuni specifice OS 6.3.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Implementarea distribuției inteligente într-o zonă omogenă de consumatori non-industriali de energie electrică (proiecte demonstrative la nivelul regiunilor acoperite de operatorii de distribuție concesionari)</b></li> </ul> <p>Acțiunea vizează instalarea sistemelor de măsurare inteligente pentru un număr aproximativ de 10.000 de consumatori aflați într-o zonă omogenă deservită de un operator de distribuție a energiei electrice, pentru fiecare proiect demonstrativ care va fi realizat (un total de cca. 80.000 consumatori la nivelul proiectelor finanțate). Proiectele demonstrative vor presupune monitorizarea permanentă a consumului de energie electrică și informarea consumatorilor în timp real pentru ca aceștia să poată beneficia de efectul pozitiv al măsurilor de eficiență energetică care vor fi implementate, precum și de impactul imediat al politicilor tarifare ce vor fi aplicate asupra comportamentului consumatorilor non-industriali de energie electrică.</p> <p>Totodată, datele înregistrate de contoarele inteligente trebuie să fie suficiente pentru a se putea analiza și optimiza funcționarea echipamentelor din sistemele de distribuție și pentru a crește eficiența rețelei. Aceste date permit identificarea rapidă a punctelor în care trebuie intervenit.</p> <p><b>Tipuri de beneficiarii OS 6.3.:</b></p> <p>Operatorii de distribuție concesionari ai serviciului public de energie electrică, care se supun obligațiilor de implementare a contorizării inteligente în proporție de 80% până în 2020 (conform Ordinului ANRE nr. 91/2013 privind implementarea sistemelor de măsurare inteligentă a energiei electrice).</p>	

#### **2.4.6.2 Principiile directoare pentru selectarea operațiunilor**

<b>Prioritate de investiții</b>	4d - Dezvoltarea și punerea în aplicare a sistemelor de distribuție inteligente care funcționează la tensiuni medii și joase
<p>Criteriile de selectare a operațiunilor vor lua în considerare maturitatea proiectelor, dimensiunea impactului acestora cu privire la reducerea emisiilor de carbon și creșterea eficienței energetice, complementaritatea cu alte acțiuni circumscrise OT 4 și OT 7. Totodată, producătorii de energie care fac parte din schema ETS nu vor fi eligibili.</p>	

<b>Prioritate de investiții</b>	4d - Dezvoltarea și punerea în aplicare a sistemelor de distribuție inteligente care funcționează la tensiuni medii și joase
<p>Operațiunile vor fi selectate pe baza criteriilor definite în Ghidul Solicitantului pentru respectiva cerere de propunere de proiecte/ listă de proiecte demonstrative și se vor finanța în limita fondurilor alocate.</p> <p>Sprejiniul pentru achiziționarea de sisteme de monitorizare va fi acordat dar în condițiile în care beneficiarii selectați își vor asuma implementarea măsurilor de eficiență energetică ce rezultă din acțiunile de monitorizare.</p> <p>Se vor finanța proiecte localizate în regiunile mai puțin dezvoltate.</p> <p>Acțiunile vor fi implementate cu respectarea regulilor privind protecția mediului și regulile de ajutorul de stat.</p>	

#### **2.A.6.3 Utilizarea planificată a instrumentelor financiare (după caz)**

<b>Prioritate de investiții</b>	4d - Dezvoltarea și punerea în aplicare a sistemelor de distribuție inteligente care funcționează la tensiuni medii și joase
N/A	

#### **2.A.6.4 Utilizarea planificată a proiectelor majore (după caz)**

<b>Prioritate de investiții</b>	4d - Dezvoltarea și punerea în aplicare a sistemelor de distribuție inteligente care funcționează la tensiuni medii și joase
N/A	

### 2.A.6.5 Indicatorii de realizare pe prioritate de investiție și, după caz, pe categorie de regiune

**Tabelul 5: Indicatori de realizare comuni și specifici programului** (pe prioritate de investiții, defalcați pe categorie de regiune pentru FSE și, dacă este cazul, pentru FEDR)

Prioritate de investiții		4d - Dezvoltarea și punerea în aplicare a sistemelor de distribuție inteligente care funcționează la tensiuni medii și joase							
ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categorია regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-țintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
CO33	Eficiența energetică: Număr de utilizatori suplimentari de energie conectați la rețele inteligente	Utilizatori	FEDR	Mai puțin dezvoltate			80.000,00	ME/DE	Anual

### 2.A.4 Prioritate de investiții

<b>ID-ul priorității de investiții</b>	4g
<b>Titlul priorității de investiții</b>	Promovarea utilizării cogenerării de căldură și energie cu randament ridicat bazată pe cererea de energie termică utilă

### 2.A.5 Obiective specifice corespunzătoare priorității de investiții și rezultatele preconizate

<b>ID-ul obiectivului specific</b>	OS6.4
<b>Titlul obiectivului specific</b>	Creșterea eficienței energetice în industrie prin promovarea consumului de energie produsă în sisteme de cogenerare de înaltă eficiență
<b>Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii</b>	Sistemele de cogenerare de înaltă eficiență sunt una dintre metodele recunoscute de directivele europene ca fiind o metodă eficientă de a obține economii în consumul de energie prin producția combinată a energiei electrice și termice. Costurile de operare pentru producția de energie în cogenerare sunt susținute prin schema aprobată prin HG nr. 1215/2009, dar industria

trebuie susținută în continuare prin instalarea de noi capacități de cogenerare pentru a obține cât mai multe economii în consum. Astfel, principalul rezultat al acțiunilor propuse în cadrul obiectivului specific este obținerea de:

- *Economii în consumul de energie în industrie prin procese de cogenerare*
- *Evitarea emisiilor de carbon aferente combustibililor fosili (efect de cogenerare)*

Rezultatul final al implementării obiectivului va fi, pe de o parte, creșterea puterii instalate, iar pe de altă parte diminuarea ponderii gazului natural în totalul combustibililor consumați de aceste instalații prin favorizarea, acolo unde este posibil, a utilizării biomasei și a gazelor reziduale provenite din procese industriale.

**Tabelul 3: Indicatori de rezultat specifici programului pe obiectiv specific (pentru FEDR și pentru Fondul de coeziune)**

Obiectiv specific		OS6.4 - Creșterea eficienței energetice în industrie prin promovarea consumului de energie produsă în sisteme de cogenerare de înaltă eficiență						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S58	Consum final de energie în industrie (medie anuală)	Mii tep		378,00	2012	328,00	INS	Anual

## 2.A.6 Acțiunea care urmează să fie sprijinită în cadrul priorității de investiții (pe prioritate de investiții)

### 2.A.6.1 Descriere a tipului și exemple de acțiuni care urmează să fie sprijinite și contribuțiile preconizate la obiectivele specifice, inclusiv, după caz, identificarea principalelor grupuri țintă, a teritoriilor specifice vizate și a tipurilor de beneficiari

Prioritate de investiții

4g - Promovarea utilizării cogenerării de căldură și energie cu randament ridicat bazată pe cererea de energie termică utilă

#### OS 6.4 Creșterea eficienței energetice în industrie prin promovarea consumului de energie produsă în sisteme de cogenerare de înaltă eficiență

Cogenerarea reprezintă metoda cea mai eficientă de reducere a consumurilor de combustibili fosili, cu impact direct asupra reducerii emisiilor de carbon. Directiva nr. 27/2012 privind eficiența energetică confirmă potențialul semnificativ de economisire a energiei primare al cogenerării de înaltă eficiență. Promovarea cogenerării cu putere electrică nominală mai mică de 8MW contribuie la stimularea producerii distribuite de energie cu efect direct asupra reducerii consumului de energie primară.

Sunt vizate pentru sprijin exclusiv grupurile, până la 8MW, pe bază de cerere termică utilă.

La nivelul anului 2012, ANRE a raportat capacități instalate în cogenerare de înaltă eficiență de 2184 MWe care au fost calificate pentru a primi bonusuri de cogenerare. Este de așteptat o creștere a puterii instalate în cogenerare cu până la 50 MWe în perioada analizată (45MWe în cogenerare bazată pe gaz natural și 5 MWe în cogenerare bazată pe biomasă și recuperarea gazelor reziduale industriale), obiectiv care, deocamdată, nu poate fi atins în lipsa unor programe de finanțare dedicate. Se vor sprijini centrale care vor asigura autoconsumul unei părți semnificative din energia produsă, în cadrul proceselor industriale ale beneficiarului de fonduri.

#### Acțiuni specifice OS 6.4.

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

Cogenerarea este o metodă cheie de a îmbunătăți eficiența energetică în cazul consumatorilor din sectorul industrial. Acolo unde există o cerere importantă pentru energie termică, cogenerarea de înaltă eficiență poate aduce beneficii considerabile consumatorilor industriali de energie, prin utilizarea de tehnologii competitive, curate, mature din punct de vedere tehnologic și economic, având o eficiență ridicată în utilizarea combustibililor. Beneficiile se

<b>Prioritate de investiții</b>	4g - Promovarea utilizării cogenerării de căldură și energie cu randament ridicat bazată pe cererea de energie termică utilă
<p>referă la reducerea costurilor cu energia, creșterea securității furnizării și impactul redus asupra mediului.</p> <p>Prin utilizarea centralelor de cogenerare de înaltă eficiență se obțin următoarele beneficii:</p> <p>Centralele de cogenerare de înaltă eficiență au avantaje fundamentale față de producerea separată a energiei termice și electrice, constând în principal în reducerea emisiilor poluante (NOx, SOx, pulberi) și a emisiilor de CO2.</p> <p>Totodată, crește gradul de securitate în aprovizionarea cu energie prin diversificarea surselor de producere și a resurselor energetice primare utilizate, conducând la reducerea dependenței de importurile de resurse primare și creșterea siguranței energetice ale României.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Realizarea centralelor electrice de cogenerare de înaltă eficiență care utilizează gaze reziduale provenite din procese industriale</b></li> </ul> <p>Acțiunea se referă la ciclurile de cogenerare care utilizează fluide organice pentru valorificarea căldurii de joasă și medie temperatură disponibilă în gaze tehnologice fierbinți.</p> <p><b>Tipuri de beneficiari pentru OS 6.4.:</b></p> <p>Societăți comerciale din industrie / reprezentantul desemnat al unui parc industrial (administratorul parcului sau distribuitorul de energie al parcului) (codul CAEN urmează a fi definit prin Ghidul solicitantului), înregistrând consumuri de peste 200 tep/an, care pot dovedi condițiile cerute proiectelor de cogenerare și/sau care intenționează să valorifice potențialul termic al gazelor reziduale provenite din procese industriale și care pot dovedi un necesar util de energie termică pentru procesele industriale cu o durată de minim 4.000-5.000 h/an.</p>	

#### **2.A.6.2 Principiile directoare pentru selectarea operațiunilor**

<b>Prioritate de investiții</b>	4g - Promovarea utilizării cogenerării de căldură și energie cu randament ridicat bazată pe cererea de energie termică utilă
<p>Criteriile de selectare a operațiunilor vor lua în considerare maturitatea proiectelor, dimensiunea impactului acestora cu privire la reducerea emisiilor de carbon și creșterea eficienței energetice, complementaritatea cu alte acțiuni circumscrise OT 4 și OT7 finanțate din alte programe conform domeniilor</p>	

<b>Prioritate de investiții</b>	4g - Promovarea utilizării cogenerării de căldură și energie cu randament ridicat bazată pe cererea de energie termică utilă
<p>acoperite de obiectivele tematice menționate. Totodată, producătorii de energie care fac parte din schema ETS nu vor fi eligibili.</p> <p>Se vor avea în vedere societăți comerciale din industrie (conform codului CAEN detaliat în ghidul solicitantului) / reprezentantul desemnat al unui parc industrial (administratorul parcului sau distribuitorul de energie al parcului), cu consumuri energetice de peste 200 tep/an, care pot dovedi un necesar util de energie termică pentru procesele industriale cu o durată de minim 4.000-5.000 h/an și care necesită simultan și o cantitate suficientă de energie electrică ce poate fi asigurată de grupuri de cogenerare. Modul de calificare a centralelor de cogenerare pentru a primi bonusul de cogenerare exclude suprapunerile de finanțare pentru astfel de proiecte, prin limitarea eficienței economice pe care un astfel de proiect o poate obține.</p> <p>Operațiunile vor fi selectate pe baza criteriilor definite în Ghidul Solicitantului pentru respectiva cerere de propuneri de proiecte cu termen limită de depunere și se vor finanța în limita fondurilor alocate.</p> <p>Se vor finanța proiecte localizate în regiunile mai puțin dezvoltate.</p> <p>Acțiunile propuse spre finanțare se vor implementa cu respectarea regulilor privind protecția mediului și ajutorul de stat.</p>	

### 2.A.6.3 Utilizarea planificată a instrumentelor financiare (după caz)

<b>Prioritate de investiții</b>	4g - Promovarea utilizării cogenerării de căldură și energie cu randament ridicat bazată pe cererea de energie termică utilă
<p>N/A</p> <p>Nu se preconizează utilizarea instrumentelor financiare din FESI având în vedere necesitatea de a dezvolta în continuare cultura la nivelul mediului privat de a promova măsuri de eficiență energetică. Utilizarea unor instrumente rambursabile, în condiții de ajutor de stat, nu crează o atractivitate suficientă pentru implementarea unor măsuri de eficiență energetică.</p> <p>În plus, experiența utilizării fondurilor structurale și de coeziune în România, atât pentru proiectele de promovare a energiei curate cât și pentru cele de eficiență energetică arată că acestea s-au confruntat cu o serie de probleme legate de asigurarea fluxului financiar necesar asigurării susținerii activităților proiectelor.</p>	



<b>Prioritate de investiții</b>	4g - Promovarea utilizării cogenerării de căldură și energie cu randament ridicat bazată pe cererea de energie termică utilă
Deși intensitatea ajutorului de stat era de până la 70% și beneficiarii privați aveau posibilitatea de a solicita prefinanțare, în baza unei scrisori de garanție, în realitate aceștia au întâmpinat dificultăți în a obține surse de finanțare sub formă de credite pentru asigurarea contribuției proprii la derularea proiectului.	
Prin urmare, pentru perioada 2014-2020 se analizează nevoia existentă pe piață de a dezvolta unui instrument de garantare, prin programe naționale, care să completeze finanțarea acordată sub formă de grant beneficiarilor care vor dezvolta proiecte în cadrul OS 6.4.	

#### 2.A.6.4 Utilizarea planificată a proiectelor majore (după caz)

<b>Prioritate de investiții</b>	4g - Promovarea utilizării cogenerării de căldură și energie cu randament ridicat bazată pe cererea de energie termică utilă
N/A	

#### 2.A.6.5 Indicatorii de realizare pe prioritate de investiție și, după caz, pe categorie de regiune

**Tabelul 5: Indicatori de realizare comuni și specifici programului (pe prioritate de investiții, defalcați pe categorie de regiune pentru FSE și, dacă este cazul, pentru FEDR)**

ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categoriea regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-țintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
CO34	Reducerea gazelor cu efect de seră: Scădere anuală estimată a	Echivalent tone de CO2	FEDR	Mai puțin dezvoltate			70.000,00	ME/DE	Annual

Prioritate de investiții		4g - Promovarea utilizării cogenerării de căldură și energie cu randament ridică bazată pe cererea de energie termică utilă							
ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categorია regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-țintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
2S61	Capacitate instalată în cogenerare de înaltă eficiență	MW	FEDR	Mai puțin dezvoltate			50,00	ME/DE	Anual

## 2.A.7 Inovare socială, cooperare transnațională și contribuție la obiectivele tematice 1-7

Axă prioritară	AP6 - Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon
----------------	---

## 2.A.8 Cadrul de performanță

**Tabelul 6: Cadrul de performanță al axei prioritare (pe fond și, în cazul FEDR și FSE, pe categorie de regiune)**

Axă prioritară		AP6 - Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon												
ID	Tipul Indicatorului	Indicator sau etapă cheie de implementare	Unitate de măsură, dacă este cazul	Fond	Categorია de regiune	Punctul de referință pentru 2018			Obiectivul final (2023)			Sursa datelor	Explicarea relevanței indicatorului, dacă este cazul	
						B	F	T	B	F	T			
CO30	O	Renewables: Additional capacity of renewable energy production	MW	FEDR	Mai puțin dezvoltate			0				60,00	ME/DE	Indicatorul acoperă 33% din alocarea AP 6
F	F	Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate	Euro	FEDR	Mai puțin dezvoltate			27.306.513				232.152.090,00	MFP (ACP)	

Axă prioritară		AP6 - Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon									
ID	Tipul Indicator	Indicator sau etapă cheie de implementare	Unitate de măsură, dacă este cazul	Fond	Categoria de regiune	Punctul de referință pentru 2018		Obiectivul final (2023)		Sursa datelor	Explicarea relevanței indicatorului, dacă
2561	O	Capacitate instalată în cogenerare de înaltă eficiență	MW	FEDR	Mai puțin dezvoltate		0		50,00	ME/DE	Indicatorul acoperă 20% din alocarea AP 6
2562	I	Proiecte contractate care prevăd instalarea a 60 MW din surse regenerabile	%	FEDR	Mai puțin dezvoltate		80%		0,00	ME/DE	
2563	I	Proiecte contractate care prevăd instalarea a 30 MW capacitate cogenerare de înaltă eficiență	%	FEDR	Mai puțin dezvoltate		80%		0,00	ME/DE	

## Informații calitative suplimentare referitoare la stabilirea cadrului de performanță

### Stabilirea țintelor pentru indicatorul financiar

Ținta indicatorului financiar pentru 2023 a fost stabilită la un nivel de 80% din alocarea FEDR pentru AP 6 (respectiv cca 232 mil. euro, reprezentând alocarea UE brută + cofinanțare națională) considerându-se că evaluarea atingerii țintei pentru 2023 se va realiza la închiderea programului și nu la finalul anului 2023 (având în vedere că perioada de eligibilitate a cheltuielilor este până la finalul anului 2023, ceea ce presupune că o parte a cheltuielilor efectuate vor fi certificate în cursul anului 2024).

Stabilirea țintei la nivelul anului 2018 s-a realizat pe principiul atingerii nivelului minim de cheltuieli impus de regula N+3, necesar pentru evitarea dezangajării automate a fondurilor (soluție conservatoare) la nivelul programului.

### Selectarea indicatorilor de realizare imediată pentru cadrul de performanță.

Din setul de indicatori de realizare imediată aferent AP 6 au fost selectați indicatorii care corespund unei alocări de peste 50% din alocarea pentru AP 6, respectiv ”Capacitate suplimentară de producție de energie din surse regenerabile” pentru OS 6.1. și ” Capacitate instalată în cogenerare de înaltă eficiență” pentru OS 6.2. Acest indicator corespunde OS 6.1, acoperind 58% din alocarea AP6.

În conformitate cu experiența perioadei de programare 2007-2013, proiectele similar cu cele finanțate în cadrul OS 6.1 și OS 6.4, finanțate în cadrul AP6, au o durată medie de implementare cuprinsă între 3 și 4 ani. Prin urmare, pentru cadrul de performanță sunt propuse etapele cheie de implementare cu valoare de referință la anul 2018 raportate la ”proiecte contractate”.

*Stabilirea țințelor pentru 2023 și 2018 pentru etapele cheie de implementare și pentru indicatorul de realizare imediată*

Stabilirea țințelor pentru 2023 au fost stabilite pe baza unor costuri unitare specifice fiecărui tip de investiție, după cum urmează:

- cost unitar mediu pentru capacități medii instalată pentru producție de energie electrică / termică pe bază de biomasă/biogaz și surse geotermale;
- cost unitar pentru centrale de cogenerare.

Ținta intermediară pentru 2018 pentru etapele cheie de implementare vizează existența unor proiecte contractate care să acopere 80% din ținta finală stabilită pentru indicatorul de realizare imediată.

## **2.A.9 Categoriile de intervenții**

Categoriile de intervenție corespunzătoare conținutului axei prioritare bazate pe o nomenclatură adoptată de Comisie și defalcarea indicativă a sprijinului Uniunii.

### **Tabelele 7-11: Categoriile de intervenție**

**Tabelul 7: Dimensiunea 1 – Domeniul de intervenție**

<b>Axă prioritară</b>	<b>AP6 - Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon</b>	<b>Codul</b>	<b>Suma (EUR)</b>
<b>Fond</b>	<b>Categoria de regiune</b>		
ERDF	Mai puțin dezvoltate	011. Energie regenerabilă: energie de biomasă	85.308.511,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	012. Alte tipuri de energie regenerabilă (inclusiv energia hidroelectrică, geotermică și marină) și integrarea energiei regenerabile (inclusiv stocare, infrastructuri de producție de gaz și hidrogen reînnoibil pe bază de energie)	9.478.723,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	015. Sisteme de distribuție inteligentă a energiei electrice de tensiune joasă și medie (inclusiv rețele inteligente și sisteme TIC)	45.095.745,00

Axă prioritară		AP6 - Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon	
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	016. Cogenereare cu eficiență ridicată și termoficare	57.446.808,00

**Tabelul 8: Dimensiunea 2 – Forma de finanțare**

Axă prioritară		AP6 - Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon	
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	01. Grant nerambursabil	197.329.787,00

**Tabelul 9: Dimensiunea 3 – Tipul teritoriului**

Axă prioritară		AP6 - Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon	
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	07. Nu se aplică	197.329.787,00

**Tabelul 10: Dimensiunea 4 – Mecanismele teritoriale de furnizare**

Axă prioritară		AP6 - Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon	
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	03. Investiții teritoriale integrate - altele	4.000.000,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	07. Nu se aplică	193.329.787,00

**Tabelul 11: Dimensiunea 6 - Tema secundară FSE (doar FSE și YEI)**

Axă prioritară	AP6 - Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon		
Fond	Categorია de regiune	Codul	Suma (EUR)

**2.A.10 Rezumat al utilizării planificate pentru asistența tehnică, inclusiv, dacă este necesar, acțiunile de consolidare a capacității administrative a autorităților implicate în managementul și controlul programelor și beneficiarilor (după caz) (pe axă prioritară)**

Axă prioritară:	AP6 - Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon
<p>Finanțarea măsurilor de asistență tehnică necesare pentru pregătirea/ monitorizarea/ evaluarea/ auditul proiectelor de investiții vor fi incluse ca și cheltuieli eligibile la nivelul proiectelor.</p> <p>Identificarea și sprijinirea dezvoltării perioadei de programare 2014-2020 și post 2020, inclusiv studii, planuri și strategii pentru fundamentarea acestora pentru domeniul acoperite de AP6 vor fi finanțate din POAT, după caz.</p> <p>În ceea ce privește sprijinul necesar pentru exercitarea funcțiilor de management delegate de AM POIM către organismele intermediare cu rol în implementarea acestei axe prioritare, acesta va fi finanțat prin POAT.</p>	

### 2.A.1 Axa prioritată

<b>ID-ul axei prioritare</b>	AP7
<b>Denumirea axei prioritare</b>	Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate

- Întreaga axă prioritată se va implementa exclusiv prin instrumente financiare
- Întreaga axă prioritată se va implementa exclusiv prin instrumente financiare stabilite la nivelul Uniunii
- Întreaga axă prioritată se va implementa prin dezvoltare locală plasată sub responsabilitatea comunității
- În ceea ce privește FSE: Întreaga axă prioritată este dedicată inovării sociale sau cooperării transnaționale sau amândurora

### 2.A.2 Justificarea stabilirii unei axe prioritare care acoperă mai mult de o categorie de regiune, obiectiv tematic sau fond (după caz)

Această Axă Prioritară este multifond, vizând intervenții complementare în sistemele centralizate de termoficare din șapte orașe selectate și în Municipiul București.

Ambele tipuri de intervenții urmăresc reducerea pierderilor în sistemele de transport și distribuție a energiei termice, și implicit creșterea eficienței energetice și reducerea emisiilor de carbon, acționând complementar la nivel teritorial, ambele intervenții realizându-se prin reabilitarea rețelelor termice de transport / distribuție a agentului termic.

### 2.A.3 Fondul, categoria de regiune și baza de calcul pentru sprijinul Uniunii

Fond	Categoria de regiune	Baza de calcul (totalul cheltuielilor eligibile sau al cheltuielilor publice eligibile)	Categorie de regiune pentru regiunile ultraperiferice și regiunile nordice slab populate (dacă este cazul)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	Public	

Fond	Categoria de regiune	Baza de calcul (totalul cheltuielilor eligibile sau al cheltuielilor publice eligibile)	Categorie de regiune pentru regiunile ultraperiferice și regiunile nordice slab populate (dacă este cazul)
CF		Public	

#### 2.A.4 Prioritate de investiții

ID-ul priorității de investiții	4c
Titlul priorității de investiții	Spreținirea eficienței energetice, a gestionării inteligente a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructurile publice, inclusiv în clădirile publice, și în sectorul locuințelor

#### 2.A.5 Obiective specifice corespunzătoare priorității de investiții și rezultatele preconizate

ID-ul obiectivului specific	OS7.1
Titlul obiectivului specific	Creșterea eficienței energetice prin modernizarea sistemelor centralizate de transport și distribuție a energiei termice în orașele selectate
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Pierderi de energie termică reduce la nivelul rețelelor de transport și distribuție a sistemului de termoficare din orașele selectate</b></li> </ul> <p>Totodată, creșterea eficienței energetice rezultate prin optimizarea rețelelor de distribuție/transport a agentului termic, precum și prin implementarea unui sistem de conducte dotate cu sistem de detectare, semnalizare și localizare a pierderilor în orașe selectate de investițiile preconizate, va conduce la scăderea emisiilor de CO2 rezultate.</p>



**Tabelul 3: Indicatori de rezultat specifici programului pe obiectiv specific (pentru FEDR și pentru Fondul de coeziune)**

Obiectiv specific		OS7.1 - Creșterea eficienței energetice prin modernizarea sistemelor centralizate de transport și distribuție a energiei termice în orașele selectate						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valbarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S64	Pierderi de energie înregistrate pe rețele de transport și distribuție	%		26,76	2013	15,00	ANRSC	Anual

## 2.A.6 Acțiunea care urmează să fie sprijinită în cadrul priorității de investiții (pe prioritate de investiții)

### 2.A.6.1 Descriere a tipului și exemple de acțiuni care urmează să fie sprijinite și contribuțiile preconizate la obiectivele specifice, inclusiv, după caz, identificarea principalelor grupuri țintă, a teritoriilor specifice vizate și a tipurilor de beneficiari

Prioritate de investiții	4c - Sprijinirea eficienței energetice, a gestionării inteligente a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructurile publice, inclusiv în clădirile publice, și în sectorul locuințelor
<p><b>OS 7.1. Creșterea eficienței energetice prin modernizarea sistemelor centralizate de transport și distribuție a energiei termice în orașele selectate</b></p> <p>Infrastructura Sistemelor de Alimentare Centralizată cu Energie Termică (SACET) reprezintă un ansamblu tehnologic și funcțional ce cuprinde totalitatea construcțiilor, instalațiilor, echipamentelor, dotărilor specifice precum și mijloacele de măsurare din sistem prin care se realizează serviciul de producere, transport, distribuție și furnizare a energiei termice (căldură și apă caldă) către consumatori, în condiții de eficiență și standarde de calitate, inclusiv conformare la cerințele privind protecția mediului.</p> <p>Investițiile finanțate prin POS Mediu au vizat, prioritar, conformarea cu cerințele privind calitatea aerului (prin modernizarea instalațiilor mari de ardere), fiind totodată abordate și probleme de eficiență energetică, prin finanțarea sistemelor de producție (ex. introducerea cogenerării) și introducerea de noi tehnologii. Investițiile au fost promovate în următoarele centre urbane: Bacău, Botoșani, Focșani, Oradea, Râmnicu Vâlcea, Timișoara, Iași. Investițiile finanțate au avut la bază strategii regionale de încălzire pe termen mediu/lung. Cele șapte orașe vizate de intervenția publică propusă au grade de racordare la sistemele de termoficare cuprinse între 40% (municipiul Bacău) și 91% (Râmnicu Vâlcea). Proiectele susținute prin POS Mediu trebuie continuate pentru a asigura sustenabilitatea investițiilor prin concentrarea etapei secundare asupra reabilitării / modernizării/extinderii rețelelor de distribuție a agentului termic, în acord cu noul grad de racordare și corelat cu investițiile de eficiență energetică de la nivelul clădirilor și cu noul nivel al consumului.</p> <p>În ultimele două decenii, SACET s-au confruntat cu reducerea cererii de energie termică cu efecte negative asupra capacității investiționale, ca o consecință, a mai multor factori printre care: dispariția consumatorilor industriali, politica de liberalizare a prețurilor, sărăcirea populației urmarea perioadei prelungite de tranziție și restructurare a economiei prin închiderea unui număr semnificativ de agenți economici și ulterior a crizei economice declanșată în 2008, scurtarea perioadei de încălzire ca efect al încălzirii globale. La toate acestea se va adăuga și un consum mai redus de energie termică, urmarea a măsurilor de reabilitare termică a blocurilor de locuințe implementate prin mai multe programe dedicate, cu precădere prin POR 2014-2020, fiind necesare investiții care să asigure și redimensionarea sistemului la noile consumuri.</p>	

<b>Prioritate de investiții</b>	4c - Sprijinirea eficienței energetice, a gestionării inteligente a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructurile publice, inclusiv în clădirile publice, și în sectorul locuințelor
<p>De asemenea, SACET înregistrează pierderi energetice determinate de o serie de factori, printre care și <i>vechimea conductelor care generează un număr mare de avarii /an.</i></p> <p><b>Acțiuni specifice OS 7.1.</b></p> <p>În orașele vizate de continuarea investițiilor începute în perioada 2007-2013 prin POS Mediu, plecând de la problemele existente în sistemele centralizate de alimentare cu energie termică, în cadrul obiectivului specific de <i>Creșterea a eficienței energetice prin modernizarea sistemelor centralizate de producere, transport și distribuție a energiei termice</i> se vor implementa proiecte constând în următoarele tipuri de acțiuni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernizarea/extinderea rețelelor termice primare și secundare din sistemele de alimentare cu energie termică, inclusiv a punctelor termice;</li> <li>• Achiziționare/Modernizare echipamente necesare bunei funcționări a sistemelor de pompare a agentului termic;</li> <li>• Implementarea de Sisteme de Management (măsurare, control și automatizare a SACET)</li> </ul> <p><b>Tipuri de beneficiari pentru OS 7.1.:</b></p> <p>Autoritățile publice locale din localitățile selectate (unitățile administrative teritoriale)</p>	

#### **2.A.6.2 Principiile directoare pentru selectarea operațiunilor**

<b>Prioritate de investiții</b>	4c - Sprijinirea eficienței energetice, a gestionării inteligente a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructurile publice, inclusiv în clădirile publice, și în sectorul locuințelor
<p>În cadrul acestui obiectiv specific vor fi finanțate proiectele pe bază de listă de proiecte prioritare, respectiv proiecte ale autorităților locale ale unităților administrativ teritoriale vizate de continuarea investițiilor începute în perioada 2007-2013 prin POS Mediu, în vederea asigurării sustenabilității investițiilor inițiale orientate spre îmbunătățirea calității aerului și luând în considerare evoluțiile în domeniul eficienței energetice la nivelul centrelor urbane.</p>	

### 2.A.6.3 Utilizarea planificată a instrumentelor financiare (după caz)

Prioritate de investiții	4c - Sprijinirea eficienței energetice, a gestionării inteligente a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructurile publice, inclusiv în clădirile publice, și în sectorul locuințelor
N/A	

### 2.A.6.4 Utilizarea planificată a proiectelor majore (după caz)

Prioritate de investiții	4c - Sprijinirea eficienței energetice, a gestionării inteligente a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructurile publice, inclusiv în clădirile publice, și în sectorul locuințelor
N/A	

### 2.A.6.5 Indicatorii de realizare pe prioritate de investiție și, după caz, pe categorii de regiune

**Tabelul 5: Indicatori de realizare comuni și specifici programului (pe prioritate de investiții, defalcați pe categorii de regiune pentru FSE și, dacă este cazul, pentru FEDR)**

ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categoriile regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-țintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
2S65	Lungimea rețelei termice	km	FEDR	Mai puțin dezvoltate			100,00	MFE	Anual

Prioritate de investiții		4c - Sprijinirea eficienței energetice, a gestionării inteligente a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructurile publice, inclusiv în clădirile publice, și în sectorul locuințelor						Frecvența raportării	
ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categorია regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-țintă (2023)			Sursa datelor	
					B	F	T		
	reabilitate								

#### 2.A.4 Prioritate de investiții

ID-ul priorității de investiții	4iii
Titlul priorității de investiții	Sprijinirea eficienței energetice, a gestionării inteligente a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructurile publice, inclusiv în clădirile publice, și în sectorul locuințelor

#### 2.A.5 Obiective specifice corespunzătoare priorității de investiții și rezultatele preconizate

ID-ul obiectivului specific	OS7.2
Titlul obiectivului specific	Creșterea eficienței energetice prin modernizarea sistemului centralizat de furnizare a energiei termice în Municipiul București
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Pierderi de energie termică reduce</b> la nivelul rețelelor de transport și distribuție din Municipiul București</li> </ul> <p>Totodată, prin creșterea eficienței energetice rezultate prin optimizarea rețelelor de distribuție/transport a agentului termic, precum și prin implementarea unui sistem de conducte dotate cu sistem de detectare, semnalizare și localizare a pierderilor</p>

**Tabelul 3: Indicatori de rezultat specifici programului pe obiectiv specific (pentru FEDR și pentru Fondul de coeziune)**

Obiectiv specific		OS7.2 - Creșterea eficienței energetice prin modernizarea sistemului centralizat de furnizare a energiei termice în Municipiul București						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S64	Pierderi de energie înregistrate pe rețele de transport și distribuție	%		26,76	2013	15,00	ANRSC	Anual

## 2.A.6 Acțiunea care urmează să fie sprijinită în cadrul priorității de investiții (pe prioritate de investiții)

### 2.A.6.1 Descriere a tipului și exemple de acțiuni care urmează să fie sprijinite și contribuțiile preconizate la obiectivele specifice, inclusiv, după caz, identificarea principalelor grupuri țintă, a teritoriilor specifice vizate și a tipurilor de beneficiari

Prioritate de investiții	4iii - Sprijinirea eficienței energetice, a gestionării inteligente a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructurile publice, inclusiv în clădirile publice, și în sectorul locuințelor
<p><b>OS 7.2. Creșterea eficienței energetice prin modernizarea sistemului centralizat de furnizare a energiei termice în Municipiul București</b></p> <p>Infrastructura Sistemelor de Alimentare Centralizată cu Energie Termică (SACET) în Municipiul București reprezintă un ansamblu tehnologic și funcțional ce cuprinde totalitatea construcțiilor, instalațiilor, echipamentelor, dotărilor specifice precum și mijloacele de măsurare din sistem prin care se realizează serviciul de producere, transport, distribuție și furnizare a energiei termice (căldură și apă caldă) către consumatori, în condiții de eficiență și standarde de calitate, inclusiv conformare la cerințele privind protecția mediului. Ca și pondere a volumului de energie termică produsă și distribuită la nivel național, în București se furnizează peste o treime din cantitatea de energie termică (37%) produsă la nivel național.</p> <p>În ultimele două decenii, SACET s-au confruntat cu reducerea cererii de energie termică cu efecte negative asupra capacității investiționale, ca o consecință a mai multor factori printre care: dispariția consumatorilor industriali, politica de liberalizare a prețurilor, sărăcirea populației urmarea perioadei prelungite de tranziție și restructurare a economiei prin închiderea unui număr semnificativ de agenți economici și ulterior a crizei economice declanșată în 2008, scurtarea perioadei de încălzire ca efect al încălzirii globale. La toate acestea se va adăuga și un consum mai redus de energie termică, urmare a măsurilor de reabilitare termică a blocurilor de locuințe implementate prin mai multe programe dedicate, cu precădere prin POR 2014-2020. Acțiunile promovate prin POIM vor contribui la susținerea investițiilor de eficiență energetică realizate la nivelul clădirilor.</p> <p>De asemenea, SACET înregistrează pierderi energetice determinate de o serie de factori, printre care și vechimea conductelor care generează un număr mare de avarii /an. Numai în București 80% din rețeaua de transport și 64% din rețelele de distribuție sunt mai vechi de 20 ani, ceea ce conduce la o medie a intervențiilor anuale de 11.000 efectuate de personalul de exploatare, dintre care peste 4.300 avarii/an sunt avarii cu pierderi de apă și energie termică.</p>	

<b>Prioritate de investiții</b>	4iii - Sprijinirea eficienței energetice, a gestionării inteligente a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructurile publice, inclusiv în clădirile publice, și în sectorul locuințelor
<p data-bbox="290 1657 322 2092"><b>Acțiuni specifice pentru OS 7.2.</b></p> <p data-bbox="357 145 466 2092">Plecând de la problemele existente la nivelul rețelei de transport/distribuție a agentului termic din București ca parte din obiectivul specific de <i>Creșterea eficienței energetice prin modernizarea sistemelor centralizate de producere, transport și distribuție a energiei termice</i>, consiliul local al municipiului București va promova un proiect major care va include următoarele tipuri de activități:</p> <ul data-bbox="501 134 756 2038" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="501 246 571 2038">• Optimizarea rețelelor de transport și distribuție a energiei termice prin redimensionarea acestora, corespunzător debitelor de agent termic vehiculate, în strânsă corelare cu programele de reabilitare termică a clădirilor și efectelor de reducere a consumului de energie termică</li> <li data-bbox="577 716 609 2038">• Zonarea și reconfigurarea (trasee și lungimi) a rețelelor de transport și distribuție al agentului termic</li> <li data-bbox="616 134 679 2038">• Implementarea soluției de realizare a rețelei cu conducte preizolate, dotate cu sistem de detectare, semnalizare și localizare a pierderilor, în scopul reducerii acestora</li> <li data-bbox="686 795 718 2038">• Reabilitarea/reconfigurarea platformelor de vane, a racordurilor și a elementelor constructive</li> <li data-bbox="724 1198 756 2038">• Finalizarea Sistemului Centralizat de Monitorizare (SCADA).</li> </ul> <p data-bbox="791 1545 823 2092"><b>Categorii de beneficiari pentru OS 7.2.:</b></p> <p data-bbox="858 1512 890 2092"><i>Consiliul General al Municipiului București</i></p>	

#### **2.A.6.2 Principiile directoare pentru selectarea operațiunilor**

<b>Prioritate de investiții</b>	4iii - Sprijinirea eficienței energetice, a gestionării inteligente a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructurile publice, inclusiv în clădirile publice, și în sectorul locuințelor
<p data-bbox="1161 134 1193 2092">Operațiunile finanțate în cadrul acestui obiectiv vor fi implementate de Consiliul General al Municipiului București, prin promovarea unui proiect major.</p>	



### 2.A.6.3 Utilizarea planificată a instrumentelor financiare (după caz)

<b>Prioritate de investiții</b>	4iii - Sprijinirea eficienței energetice, a gestionării inteligente a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructurile publice, inclusiv în clădirile publice, și în sectorul locuințelor
N/A	

### 2.A.6.4 Utilizarea planificată a proiectelor majore (după caz)

<b>Prioritate de investiții</b>	4iii - Sprijinirea eficienței energetice, a gestionării inteligente a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructurile publice, inclusiv în clădirile publice, și în sectorul locuințelor
Acțiunile aferente acestui iobiectiv specific se implementează printr-un proiect major care vizează modernizarea sistemului de termoficare din București (conform Tabelul 28).	

### 2.A.6.5 Indicatorii de realizare pe prioritate de investiție și, după caz, pe categorii de regiune

**Tabelul 5: Indicatori de realizare comuni și specifici programului (pe prioritate de investiții, defalcați pe categorii de regiune pentru FSE și, dacă este cazul, pentru FEDR)**

Prioritate de investiții		4iii - Sprijinirea eficienței energetice, a gestionării inteligente a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructurile publice, inclusiv în clădirile publice, și în sectorul locuințelor							
ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categoriile regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-țintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
2S65	Lungimea rețelei termice reabilitate	km	FC			120,00	MFE	Anual	

## 2.A.7 Inovare socială, cooperare transnațională și contribuție la obiectivele tematice 1-7

Axă prioritară	AP7 - Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate
----------------	---

## 2.A.8 Cadrul de performanță

**Tabelul 6: Cadrul de performanță al axei prioritare (pe fond și, în cazul FEDR și FSE, pe categorii de regiune)**

ID	Tipul Indicatorului	Indicator sau etapă cheie de implementare	Unitate de măsură, dacă este cazul	Fond	Categorii de regiune	Punctul de referință pentru 2018				Obiectivul final (2023)			Sursa datelor	Explicarea relevanței indicatorului, dacă este cazul
						B	F	T	B	F	T			
F		Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate	Euro	FEDR	Mai puțin dezvoltate			12.440.959			105.769.712,00		MFP (ACP)	
2565	O	Lungimea rețelei termice reabilitate	km	FEDR	Mai puțin dezvoltate			0			100,00		MFE	
F		Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate	Euro	FC				23.440.786			187.734.668,00		MFP (ACP)	
2565	O	Lungimea rețelei termice reabilitate	km	FC				0			120,00		MFE	
2567	I	Proiecte majore transmise Comisiei Europene pentru reabilitarea a 120 km rețea termică în vederea reabilitării	%	FC				100%			0,00		MFE	
2566	I	Contracte de achiziție publică încheiate vizând reabilitarea a 100km rețea termică în vederea reabilitării	%	FEDR	Mai puțin dezvoltate			100%			0,00		MFE	

### **Informații calitative suplimentare referitoare la stabilirea cadrului de performanță**

Axa Prioritară 7 este o Axă multifond, prin urmare indicatorii selectați pentru cadrul de performanță vor fi reprezentativi pentru obiectivele specifice finanțate din ambele fonduri.

#### *Stabilirea țintelor pentru indicatorul financiar*

Ținta indicatorului financiar pentru 2023 a fost stabilită la un nivel de 100% din alocarea FEDR /FC pentru AP 7 (respectiv cca 105 mil. Euro pentru FEDR și 187 mil. Euro pentru FC, reprezentând alocarea UE brută + cofinanțare națională), considerându-se că evaluarea atingerii țintei pentru 2023 se va realiza la închiderea programului și nu la finalul anului 2023 (având în vedere că perioada de eligibilitate a cheltuielilor este până la finalul anului 2023, ceea ce presupune că o parte a cheltuielilor efectuate vor fi certificate în cursul anului 2024)

Stabilirea țintei la nivelul anului 2018 s-a realizat pe principiul atingerii nivelului minim de cheltuieli impus de regula N+3, necesar pentru evitarea dezangajării automate a fondurilor (soluție conservatoare) la nivelul programului.

#### *Selectarea indicatorilor de realizare imediată pentru cadrul de performanță.*

Pentru cadrul de performanță au fost selectați cei doi indicatori de realizare imediată reprezentativi pentru cele două obiective specifice finanțate din FEDR și FC, respectiv ”Lungimea rețelei termice reabilitate”.

Deși proiectele finanțate în cadrul celor două obiective sunt similare ca tipuri de intervenție, implementarea acestora va fi diferită din perspectiva duratei. În cadrul OS 7.1. vor fi implementate proiecte non-majore, cu o durată de implementare cuprinsă între 3-4 ani, în timp ce OS 7.2. vizează implementarea unui proiect major de cca. 250 mil. Euro, cu o perioadă de implementare de 5 ani (ciclu de viață de 7 ani).

Având în vedere că primele proiecte de termoficare vor fi finalizate începând cu 2019, pentru cadrul de performanță pentru cei doi indicatori de realizare imediată sunt propuse etape cheie de implementare cu valoare de referință la anul 2018 raportată la:

- momentul ”încheierii contractelor de achiziție publică” având ca obiect realizarea indicatorilor de realizare imediată pentru proiectele aferente OS 7.1.
- momentul ”transmiterii proiectului major la Comisia Europeană” pentru proiectul aferent OS 7.2.

*Stabilirea ținutelor pentru 2023 și 2018 pentru etapele cheie de implementare și pentru indicatorul de realizarea imediată*

Stabilirea ținutelor pentru 2023 au fost stabilite pe baza indicatorilor prevăzuți în proiectele de asistență tehnică care pregătesc studiile de fezabilitate/cereri de finanțare pentru proiectele vor fi promovate spre finanțare în cadrul POIM.

Ținta intermediară pentru 2018 pentru etapa cheie de implementare este propusă a se realiza în proporție de 100%.

### **2.A.9 Categoriile de intervenții**

Categoriile de intervenție corespunzătoare conținutului axei prioritare bazate pe o nomenclatură adoptată de Comisie și defalcarea indicativă a sprijinului Uniunii.

### **Tabelele 7-11: Categoriile de intervenție**

**Tabelul 7: Dimensiunea 1 – Domeniul de intervenție**

Axă prioritară		AP7 - Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate		Suma (EUR)
Fond	Categoria de regiune	Codul		
ERDF	Mai puțin dezvoltate	013. Renovarea infrastructurilor publice în vederea creșterii eficienței energetice, proiecte de demonstrare și măsuri de sprijin		89.904.255,00
CF		013. Renovarea infrastructurilor publice în vederea creșterii eficienței energetice, proiecte de demonstrare și măsuri de sprijin		159.574.468,00

**Tabelul 8: Dimensiunea 2 – Forma de finanțare**

Axă prioritară		AP7 - Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate		Suma (EUR)
Fond	Categoria de regiune	Codul		

Axă prioritară		AP7 - Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate		
Fond	Categoria de regiune		Codul	Suma (EUR)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	01. Grant nerambursabil		89.904.255,00
CF		01. Grant nerambursabil		159.574.468,00

**Tabelul 9: Dimensiunea 3 – Tipul teritoriului**

Axă prioritară		AP7 - Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate		
Fond	Categoria de regiune		Codul	Suma (EUR)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	01. Mari zone urbane (densitate mare a populației > 50 000 de locuitori)		89.904.255,00
CF		01. Mari zone urbane (densitate mare a populației > 50 000 de locuitori)		159.574.468,00

**Tabelul 10: Dimensiunea 4 – Mecanismele teritoriale de furnizare**

Axă prioritară		AP7 - Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate		
Fond	Categoria de regiune		Codul	Suma (EUR)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	07. Nu se aplică		89.904.255,00
CF		07. Nu se aplică		159.574.468,00

**Tabelul 11: Dimensiunea 6 - Tema secundară FSE (doar FSE și YEI)**

Axă prioritară		AP7 - Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate		
Fond	Categoria de regiune		Codul	Suma (EUR)

**2.A.10 Rezumat al utilizării planificate pentru asistența tehnică, inclusiv, dacă este necesar, acțiunile de consolidare a capacității administrative a autorităților implicate în managementul și controlul programelor și beneficiarilor (după caz) (pe axă prioritară)**

Axă prioritară:	AP7 - Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate
<p>Finanțarea măsurilor de asistență tehnică necesare pentru pregătirea/ monitorizarea/ auditul/publicitate proiectelor de investiții vor fi incluse ca și cheltuieli eligibile la nivelul proiectelor.</p> <p>Pregătirea proiectelor pentru cele șapte orașe selectate este finanțată din POS Mediu 2007-2013.</p> <p>În ceea ce privește sprijinul necesar pentru exercitarea funcțiilor de management delegate de AM POIM către organismul intermediar cu rol în implementarea acestei axe prioritare, acesta va fi finanțat prin POAT.</p>	

### 2.A.1 Axa prioritată

<b>ID-ul axei prioritare</b>	AP8
<b>Denumirea axei prioritare</b>	Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale

- Întreaga axă prioritată se va implementa exclusiv prin instrumente financiare
- Întreaga axă prioritată se va implementa exclusiv prin instrumente financiare stabilite la nivelul Uniunii
- Întreaga axă prioritată se va implementa prin dezvoltare locală plasată sub responsabilitatea comunității
- În ceea ce privește FSE: Întreaga axă prioritată este dedicată inovării sociale sau cooperării transnaționale sau amândurora

### 2.A.2 Justificarea stabilirii unei axe prioritare care acoperă mai mult de o categorie de regiune, obiectiv tematic sau fond (după caz)

### 2.A.3 Fondul, categoria de regiune și baza de calcul pentru sprijinul Uniunii

Fond	Categoria de regiune	Baza de calcul (totalul cheltuielilor eligibile sau al cheltuielilor publice eligibile)	Categorie de regiune pentru regiunile ultraperiferice și regiunile nordice slab populate (dacă este cazul)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	Public	

### 2.A.4 Prioritate de investiții

<b>ID-ul priorității de investiții</b>	7e
<b>Titlul priorității de investiții</b>	Îmbunătățirea eficienței energetice și a securității aprovizionării prin dezvoltarea unor sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei și prin integrarea descentralizării producției de energie din surse regenerabile

## 2.A.5 Obiective specifice corespunzătoare priorității de investiții și rezultatele preconizate

ID-ul obiectivului specific	OS8.1
Titlul obiectivului specific	Creșterea siguranței Sistemului Energetic Național prin extinderea și consolidarea rețelei electrice de transport pentru integrarea energiei din RER
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	<p>Acțiunile specifice obiectivului specific au ca scop consolidarea sistemului național de transport al energiei electrice în vederea preluării energiei suplimentare produsă din resurse regenerabile, pe fondul creșterii capacităților de producție din RRE susținute prin sistemul certificatelor verzi și a altor programe de finanțare nerambursabilă. Astfel, rezultatul așteptat constă într-o:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Producție de energie din resurse regenerabile suplimentară preluată în condiții de siguranță în SEN</b></li> </ul> <p>Adițional, investițiile vor contribui la evitarea emisiilor de CO2 prin tranzitul suplimentar de energie electrică produsă din RES, permițând astfel creșterea capacității instalate în surse regenerabile, odată cu mărirea consumului de energie electrică.</p>
ID-ul obiectivului specific	OS8.2
Titlul obiectivului specific	Creșterea flexibilității Sistemului Național de Transport a gazelor naturale din România în vederea asigurării interconectării cu alte state vecine
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	<p>Creșterea flexibilității SNT a gazelor naturale va avea ca principal rezultat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Capacitate de transport a SNT crescută, inclusiv prin dezvoltarea conexiunilor cu sisteme din țări vecine</b></li> </ul> <p>Aceasta va duce implicit și la securizarea transportului de gaze naturale pe conexiunile tranfrontaliere, creșterea flexibilității echilibrării SNT în vederea eficientizării serviciilor furnizate și creșterea eficienței energetice a SNT și asigurarea protecției mediului</p>



**Tabelul 3: Indicatori de rezultat specifici programului pe obiectiv specific (pentru FEDR și pentru Fondul de coeziune)**

Obiectiv specific		OS8.1 - Creșterea siguranței Sistemului Energetic Național prin extinderea și consolidarea rețelei electrice de transport pentru integrarea energiei din RER						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S68	Producție de energie din RRE preluată în condiții de siguranță în SEN	MW		2.200,00	2013	3.200,00	ME/DE	Bienal
Obiectiv specific		OS8.2 - Creșterea flexibilității Sistemului Național de Transport a gazelor naturale din România în vederea asigurării interconectării cu alte state vecine						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S69	Capacitate de transport a Sistemului Național de Transport al Gazelor Naturale în punctele de interconectare	mld. SMC/an		14,35	2013	20,00	Transgaz	Bienal, după primii trei ani de implementare

## 2.A.6 Acțiunea care urmează să fie sprijinită în cadrul priorității de investiții (pe prioritate de investiții)

### 2.A.6.1 Descriere a tipului și exemple de acțiuni care urmează să fie sprijinite și contribuțiile preconizate la obiectivele specifice, inclusiv, după caz, identificarea principalelor grupuri țintă, a teritoriilor specifice vizate și a tipurilor de beneficiari

Prioritate de investiții	7e - Îmbunătățirea eficienței energetice și a securității aprovizionării prin dezvoltarea unor sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei și prin integrarea descentralizării producției de energie din surse regenerabile
<b>Tipuri de acțiuni pentru OS 8.1.</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Realizarea și/sau modernizarea rețelelor electrice de transport</b></li></ul>	
<p>Transportul energiei electrice în condițiile producerii concentrate din surse regenerabile (în special eolian și fotovoltaic), în regiunea de Sud și de Sud-Est a României întâmpină dificultăți care pot pune în pericol atât siguranța funcționării Sistemului Energetic Național, cât și, mai ales, integrarea producției de energie electrică verde în consumul final de energie. În acest sens, există o serie de linii electrice care înregistrează încălcări peste puterea normată. Sunt necesare măsuri de întărire a rețelei electrice de transport, prin proiecte care să reprezinte elemente ale unui sistem eficient și inteligent, parte a lanțului de producție-transport-distribuție-consum de energie electrică.</p> <p>Rețelele de transport a energiei electrice trebuie să realizeze transportul energiei electrice fără congestii de rețea pentru variații mari ale puterii generate în centralele eoliene și să includă componente "inteligente" (smart) astfel încât să poată integra mai bine sursele de energie regenerabile și să permită legătura cu capacitățile clasice de rezervă necesare. De asemenea, rețelele trebuie să permită maximum de flexibilitate în implementare pentru a se putea adapta la elementele de incertitudine existente în prezent referitor la volumul puterii instalate și locația acesteia.</p> <p>Conform analizelor realizate la nivelul "Planului de Dezvoltare a RET" (pag. 107), 2200 MW, respectiv 3200 MW reprezintă producția care poate fi evacuată în sistem, respectând capacitatea admisibilă de încărcare a rețelei. Ținta este corelată cu țințele propuse de PNAER privind capacitatea, anticipate pentru 2020 (pentru 2020 s-a considerat :4000 MW * 70%; pentru 2023 s-a considerat - 4500 MW*70%)</p> <p>Dacă se presupune că, pentru acoperirea cererii, funcționează suplimentar un grup de mare capacitate la Brăila sau Galați, trebuie avut în vedere faptul că producția admisibilă totală în zona excedentară include și capacitatea acestui grup.</p> <p>În acest sens, se propune dezvoltarea unei rețele țintă care să fie capabilă să preia întregul excedent al zonei Dobrogea, în condițiile utilizării capacităților</p>	

<p><b>Prioritate de investiții</b></p>	<p>7e - Îmbunătățirea eficienței energetice și a securității aprovizionării prin dezvoltarea unor sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei și prin integrarea descentralizării producției de energie din surse regenerabile</p> <p>existente și a unor dezvoltări noi ale RET. Soluția propusă trebuie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• să mențină siguranța în funcționare a SEN;</li> <li>• să asigure respectarea parametrilor tehnici de calitate ai serviciilor de transport și de sistem;</li> <li>• să realizeze transportul energiei electrice fără congestii de rețea pentru variații mari ale puterii generate în centralele eoliene;</li> <li>• să permită maximum de flexibilitate în implementare pentru a se putea adapta elementele de incertitudine existente în prezent referitor la volumul puterii instalate și locația acesteia.</li> </ul> <p>Se va urmări realizarea de proiecte care să permită decongestionarea zonelor în care se realizează transportul energiei electrice produse din concentrații mari de capacități de valorificare a surselor regenerabile de energie, spre exemplu, fie proiecte de modernizare/realizare a unei stații vitale pentru transportul energiei, fie realizarea unei linii de transport a energiei electrice de importanță majoră.</p> <p><b>Tipuri de acțiuni pentru OS 8.2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Dezvoltarea/modernizarea Sistemului Național de Transport Gaze Naturale și îmbunătățirea conexiunilor cu alte sisteme vecine și a parametrilor de funcționare a interconectărilor cu sistemele de transport ale statelor vecine</i></li> </ul> <p>Crearea unei piețe comune a energiei în Europa presupune asigurarea interconectării rețelelor de gaz, ceea ce presupune investiții în capacitățile de schimb transfrontalier și interoperabilitatea sistemelor. De asemenea, se urmărește întărirea rețelelor naționale de transport prin adaptarea cerințelor de debit în vederea asigurării fluxului de gaze în ambele sensuri cu țările vecine.</p> <p>Se va urmări realizarea de proiecte de modernizare/realizare a unor componente operaționale din cadrul unor conducte de transport al gazelor naturale în zonele deficitare în vederea asigurării fluxului de gaze la debitele și presiunile necesare pentru perioada următoare, și asigurării regimurilor de presiune și debit pentru curgerea gazelor în ambele sensuri, în conformitate cu Planul de Dezvoltare al SNTG 2014-2023.</p> <p>Acțiunile preconizate vor avea în vedere îmbunătățirea managementului rețelei, prin conceptul „Smart energy transmission system”, aplicabil și rețelelor inteligente de transport gaze naturale, și care va gestiona problemele legate de siguranța și utilizarea instrumentelor inteligente în domeniul</p>
--	--

<b>Prioritate de investiții</b>	7e - Îmbunătățirea eficienței energetice și a securității aprovizionării prin dezvoltarea unor sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei și prin integrarea descentralizării producției de energie din surse regenerabile
<p>presiunii, debitelor, contorizării, inspecției interioare a conductelor, odorizare, protecție catodică, reacții anticipative, trasabilitate, toate generând creșterea flexibilității în operare a sistemului, îmbunătățind integritatea și siguranța în exploatare a acestuia și implicit creșterea eficienței energetice.</p> <p><b>Tipuri de beneficiari pentru OS 8.1. și OS 8.2.:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pentru energie electrica: operatorul de transport și de sistem, conform Legii nr. 123/2012</li> </ul> <p>Pentru gaze naturale: operatorul de transport și de sistem, conform Legii nr. 123/2012</p>	

#### **2.A.6.2 Principiile directoare pentru selectarea operațiunilor**

<b>Prioritate de investiții</b>	7e - Îmbunătățirea eficienței energetice și a securității aprovizionării prin dezvoltarea unor sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei și prin integrarea descentralizării producției de energie din surse regenerabile
<p>În România cadrul legal și instituțional în baza căruia se realizează investițiile în domeniul creșterii eficienței energetice și al reducerii emisiilor de carbon este reprezentat de Strategia în domeniul energiei 2007-2020, actualizată în 2011, Strategia privind Schimbările Climatice 2013-2020, Planul Național de Acțiune în domeniul Eficienței Energetice, Planul Național de Acțiune în domeniul Energiei Regenerabile.</p> <p>Operațiunile finanțate se vor realiza pe bază de listă de proiecte prioritare propuse de operatorul de sistem. La selectarea opțiunilor pentru realizarea obiectivelor specifice se au în vedere direcția și prioritățile României stabilite în cadrul acestor documente pentru orizontul de timp 2014-2020, în vederea asigurării conformării cu obiectivele Strategiei Europa 2020 prin contribuția la realizarea obiectivului tematic 7 și, în același timp, realizarea obiectivelor naționale din Strategia energetică 2007-2020.</p> <p><b>OS 8.1</b></p> <p>Operațiunile vor fi selectate pe baza criteriilor definite în Ghidul Solicitantului pentru respectiva cerere de propuneri proiecte pe bază de listă de proiecte prioritare și se vor finanța în limita fondurilor alocate, pe bază de listă de proiecte prioritare și în conformitate cu planul de Perspectivă al Operatorului de</p>	

<b>Prioritate de investiții</b>	7e - Îmbunătățirea eficienței energetice și a securității aprovizionării prin dezvoltarea unor sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei și prin integrarea descentralizării producției de energie din surse regenerabile
<p>transport.</p> <p><b>OS 8.2</b></p> <p>Criteriile de evaluare a operațiunilor vor lua în considerare contribuția la viziunea strategică națională de dezvoltare, consolidare și operaționalizare a conexiunilor transfrontieră, dimensiunea impactului acestora cu privire la creșterea eficienței energetice, complementaritatea cu alte acțiuni circumscrise OT 4 și OT 7. Operațiunile vor fi selectate pe baza criteriilor definite în Ghidul Solicitantului pentru respectiva cerere de propuneri proiecte pe bază de listă de proiecte prioritare și se vor finanța în limita fondurilor alocate, pe bază de listă de proiecte prioritare, stabilită în conformitatea cu politica în domeniul privind securitatea energetică.</p> <p>Investițiile promovate în domeniul energiei vor respecta legislația privind protecția mediului și regulile de ajutor de stat.</p>	

### 2.A.6.3 Utilizarea planificată a instrumentelor financiare (după caz)

<b>Prioritate de investiții</b>	7e - Îmbunătățirea eficienței energetice și a securității aprovizionării prin dezvoltarea unor sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei și prin integrarea descentralizării producției de energie din surse regenerabile
N/A	

### 2.A.6.4 Utilizarea planificată a proiectelor majore (după caz)

<b>Prioritate de investiții</b>	7e - Îmbunătățirea eficienței energetice și a securității aprovizionării prin dezvoltarea unor sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei și prin integrarea descentralizării producției de energie din surse regenerabile
N/A	

### 2.A.6.5 Indicatorii de realizare pe prioritate de investiție și, după caz, pe categorii de regiune

**Tabelul 5: Indicatori de realizare comuni și specifici programului** (pe prioritate de investiții, defalcați pe categorii de regiune pentru FSE și, dacă este cazul, pentru FEDR)

ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categoriile regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-fintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
2S70	Linie electrică construită/modernizată	km	FEDR	Mai puțin dezvoltate			140,00	ME/DE	Anual
2S71	Stații noi gaze construite	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate			2,00	ME/DE	Anual

### 2.A.7 Inovare socială, cooperare transnațională și contribuție la obiectivele tematice 1-7

Axă prioritară	AP8 - Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale
----------------	---

### 2.A.8 Cadrul de performanță

**Tabelul 6: Cadrul de performanță al axei prioritare** (pe fond și, în cazul FEDR și FSE, pe categorii de regiune)

Axă prioritară	AP8 - Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale
----------------	---

ID	Tipul Indicatorului	Indicator sau etapă cheie de implementare	Unitate de măsură, dacă este cazul	Fond	Categoriile de regiune	Punctul de referință pentru 2018			Obiectivul final (2023)			Sursa datelor	Explicarea relevanței indicatorului, dacă este cazul
						B	F	T	B	F	T		
F	F	Suma totală a cheltuielii eligibile din sursele comunitare și altele autorizate de către autoritatea certificată de această autoritate	Euro	FEDR	Mai puțin dezvoltate			5.888.514			50.062.578,00	MFP (ACP)	
2570	O	Liniile electrice construite/modernizate	km	FEDR	Mai puțin dezvoltate			0			140,00	ME/DE	Indicatorul acoperă 50% din alocarea AP 8
2571	O	Stații noi gaze construite	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate			0			2,00	ME/DE	Indicatorul acoperă 50% din alocarea AP 8
2572	I	Semnarea de contracte de achiziție publică ce acoperă 140 km linii electrice construite/modernizate	%	FEDR	Mai puțin dezvoltate			100%			0,00	ME/DE	
2573	I	Semnarea de contracte de achiziție publică ce acoperă realizarea a 2 stații noi gaze propuse spre realizare	%	FEDR	Mai puțin dezvoltate			100%			0,00	ME/DE	

## Informații calitative referitoare la stabilirea cadrului de performanță

S

### Stabilirea țintelor pentru indicatorul financiar

Ținta indicatorului financiar pentru 2023 a fost stabilită la un nivel de 100% din alocarea FEDR pentru AP 8 (respectiv cca 50 mil euro, reprezentând alocarea UE brută + cofinanțare națională), considerându-se că evaluarea atingerii țintei pentru 2023 se va realiza la închiderea programului și nu la finalul anului 2023 (având în vedere că perioada de eligibilitate a cheltuielilor este până la finalul anului 2023, ceea ce presupune că o parte a cheltuielilor efectuate vor fi certificate în cursul anului 2024).

Stabilirea țintei la nivelul anului 2018 s-a realizat pe principiul atingerii nivelului minim de cheltuieli impus de regula N+3, necesar pentru evitarea dezangajării automate a fondurilor (soluție conservatoare) la nivelul programului.

### Selectarea indicatorilor de realizare imediată pentru cadrul de performanță

RO

RO

Întrucât alocarea financiară aferentă este repartizată în mod egal celor două tipuri de acțiuni promovate în cadrul AP8, pentru cadrul de performanță au fost selectați cei doi indicatori de realizare imediată reprezentativi pentru cele două obiective specifice.

Având în vedere faptul că proiectele aferente OS 8.1 și OS 8.2. finanțate în cadrul AP8 sunt proiecte strategice, cu durata medie de implementare cuprinsă între 36 și 60 luni, pentru cadrul de performanță sunt propuse etapele cheie de implementare cu valoare de referință la anul 2018 raportate la momentul ”încheierii contractelor de achiziție publică” având ca obiect realizarea indicatorilor de realizare imediată.

*Stabilirea țintelor pentru 2023 și 2018 pentru etapele cheie de implementare și pentru indicatorul de realizarea imediată*

Stabilirea țintelor pentru 2023 au fost stabilite pe baza indicatorilor prevăzuți în studiile de fezabilitate aferente proiectelor ce se au în vedere a fi promovate spre finanțare în cadrul POIM. Ținta intermediară pentru 2018 pentru etapa cheie de implementare ia în considerare faptul că la finalul anului 2018, proiectele se află într-o etapă avansată de implementare, având încheiate contractele de lucrări aferente obiectivelor de investiții propuse.

## 2.A.9 Categoriile de intervenții

Categoriile de intervenție corespunzătoare conținutului axei prioritare bazate pe o nomenclatură adoptată de Comisie și defalcarea indicativă a sprijinului Uniunii.

### Tabelele 7-11: Categoriile de intervenție

Tabelul 7: Dimensiunea 1 – Domeniul de intervenție

Axă prioritară	AP8 - Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale	
	Categoria de regiune	Codul
ERDF	Mai puțin dezvoltate	005. Energie electrică (stocare și transmitere)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	007. Gaz natural
		Suma (EUR)
		21.276.596,00
		21.276.595,00



**Tabelul 8: Dimensiunea 2 – Forma de finanțare**

Axă prioritară		AP8 - Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale	
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	01. Grant nerambursabil	42.553.191,00

**Tabelul 9: Dimensiunea 3 – Tipul teritoriului**

Axă prioritară		AP8 - Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale	
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	07. Nu se aplică	42.553.191,00

**Tabelul 10: Dimensiunea 4 – Mecanismele teritoriale de furnizare**

Axă prioritară		AP8 - Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale	
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	07. Nu se aplică	42.553.191,00

**Tabelul 11: Dimensiunea 6 - Tema secundară FSE (doar FSE și YEI)**

Axă prioritară		AP8 - Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale	
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)

## 2.A.10 Rezumat al utilizării planificate pentru asistența tehnică, inclusiv, dacă este necesar, acțiunile de consolidare a capacității administrative a autorităților implicate în managementul și controlul programelor și beneficiarilor (după caz) (pe axă prioritară)

Axă prioritară:	AP8 - Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale
<p>Finanțarea măsurilor de asistență tehnică necesare pentru pregătirea/ monitorizarea/ evaluarea/ auditul proiectelor de investiții vor fi incluse ca și cheltuieli eligibile la nivelul proiectelor.</p> <p>În ceea ce privește sprijinul necesar pentru exercitarea funcțiilor de management delegate de AM POIM către organismul intermediar cu rol în implementarea acestei axe prioritare, acesta va fi finanțat prin POAT.</p>	

**2.B DESCRIERE A AXELOR PRIORITARE PENTRU ASISTENȚA TEHNICĂ**

### 3. PLAN DE FINANȚARE

#### 3.1 Alocare financiară din fiecare fond și sumele aferente rezervei de performanță

Tabelul 17

Fond	Categorie de regiune	2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		Total	
		Alocare principală	Rezerva de performanță	Alocare principală	Rezerva de performanță	Alocare principală	Rezerva de performanță	Alocare principală	Rezerva de performanță	Alocare principală	Rezerva de performanță	Alocare principală	Rezerva de performanță	Alocare principală	Rezerva de performanță	Alocare principală	Rezerva de performanță
FEDR	Mai puțin dezvoltate	274.800.025,00	17.540.427,00	282.871.292,00	18.055.614,00	305.177.761,00	19.479.432,00	313.069.382,00	19.983.152,00	357.531.341,00	22.821.149,00	395.023.289,00	25.214.252,00	406.042.767,00	25.917.624,00	2.334.515.857,00	149.011.650,00
Total FEDR		274.800.025,00	17.540.427,00	282.871.292,00	18.055.614,00	305.177.761,00	19.479.432,00	313.069.382,00	19.983.152,00	357.531.341,00	22.821.149,00	395.023.289,00	25.214.252,00	406.042.767,00	25.917.624,00	2.334.515.857,00	149.011.650,00
FC		775.685.020,00	49.511.810,00	831.751.191,00	53.090.550,00	892.845.927,00	56.990.166,00	939.908.416,00	59.994.154,00	983.978.878,00	62.807.162,00	1.028.198.845,00	65.629.713,00	1.066.528.122,00	68.076.263,00	6.518.897.159,00	416.099.818,00
Total		1.050.485.045,00	67.052.237,00	1.114.622.483,00	71.146.164,00	1.198.023.688,00	76.469.598,00	1.252.977.798,00	79.977.306,00	1.341.510.219,00	85.628.311,00	1.423.222.134,00	90.843.965,00	1.472.570.889,00	93.993.887,00	8.853.413.016,00	565.111.468,00

### 3.2 Alocare financiară totală pentru fiecare fond și cofinanțarea națională (EUR)

Tabelul 18a: Plan de finanțare

Axă prioritară	Fond	Categorhia de regiune	Baza de calcul pentru sprijinul din partea Uniunii (Costul total eligibil sau costul public eligibil)	Sprijinul din partea Uniunii (a)	Contrapartidă națională (b) = (c) + (d)	Defalcarea indicativă a contrapartidii naționale		Finanțarea totală (e) = (a) + (b)	Rata de cofinanțare (f) = (a) / (e) (2)	Contribuțiile BEI (g)	Alocare principală		Rezerva de performanță		Suma rezervelor de performanță ca proporție din sprijinul total din partea Uniunii $(l) = (j) / (a) * 100$
						Finanțarea publică națională (c)	Finanțarea publică națională (d) (1)				Sprijinul din partea Uniunii (h) = (a) - (f)	Contrapartidă națională (i) = (b) - (k)	Sprijinul din partea Uniunii (j)	Contrapartidă națională (k) = (b) * (f) / (a)	
AP1	FC		Public	3.404.255.320,00	1.134.751.773,00	1.134.751.773,00	0,00	4.539.007.093,00	75,0000000055%		3.200.000.000,00	1.066.666.667,00	204.253.319,00	68.085.106,00	6,00%
AP2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Public	1.738.208.339,00	576.069.453,00	576.069.453,00	0,00	2.304.277.812,00	75,0000000000%		1.024.515.857,00	541.502.286,00	105.692.502,00	34.584.167,00	6,00%
AP3	FC		Public	2.892.445.785,00	510.431.256,00	510.431.256,00	0,00	3.402.875.041,00	85,0000000044%		2.718.897.158,00	479.805.318,00	173.546.627,00	30.625.875,00	6,00%
AP4	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Public	425.531.915,00	75.093.867,00	75.093.867,00	0,00	500.625.782,00	85,0000000599%		400.000.000,00	70.589.235,00	25.531.915,00	4.505.632,00	6,00%
AP5	FC		Public	478.723.404,00	84.480.601,00	84.480.601,00	0,00	563.204.005,00	84,999999566%		450.000.000,00	79.411.765,00	28.723.404,00	5.068.856,00	6,00%
AP6	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Public	197.329.787,00	34.822.903,00	34.822.903,00	0,00	232.152.690,00	85,0000002154%		185.490.000,00	32.733.529,00	11.839.787,00	2.089.374,00	6,00%
AP7	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Public	89.904.255,00	15.865.457,00	15.865.457,00	0,00	105.769.712,00	84,9999998109%		84.510.000,00	14.911.530,00	5.394.255,00	951.927,00	6,00%
AP7	FC		Public	159.574.468,00	28.160.200,00	28.160.200,00	0,00	187.734.668,00	85,0000001055%		150.000.000,00	26.470.588,00	9.574.468,00	1.689.612,00	6,00%
AP8	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Public	42.553.191,00	7.509.386,00	7.509.386,00	0,00	50.062.577,00	85,0000010986%		40.000.000,00	7.058.823,00	2.553.191,00	4.905.63,00	6,00%
Total	FC			6.934.996.977,00	1.787.823.830,00	1.787.823.830,00	0,00	8.692.820.807,00	79,778416701%		6.518.897.150,00	1.652.354.401,00	416.099.808,00	105.469.429,00	6,00%
Total	FEDR	Mai puțin dezvoltate		2.483.527.507,00	709.561.066,00	709.561.066,00	0,00	3.193.088.573,00	77,7830935912%		2.334.515.857,00	666.799.403,00	149.011.689,00	42.561.665,00	6,00%
Total general				9.418.524.484,00	2.497.384.896,00	2.497.384.896,00	0,00	11.885.709.380,00	79,24262017%		8.852.413.016,00	2.319.153.804,00	565.111.488,00	148.031.092,00	6,00%

(1) A se completa doar când axele prioritare sunt exprimate în costuri totale.

(2) În tabel, această rată poate fi rotunjită la numărul întreg cel mai apropiat. Rata exactă utilizată pentru rambursări este raportul (f).



**Tabelul 18c: Defalcarea planului de finanțare în funcție de axă prioritară, fond, categorii de regiuni și obiective tematice**

Axă prioritară	Fond	Categoria de regiune	Obiectiv tematic	Sprajinul din partea Uniunii	Contrapartidă națională	Finanțare totală
AP1	FC		Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore	3.404.255.320,00	1.134.751.773,00	4.539.007.093,00
AP2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore	1.728.208.359,00	576.069.453,00	2.304.277.812,00
AP3	FC		Conservarea și protecția mediului și promovarea utilizării eficiente a resurselor	2.892.443.785,00	510.431.256,00	3.402.875.041,00
AP4	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Conservarea și protecția mediului și promovarea utilizării eficiente a resurselor	425.531.915,00	75.093.867,00	500.625.782,00
AP5	FC		Promovarea adaptării la schimbările climatice, a prevenirii și a gestionării riscurilor	478.723.404,00	84.480.601,00	563.204.005,00
AP6	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Sprajinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele	197.329.787,00	34.822.903,00	232.152.690,00
AP7	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Sprajinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele	89.904.255,00	15.865.457,00	105.769.712,00
AP7	FC		Sprajinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele	159.574.468,00	28.160.200,00	187.734.668,00
AP8	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore	42.553.191,00	7.509.386,00	50.062.577,00
<b>Total</b>				<b>9.418.524.484,00</b>	<b>2.467.184.896,00</b>	<b>11.885.709.380,00</b>

**Tabelul 19: Valoarea indicativă a sprijinului care urmează să fie utilizat pentru obiectivele aferente schimbărilor climatice**

Axă prioritară	Valoarea indicativă a sprijinului care urmează să fie utilizat pentru obiectivele aferente schimbărilor climatice (EUR)	Proportia alocării totale pentru programul operațional (%)
AP1	724.902.128,00	7,70%
AP2	158.852.216,40	1,69%
AP3	504.557.894,00	5,36%
AP4	119.574.468,00	1,27%
AP5	472.978.723,20	5,02%
AP6	197.329.787,00	2,10%
AP7	249.478.723,00	2,65%
<b>Total</b>	<b>2.427.673.939,60</b>	<b>25,78%</b>



#### **4. ABORDAREA INTEGRATĂ A DEZVOLTĂRII TERITORIALE**

Descriere a abordării integrate a dezvoltării teritoriale, luând în considerare conținutul și obiectivele programului operațional, având în vedere Acordul de parteneriat și prezentând modul în care el contribuie la îndeplinirea obiectivelor programului operațional și a rezultatelor preconizate.

##### **4.1 Dezvoltarea locală plasată sub responsabilitatea comunității (după caz)**

Abordarea utilizării instrumentelor de dezvoltare locală plasată sub responsabilitatea comunității și principiile de identificare a zonelor unde acestea vor fi implementate

N/A

##### **4.2 Acțiuni integrate pentru dezvoltare urbană durabilă (după caz)**

După caz, valoarea indicativă a sprijinului FEDR aferent acțiunilor integrate pentru dezvoltarea urbană durabilă, care vor fi implementate în conformitate cu dispozițiile articolului 7 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 1301/2013 și alocarea indicativă a sprijinului FSE pentru acțiune integrată.

POIM va sprijini abordarea dezvoltării urbane durabile prevăzută la articolul 7 din Regulamentul FEDR, prin specificul acțiunilor promovate, fără a avea o alocare specifică în acest sens.

Astfel, proiectele aferente următoarelor domenii:

- Transport, finanțate prin OS 1.3 (naval), OS 1.4. (metrou București-Ilfov), OS 2.3. (aeroporturi), OS 2.4. (transport intermodal și porturi),
- Mediu, finanțate prin OS 3.1 (deșeurii), OS 3.2. (apă și apă uzată), OS 4.3. (situri contaminate),
- Energie, finanțate prin OS 6.3. (măsurare inteligentă a consumului de energie pentru consumatori non-industriali), OS 7.1. și 7.2. (termoficare),

se pot regăsi în planurile integrate de dezvoltare urbană, nefiind însă necesară prioritizarea acestora, întrucât sursa de finanțare este în cea mai mare parte asigurată, atât timp cât îndeplinesc criteriile din POIM (ex. prioritizare MPGT sau prioritizarea siturilor contaminate în funcție de gradul de poluare și impactul negativ asupra mediului și sănătății).

**Tabelul 20: Acțiuni integrate pentru dezvoltarea urbană durabilă - volume indicative ale sprijinului FEDR și FSE**

Fond	Sprijinul FEDR și FSE (cu titlu indicativ) (EUR)	Proporția totală a cotelor alocărilor totale ale Fondului pentru program
Total FEDR	0,00	0,00%
<b>TOTAL FEDR+FSE</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00%</b>

#### 4.3 Investiția teritorială integrată (ITI) (după caz)

Abordarea utilizării Investiției Teritoriale Integrate (ITI) (astfel cum este definită la articolul 36 din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013), cu excepția cazurilor acoperite de punctul 4.2, precum și alocarea financiară indicativă respectivă din cadrul fiecărei axe prioritare.

Conform celor stabilite prin Acordul de Parteneriat, acest instrument va fi utilizat pentru Rezervația Biosferei Delta Dunării, având în vedere că este o zonă cu specific geografic unic, de importanță ecologică națională și internațională.

Axele prioritare POIM care vor contribui la implementarea Strategiei Dezvoltării Durabile a Deltei Dunării sunt orientative, urmând a fi definitive pe parcursul elaborării strategiei:

- *Axa prioritară 2 – Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, în cadrul căreia vor fi promovate proiecte ce răspund nevoilor de asigurare a conectivității comunităților locale cu restul teritoriului național (dat fiind că această zonă este caracterizată de un nivel redus de conectivitate, fapt demonstrat prin analiza de accesibilitate realizată la nivelul MPGT), precum și a altor nevoi de dezvoltare locale, dar care răspund obiectivelor MPGT (ex. dezvoltarea transportului naval și intermodal, asigurarea capacității aeroportuare pentru a face față cererii previzionate de trafic rezultate în urma dezvoltării zonei ș.a.);*
- *Axa Prioritară 3 – Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor, în cadrul căreia vor fi promovate proiecte ce răspund obiectivelor POIM de a asigura implementarea acquisului comunitar în ceea ce privește infrastructura de apă și apă uzată și managementul deșeurilor;*
- *Axa Prioritară 4 – Protecția mediului prin măsuri de conservare a biodiversității, monitorizarea calității aerului și decontaminarea siturilor poluate istoric, în cadrul căreia vor fi promovate proiecte constând în implementarea măsurilor de conservare a biodiversității conform Planului de Management al RBDD și reconstrucție ecologică a ecosistemelor;*
- *Axa prioritară 5 – Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor, în cadrul căreia vor fi promovate măsuri non-structurale și structurale pentru prevenirea riscului la inundații, cu accent pe utilizarea serviciilor oferite de ecosisteme și cu respectarea legislației de mediu; totodată, vor fi avute în vedere și măsuri de întărire a capacității de răspuns a structurilor cu rol în managementul situațiilor de urgență;*
- *Axa prioritară 6 – Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon.*

Proiectele promovate în cadrul ITI vor răspunde obiectivelor și criteriilor de eligibilitate stabilite prin POIM.

Banca Mondială va furniza în perioada imediat următoare perspectivele strategice pentru dezvoltarea teritoriului definit în cadrul ITI printr-o abordare integrată a investițiilor relevante din toate programele FESI, alături de fundamentarea utilizării alocațiilor financiare în baza propunerilor locale de dezvoltare. De asemenea, mecanismul de coordonare și implementare al ITI Delta Dunării va fi dezvoltat prin construirea unor proceduri detaliate de lucru la nivelul structurilor angajate în acest mecanism (Ministerul Fondurilor Europene, Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale, ADI ITI Delta Dunării).

O analiză detaliată a nevoilor de dezvoltare ale ITI, a priorităților de finanțare propuse și a corelării intervențiilor susținute prin POIM cu cele finanțate prin alte PO este prezentată în Anexa 3.

**Tabelul 21: Alocare financiară indicativă pentru ITI, altele decât cele menționate la punctul 4.2 (valoarea totală)**

<b>Axă prioritară</b>	<b>Fond</b>	<b>Alocarea financiară indicativă (sprijinul din partea Uniunii) (EUR)</b>
AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient	FEDR	236.000.000,00
AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor	FC	60.000.000,00
AP4 - Protecția mediului prin măsuri de conservare a biodiversității, monitorizarea calității aerului și decontaminare a siturilor poluate istoric	FEDR	60.000.000,00
AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor	FC	47.640.000,00
AP6 - Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon	FEDR	4.000.000,00
<b>Total</b>		<b>407.640.000,00</b>

**4.4 Acordurile privind acțiunile interregionale și transnaționale, din cadrul programului operațional, încheiate cu beneficiarii din cel puțin un stat membru.**  
(după caz)

N/A

**4.5 Contribuția intervențiilor planificate în cadrul programului la strategii macroregionale și la strategiile aferente bazinelor maritime, în funcție de nevoile zonei vizate de program definite de statul membru (după caz)**

(în cazul în care statul membru și regiunile participă la strategiile macroregionale și la strategiile aferente bazinelor maritime).

***Contribuția POIM la implementarea Strategiei Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării***

Strategia UE pentru Regiunea Dunării a devenit un instrument deosebit de important pentru consolidarea caracterului complementar și a sinergiilor dintre programele și politicile din Regiune.

Din această perspectivă, Strategia Dunării reprezintă un punct de plecare pentru viitoare cooperări, într-un context mai amplu, cu efecte multiple. Abordarea Strategiei Dunării cu o privire de ansamblu a dezvoltării regionale va contribui la întărirea legăturilor existente (printre altele, cu regiunea Mării Baltice și a regiunii Adriatică-Ionică) cu legăturile strategice ale regiunii extinse a Mării Negre.

POIM contribuie în mod direct la implementarea obiectivelor SUERD, cu accent pe primii doi piloni: 1. *Conectarea regiunii Dunării* și 2. *Îmbunătățirea condițiilor de mediu în Regiunea Dunării*. Corelarea acțiunilor promovate prin SUERD se realizează la nivelul Axelor Prioritare 1-6 și AP 8 din POIM, conform Tabelului prezentat în Anexa 4, alocarea orientată spre obiectivele Strategiei Dunării ridicându-se la cca. 9 mld. euro (95%).

Ca abordarea generală, pentru Infrastructura de Transport, dezvoltarea infrastructurii pe rețeaua TEN-T centrală (OS 1.1, 1.2., 1.3.), precum și dezvoltarea transportului intermodal, fluidizarea traficului la punctele de ieșire din țară, îmbunătățirea serviciilor pe rețeaua TEN-T (OS 2.1., 2.2., 2.3., 2.4, 2.5, 2.6., 2.7) contribuie integral la Pilonul 1 al SUERD, pentru ariile prioritare aferente sectorului transport, motiv pentru care nu este necesară prioritizarea acestora.

Pilonul 1 este adresat prin POIM și prin obiectivele de eficiență energetică și promovare a energiei produse din surse regenerabile, AP6 - OS 6.1 și AP8 – OS 8.1 contribuind integral și direct la aceste obiective.

În domeniul mediului, axele prioritare specifice din POIM (3-6) sunt relevante integral pentru Pilonul 2, așa cum reiese și din Anexa 4.

Pentru susținerea suplimentară a obiectivelor Strategiei Dunării, pentru cererile de propuneri de proiecte cu termen limită de depunere (OS 4.1., OS 6.1., 6.2., 6.4.) se vor avea în vedere acordarea de punctaje suplimentare acelor proiecte localizate în cele 12

județe riverane Dunării (Caraș-Severin, Mehedinți, Dolj, Olt, Teleorman, Giurgiu, Călărași, Ialomița, Brăila, Galați, Tulcea, Constanța).

În județele riverane Dunării, principalele tipuri de investiții vor viza în special protecția biodiversității, producția de energie din surse regenerabile și eficiența energetică. Proiectele trebuie să respecte criteriile stabilite în cadrul axelor corespunzătoare POIM, precum și criteriile suplimentare privind modul în care proiectele contribuie la atingerea obiectivelor SUERD pentru obținerea punctajului suplimentar.

**5. NEVOILE SPECIFICE ALE ZONELOR GEOGRAFICE CEL MAI GRAV AFECTATE DE SĂRĂCIE SAU ALE GRUPURILOR ȚINTĂ SUPUSE CELUI MAI RIDICAT RISC DE DISCRIMINARE SAU DE EXCLUDERE SOCIALĂ (DUPĂ CAZ)**

**5.1 Zonele geografice cele mai afectate de sărăcie/grupurile-țintă cu cel mai mare risc de discriminare sau excludere socială**

N/A

**5.2 Strategie care să răspundă nevoilor specifice ale zonelor geografice cele mai afectate de sărăcie/ ale grupurilor-țintă cu cel mai mare risc de discriminare sau excludere socială și, dacă este relevant, contribuția la abordarea integrată stabilită în acordul de parteneriat**

N/A

**Tabelul 22: Acțiuni de soluționare a nevoilor specifice zonelor geografice cele mai afectate de sărăcie/grupurilor-țintă cu cel mai mare risc de discriminare sau excludere socială**

Grup țintă/zonă geografică	Tipurile principale de acțiuni planificate care fac parte din abordarea integrată	Axă prioritară	Fond	Categorია de regiune	Prioritate de investiții
----------------------------	---	----------------	------	----------------------	--------------------------

**6. NEVOILE SPECIFICE ALE ZONELOR GEOGRAFICE CARE SUFERĂ DE PE URMA UNOR HANDICAPURI NATURALE SAU DEMOGRAFICE SEVERE ȘI PERMANENTE (DUPĂ CAZ)**

N/A



## 7. AUTORITĂȚILE ȘI ORGANISMELE RESPONSABILE CU MANAGEMENTUL, CONTROLUL ȘI AUDITUL, PRECUM ȘI ROLUL PARTENERILOR RELEVANȚI

### 7.1 Autorități și organisme relevante

**Tabelul 23: Autorități și organisme relevante**

Autoritate/organism	Denumirea autorității/organismului și a direcției sau unității	Directorul autorității/organismului (funcția sau postul)
Autoritatea de gestionare	Ministerul Fondurilor Europene	Florina Barbu, director general
Autoritatea de certificare	Ministerul Finanțelor Publice - Autoritatea de Certificare și Plată	Lucica Tarara, Director General
Autoritatea de audit	Autoritatea de Audit (Organism independent pe langa Curtea de Conturi a Romaniei)	Aron Ion Popa, Președinte
Organism către care Comisia va efectua plăți	Ministerul Finanțelor Publice - Autoritatea de Certificare și Plată	Lucica Tarara, Director General

### 7.2 Implicarea partenerilor relevanți

#### 7.2.1 Acțiunile întreprinse cu scopul de a implica partenerii relevanți în pregătirea programului operațional și rolul acestora în implementarea, monitorizarea și evaluarea programului

##### *Autoritatea care a coordonat elaborarea POIM*

Pregătirea Programului Operațional Infrastructură Mare 2014-2020 fost coordonată de către Ministerul Fondurilor Europene, cu respectarea și aplicarea principiului parteneriatului, care a presupus o cooperare strânsă cu o serie de autoritățile publice, precum și cu principalele tipuri de beneficiari, și alți reprezentanți ai societății civile, mediului academic și socio-economic implicate sau vizați de acțiunile finanțabile prin POIM.

Principalele instituții implicate în procesul de elaborare a POIM au fost: MT prin AM pentru POS T și principalii beneficiari, MMSC prin AM pentru POS Mediu și direcțiile tehnice din cadrul MMSC, Administrația Națională Apele Române, ANAF, Ministerul Afacerilor Interne și IGSU, ME/ Departamentul pentru Energie, Autoritatea Națională de Reglementare în Domeniul Energiei, operatorii de infrastructură energetică ș.a.

În afara activităților de consultare mai sus menționate, în perioada de pregătire a POIM au fost organizate ședințe de lucru mixte de coordonare între echipele de planificare ale POIM, PO Competitivitate, POR și PNDR, cu scopul identificării nevoilor specifice și

complementare și pentru a face un schimb periodic de materiale informative privind stadiul procesului de programare pentru perioada 2014 -2020.

### ***Implicarea partenerilor conform în Art.5 din Regulamentul 1303/2013***

În procesul de elaborare a POIM, s-au avut în vedere principiile Codului de Conduită European, acestea fiind puse în aplicare pentru fiecare dintre cele trei domenii finanțate în cadrul POIM, plecând de la liniile directoare enunțate în cadrul *Memorandumului aprobat de către Guvern în iulie 2012, prin care fost stabilit cadrul partenerial în vederea elaborării documentelor de programare 2014-2020.*

POIM 2014-2020 a avut ca punct de plecare analiza nevoilor de dezvoltare realizată pe cele trei domenii în cadrul următoarelor structuri:

- Comitetul Consultativ Tematic Mediu și schimbări climatice, organizat pe patru grupuri de lucru (managementul apei, gestionarea deșeurilor și situri contaminate, biodiversitate, schimbări climatice și adaptare);
- Comitetul Consultativ Tematic Transport;
- Grupul de lucru pentru Energie, constituit în cadrul CCT Competitivitate

### ***Selectarea partenerilor***

Selectarea membrilor în cadrul CCT și grupurilor de lucru a fost realizată pe bază de candidaturi transmise în urma unor anunțuri publice ([http://www.fonduri-structurale.ro/Document\\_Files//Stiri/00011259/cqdba\\_4\\_Selectie\\_parteneri\\_societate\\_civila.pdf](http://www.fonduri-structurale.ro/Document_Files//Stiri/00011259/cqdba_4_Selectie_parteneri_societate_civila.pdf); <http://www.ampost.ro/pagini/aplicatie>), păstrând principiul formulat prin regulamentul de organizare și funcționare ca societatea civilă și mediul academic și privat să reprezinte un minim 30% din componența membrilor, alături de care au fost identificați ca principali parteneri o serie de instituții cu atribuții în domeniu, precum și reprezentanți ai structurilor asociative ale autorităților locale, principalii beneficiari (în sectorul transport) sau asociații ale acestora. Structura comitetelor consultative și regulamentele de organizare și funcționare se regăsesc pe site-urile [www.posmediu.ro](http://www.posmediu.ro) și [www.ampost.ro](http://www.ampost.ro). GL pentru energie a funcționat inițial ca parte a CCT Competitivitatea. Ulterior stabilirii structurii programelor operaționale pentru 2014-2020, acest GL a funcționat ad-hoc, fără a fi instituționalizat similar cu celelalte două CCT. Lista partenerilor se regăsește în secțiunea 12.3.

Grupurile de lucru menționate au fost implicate în procesul de elaborare a analizelor socio-economice și de identificare a nevoilor de dezvoltare specific domeniului acoperit de fiecare grupul de lucru, fiind implicate ulterior și în procesul de elaborare a POIM.

### ***Ațiuni derulate pentru a asigura accesul partenerilor la informații***

Pe parcursul elaborării POIM, Ministerul Fondurilor Europene, alături de celelalte ministere implicate active în elaborarea POIM: Ministerul Transporturilor, Ministerul Mediului și Schimbărilor Climatice și Ministerul Economiei prin Departamentul de Energie, a pus la dispoziția partenerilor implicați, documente și informații relevante.

În paralel, au fost organizate o serie de consultări la nivel regional, prin dezbateri publice orientate spre programele operaționale, precum și seminarii și focus-grupuri specifice, orientate spre anumite tipuri de intervenție (de ex. Seminar cu Asociațiile de Dezvoltare Intercomunitară pe domeniul apă-canal și cu operatorii regionali de apă, principalii

distribuitori de energie electrică pentru promovarea ”smart grid”, GL biodiversitate, GL calitatea apei, GL eficiență energetic ș.a). POIM a fost promovat în cadrul a 8 evenimente organizate la nivelul regiunilor de dezvoltare, precum și în cadrul evenimentelor publice organizate pe diverse teme.

Versiunile intermediare ale POIM au fost publicate pe pagina de Internet a MFE, fiind lansată invitația de participare la procesul de consultare prin completarea unui chestionar. Au fost primite cca. 20 de chestionare completate, cărora li s-au adăugat comentariile formulate punctual pe marginea unor aspecte. Partenerii care au transmis chestionare au fost invitați la reuniuni tehnice pentru a discuta propunerile formulate sau pentru a clarifica anumite neclarități.

Principalii parteneri având și rol de potențiali beneficiari au fost implicați în toate aspectele legate de elaborarea POIM (definire obiective specifice, analiza alocărilor financiare, definirea indicatorilor).

Toate părțile consultate au avut posibilitatea exprimării unui punct de vedere integrat vizând atât viziunea generală și obiectivele POIM, cât și direcțiile de acțiune și activitățile specifice. Multe dintre recomandări și sugestii se vor regăsi ulterior în ghidul solicitantului și în alte documente de implementare. Principalele contribuții ale partenerilor sunt reflectate în Anexa 5. Principalele sugestii formulate care au fost preluate și la nivelul programului au fost:

- Majorarea alocărilor financiare pentru sectorul de mediu la nivelul AP 3 și AP 4, inclusiv o alocare majorată pentru biodiversitate;
- Eliminarea finanțării microhidrocentralor din cauza impactului negative asupra mediului acvatic
- Introducerea unei noi axe prioritare vizând susținerea sistemelor centralizate de termoficare, inclusiv posibilitatea susținerii sistemelor de distribuție până la consumatorul final pentru proiectele vizând producția de energie din resurse geotermale sau biomasă/biogaz;
- Introducerea de noi beneficiari, de cele mai multe ori sub formă de parteneriate cu beneficiarul identificat ca având rol fundamental în gestionarea acțiunilor aferente domeniului de referință și în influențarea rezultatelor.

### ***Implementarea principiului parteneriatului în implementare***

Principiul parteneriatului va fi continuat atât la nivel de management de program, prin Comitetul de Monitorizare, cât și prin subcomitetele de coordonare tematice constituite în cadrul Comitetului de Coordonare al Acordului de Parteneriat. Totodată, grupurile de lucru organizate și active în procesul de programare vor fi menținute în procesul de implementare al programului, pentru a asigura o consultare deschisă cu privire la documentele de implementare specifice programului, în special pe marginea ghidurilor solicitantului și a evoluției procesului de implementare.

**7.2.2 Subvenție globală** (pentru FSE, dacă este cazul)

**7.2.3 Alocarea unei sume pentru consolidarea capacităților** (pentru FSE, dacă este cazul)

## **8. COORDONAREA DINTRE FONDURI, FEADR, FEPAM ȘI ALTE INSTRUMENTE DE FINANȚARE NAȚIONALE ȘI ALE UNIUNII, PRECUM ȘI COORDONAREA CU BEI**

Mecanismelor de asigurare a coordonării între Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR), Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime (FEPAM) și alte instrumente de finanțare ale Uniunii și naționale și cu Banca Europeană de Investiții (BEI), ținând seama de dispozițiile relevante stabilite în cadrul strategic comun

Corelarea investițiilor promovate prin POIM 2014 – 2020 cu intervențiile finanțate prin alte programe se va face conform sistemului de coordonare descris în secțiunea 2.1. a Acordului de Parteneriat. Coordonarea între diferitele programe finanțate din FESI și cu alte programe europene a fost asigurată încă din etapa de programare, prin cadrul instituțional creat pentru elaborarea documentelor de programare pentru perioada 2014-2020, în coordonarea MFE. Această coordonare se va realiza și în etapa de implementare prin *Comitetul de coordonare a Acordului de Parteneriat (CCAP)* și a structurilor subsecvente propuse prin AP. CCAP îndeplinește printre altele, funcțiile de asigurare a sinergiei și coerenței FESI, precum și coerenței cu alte instrumente UE și naționale.

Intervențiile finanțate prin POIM 2014-2020 vor fi subsumate activității a două dintre subcomitete tematice prevăzute în AP, respectiv *Dezvoltarea infrastructurii moderne pentru creștere și locuri de muncă* și *Optimizarea utilizării și protecției resurselor naturale și activelor*.

### ***Complementaritatea priorităților de investiții în cadrul POIM cu alte PO 2014-2020 și surse naționale***

*Energie curată și eficiență energetică.* În acest domeniu prin POIM sunt promovate intervenții orientate spre creșterea eficienței energetice, atât prin intervenții orientate spre promovare cogenerării de înaltă eficiență la nivelul consumatorilor industriali, cât și prin reducerea pierderilor de energie termică la nivelul unor sisteme centralizate de termoficare. Aceste intervenții vor fi complementare intervențiilor finanțate prin POR constând în măsuri integrate de creștere a eficienței energetice la nivelul clădirilor, atât prin reducerea consumului de energie termică, cât și prin măsurile de eficientizare a energiei electrice aferentă iluminatului public și clădirilor finanțate. Activitățile finanțate prin POR legate de instalarea unor sisteme alternative de producere a energiei din RER la nivelul clădirilor completează investițiile din POIM de promovare a producției de energie din RER, contribuind astfel la realizarea țintelor naționale de creștere a eficienței energetice și de reducere a gazelor cu efecte de seră (în vederea atingerii țintelor Strategiei Europa 2020).

Prin PNDR se vor finanța investiții în exploatații agricole pentru producerea de biocombustibili și bioenergie din culturi energetice și biomasă pentru *consum propriu*, precum și investiții în procesarea biomasei și alte tipuri de energii regenerabile din spațiul rural. Aceste măsuri sunt complementare cu cele finanțate prin POIM orientate spre eficientizarea consumului de energie prin cogenerare la nivelul consumatorilor industriali sau la utilizarea surselor regenerabile de energie în scopul producerii de energie.

Aceste acțiuni completează spectrul de proiecte finanțate prin intermediul POC care promovează energia, mediu și schimbările climatice ca domenii de specializare inteligentă pentru 2014-2020. Cercetările în domeniul energiei susțin reducerea

dependenței energetice a României, prin valorificarea superioară a combustibililor fosili, diversificarea surselor naționale, transport multifuncțional (“smart grids”) și mărirea eficienței la consumator. POIM va încuraja utilizarea tehnologiilor de ultimă generație, rezultate în urma unor procese inovative și de cercetare. Prin POCU vor fi finanțate acțiuni complementare vizând sensibilizarea și educarea publicului cu privire la necesitatea creșterii eficienței energetice în toate domeniile vieții economice și sociale.

Din perspectiva promovării cogenerării de înaltă eficiență, investițiile propuse prin POIM vor completa rezultate ce se vor obține prin schema de sprijin pentru promovarea cogenerării de înaltă eficiență pe baza cererii de energie termică utilă, extinzând aria celor care pot accesa scheme de sprijin pentru cogenerare spre consumatorii industriali pentru consumul propriu de energie.

*Schimbări climatice și managementul riscurilor.* Prin AP 5, s-au prevăzut intervenții care adresează în special riscul la inundații și eroziune costieră, alte tipuri de riscuri urmând a fi finanțate după finalizarea evaluării naționale a riscurilor, precum și creșterea capacității de răspuns la dezastre. POIM va finanța cu prioritate măsuri non-structurale ce au ca efect retenția apei la nivelul peisajelor, ceea ce va contribui și la diminuarea implicită a efectelor secetei în zonele respective. Complementar, prin PNDR se va sprijini împădurirea terenurilor agricole și neagricole prin crearea de trupuri de pădure, perdele sau cordoane forestiere de protecție nou create pe terenurile agricole și neagricole, mai ales în zonele de câmpie, contribuind la combaterea efectelor secetelor excesive, ameliorarea climatului local și a regimului hidric edafic, reducerea eroziunii solului, îmbunătățirea capacității de retenție a apei, atenuarea riscului la inundații și a efectelor negative ale viiturilor. Prin POIM vor fi finanțate împăduriri doar în contextul unor mix de măsuri integrate destinate unei intervenții concentrate de prevenire a inundațiilor la nivelul unui curs de apă gestionat de ANAR.

Prin fonduri naționale și PNDR, se vor sprijini investiții pentru extinderea *sistemului de irigații*.

Prin POCA vor fi finanțate acțiuni de instruire și conștientizare a populației în caz de dezastru, dar și pentru schimbarea comportamentului de consum a apei și a atitudinii față de protecția mediului în sensul conservării resurselor.

Prin programele CTE se vor finanța cu precădere proiecte de interes comun, identificate pe baza unor nevoi similare și în zone care prezintă un interes pentru toate părțile implicate în aceste programe.

*Protecția mediului.* Intervențiile prevăzute în cadrul AP3 sunt complementare cu acțiunile similare ce se vor finanța prin PNDR, la nivelul exploatațiilor agricole sau prin măsurile de dezvoltare a infrastructurii de bază, dar și din fonduri private (în special în domeniul reciclării). În ceea ce privește investițiile necesare respectării angajamentelor României în domeniul apei și apei uzate, acțiunile promovate prin POIM vor fi completate prin PNDR, în cadrul măsurii de dezvoltare a infrastructurii de bază în spațiul rural. Demarcarea va fi asigurată pe durata implementării în acord cu cerințele Master Planurilor regionale aprobate și a listei de investiții prioritare a acestora, gestionate de către Operatorii Regionali. Ambele programe vor finanța aglomerări umane cu între 2.000 și 10.000 p.e., demarcarea realizându-se pe baza unui protocol de colaborare între AM-urile celor două programe și prin implicarea operatorilor regionali în etapa de elaborare și avizare a documentațiilor tehnice aferente proiectelor promovate de APL. Un

mecanism similar va fi promovat și pentru corelarea investițiilor în acest sector finanțate prin alte surse de finanțare.

În ceea ce privește managementul integrat al deșeurilor, proiectele promovate prin POIM vor fi completate prin programe promovate la nivelul AFM, care să contribuie la atingerea țintelor de reciclare și reutilizare a deșeurilor, și la reducerea fracției ce se depozitează. Corelarea se va face la momentul propunerii de noi programe finanțabile prin AFM sau alte surse naționale. Prin PNDR vor fi finanțate măsuri dedicate la nivelul IMM-urilor și grupurilor de producători agricoli pentru achiziționarea de tehnologii pentru eliminarea deșeurilor.

Totodată, în cadrul POIM sunt prevăzute intervenții menite să asigure *protecția și conservarea siturilor Natura 2000 și a ariilor naturale protejate*, prin elaborarea și implementarea planurilor de management și măsuri de reconstrucție a ecosistemelor degradate. Nevoile specifice de conservare și protejare a biodiversității sunt promovate și prin FEADR, prin promovarea de măsuri de agro-mediu ce încurajează practicile agricole extensive. Zonele eligibile vor fi concentrate asupra siturilor Natura 2000. În scopul asigurării unui sprijin adecvat pentru proprietarii de terenuri din zone protejate, se va avea în vedere promovarea unei măsuri de plăți compensatorii pentru siturile Natura 2000, pe baza unei analize comparative între măsurile de agro-mediu obligatorii și facultative și ținând cont de numărul și calitatea planurile de management aprobate și implementate, precum și de resursele financiare vizate.

În ceea ce privește măsurile pentru protejarea și conservarea biodiversității în cursurile de râu și apele marine și apele, POIM va acționa într-un mod complementar cu intervențiile prevăzute în cadrul FEPAM, asigurând măsuri de protecție și conservare a speciilor pe cale de dispariție sau care necesită îmbunătățirea stării de conservare și care se găsesc în apele marine și cursurile de râu în care nu se desfășoară activități de pescuit sau acvacultură. Aceste activități sunt comune în Dunăre, Delta Dunării, Prut, Marea Neagră și unele lacuri.

Măsuri complementare cu cele finanțate prin POIM vor fi promovate prin programele de CTE, demarcarea fiind realizată în implementare, pe baza unui protocol de colaborare între AM responsabile, având ca scop atât evitarea dublei finanțări cât și sinergia proiectelor promovate.

În ceea ce privește decontaminarea siturilor poluate istoric, prin POIM sunt vizate investițiile în siturile aflate în afara orașelor, procesul de decontaminare având ca scop protecția sănătății oamenilor și refacerea ecosistemelor, în timp ce POR va asigura investiții de regenerare a spațiilor urbane degradate și abandonate, pentru a facilita creșterea activității economice, reincluderea în circuitul social sau ca rezervă de teren pentru viitoare investiții la nivelul orașelor.

*Infrastructura de transport.* Pentru OT7, POIM prevede intervenții publice în dezvoltarea rețelei TEN-T din România, pentru toate modurile de transport, precum și infrastructura rutieră de la nivel național dezvoltarea infrastructurii aeroportuare și a porturilor, precum și a transportului intermodal și, în scopul creșterii accesibilității regionale. Prioritățile de finanțare vor fi circumscrise priorităților rezultate din MPGT și vor fi complementare cu acțiunile care vor fi finanțate prin POR - având ca obiectiv dezvoltarea rețelei de drumuri județene, care asigură conectivitatea directă sau indirectă TEN-T, în corelare cu PDR - și din PNDR, care va susține investițiile privind înființarea, extinderea și îmbunătățirea

rețelei de drumuri de interes local din spațiul rural, în cadrul măsurii de dezvoltare a infrastructurii de bază.

### ***Coordonare intervențiilor cu alte instrumente europene***

Pentru toate obiectivele specifice finanțate prin POIM, se va asigura complementaritatea cu proiectele finanțate prin Mecanismul SEE în domeniul biodiversității, reducerii poluării, eficienței energetice, resurselor regenerabile, adaptarea la schimbările climatice.

În domeniul transporturilor, portofoliul promovat prin CEF va urmări dezvoltarea cu precădere a modurilor de transport prietenoase cu mediul, fiind propuse spre finanțare proiecte din domeniul feroviar ce asigură completarea proiectelor propuse spre finanțare din FC în vederea definitivării culoarului Curtici-Constanța; realizarea unor platforme multimodale în porturile Galați și Giurgiu, complementar cu modernizarea porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală și dezvoltarea altor centre intermodale similare, sprijinite prin FEDR; îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre (porțiunea comună Porțile de Fier – Călărași) finanțată prin CEF va completa proiectele în domeniul transportului naval finanțate prin POIM (îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre și canalele sale și investițiile în porturi), asigurând premisele creșterii volumului de mărfuri tranzitat pe Dunăre și în porturi.

În domeniul energiei, prin CEF vor fi promovate proiectele de interes comun pentru România și alte SM, în vederea dezvoltării rețelelor transeuropene în domeniul energiei electrice și gazelor naturale. Astfel, în domeniul gazelor naturale prin CEF se va promova dezvoltarea Culoarului 1 Sudic - Est-Vest, aflat pe lista PCI "Conductă de gaz din Bulgaria în Austria via România și Ungaria" pentru transportul unor noi surse de gaz din Regiunea Mării Caspice. Pentru POIM este în analiză posibilitatea finanțării proiectului privind dezvoltări ale SNT în zona de Nord-Est a României în scopul îmbunătățirii aprovizionării cu gaze naturale a zonei precum și a asigurării capacităților de transport spre Republica Moldova, ținând seama de perspectiva oferită de noua conductă de interconectare dintre cele două țări.

În domeniul energiei electrice, prin CEF se vor promova proiecte pentru creșterea capacității de schimb prin interfața de vest și sud-vest a României, atât pe direcția E - V la granița cu Ungaria și Serbia, cât și pe direcția de tranzit N- S, prin întărirea culoarului Porțile de Fier – Reșița–Timișoara–Arad. Prin POIM vor fi promovate proiecte de creștere a capacității de transport între zona de est (în special Dobrogea) și restul sistemului electroenergetic interconectat.

În ceea ce privește corelarea cu programul LIFE, având în vedere caracterul proiectelor finanțabile (pilot, demonstrative), prin POIM se va promova utilizarea tehnicilor dovedite viabile în contextul finanțării LIFE. Totodată, prin LIFE vor fi propuse proiecte de întărire a capacității instituționale în vederea consolidării managementului resurselor naturale în domeniile finanțabile. Proiectele de conștientizarea și educație în domeniul managementului eficient al resurselor naturale și al schimbărilor climatice vor fi propuse spre finanțare prin LIFE, POIM fiind orientat în special spre măsuri concrete de investiții și conservare a biodiversității. În domeniul întăririi capacității de răspuns la dezastre, IGSU va completa acțiunile finanțate prin POIM prin participarea la programele de pregătire profesională și cooperare interinstituțională promovate prin Mecanismul UE de

Protecție Civilă, Centrul Euro-Atlantic de Coordonare a Răspunsului la Dezastre și prin alte structuri internaționale de specialitate.



## 9. CONDIȚIONALITĂȚI EX ANTE

### 9.1 Condiționalități ex ante

Informații referitoare la evaluarea aplicabilității și îndeplinirii condiționalităților ex ante (opțional).

Ministerul Fondurilor Europene, în calitate de cordonator al elaborării documentelor de programare 2014-2020, a realizat o evaluare a gradului de îndeplinire a condiționalităților, generale și sectoriale, prezentată în Acordul de Parteneriat. Conform acestei evaluări, situația îndeplinirii **condiționalităților ex-ante tematice aplicabile** priorităților de investiții selectate spre finanțare din POIM este următoarea:

1. Condiționalitățile aferente intervențiilor finanțate în cadrul OT 4, aplicabile Axei Prioritare 6 și 7 sunt îndeplinite.
2. Condiționalitatea aferentă intervențiilor finanțate în cadrul OT 5, aplicabile Axei Prioritare 5 sunt în curs de îndeplinire, evaluarea națională a riscurilor fiind în plină desfășurare, în cadrul unui proiect finanțat prin POAT, conform calendarului prezentat în planul de acțiuni.
3. Condiționalitatea aferentă intervențiilor finanțate în cadrul OT 6, aplicabile Axelor Prioritare 3 și 4 sunt îndeplinite parțial, atât în ceea ce privește managementul reurselor de apă, dar și în ceea ce privește managementul deșeurilor. Stadiul îndeplinirii și etapele ce urmează a fi parcurse până la îndeplinirea lor sunt prezentate în Tabelele 24-25.
4. Condiționalitatea aferentă intervențiilor finanțate în cadrul OT 7, aplicabilă Axelor Prioritare 1-2, respectiv cerința existenței unui Master Plan General de Transport, nu este îndeplinită la momentul transmiterii POIM, dar acesta există într-un draft avansat, iar lista de proiecte aferentă POIM se bazează pe rezultatele modelului rulat în cadrul MPGT. MPGT va fi aprobat conform calendarului din Tabelul 25.
5. Condiționalitatea aferentă intervențiilor finanțate în cadrul OT 7, aplicabilă Axei Prioritare 8 este îndeplinită parțial.

În ceea ce privește **condiționalitățile ex-ante generale**, la nivelul POIM sunt aplicabile următoarele condiționalități:

1. Dizabilități - Existența capacității administrative pentru implementarea și aplicarea Convenției Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu dizabilități (UNCRPD) în domeniul fondurilor ESI, conform Deciziei 2010/48/CE a Consiliului
2. Achizițiile publice - Existența unor măsuri de aplicare eficace a dreptului Uniunii din domeniul achizițiilor publice în ceea ce privește fondurile ESI
3. Ajutoare de stat - Existența unor măsuri de aplicare eficace a normelor Uniunii din domeniul ajutoarelor de stat în ceea ce privește fondurile ESI
4. Legislația de mediu privind evaluarea impactului asupra mediului (EIA) și evaluarea strategică de mediu (SEA) - Existența unor măsuri de aplicare eficace a legislației Uniunii din domeniul mediului referitoare la EIA și SEA.
5. Sistemele statistice și indicatorii de rezultat

**Tabelul 24: Condiționalitățile ex-ante aplicabile și evaluarea îndeplinirii acestora**

Condiționalitate ex-ante	Axele prioritare la care se aplică condiționalitatea	Condiționalitatea ex ante îndeplinită (Da/Nu/Parțial)
T.04.2 - Au fost întreprinse acțiuni de promovare a unei cogenerări cu randament ridicat a energiei termice și a energiei electrice.	AP6 - Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon	Da
T.04.3 - Au fost efectuate acțiuni de promovare a producției și distribuției de energie din surse regenerabile.	AP6 - Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon	Da
T.05.1 - Prevenirea și gestionarea riscurilor: existența evaluărilor naționale sau regionale ale riscurilor pentru gestionarea dezastrelor, luând în considerare adaptarea la schimbările climatice	AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor	Nu
T.06.1 - Sectorul apei: Existența (a) a unei politici tarifare privind apele care prevede stimulente corespunzătoare pentru ca utilizatorii să utilizeze eficient resursele de apă și (b) a unei contribuții adecvate a diferitelor utilizări ale apei pentru recuperarea costurilor serviciilor legate de utilizarea apei la o rată stabilită de planul adoptat de gestionare a bazinelor hidrografice pentru investiții sprijinite prin diferite programe.	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor	Parțial
T.06.2 - Sectorul deșeurilor: Promovarea investițiilor durabile din punct de vedere economic și al mediului în sectorul deșeurilor, în special prin elaborarea planurilor de gestionare a deșeurilor în conformitate cu Directiva 2008/98/CE și cu ierarhia deșeurilor.	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor	Parțial
T.07.1 - Transporturi: Existența unuia sau mai multor planuri sau cadre cuprinzătoare pentru investiții în transporturi, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T.	AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient	Nu
T.07.2 - Căi ferate: Existența în planurile sau cadrele cuprinzătoare de transport a unei secțiuni explicite	AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului AP2 - Dezvoltarea unui sistem de	Nu

Condiționalitate ex-ante	Axele prioritare la care se aplică condiționalitatea	Condiționalitatea ex ante îndeplinită (Da/Nu/Parțial)
privind dezvoltarea transportului feroviar, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv privind transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T. Investițiile acoperă activele mobile, interoperabilitatea și consolidarea capacităților.	transport multimodal, de calitate, durabil și eficient	
T.07.3 - Alte mijloace de transport, inclusiv căi navigabile interioare și transportul maritim, porturi, legături multimodale și infrastructuri aeroportuare: Existența în planul sau planurile sau cadrul sau cadrele cuprinzătoare de transport a unei secțiuni specifice privind căile navigabile interioare și transportul maritim, porturile, legăturile multimodale și infrastructurile aeroportuare, care contribuie la îmbunătățirea conectivității la rețelele globale și de bază TEN-T și la promovarea mobilității regionale și locale durabile.	AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient	Nu
T.07.4 - Dezvoltarea de sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei electrice.	AP8 - Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale	Parțial
G.3 - Existența capacității administrative pentru punerea în aplicare și aplicarea Convenției Organizației Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap (UNCPRD) în domeniul fondurilor ESI în conformitate cu Decizia 2010/48/CE a Consiliului.	AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient	Nu
G.4 - Existența unor măsuri de aplicare eficace a dreptului Uniunii din domeniul achizițiilor publice în ceea ce privește fondurile ESI.	AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului AP6 - Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor AP4 - Protecția mediului prin măsuri de	Nu

Condiționalitate ex-ante	Axele prioritare la care se aplică condiționalitatea	Condiționalitatea ex ante îndeplinită (Da/Nu/Parțial)
	<p>conservare a biodiversității, monitorizarea calității aerului și decontaminare a siturilor poluate istoric</p> <p>AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor</p> <p>AP7 - Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate</p> <p>AP8 - Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale</p>	
<p>G.5 - Existența unor măsuri de aplicare eficace a normelor Uniunii din domeniul ajutoarelor de stat în ceea ce privește fondurile ESI.</p>	<p>AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului</p> <p>AP6 - Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon</p> <p>AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient</p> <p>AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor</p> <p>AP4 - Protecția mediului prin măsuri de conservare a biodiversității, monitorizarea calității aerului și decontaminare a siturilor poluate istoric</p> <p>AP7 - Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate</p> <p>AP8 - Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale</p>	<p>Parțial</p>
<p>G.6 - Existența unor măsuri de aplicare eficace a legislației Uniunii din domeniul mediului referitoare la EIA și SEA.</p>	<p>AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului</p> <p>AP6 - Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon</p> <p>AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient</p> <p>AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor</p> <p>AP4 - Protecția mediului prin măsuri de conservare a biodiversității,</p>	<p>Parțial</p>

Condiționalitate ex-ante	Axele prioritare la care se aplică condiționalitatea	Condiționalitatea ex ante îndeplinită (Da/Nu/Parțial)
	<p>monitorizarea calității aerului și decontaminare a siturilor poluate istoric</p> <p>AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor</p> <p>AP7 - Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate</p> <p>AP8 - Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale</p>	
<p>G.7 - Existența unei baze statistice necesare pentru a efectua evaluări ale eficacității și impactului programelor. Existența unui sistem de indicatori de rezultat necesari pentru selectarea acțiunilor care contribuie în modul cel mai eficient la obținerea rezultatelor dorite, monitorizarea progreselor înregistrate în obținerea rezultatelor și efectuarea evaluării impactului.</p>	<p>AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului</p> <p>AP6 - Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon</p> <p>AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient</p> <p>AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor</p> <p>AP4 - Protecția mediului prin măsuri de conservare a biodiversității, monitorizarea calității aerului și decontaminare a siturilor poluate istoric</p> <p>AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor</p> <p>AP7 - Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate</p> <p>AP8 - Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale</p>	<p>Parțial</p>

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
T.04.2 - Au fost întreprinse acțiuni de promovare a unei cogenerări cu randament ridicat a energiei termice și a energiei electrice.	1 - Sprijinul pentru cogenerare se bazează pe cererea de energie termică utilă și pe economiile de energie primară, în conformitate cu articolul 7 alineatul (1) și articolul 9 alineatul (1) literale (a) și (b) din Directiva 2004/8/CE;	Da	Elementele sunt prevăzute de art.8 privind HG 219/2007 privind promovarea cogenerării bazate pe cererea de energie termică utilă.  Raportul privind potențialul de cogenerare potrivit cerințelor Directivei CE 8/2004 privind evoluția promovării cogenerării în România poate fi consultat pe: <a href="http://ec.europa.eu/energy/efficiency/cogeneration/cogeneration_en.htm">http://ec.europa.eu/energy/efficiency/cogeneration/cogeneration_en.htm</a>	Conform art 8(2) HG 219/2007 privind promovarea cogenerarii bazate pe cererea de energie termica utila, analiza potențialului național se bazează pe date științifice documentate și este realizată conform criteriilor specifice în acest HG. Analiza identifică cererea de energie termică utilă pentru care se poate aplica cogenerarea de înaltă eficiență, precum și disponibilitatea instalațiilor energetice existente sau preconizate a se instala, a combustibililor și a surselor regenerabile de energie care pot fi utilizate în producerea energiei electrice și termice în cogenerare.  Periodic se evaluează progresele realizate urmărindu-se creșterea cotei de producție în cogenerare de eficiență înaltă. Datele raportărilor se coordonează cu cerințele de raportare ale Comisiei Europene.  Rezultatul analizei este redat la cap.IV al Raportarii privind evaluarea promovării cogenerării în România, conform Directivei 2004/8/EC. ( <a href="http://ec.europa.eu/energy/efficiency/cogeneration/cogeneration_en.htm">http://ec.europa.eu/energy/efficiency/cogeneration/cogeneration_en.htm</a> )
T.04.2 - Au fost întreprinse acțiuni de promovare a unei cogenerări cu randament ridicat a energiei termice și	2 - Statele membre sau organismele lor competente au evaluat cadrul legislativ și normativ existent, cu privire la	Da	Ultima evaluare (raportul în conformitate cu Directiva UE 8/2004 privind promovarea	Art19 alin(1) Ordinul ANRE nr 48/2013 privind Regulamentul de acordare a licențelor și autorizațiilor în

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
a energiei electrice.	procedurile de autorizare sau alte proceduri în vederea: (a) încurajării proiectării de unități de cogenerare, în vederea satisfacerii cererilor de căldură utilă justificate din punct de vedere economic și a evitării unui volum mai mare de căldură decât căldura utilă; și (b) reducerii barierelor normative și de alt tip care stau în calea sporirii cogenerării.		cogenerării în evoluția României) care conține o analiză a obstacolelor poate fi găsită la următoarea adresă:  <a href="http://ec.europa.eu/energy/efficiency/cogeneration_en.htm">http://ec.europa.eu/energy/efficiency/cogeneration_en.htm</a>	sectorul energiei electrice conține cerințele necesare cu privire la procedurile de autorizare. Cerințele asemănătoare au fost stabilite în regulamentul anterior aprobat prin HG 540/2004.  Cadrul legislativ pentru promovarea schemei de sprijin (schema de sprijin de tip bonus a fost notificată Comisiei Europene și autorităților române și aprobată prin decizia CE (2009) 7085 din 17.09.2009 privind Ajutorul de Stat nr. 437/2009) a fost completat, sprijinul pentru cogenerare în noua schemă a fost acordat în aprilie 2011. Aspectele legate de acordarea licențelor și crearea rețelelor au fost revizuite periodic de ANRE, ultimele comenzi în acest sens fiind 59/2013 și 48/2013.
T.04.3 - Au fost efectuate acțiuni de promovare a producției și distribuției de energie din surse regenerabile.	1 - Scheme de sprijin transparente, priorități privind accesul la rețea sau accesul garantat și prioritate pentru expediere, precum și norme standardizate privind suportarea separată și în comun a costurilor adaptărilor tehnice care au fost făcute publice, în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) și articolul 16 alineatele (2) și (3) din Directiva 2009/28/CE a Parlamentului European și a	Da	Site-ul ANRE conține informații despre sistemul de promovare, piața certificatelor verzi, garanții de origine, cadrul de reglementare <a href="http://www.anre.ro/informatii.php?id=388">http://www.anre.ro/informatii.php?id=388</a>  Legea nr. 220/2008 pentru stabilirea sistemului de	Operatorii sistemelor de transport și operatorii sistemului de distribuție garantează prioritar transportul și distribuția energiei electrice produsă din surse regenerabile în măsura în care nu este afectată siguranța Sistemului Energetic Național.  În ceea ce privește certificatele verzi, Legea 220/2008 a fost supusă la două

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
	Consiliului.		<p>promovare a producerii energiei din surse regenerabile de energie, cu modificările și completările ulterioare</p> <p>HG nr 90/2008 pentru aprobarea Regulamentului privind racordarea utilizatorilor la rețelele electrice de interes public</p>	<p>schimbări majore:</p> <p>- OUG 57/2013 modifica sistemul de promovare a energiei din surse regenerabile și amână temporar acordarea unui număr de certificate verzi pentru fiecare 1 MWh produs și livrat de producătorii de energie electrică din surse regenerabile. Recuperarea certificatelor verzi amănate se va realiza esalonat cel mult până la 31 decembrie 2020</p> <p>- HG 994/2013 pentru aprobarea măsurii de reducere a numărului de certificate verzi</p>
T.04.3 - Au fost efectuate acțiuni de promovare a producției și distribuției de energie din surse regenerabile.	2 - Un stat membru a adoptat un plan național de acțiune în domeniul energiei regenerabile, în conformitate cu articolul 4 din Directiva 2009/28/CE.	Da	Planul Național de Acțiune privind energia regenerabilă <a href="http://www.minind.ro/energie/PNAER_final.pdf">http://www.minind.ro/energie/PNAER_final.pdf</a>	PNAER respectă formatul stabilit prin Decizia CE 548/2009 și conține elemente privind obiectivele naționale pentru 2020 și măsurile aferente de realizare. Obiectivele sectoriale sunt prezentate în PNAER (cap.3.2), iar măsurile de creștere a disponibilității biomasei sunt prezentate în cap. 4.6. Se admite introducerea pe piață numai a biocarburanților și a biolichidelor care sunt produse din materii prime care îndeplinesc criteriile de durabilitate prevăzute în Hotărârea nr. 935/2011 privind promovarea utilizării



Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
T.05.1 - Prevenirea și gestionarea riscurilor: existența evaluărilor naționale sau regionale ale riscurilor pentru gestionarea dezastrilor, luând în considerare adaptarea la schimbările climatice	1 - Efectuarea unei evaluări naționale sau regionale a riscurilor care să includă următoarele elemente:	Nu		biocarburaților și a biolichidelor.  Evaluarea națională a riscurilor este în curs de elaborare printr-un proiect de asistență tehnică. Proiectul a fost demarat la sfârșitul anului 2013 și care se va termina în decembrie 2015.
T.05.1 - Prevenirea și gestionarea riscurilor: existența evaluărilor naționale sau regionale ale riscurilor pentru gestionarea dezastrilor, luând în considerare adaptarea la schimbările climatice	2 - o descriere a procesului, metodologiei, metodelor și datelor nesensibile utilizate la evaluarea riscurilor, precum și a criteriilor bazate pe riscuri pentru prioritizarea investițiilor;	Nu		
T.05.1 - Prevenirea și gestionarea riscurilor: existența evaluărilor naționale sau regionale ale riscurilor pentru gestionarea dezastrilor, luând în considerare adaptarea la schimbările climatice	3 - o descriere a scenariilor de risc unic și de riscuri multiple;	Nu		
T.05.1 - Prevenirea și gestionarea riscurilor: existența evaluărilor naționale sau regionale ale riscurilor pentru gestionarea dezastrilor, luând în considerare adaptarea la schimbările climatice	4 - ține seama, după caz, de strategiile naționale de adaptare la schimbările climatice.	Nu		

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
<p>T.06.1 - Sectorul apei: Existența (a) a unei politici tarifare privind apele care prevede stimulente corespunzătoare pentru ca utilizatorii să utilizeze eficient resursele de apă și (b) a unei contribuții adecvate a diferitelor utilizări ale apei pentru recuperarea costurilor serviciilor legate de utilizarea apei la o rată stabilită de planul adoptat de gestionare a bazinelor hidrografice pentru investiții sprijinite prin diferite programe.</p>	<p>1 - În sectoarele sprijinite prin FEDR, Fondul de coeziune și FEADR, un stat membru asigură contribuția diferitelor utilizări ale apei la recuperarea costurilor serviciilor de utilizare a apei, pe sector, în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) prima liniuță din Directiva 2000/60/CE, ținând seama, după caz, de efectele sociale, de mediu și economice ale recuperării, precum și de condițiile geografice și climatice ale regiunii/regiunilor afectate.</p>	<p>Nu</p>		<p>Contribuția utilizării apei la recuperarea costurilor serviciilor de apă este stabilită prin art. 80-82 din Legea Apelor nr 107/1996, care a transpus art. 9 din DCA 2000/60/EC. Astfel, au fost stabilite contribuții specifice în managementul apei pentru utilizarea acesteia, ținând cont de categoria de resurse de apă și de diferiții utilizatori de apă.</p> <p><a href="http://www.rowater.ro/Lists/Legislatie/%20specifica/DispForm.aspx?ID=1&amp;Source=http%3A%2F%2Fwww.%20rowater%2Ero%2FLists%2FLegislatie%2520specifica%2FAllitemsg%2Easpx">http://www.rowater.ro/Lists/Legislatie/%20specifica/DispForm.aspx?ID=1&amp;Source=http%3A%2F%2Fwww.%20rowater%2Ero%2FLists%2FLegislatie%2520specifica%2FAllitemsg%2Easpx</a></p> <p>În cadrul procesului de elaborare a celui de a 2-lea Plan de Management al Bazinelor Hidrografice (PMBH) va fi realizată o analiză privind identificarea externalităților ca parte componentă a costurilor de mediu precum și a eventualei impact asupra resursei de apă, în baza metodologiilor recomandate de Comisia Europeană.</p>

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
<p>T.06.1 - Sectorul apei: Existența (a) a unei politici tarifare privind apele care prevede stimulente corespunzătoare pentru ca utilizatorii să utilizeze eficient resursele de apă și (b) a unei contribuții adecvate a diferitelor utilizări ale apei pentru recuperarea costurilor serviciilor legate de utilizarea apei la o rată stabilită de planul adoptat de gestionare a bazinelor hidrografice pentru investiții sprijinite prin diferite programe.</p>	<p>2 - Adoptarea unui plan de gestionare a bazinului hidrografic, pentru districtul în care se situează un bazin hidrografic, în conformitate cu articolul 13 din Directiva 2000/60/CE.</p>	<p>Da</p>	<p>Planul național de management aferent porțiunii din bazinul hidrografic internațional al fluviului Dunărea cuprinsă în teritoriul României și 11 planuri de management ale bazinelor hidrografice au fost aprobate prin HG no.80/2011.</p> <p><a href="http://www.rowater.ro/Lists/Legislative/%20specific/AllItems.aspx?ShowInGrid=False">http://www.rowater.ro/Lists/Legislative/%20specific/AllItems.aspx?ShowInGrid=False</a></p> <p>Fiecare PMBH a fost elaborat de ANAR în acord cu prevederile art. 13 din Directiva 2000/60/CE și cu elemente conținute în Anexa VII a Directivei.</p>	<p>PMBH includ o analiză a caracteristicilor bazinului hidrografic, a impactului activităților umane asupra apei și o evaluare economică a utilizării apei pe baza căreia s-au stabilit programe de monitorizare. Monitorizarea stării apelor se efectuează de ANAR prin administrațiile bazinelor hidrografice (ABH). Pentru corpurile de apă din zona Deltei Dunării, monitorizarea se realizează de Institutul Național de Cercetare și Dezvoltare "Delta Dunării"-Tulcea, iar pentru corpurile de apă de coastă monitorizarea este efectuată de către ABH Dobrogea-Litoral și Institutul Național de Cercetare Dezvoltare Marină "Grigore Antipa" Constanța.</p> <p>PMBH de pe teritoriul național al bazinului hidrografic Districtului Dunării conține o listă a obiectivelor de mediu pentru apele de suprafață, apele subterane și zonele protejate, fiind adoptate și în curs de implementare planuri de măsuri.</p> <p>PMBH pot fi consultate pe site-ul ANAR  <a href="http://www.rowater.ro/SCAR/Planul%20de%20management.aspx">http://www.rowater.ro/SCAR/Planul%20de%20management.aspx</a></p>

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
<p>T.06.2 - Sectorul deșeurilor: Promovarea investițiilor durabile din punct de vedere economic și al mediului în sectorul deșeurilor, în special prin elaborarea planurilor de gestionare a deșeurilor în conformitate cu Directiva 2008/98/CE și cu ierarhia deșeurilor.</p>	<p>1 - În temeiul articolului 11 alineatul (5) din Directiva 2008/98/CE, s-a transmis Comisiei un raport de implementare cu privire la progresele înregistrate în atingerea țintelor de la articolul 11 din Directiva 2008/98/CE.</p>	<p>Da</p>	<p>Raportul a fost transmis Comisiei (14 februarie 2014). Raportul poate fi consultat pe website-ul Agenției Naționale pentru Protecția Mediului. <a href="http://www.anpm.ro/upload/124082_Raport%20implementare%20Directiva%202008-98-CE%20privind%20deșeurile.pdf">http://www.anpm.ro/upload/124082_Raport%20implementare%20Directiva%202008-98-CE%20privind%20deșeurile.pdf</a></p> <p>Raportul a fost întocmit respectând Decizia Comisiei din 18.04.2012 de punere în aplicare a chestionarului de raportare de către statele membre cu privire la implementarea Directivei 2008/98/CE privind deșeurile</p>	<p>Sunt implementate măsuri legislative pentru a asigura atingerea țintelor 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- reducerea cu 15% a cantității de deșeuri eliminate prin depozitare din deșeurile municipale și asimilabile colectate prin serviciul public de salubritate Legea nr. 167/2010</li> <li>- interzicerea eliminării prin depozitare finală: <ul style="list-style-type: none"> <li>o a deșeurilor de ambalaje, cu excepția celor rezultate din colectarea selectivă ori din procesele de sortare, care nu sunt valorificabile sau care nu pot fi incinerate în instalații de incinerare art 16, alin 15 HG 621/2005</li> <li>o a deșeurilor de echipamente electrice și electronice - HG 1037/2010)</li> </ul> </li> <li>- în Legea 99/2014 de modificare a Legii 101/2006 privind serviciile de salubritate se prevede: <ul style="list-style-type: none"> <li>o implementarea sistemului de colectare separată a deșeurilor pe minim 4 fracții</li> <li>o interzicerea încredințării la depozitare a fracției valorificabile colectate separat la sursă</li> </ul> </li> <li>o implementarea schemelor de</li> </ul>

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
<p>T.06.2 - Sectorul deșeurilor: Promovarea investițiilor durabile din punct de vedere economic și al mediului în sectorul deșeurilor, în special prin elaborarea planurilor de gestionare a deșeurilor în conformitate cu Directiva 2008/98/CE și cu ierarhia deșeurilor.</p>	<p>2 - Existența unuia sau mai multor planuri de gestionare a deșeurilor, astfel cum se prevede la articolul 28 din Directiva 2008/98/CE.</p>	<p>Nu</p>		<p>colectare separată pe culori</p> <p>Strategia Națională de Gestionare a Deșeurilor (SNGD) a fost revizuită în acord cu noile cerințe/ghiduri europene. A fost adoptată prin HG nr. 870/2013.</p> <p><a href="http://mmediu.ro/new/wp-content/uploads/2014/01/2014-01-28_SNGD_HG_870_2013.pdf">http://mmediu.ro/new/wp-content/uploads/2014/01/2014-01-28_SNGD_HG_870_2013.pdf</a></p> <p>Pe baza SNGD și în acord cu noile cerințe din Legea nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor care a transpus Directiva 2008/98/CE, va fi revizuit Planul Național de Gestionare a Deșeurilor (PNGD). În prezent se află în pregătire documentația de achiziție a consultantului care va realiza PNGD.</p>
<p>T.06.2 - Sectorul deșeurilor: Promovarea investițiilor durabile din punct de vedere economic și al mediului în sectorul deșeurilor, în special prin elaborarea planurilor de gestionare a deșeurilor în conformitate cu Directiva 2008/98/CE și cu ierarhia</p>	<p>3 - Existența unor programe de prevenire a acumulării de deșeuri, în conformitate cu articolul 29 din Directiva 2008/98/CE.</p>	<p>Nu</p>		<p>Planul Național de Gestionare a Deșeurilor va conține și Planul Național de Prevenire a Generării Deșeurilor.</p>

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
<p>deșeurilor.</p> <p>T.06.2 - Sectorul deșeurilor: Promovarea investițiilor durabile din punct de vedere economic și al mediului în sectorul deșeurilor, în special prin elaborarea planurilor de gestionare a deșeurilor în conformitate cu Directiva 2008/98/CE și cu ierarhia deșeurilor.</p>	<p>4 - măsurile necesare pentru a atinge până în 2020 obiectivele privind pregătirea pentru reutilizarea și reciclarea în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din Directiva 2008/98/CE.</p>	<p>Da</p>	<p>Legea deșeurilor nr. 211/2011 <a href="http://www.mmediu.ro/beta/wp-content/uploads/2012/05/2012-05-17_LEGE_211_2011.pdf">http://www.mmediu.ro/beta/wp-content/uploads/2012/05/2012-05-17_LEGE_211_2011.pdf</a></p> <p>OUG 31/2013 - a fost introdusă taxa de depozitare, cu o structură etapizată pornind de la 50/lei/tonă în 2014, însă prin Legea 384/24.12.2013 de aprobare a ordonanței, aplicarea acesteia a fost amânată până la 01 ianuarie 2017.</p> <p><a href="http://www.afm.ro/legislatie_act_e_normative.php">http://www.afm.ro/legislatie_act_e_normative.php</a></p>	<p>Legea deșeurilor nr. 211/2011 conține măsurile necesare pentru atingerea țintelor privind reutilizarea și reciclarea până în 2020 în conformitate cu art 11 din Directiva 2008/98/EC.</p> <p>Pe lângă Legea 211/2011 și OUG 31/2013 mai sunt relevante și următoarele prevederi legislative:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Art. 10 (2), art.16(2) din HG nr. 621/2005 privind gestionarea ambalajelor și a deșeurilor de ambalaje;</li> <li><a href="http://www.mmediu.ro/beta/wp-content/uploads/2012/05/2012-05-18_hg_621_2005.pdf">http://www.mmediu.ro/beta/wp-content/uploads/2012/05/2012-05-18_hg_621_2005.pdf</a></li> <li>- art.7(6), HG nr. 1037/2010 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice;</li> <li><a href="http://www.anpm.ro/legislations/view/69">http://www.anpm.ro/legislations/view/69</a></li> <li>- art. 7(7), HG nr. 1132/2008 privind regimul bateriilor și acumulatorilor și al deșeurilor de baterii și acumulatori</li> <li><a href="http://www.mmediu.ro/beta/wp-">http://www.mmediu.ro/beta/wp-</a></li> </ul>

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
T.07.1 - Transporturi: Existența unuiu sau mai multor planuri sau cadre cuprinzătoare pentru investiții în transporturi, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T.	1 - Existența unuiu sau mai multor planuri sau cadre cuprinzătoare pentru investițiile în transporturi care îndeplinesc cerințele legale pentru evaluarea strategică de mediu și care prevăd:	Nu		Proiectul MPGT se află în dezbateră publică. Se preconizează aprobarea acestuia în februarie 2015.
T.07.1 - Transporturi: Existența unuiu sau mai multor planuri sau cadre cuprinzătoare pentru investiții în transporturi, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T.	2 - contribuția la zona de transport unic la nivel european, în conformitate cu articolul 10 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului, inclusiv prioritățile pentru investiții în:	Nu		
T.07.1 - Transporturi: Existența unuiu sau mai multor planuri sau cadre cuprinzătoare pentru investiții în transporturi, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv transportul public la nivel local și regional), care să sprijine	3 - rețeaua TEN-T de bază și rețeaua globală, în cazul în care se preconizează investiții din partea FEDR și a Fondului de coeziune; și	Nu		

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T.				
T.07.1 - Transporturi: Existența unuia sau mai multor planuri sau cadre cuprinzătoare pentru investiții în transporturi, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T.	4 - conectivitatea secundară;	Nu		
T.07.1 - Transporturi: Existența unuia sau mai multor planuri sau cadre cuprinzătoare pentru investiții în transporturi, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T.	5 - un flux realist și matur de proiecte pentru care se preconizează sprijin din partea FEDR și a Fondului de coeziune;	Nu		
T.07.1 - Transporturi: Existența unuia sau mai multor planuri sau cadre cuprinzătoare pentru investiții în transporturi, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv transportul public la nivel local și regional), care să sprijine	6 - Măsuri pentru a asigura capacitatea unor organisme intermediare și beneficiari de a asigura rezerva de proiecte.	Nu		



Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
<p>dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T.</p> <p>T.07.2 - Căi ferate: Existența în planurile sau cadrele cuprinzătoare de transport a unei secțiuni explicite privind dezvoltarea transportului feroviar, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv privind transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T. Investițiile acoperă activele mobile, interoperabilitatea și consolidarea capacităților.</p>	<p>1 - Existența unuia sau mai multor planuri sau cadre cuprinzătoare pentru investițiile în transporturi care îndeplinesc cerințele legale pentru evaluarea strategică de mediu și care prevăd:</p>	Nu		Proiectul MPT se află în dezbateri publice. Se preconizează aprobarea acestuia în februarie 2015.
<p>T.07.2 - Căi ferate: Existența în planurile sau cadrele cuprinzătoare de transport a unei secțiuni explicite privind dezvoltarea transportului feroviar, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv privind transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T. Investițiile acoperă activele mobile, interoperabilitatea și consolidarea capacităților.</p>	<p>2 - contribuția la zona de transport unic la nivel european, în conformitate cu articolul 10 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului, inclusiv prioritățile pentru investiții în:</p>	Nu		

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
<p>T.07.2 - Căi ferate: Existența în planurile sau cadrele cuprinzătoare de transport a unei secțiuni explicite privind dezvoltarea transportului feroviar, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv privind transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețele globale și de bază TEN-T. Investițiile acoperă activele mobile, interoperabilitatea și consolidarea capacităților.</p>	<p>3 - rețeaua TEN-T de bază și rețeaua globală, în cazul în care se preconizează investiții din partea FEDR și a Fondului de coeziune; și</p>	<p>Nu</p>		
<p>T.07.2 - Căi ferate: Existența în planurile sau cadrele cuprinzătoare de transport a unei secțiuni explicite privind dezvoltarea transportului feroviar, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv privind transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețele globale și de bază TEN-T. Investițiile acoperă activele mobile, interoperabilitatea și consolidarea capacităților.</p>	<p>4 - conectivitatea secundară;</p>	<p>Nu</p>		
<p>T.07.2 - Căi ferate: Existența în planurile sau cadrele cuprinzătoare de transport a unei secțiuni explicite</p>	<p>5 - un flux realist și matur de proiecte pentru care se preconizează sprijin din</p>	<p>Nu</p>		

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
<p>privind dezvoltarea transportului feroviar, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv privind transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețele globale și de bază TEN-T. Investițiile acoperă activele mobile, interoperabilitatea și consolidarea capacităților.</p>	<p>partea FEDR și a Fondului de coeziune;</p>			
<p>T.07.2 - Căi ferate: Existența în planurile sau cadrele cuprinzătoare de transport a unei secțiuni explicite privind dezvoltarea transportului feroviar, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv privind transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețele globale și de bază TEN-T. Investițiile acoperă activele mobile, interoperabilitatea și consolidarea capacităților.</p>	<p>6 - Măsuri pentru a asigura capacitatea unor organisme intermediare și beneficiari de a asigura rezerva de proiecte.</p>	Nu		
<p>T.07.3 - Alte mijloace de transport, inclusiv căi navigabile interioare și transportul maritim, porturi, legături multimodale și infrastructuri aeroportuare: Existența în planul sau planurile sau cadrul sau cadrele</p>	<p>1 - Existența în planul sau planurile sau cadrul sau cadrele de transport a unei secțiuni privind căile navigabile interioare și transportul maritim, porturile, legăturile multimodale și infrastructurile aeroportuare, care:</p>	Nu		<p>Proiectul MPT, care acoperă inclusiv căile navigabile interioare și transportul maritim, porturile, legăturile multimodale și infrastructurile aeroportuare, se află în dezbateri publice. Se preconizează aprobarea</p>

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
<p>cuprinzătoare de transport a unei secțiuni specifice privind căile navigabile interioare și transportul maritim, porturile, legăturile multimodale și infrastructurile aeroportuare, care contribuie la îmbunătățirea conectivității la rețelele globale și de bază TEN-T și la promovarea mobilității regionale și locale durabile.</p>				<p>acestui în februarie 2015.</p>
<p>T.07.3 - Alte mijloace de transport, inclusiv căi navigabile interioare și transportul maritim, porturi, legături multimodale și infrastructuri aeroportuare: Existența în planul sau planurile sau cadrul sau cadrele cuprinzătoare de transport a unei secțiuni specifice privind căile navigabile interioare și transportul maritim, porturile, legăturile multimodale și infrastructurile aeroportuare, care contribuie la îmbunătățirea conectivității la rețelele globale și de bază TEN-T și la promovarea mobilității regionale și locale durabile.</p>	<p>2 - să îndeplinească cerințele legale aplicabile evaluărilor strategice de mediu;</p>	<p>Nu</p>		
<p>T.07.3 - Alte mijloace de transport, inclusiv căi navigabile interioare și transportul maritim, porturi, legături multimodale și infrastructuri aeroportuare: Existența în planul sau</p>	<p>3 - să stabilească un flux de proiecte realiste și mature (inclusiv un calendar și cadrul bugetar).</p>	<p>Nu</p>		

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
<p>planurile sau cadrul sau cadrele cuprinzătoare de transport a unei secțiuni specifice privind căile navigabile interioare și transportul maritim, porturile, legăturile multimodale și infrastructurile aeroportuare, care contribuie la îmbunătățirea conectivității la rețelele globale și de bază TEN-T și la promovarea mobilității regionale și locale durabile.</p>				
<p>T.07.3 - Alte mijloace de transport, inclusiv căi navigabile interioare și transportul maritim, porturi, legături multimodale și infrastructuri aeroportuare: Existența în planul sau planurile sau cadrul sau cadrele cuprinzătoare de transport a unei secțiuni specifice privind căile navigabile interioare și transportul maritim, porturile, legăturile multimodale și infrastructurile aeroportuare, care contribuie la îmbunătățirea conectivității la rețelele globale și de bază TEN-T și la promovarea mobilității regionale și locale durabile.</p>	<p>4 - Măsuri pentru a asigura capacitatea unor organisme intermediare și beneficiari de a asigura rezerva de proiecte.</p>	Nu		
<p>T.07.4 - Dezvoltarea de sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei electrice.</p>	<p>1 - S-au adoptat planuri cuprinzătoare care descriu prioritățile privind infrastructura energetică națională care sunt:</p>	Nu		

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
T.07.4 - Dezvoltarea de sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei electrice.	2 - în conformitate cu articolul 22 din Directiva 2009/72/CE și articolul 22 din Directiva 2009/73/CE, unde este cazul; și	Da	Art 34(1), art 35 și art 125(6) din Legea 123/2012 privind energia electrică și gazele naturale <a href="http://www.minind.ro/energie/New_Energy_Law_Official_Gazete.pdf">http://www.minind.ro/energie/New_Energy_Law_Official_Gazete.pdf</a>	În concordanță cu prevederile Legii 123/2012, operatorii de transport și de sistem pentru electricitate și pentru gaz au obligația de a dezvolta planuri de investiții și de dezvoltare a rețelei de transport pe 10 ani în acord cu articolul 22 din Directiva 2009/72/CE și articolul 22 din Directiva 2009/73/CE. Conform legislației planurile trebuie aprobate de ANRE.  Modelul de separare a activităților ales de autoritățile române este cel al operatorului independent de sistem (modelul ISO), (art. 13 (2) lit. c ) Directiva 2009/72/EC și art. 14 (2) lit. c) Directiva 2009/73/EC).
T.07.4 - Dezvoltarea de sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei electrice.	3 - în conformitate cu planurile relevante de investiții regionale prevăzute la articolul 12 și cu planul de dezvoltare a rețelei la nivelul Uniunii pe o perioadă de zece ani, în conformitate cu articolul 8 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul (CE) Nr. 714/2009 al Parlamentului European și al Consiliului și Regulamentul (CE) Nr. 715/2009 al Parlamentului European și al Consiliului și	Da	Art 34(1), art 35 și art 125(6) din Legea 123/2012 privind energia electrică și gazele naturale <a href="http://www.minind.ro/energie/New_Energy_Law_Official_Gazete.pdf">http://www.minind.ro/energie/New_Energy_Law_Official_Gazete.pdf</a>	În concordanță cu prevederile Legii 123/2012, operatorii de transport și de sistem pentru electricitate și pentru gaz au obligația de a dezvolta planuri de investiții și de dezvoltare a rețelei de transport pe 10 ani în acord cu articolul 22 din Directiva 2009/72/CE și articolul 22 din Directiva 2009/73/CE. Conform legislației planurile trebuie aprobate de ANRE.  Modelul de separare a activităților ales de autoritățile române este cel al operatorului independent de sistem

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
T.07.4 - Dezvoltarea de sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei electrice.	4 - care să fie compatibile cu articolul 3 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 347/2013 al Parlamentului European și al Consiliului;	Da	<a href="http://ec.europa.eu/energy/infrastructure/pci/doc/2013_pci_projects_country.pdf">http://ec.europa.eu/energy/infrastructure/pci/doc/2013_pci_projects_country.pdf</a>	<p>(modelul ISO), (art. 13 (2) lit. c ) Directiva 2009/72/EC și art. 14 (2) lit. c) Directiva 2009/73/EC).</p> <p>Pentru proiectele de interes comun care se regăsesc în lista celor 248 de proiecte cheie adoptată de Comisia Europeană la 14 octombrie 2013, au fost aplicate criteriile stabilite în art 3 alin (4) din Regulamentul (UE) nr. 347/2013 privind orientările referitoare la infrastructurile energetice transeuropene [TEN-E].</p> <p>Proiectele de interes comun propuse de Transelectrica și de Transgaz sunt gândite prin prisma planurilor de dezvoltare.</p>
T.07.4 - Dezvoltarea de sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei electrice.	5 - Aceste planuri conțin: un flux realist și matur de proiecte pentru care se preconizează sprijin din partea FEDR;	Nu	<p>Planul de Dezvoltare a RET 2014-2023</p> <p><a href="http://www.transelectrica.ro/docs/10179/981383/Planul+de+dezvoltare+a+RET+2014-2023.pdf/21206b55-a47f-4834-a53f-b31642ad9f17">http://www.transelectrica.ro/docs/10179/981383/Planul+de+dezvoltare+a+RET+2014-2023.pdf/21206b55-a47f-4834-a53f-b31642ad9f17</a></p> <p>Lista proiectelor pe transport de</p>	<p>Planul de Dezvoltare a RET 2014-2023 conține o listă cu proiecte de investiții aflate în diverse stadii de pregătire, inclusiv cu studii de fezabilitate aprobate.</p> <p>Planul de dezvoltare a sistemului de transport gaze naturale 2014-2020 va conține un flux realist de proiecte, aflate în diverse stadii de maturitate.</p>

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
T.07.4 - Dezvoltarea de sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei electrice.	6 - Aceste planuri conțin: măsuri de atingere a obiectivelor de coeziune socială și economică și protecție a mediului înconjurător, în conformitate cu articolul 3 alineatul (10) din Directiva 2009/72/CE și articolul 3 alineatul (7) din Directiva 2009/73/CE;	Da	<p>gaz (PIC) este disponibilă la adresa <a href="http://ec.europa.eu/energy/infrastructure/pci/doc/2013_pci_projects_country.pdf">http://ec.europa.eu/energy/infrastructure/pci/doc/2013_pci_projects_country.pdf</a></p> <p>Planurile de dezvoltare includ finanțarea și realizarea investițiilor în rețelele de transport, luând în considerare planurile și sistematizarea teritoriului traversat de acestea, în conformitate cu reglementările de mediu. Studiile de fezabilitate ale proiectelor din planurile de perspectivă includ măsuri de protecție a mediului prin asigurarea conformității cu legislația în vigoare, precum și creșterea eficienței de transport prin reducerea pierderilor din sistem</p>	



Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
T.07.4 - Dezvoltarea de sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei electrice.	7 - Aceste planuri conțin: măsuri de optimizare a utilizării energiei electrice și de promovare a eficienței energetice, în conformitate cu articolul 3 alineatul (11) din Directiva 2009/72/CE și articolul 3 alineatul (8) din Directiva 2009/73/CE.	Da	<p>Ordinul ANRE 53/2013</p> <p><a href="http://www.anre.ro/ro/energie-electrica/legislatie/metodologii-tarife/transport-si-servicii-de-sistem">http://www.anre.ro/ro/energie-electrica/legislatie/metodologii-tarife/transport-si-servicii-de-sistem</a></p> <p>Art. 79 (4) lit f și g Legea 123/2012 privind energia electrică și gazele naturale</p> <p><a href="http://www.minind.ro/energie/New_Energy_Law_Official_Gazete.pdf">http://www.minind.ro/energie/New_Energy_Law_Official_Gazete.pdf</a></p> <p>Ordinul ANRE nr. 91/2013</p> <p><a href="http://www.anre.ro/ro/energie-electrica/legislatie/smart-metering">http://www.anre.ro/ro/energie-electrica/legislatie/smart-metering</a></p>	<p>Ordinul ANRE 53/2013 reglementează metodologia pentru stabilirea tarifelor pentru serviciile de transport a energiei electrice. Aceasta este de tip venit plafon.</p> <p>Aceeași metodologie se aplică și la stabilirea tarifelor de transport pentru gazele naturale.</p> <p>Metodologiile de calcul a tarifelor de transport și distribuție conțin elemente stimulative pe termen scurt și lung privind creșterea eficienței energetice, a siguranței în alimentare, integrarea armonioasă în piață, precum și sprijinirea activității de cercetare aferente domeniului de activitate. Tarifele sunt nediscriminatorii și reflectă costurile justificate ale operatorilor (art 79 (4), f și g Legea 123/2012).</p> <p>Implementarea sistemelor de măsurare inteligentă a energiei electrice este asigurată prin Ordinul 91/2013. Operatorii de distribuție concesionari implementează proiecte-pilot și evaluează aspectele specifice din rețelele de distribuție pentru stabilirea condițiilor finale de implementare a</p>

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
G.3 - Existența capacității administrative pentru punerea în aplicare și aplicarea Convenției Organizației Națunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap (UNCNRPD) în domeniul fondurilor ESI în conformitate cu Decizia 2010/48/CE a Consiliului.	1 - Măsuri în conformitate cu cadrul instituțional și juridic al statelor membre pentru consultarea și implicarea organismelor responsabile pentru protecția drepturilor persoanelor cu handicap sau a organizațiilor reprezentative ale persoanelor cu handicap sau a altor părți interesate relevante pe tot parcursul pregătirii și realizării programelor.	Nu		sistemelor de măsurare inteligent
G.3 - Existența capacității administrative pentru punerea în aplicare și aplicarea Convenției Organizației Națunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap (UNCNRPD) în domeniul fondurilor ESI în conformitate cu Decizia 2010/48/CE a Consiliului.	2 - Măsuri pentru formarea personalului autorităților implicat în gestionarea și controlul fondurilor ESI în domeniul legislației aplicabile a Uniunii și în domeniul legislației și politicilor naționale privind persoanele cu handicap, inclusiv în ceea ce privește aplicarea practică a UNCRPD, reflectată în legislația Uniunii și cea națională, după caz.	Nu		
G.3 - Existența capacității administrative pentru punerea în aplicare și aplicarea Convenției Organizației Națunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap (UNCNRPD) în domeniul fondurilor ESI în conformitate cu Decizia	3 - Măsuri pentru asigurarea monitorizării aplicării articolului 9 din UNCRPD în legătură cu fondurile ESI pe tot parcursul pregătirii și realizării programelor.	Nu		

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
2010/48/CE a Consiliului.				
G.4 - Existența unor măsuri de aplicare eficiente a dreptului Uniunii din domeniul achizițiilor publice în ceea ce privește fondurile ESI.	1 - Măsuri pentru aplicarea eficientă a normelor Uniunii din domeniul achizițiilor publice prin intermediul unor mecanisme adecvate.	Nu		<p>Cadrul legislativ național privind achizițiile publice este complet armonizat cu acquis-ul comunitar specific (OUG nr. 34/2006, HG nr. 925/2006, legislație de nivel terțiar).</p> <p>Prevederile legislative au fost detaliate în protocoale între AM-uri, ANRMAR și UCVA, care au fost revizuite sub coordonarea MFE, pentru a defini mecanismul de cooperare și feedback, momentul și amploarea verificărilor făcute de fiecare instituție și termenele limită procedurale.</p> <p>Prin memorandum guvernamental a fost instituit mecanismul pentru identificarea ex-ante a conflictului de interese care prevede acordarea către ANI a tuturor competențelor necesare verificării conflictului de interese la procedurile de atribuire a contractelor de achiziții publice.</p> <p>Prin memorandum au fost stabilite liste de verificare care asigură identificarea neregulilor la nivel orizontal din procesul de achiziții publice. OUG 66/2011 stabilește corecțiile ce trebuie aplicate în caz de nereguli.</p>

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
G.4 - Existența unor măsuri de aplicare eficace a dreptului Uniunii din domeniul achizițiilor publice în ceea ce privește fondurile ESI.	2 - Măsuri de asigurare a procedurilor transparente de atribuire a contractelor.	Nu		<p>OUG 34/2006 care reglementează domeniul achizițiilor publice stabilește principiile care stau la baza atribuirii contractelor de achiziții publice: nediscriminarea, tratamentul egal; recunoașterea reciprocă; transparența, proporționalitatea; eficiența utilizării fondurilor publice și asumarea răspunderii.</p> <p>Verificările ex-ante realizate de ANRM/UCVAP asigură îndrumare pentru autoritățile contractante.</p> <p>Redactarea documentelor de licitație și evaluarea de oferte se face de către autoritatea contractantă cu respectarea legislației terțiare, evitându-se apariția situațiilor identificate de către Comisia Europeană/AA.</p> <p>SEAP este actualizat constant conform modificărilor legislative și este gestionat de MSI, acesta conținând toate invitațiile pentru depunerea de oferte cu o valoare estimată mai mică decât pragul specificat în directivele UE</p> <p>Pentru achizițiile directe cu o valoare mai mare de 5000 € sunt trimise</p>

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
G.4 - Existența unor măsuri de aplicare eficiente a dreptului Uniunii din domeniul achizițiilor publice în ceea ce privește fondurile ESI.	3 - Modalitățile de formare și de difuzare a informațiilor pentru personalul implicat în implementarea fondurilor ESI.	Nu		<p>notificări în sistem de către autoritățile contractante www.e-licitatie.ro</p> <p>S-au organizat sesiuni de formare pentru personalul implicat în aplicarea legislației UE privind achizițiile publice la toate nivelurile relevante (AM-uri, OI-uri, AC, AA și beneficiari).</p> <p>Proiectul „Sprijin pentru personalul implicat în gestionarea instrumentelor structurale pentru a optimiza sistemul de achiziții publice” asigură diseminarea și schimbul de informații privind domeniul achizițiilor publice și organizarea de grupuri de lucru comune (ANRMAP, UCVAP, MFE, ACP, AA și AM-uri).</p> <p>Proiectul „Instruire aplicată pentru continuarea întăririi capacității instituționale a administrației publice din România pentru o gestionare eficientă a fondurilor structurale, va furniza programe de formare în gestionarea instrumentelor structurale și a achizițiilor publice pentru toate organismele implicate în aplicarea normelor privind achizițiile publice în domeniul fondurilor ESI.</p>

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
G.4 - Existența unor măsuri de aplicare eficiente a dreptului Uniunii din domeniul achizițiilor publice în ceea ce privește fondurile ESI.	4 - Măsuri de asigurare a capacității administrative de punere în aplicare și aplicare a normelor Uniunii din domeniul achizițiilor publice.	Nu		SEAP oferă informații pentru tot personalul care aplică normele UE privind achizițiile publice.
G.5 - Existența unor măsuri de aplicare eficiente a normelor Uniunii din domeniul ajutoarelor de stat în	1 - Măsuri referitoare la aplicarea eficiente a normelor Uniunii privind ajutoarele de stat.	Nu		<p>Autoritatea Națională pentru Reglementarea și Monitorizarea Achizițiilor Publice (ANRMAP) are un rol fundamental în elaborarea, promovarea și aplicarea politicii de achiziții publice.</p> <p>Ministerul Fondurilor Europene a elaborat un Ghid privind principalele riscuri în domeniul achizițiilor publice. Ghidul se bazează pe recomandările Comisiei Europene emise în urma misiunilor de audit. Acest ghid ajută beneficiarii să evite greșelile în acest domeniu.</p> <p>În prezent este în vigoare o documentație standardizată pentru proiectele de infrastructură (sectorul mediului și al transportului), folosită de către Autoritățile Contractante.</p> <p><a href="http://www.anrmap.ro/documente">http://www.anrmap.ro/documente</a></p>

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
ceea ce privește fondurile ESI.				
G.5 - Existența unor măsuri de aplicare eficiente a normelor Uniunii din domeniul ajutoarelor de stat în ceea ce privește fondurile ESI.	2 - Modalitățile de formare și de difuzare a informațiilor pentru personalul implicat în implementarea fondurilor ESI.	Da	<p>A fost dezvoltat și actualizat în permanență un site specializat referitor la ajutorul de stat. Site-ul este disponibil în limba română, dar și în limba engleză.</p> <p>Site-ul poate fi consultat la oricare dintre următoarele adrese:</p> <p><a href="http://www.renascce.eu">www.renascce.eu</a></p> <p><a href="http://www.ajutordestat.ro">www.ajutordestat.ro</a></p> <p><a href="http://www.ajutordestat.eu">www.ajutordestat.eu</a></p> <p>Experții în ajutoare de stat din cadrul Consiliului Concurenței pot fi contactați folosind informațiile de contact prezentate pe site (număr de telefon și de fax, e-mail): <a href="http://www.renascce.eu/?pag=153&amp;limba=ro">http://www.renascce.eu/?pag=153&amp;limba=ro</a></p>	

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
G.5 - Existența unor măsuri de aplicare eficiente a normelor Uniunii din domeniul ajutoarelor de stat în ceea ce privește fondurile ESI.	3 - Măsuri de asigurare a capacității administrative de punere în aplicare și aplicarea normelor Uniunii din domeniul ajutoarelor de stat.	Da	<p>A fost dezvoltat și actualizat în permanență un site specializat referitor la ajutorul de stat. Site-ul este disponibil atât în limba română, cât și în limba engleză și poate fi consultat la oricare dintre următoarele adrese:</p> <p><a href="http://www.renascce.eu">www.renascce.eu</a></p> <p><a href="http://www.ajutordestat.ro">www.ajutordestat.ro</a></p> <p><a href="http://www.ajutordestat.eu">www.ajutordestat.eu</a></p> <p>Experții în ajutor de stat din cadrul Consiliului Concurenței pot fi contactați folosind informațiile de contact prezentate pe site (telefon și număr de fax, e-mail):  <a href="http://www.renascce.eu/?pag=153&amp;limba=ro">http://www.renascce.eu/?pag=153&amp;limba=ro</a></p>	



Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
<p>G.6 - Existența unor măsuri de aplicare eficiente a legislației Uniunii din domeniul mediului referitoare la EIA și SEA.</p>	<p>1 - Măsuri referitoare la aplicarea eficiente a Directivei 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului (EIA) și a Directivei 2001/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului (SEA).</p>	<p>Da</p>	<p>Directivele EIM/ESM sunt EIM – prin HG nr. 445/2009 <a href="http://www.mmediu.ro/protectia_mediului/legislatie_orizontala/1_egislatia_specifica/HG445_13_i_ulie2009_EIA.pdf">http://www.mmediu.ro/protectia_mediului/legislatie_orizontala/1_egislatia_specifica/HG445_13_i_ulie2009_EIA.pdf</a> ESM – prin HG nr. 1076/2004 <a href="http://www.mmediu.ro/protectia_mediului/legislatie_orizontala/1_egislatia_specifica/HG-SEA-ROMANA.pdf">http://www.mmediu.ro/protectia_mediului/legislatie_orizontala/1_egislatia_specifica/HG-SEA-ROMANA.pdf</a> Instituțional procedura EIM/ESM este pusă în aplicare unitar, de fiecare agenție județeană pentru protecția mediului, de ANPM și MMSC, conform OM nr. 135/2010 și prin HG nr. 1000/2012.</p>	<p>Există mecanisme pentru asigurarea calității informațiilor folosite în procesul EIM (HG nr. 445/2009) și ghiduri metodologice aplicabile etapelor procedurii-cadru EIA (Ordinul nr. 863/2002). Se aplică măsuri juridice privind experiența acreditată/calificați care elaborează documentația EIM-MO nr. 1026/2009: Publicul are oportunitatea de a participa la procedurile de decizie în materie de mediu (art 15 și 16-HG nr. 445/2009, OM nr. 135/2010, art.28-33-HG 1076/2004, Ghidul privind consultarea publicului în cadrul procedurilor EIM și ESM). Accesul la justiție al publicului se face pe baza art 24 și 25 din HG nr. 445/2009 și Legea nr 86/2000 de ratificare a Convenției Aarhus. Există procedura de evaluare a impactului asupra mediului în context transfrontieră și de participare a publicului la luarea deciziei în cazul proiectelor cu impact transfrontieră (ordinul 864/2002).</p>

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
G.6 - Existența unor măsuri de aplicare eficiente a legislației Uniunii din domeniul mediului referitoare la EIA și SEA.	2 - Măsuri de formare profesională și difuzare de informații pentru personalul care participă la punerea în aplicare a directivelor privind EIA și SEA.	Nu		<p>În 2007, 2008, 2010 autoritățile de mediu au beneficiat de formare privind aplicarea: dispozițiilor EIM și ESM; orientărilor referitoare la planurile energetice, industriale, spațiale și de transport; a ghidurilor specifice fiecărui sector cu privire la ape, ape reziduale, deșeuri, încălzire și transport; a cerințelor în sensul anexei 21 la Regulamentul nr. 1083/2006.</p> <p>România aplică un sistem de difuzare și schimb de informații pentru personalul implicat în punerea în aplicare a Directivei EIM și a Directivei ESM. Pe site-urile MECC și ANPA au fost publicate informații cu privire la punerea în aplicare a Directivei EIM și a Directivei ESM.</p> <p>În perioada 2014-2020, formarea autorităților de mediu se va desfășura pe baza strategiei și planului pentru formarea personalului implicat în punerea în aplicare a EIM și ESM la toate nivelurile relevante. Formarea se va desfășura în două etape: 2014-2016 și 2017-2020, folosind fonduri din perioadele de programare 2007-2013 și 2014-2020.</p>

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
G.6 - Existența unor măsuri de aplicare eficace a legislației Uniunii din domeniul mediului referitoare la EIA și SEA.	3 - Măsuri de asigurare a unei capacități administrative suficiente.	Da	<p>Ghiduri:</p> <p>EIM pentru tipuri de proiecte de infrastructură  <a href="http://www.anpm.ro/ghiduri_eia">http://www.anpm.ro/ghiduri_eia</a></p> <p>ESM pentru anumite planificări sectoriale  <a href="http://www.anpm.ro/articole/avizul_de_mediu">http://www.anpm.ro/articole/avizul_de_mediu</a></p> <p>evaluarea efectelor planurilor sau proiectelor asupra ariilor protejate  <a href="http://www.mmediu.ro/protectia_mediului/legislatie_orizontala/legislatia_specifica/Evaluarea-adekvata.pdf">http://www.mmediu.ro/protectia_mediului/legislatie_orizontala/legislatia_specifica/Evaluarea-adekvata.pdf</a></p> <p>aplicarea procedurii de evaluare de mediu pentru planuri și programe  <a href="http://www.mmediu.ro/legislatie/acte_normative/legislatie_orizontala/04sea.pdf">http://www.mmediu.ro/legislatie/acte_normative/legislatie_orizontala/04sea.pdf</a></p>	<p>La nivelul APM-urilor și ANPM sunt structuri cu funcții și personal specializat privind EIA/SEA.</p> <p>Procedura EIM/ESM este aplicată consecvent la nivelul autorităților în conformitate cu competențele instituite în OM nr. 135/2010 și HG nr. 1000/2012.</p> <p>Legislația specifică include elemente care contribuie la asigurarea informațiilor folosite în procedurile EIM și ESM, astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- HG nr. 445/2009 stabilește procedura pentru evaluarea impactului asupra mediului desfășurată de autoritățile centrale sau locale pentru protecția mediului, cu participarea autorităților publice sau locale,</li> <li>- OM nr. 1026/2009 stabilește procedura prin care sunt înregistrați, în Registrul național, experții care elaborează rapoartele EIM, ESM și EM;</li> <li>- Ordinul ministrului apelor și protecției mediului nr. 863/2002 privind aprobarea ghidurilor metodologice aplicabile etapelor procedurii-cadru de evaluarea a impactului asupra mediului.</li> </ul>

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
<p>G.7 - Existența unei baze statistice necesare pentru a efectua evaluări ale eficacității și impactului programelor. Existența unui sistem de indicatori de rezultat necesari pentru selectarea acțiunilor care contribuie în modul cel mai eficient la obținerea rezultatelor dorite, monitorizarea progreselor înregistrate în obținerea rezultatelor și efectuarea evaluării impactului.</p>	<p>1 - Existența unor măsuri privind colectarea și agregarea rapidă a datelor statistice, cu următoarele elemente: identificarea surselor și mecanismelor de asigurare a validării statistice.</p>	Nu		<p>Pentru indicatorii produși de instituții statistice (EUROSTAT / Institutul Național de Statistică), precum și pentru cei raportați de instituții publice în contextul unor rapoarte periodice sau în contextul monitorizării implementării unor directive, sursele și mecanismele de validare statistică nu necesită clarificări suplimentare.</p> <p>Pentru indicatorii care nu fac parte din raportări uzuale ale instituțiilor statistice sau ale altor instituții publice, mecanismele de colectare și validare vor fi definite până la finalul lunii octombrie 2015.</p>
<p>G.7 - Existența unei baze statistice necesare pentru a efectua evaluări ale eficacității și impactului programelor. Existența unui sistem de indicatori de rezultat necesari pentru selectarea acțiunilor care contribuie în modul cel mai eficient la obținerea rezultatelor dorite, monitorizarea progreselor înregistrate în obținerea rezultatelor și efectuarea evaluării impactului.</p>	<p>2 - Existența unor măsuri privind colectarea și agregarea rapidă a datelor statistice, cu următoarele elemente: măsuri de publicare și de disponibilitate publică a datelor agregate.</p>	Nu		<p>În POIM au fost stabiliți indicatori de rezultat care au fost analizați în raportul de evaluare ex-ante prin prisma subcriteriilor menționate.</p> <p>Rezultatele monitorizării indicatorilor va fi publicat anual pe pagina de Internet a Autorității de Management a POIM, odată cu Raportul Anual de Implementare a POIM.</p> <p>Această prevedere va fi inclusă în procedurile de monitorizare ce vor fi</p>

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
G.7 - Existența unei baze statistice necesare pentru a efectua evaluări ale eficacității și impactului programelor. Existența unui sistem de indicatori de rezultat necesari pentru selectarea acțiunilor care contribuie în modul cel mai eficient la obținerea rezultatelor dorite, monitorizarea progreselor înregistrate în obținerea rezultatelor și efectuarea evaluării impactului.	3 - Un sistem eficient de indicatori de rezultat care să includă: selectarea indicatorilor de rezultat pentru fiecare program care să ofere informații cu privire la motivele pentru care au fost selectate acțiunile politice finanțate prin program.	Da	Raportul de evaluare a POIM; transmis anexat prin SFC	elaborate la nivel de program.  În POIM au fost stabiliți indicatori de rezultat care au fost analizați în raportul de evaluare ex-ante prin prisma subcriteriilor menționate, fiind prezentată relația cu acțiunile propuse spre finanțare, precum și relația între țintele propuse și intervențiile finanțate prin program.
G.7 - Existența unei baze statistice necesare pentru a efectua evaluări ale eficacității și impactului programelor. Existența unui sistem de indicatori de rezultat necesari pentru selectarea acțiunilor care contribuie în modul cel mai eficient la obținerea rezultatelor dorite, monitorizarea progreselor înregistrate în obținerea rezultatelor și efectuarea evaluării impactului.	4 - Un sistem eficient de indicatori de rezultat care să includă: stabilirea de ținte pentru acești indicatori.	Da	Raportul de evaluare a POIM; transmis anexat prin SFC	În POIM au fost selectați indicatori de rezultat, pentru care au fost stabilite valori de bază și ținte (cantitative și calitative), aceste informații fiind analizate în raportul de evaluare ex-ante.
G.7 - Existența unei baze statistice necesare pentru a efectua evaluări ale eficacității și impactului programelor. Existența unui sistem de indicatori de rezultat necesari pentru selectarea acțiunilor care contribuie în modul cel mai eficient la obținerea rezultatelor	5 - Un sistem eficient de indicatori de rezultat care să includă: robustețea și validarea statistică, claritatea interpretării normative, capacitatea de reacție la politică, colectarea în timp util a datelor.	Da	Raportul de evaluare a POIM; transmis anexat prin SFC	În POIM au fost stabiliți indicatori de rezultat care au fost analizați în raportul de evaluare ex-ante prin prisma subcriteriilor menționate.  Rezultatele monitorizării indicatorilor va fi publicat anual pe pagina de

Condiționalitate ex-ante	Criterii	Criteriile îndeplinite (Da/Nu)	Referință	Explicații
dorite, monitorizarea progreselor înregistrate în obținerea rezultatelor și efectuarea evaluării impactului.				Internet a Autorității de Management a POIM, odată cu Raporul Anual de Implementare a POIM.
G.7 - Existența unei baze statistice necesare pentru a efectua evaluări ale eficacității și impactului programelor. Existența unui sistem de indicatori de rezultat necesari pentru selectarea acțiunilor care contribuie în modul cel mai eficient la obținerea rezultatelor dorite, monitorizarea progreselor înregistrate în obținerea rezultatelor și efectuarea evaluării impactului.	6 - Proceduri pentru a se asigura că toate operațiunile finanțate prin program adoptă un sistem eficace de indicatori.	Nu		

## 9.2 Descrierea acțiunilor pentru îndeplinirea condiționalităților ex ante, organisme responsabile și calendar

**Tabelul 25: Acțiunile pentru îndeplinirea condiționalităților ex-ante generale aplicabile**

Condiționalitate ex-ante generală	Criteriile neîndeplinite	Acțiunile care urmează să fie întreprinse	Termenul-limită (data)	Organisme responsabile
G.3 - Existența capacității administrative pentru punerea în aplicare și aplicarea Convenției Organizației Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap (UNCNRPD) în domeniul	1 - Măsuri în conformitate cu cadrul instituțional și juridic al statelor membre pentru consultarea și implicarea organismelor responsabile pentru protecția drepturilor	- Se va elabora un document-cadru pentru consultarea și, respectiv, implicarea organismelor responsabile pentru protecția drepturilor persoanelor cu dizabilități, ca de exemplu mecanisme independente de monitorizare create conform art. 33(2) din UNCRPD sau reprezentanți relevanți ai societății civile, în special	31.07.2014	Direcția Generală Protecția Persoanelor cu Handicap (Ministerul Muncii, Familiei, Protecției Sociale și Persoanelor Vârstnice)

Condiționalitate ex-ante generală	Criteriile neîndeplinite	Acțiunile care urmează să fie întreprinse	Termenul-limită (data)	Organisme responsabile
<p>fondurilor ESI în conformitate cu Decizia 2010/48/CE a Consiliului.</p>	<p>persoanelor cu handicap sau a organizațiilor reprezentative ale persoanelor cu handicap sau a altor părți interesate relevante pe tot parcursul pregătirii și realizării programelor.</p>	<p>organizații reprezentative ale persoanelor cu dizabilități, inclusiv din perspectiva măsurilor de accesibilitate.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Proiectarea unui chestionar cuprins în documentul cadru ce se va aplica fiecărui ghid al solicitanților și va atribui un punctaj în cazurile în care solicitantul a respectat drepturile persoanelor cu dizabilități.</li> </ul>		<p>Consiliul Național pentru Combaterea Discriminării</p>
<p>G.3 - Existența capacității administrative pentru punerea în aplicare și aplicarea Convenției Organizației Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap (UNCNRPD) în domeniul fondurilor ESI în conformitate cu Decizia 2010/48/CE a Consiliului.</p>	<p>2 - Măsuri pentru formarea personalului autorităților implicat în gestionarea și controlul fondurilor ESI în domeniul legislației aplicabile a Uniunii și în domeniul legislației și politicilor naționale privind persoanele cu handicap, inclusiv în ceea ce privește aplicarea practică a UNCRPD, reflectată în legislația Uniunii și cea națională, după caz.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Implementarea Contractului de finanțare nr. 1.3.174 din 14.05.2014 pentru proiectul „Formare în domeniul antidiscriminării, egalității de gen și al drepturilor persoanelor cu dizabilități”, adresat angajaților din Autoritățile de Management, Organismele Intermediare, Autoritatea de Audit, Autoritatea de Certificare și Plăți și Ministerul Fondurilor Europene”.</li> <li>- Rezultate așteptate – La sfârșitul programului de formare, beneficiarii pregătirii vor putea să identifice cum se regăsesc principiile antidiscriminării, egalității de șanse între femei și bărbați și drepturilor persoanelor cu dizabilități pe tot parcursul diferitelor etape legate de pregătirea, elaborarea și implementarea PO.</li> </ul>	31.12.2015	<p>Consiliul Național pentru Combaterea Discriminării</p>
<p>G.3 - Existența capacității administrative pentru punerea în aplicare și aplicarea Convenției Organizației Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap (UNCNRPD) în domeniul fondurilor ESI în conformitate cu Decizia 2010/48/CE a Consiliului.</p>	<p>3 - Măsuri pentru asigurarea monitorizării aplicării articolului 9 din UNCRPD în legătură cu fondurile ESI pe tot parcursul pregătirii și realizării programelor.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Crearea unui mecanism de monitorizare, precum și de soluționare și aplicare referitoare la accesibilitatea persoanelor cu dizabilități în intervențiile co-finanțate prin fondurile ESI ce va viza și ghidurile și rapoartele ce rezultă din implementarea proiectelor cofinanțate din FESI, cu aplicabilitate permanentă</li> <li>- Încheierea de protocoale cu AM și cu MFE</li> </ul>	31.12.2014	<p>Direcția Generală Protecția Persoanelor cu Handicap (Ministerul Muncii, Familiei, Protecției Sociale și Persoanelor Vârstnice)</p>

Condiționalitate ex-ante generală	Criteriile neîndeplinite	Acțiunile care urmează să fie întreprinse	Termenul-limită (data)	Organisme responsabile
G.4 - Existența unor măsuri de aplicare eficiente a dreptului Uniunii din domeniul achizițiilor publice în ceea ce privește fondurile ESF.	1 - Măsuri pentru aplicarea eficiente a normelor Uniunii din domeniul achizițiilor publice prin intermediul unor mecanisme adecvate.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Înființarea unui compartiment în cadrul DPPD</li> <li>- Elaborarea unui document de orientare tehnică</li> </ul> <p>Asigurarea cadrului legislativ clar, stabil și coerent</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Autorizarea ANRM MAP pentru a asigura compatibilitatea cu legislația sectorială</li> <li>- monitorizarea și gestionarea pieței achizițiilor publice prin înființarea observatorului piețelor de achiziții publice</li> <li>- Evaluarea impactului și consultarea actorilor interesați înainte de lansarea inițiativelor</li> <li>- Transpunerea directivelor viitoare</li> <li>- Promovarea codificării</li> </ul> <p>Asigurarea cadrului instituțional eficient</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coordonarea interinstituțională și instituțională</li> <li>- jurisprudență accesibilă</li> </ul> <p>Mecanisme eficiente de verificare și control</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eficientizarea controalelor ex-ante</li> <li>- Autorizarea UCVAP pentru evitarea contractelor ilegale</li> <li>- Prevenirea și detectarea conflictului de interese</li> </ul> <p>Consolidarea eficacității sistemului de căi de atac</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Descurajarea plângerilor abuzive</li> <li>- Specializarea judecătorilor curților de apel</li> </ul>	31.10.2015	ANRM MAP CNSC MFE



Condiționalitate ex-ante generală	Criteriile neîndeplinite	Acțiunile care urmează să fie întreprinse	Termenul-limită (data)	Organisme responsabile
		- Decizii CNSC previzibile		
G.4 - Existența unor măsuri de aplicare eficiente a dreptului Uniunii din domeniul achizițiilor publice în ceea ce privește fondurile ESI.	2 - Măsuri de asigurare a procedurilor transparente de atribuire a contractelor.	Elaborarea unui ghid de bune practici cu privire la principalele etape ce trebuie urmate în timpul procesului de evaluare, indiferent de sursa fondurilor și sursa de finanțare.	28.02.2014	ANRM MFE
G.4 - Existența unor măsuri de aplicare eficiente a dreptului Uniunii din domeniul achizițiilor publice în ceea ce privește fondurile ESI.	3 - Modalitățile de formare și de difuzare a informațiilor pentru personalul implicat în implementarea fondurilor ESI.	România va elabora o Strategie națională privind formarea personalului, strategie ce va avea în vedere următoarele sarcini: - Punerea în comun a know-how-ului pentru evaluare - Examinarea eficacității acțiunilor de formare a personalului Elaborarea unui ghid de bune practici cu privire la etapele principale ce trebuie urmate în procesul de evaluare, indiferent de sursa fondurilor și sursa de finanțare	31.07.2015	ANRM MFE
G.4 - Existența unor măsuri de aplicare eficiente a dreptului Uniunii din domeniul achizițiilor publice în ceea ce privește fondurile ESI.	4 - Măsuri de asigurare a capacității administrative de punere în aplicare și aplicare a normelor Uniunii din domeniul achizițiilor publice.	Elaborarea, ori de câte ori este relevant, a unei documentații standardizate de licitație și recurgerea, ori de câte ori este relevant, la OCA (organismele centrale de achiziții)	30.06.2015	ANRM MFE
G.5 - Existența unor măsuri de aplicare eficiente a normelor Uniunii din domeniul ajutoarelor de stat în	1 - Măsuri referitoare la aplicarea eficiente a normelor Uniunii privind ajutoarele de	Elaborarea unei baze de date care permite verificarea ex ante a eligibilității beneficiarilor pentru acordarea	31.12.2015	Consiliul Concurenței

Condiționalitate ex-ante generală	Criteriile neîndeplinite	Acțiunile care urmează să fie întreprinse	Termenul-limită (data)	Organisme responsabile
ceea ce privește fondurile ESI.	stat.	<p>ajutoarelor de stat/ajutoarelor de minimis, constând în:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Încheiere Protocol de cooperare între Consiliul Concurenței, Ministerul Fondurilor Europene și Serviciul de Telecomunicații Speciale pentru crearea, utilizarea și dezvoltarea/modificarea ulterioară a bazei de date (inclusiv modificarea legislației naționale privind ajutorul de stat).</li> <li>- Procedura de achiziție de echipament și licențe informatice</li> <li>- Achiziționarea echipamentului.</li> <li>- Încărcarea datelor din SMIS ca parte a etapei de testare</li> <li>- Actualizarea bazei de date în timp real (inclusiv importul de date din SMIS în timp real).</li> <li>- Modificarea legislației naționale privind ajutorul de stat pentru a introduce obligația ca inițiatorii/concedenții ajutorului de stat să folosească baza de date.</li> </ul>		
G.6 - Existența unor măsuri de aplicare eficace a legislației Uniunii din domeniul mediului referitoare la EIA și SEA.	2 - Măsuri de formare profesională și difuzare de informații pentru personalul care participă la punerea în aplicare a directivelor privind EIA și SEA.	<p>Pentru perioada 2014-2020 formarea autorităților competente și implicate în punerea în aplicare a Directivelor EIM/ESM la toate nivelurile relevante va fi realizată pe baza strategiei și planului elaborat prin asistența JASPERS.</p> <p>Strategia și planul cuprind 2 cicluri:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Primul ciclu (2014 – 2016) va fi organizat în două etape:</li> <li>o formare EIM: 15 sesiuni, 3 zile pentru fiecare</li> </ul>	30.11.2016	Ministerul Mediului și Schimbărilor Climatice

Condiționalitate ex-ante generală	Criteriile neîndeplinite	Acțiunile care urmează să fie întreprinse	Termenul-limită (data)	Organisme responsabile
		<p>sesiune;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o formare ESM: 15 sesiuni, 3 zile pentru fiecare sesiune.</li> <li>- Punerea în aplicare a celei de-a doua etape din primul ciclu.</li> </ul>		
<p>G.7 - Existența unei baze statistice necesare pentru a efectua evaluări ale eficacității și impactului programelor. Existența unui sistem de indicatori de rezultat necesari pentru selectarea acțiunilor care contribuie în modul cel mai eficient la obținerea rezultatelor dorite, monitorizarea progreselor înregistrate în obținerea rezultatelor și efectuarea evaluării impactului.</p>	<p>1 - Existența unor măsuri privind colectarea și agregarea rapidă a datelor statistice, cu următoarele elemente: identificarea surselor și mecanismelor de asigurare a validării statistice.</p>	<p>Elaborarea și aprobarea fișelor de indicatori, a Ghidului pentru indicatorii POIM, precum și a procedurilor de monitorizare a indicatorilor financiari și fizici ai POIM, care vor conține informații privind organismele responsabile pentru colectarea datelor, resursele umane dedicate, termenele de colectare a datelor, conținutul datelor și modalitățile de procesare a acestora.</p>	31.12.2015	<p>Ministerul Fondurilor Europe Ministerul Transporturilor Ministerul Mediului și Schimbărilor Climatice Ministerul Economiei, Departamentul pentru Energie</p>
<p>G.7 - Existența unei baze statistice necesare pentru a efectua evaluări ale eficacității și impactului programelor. Existența unui sistem de indicatori de rezultat necesari pentru selectarea acțiunilor care contribuie în modul cel mai eficient la obținerea rezultatelor dorite, monitorizarea progreselor înregistrate în obținerea rezultatelor și efectuarea evaluării impactului.</p>	<p>2 - Existența unor măsuri privind colectarea și agregarea rapidă a datelor statistice, cu următoarele elemente: măsuri de publicare și de disponibilitate publică a datelor agregate.</p>	<p>1. Elaborarea și aprobarea în CM a Strategiei de Comunicare, care va include măsurile pentru publicarea și punerea la dispoziția publicului a datelor agregate.  2. Elaborarea și aprobarea procedurilor de monitorizare a indicatorilor financiari și fizici ai POIM, care vor conține cerințele privind publicarea acestora, anual, pe pagina de Internet a Autorității de Management a POIM, odată cu Raportul Anual de Implementare.</p>	31.12.2015	<p>Ministerul Fondurilor Europene</p>

Condiționalitate ex-ante generală	Criteriile neîndeplinite	Acțiunile care urmează să fie întreprinse	Termenul-limită (data)	Organisme responsabile
G.7 - Existența unei baze statistice necesare pentru a efectua evaluări ale eficacității și impactului programelor. Existența unui sistem de indicatori de rezultat necesari pentru selectarea acțiunilor care contribuie în modul cel mai eficient la obținerea rezultatelor dorite, monitorizarea progreselor înregistrate în obținerea rezultatelor și efectuarea evaluării impactului.	6 - Proceduri pentru a se asigura că toate operațiunile finanțate prin program adoptă un sistem eficient de indicatori.	<p>1. Elaborarea și aprobarea procedurilor de monitorizare a indicatorilor financiari și fizici ai POIM, care vor conține informații privind organismele responsabile pentru colectarea datelor, resursele umane dedicate, termenele de colectare a datelor, conținutul datelor și modalitățile de procesare a acestora.</p> <p>2. Elaborarea și aprobarea în CM a Planului de Evaluare a Programului care va identifica datele necesare evaluărilor și realizarea ulterioară a aranjamentelor de colectare sau accesare a datelor necesare evaluărilor de impact, altele decât cele furnizate de sistemul de monitorizare</p>	31.12.2015	Ministerul Fondurilor Europene Ministerul Transporturilor Ministerul Mediului și Schimbărilor Climatice Ministerul Economiei / Departamentul pentru Energie

**Tabelul 26: Acțiunile pentru îndeplinirea condiționalităților ex-ante tematice aplicabile**

Condiționalitate ex-ante tematică	Criteriile neîndeplinite	Acțiunile care urmează să fie întreprinse	Termenul-limită (data)	Organisme responsabile
T.05.1 - Prevenirea și gestionarea riscurilor: existența evaluărilor naționale sau regionale ale riscurilor pentru gestionarea dezastrelor, luând în considerare adaptarea la schimbările climatice	<p>1 - Efectuarea unei evaluări naționale sau regionale a riscurilor care să includă următoarele elemente:</p> <p>2 - o descriere a procesului, metodologiei, metodelor și datelor nesensibile utilizate la evaluarea riscurilor, precum și a</p>	Implementarea unui proiect de asistență tehnică pentru elaborarea evaluării riscului la nivel național.	21.12.2015	Ministerul Afacerilor Interne - Inspectoratul General al Situațiilor de Urgență
T.05.1 - Prevenirea și gestionarea riscurilor: existența evaluărilor naționale sau regionale ale riscurilor pentru gestionarea		To be Defined Conform HG 2288/2004 au fost identificate instituțiile care au atribuții în prevenirea și gestionarea riscurilor.	30.06.2016	Ministerul Afacerilor Interne - Inspectoratul General al Situațiilor de Urgență

Condiționalitate ex-ante tematică	Criteriile neîndeplinite	Acțiunile care urmează să fie întreprinse	Termenul-limită (data)	Organisme responsabile
dezastrilor, luând în considerare adaptarea la schimbările climatice	criteriilor bazate pe riscuri pentru prioritizarea investițiilor;	<p>Evaluării principalelor riscuri din România se va realiza de către Grupul de lucru privind evaluarea riscurilor la nivel național (GLERN) care are reprezentanți ai tuturor autorităților administrației publice centrale care au în gestiune tipuri de risc, reprezentanți ai mediului academic/universitar și instituții de cercetare în domeniu. Pentru instituirea oficială a GLERN va fi elaborat și aprobat cadrul legal.</p> <p>GLERN este sprijinit de asistență tehnică.</p> <p>Evaluarea tuturor riscurilor se va realiza pe baza unei metodologii, în conformitate cu Ghidul CE de evaluare și de cartografiere a riscului și va lua în considerare toate cele 3 categorii de impact (uman; economic și de mediu; politic și social) precum și aspectele transfrontieră.</p> <p>Evaluarea riscurilor va furniza prioritizarea investițiilor.</p>		
T.05.1 - Prevenirea și gestionarea riscurilor: existența evaluărilor naționale sau regionale ale riscurilor pentru gestionarea dezastrilor, luând în considerare adaptarea la schimbările climatice	3 - o descriere a scenariilor de risc unic și de riscuri multiple;	<p>Vor fi elaborate scenarii single-risk and multi-risk după evaluare.</p> <p>De asemenea, evaluarea va furniza o descriere a scenariilor.</p>	30.09.2015	Ministerul Afacerilor Interne - Inspectoratul General al Situațiilor de Urgență
T.05.1 - Prevenirea și gestionarea riscurilor: existența evaluărilor naționale sau regionale ale riscurilor pentru gestionarea dezastrilor, luând în considerare adaptarea la schimbările climatice	4 - ține seama, după caz, de strategiile naționale de adaptare la schimbările climatice.	<p>Strategia națională de adaptare la schimbările climatice va fi luată în considerare pentru prioritizarea investițiilor care se adresează riscurilor specifice, asigurând reziliența la dezastrul natural și dezvoltarea unui sistem de management al dezastrilor.</p> <p>Strategia națională de adaptare la schimbările climatice a fost aprobată prin HG nr. 529/2013 și se adresează impactului acestora asupra sănătății, agriculturii și pădurilor, biodiversității și ecosistemelor, apelor, zonelor</p>	30.06.2015	Ministerul Afacerilor Interne - Inspectoratul General al Situațiilor de Urgență  Ministerul Mediului și Schimbărilor Climatice

Condiționalitate ex-ante tematică	Criteriile neîndeplinite	Acțiunile care urmează să fie întreprinse	Termenul-limită (data)	Organisme responsabile
<p>T.06.1 - Sectorul apei: Existența (a) a unei politici tarifare privind apele care prevede stimulente corespunzătoare pentru ca utilizatorii să utilizeze eficient resursele de apă și (b) a unei contribuții adecvate a diferitelor utilizări ale apei pentru recuperarea costurilor serviciilor legate de utilizarea apei la o rată stabilită de planul adoptat de gestionare a bazinelor hidrografice pentru investiții sprijinite prin diferite programe.</p>	<p>1 - În sectoarele sprijinite prin FEDR, Fondul de coeziune și FEADR, un stat membru asigură contribuția diferitelor utilizări ale apei la recuperarea costurilor serviciilor de utilizare a apei, pe sector, în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) prima liniuă din Directiva 2000/60/CE, înând seama, după caz, de efectele sociale, de mediu și economice ale recuperării, precum și de condițiile geografice și climatice ale regiunii/regiunilor afectate.</p>	<p>marine și de coastă, infrastructurii și construcțiilor; precum și componentei de adaptare.</p> <p><a href="http://www.mmediu.ro/beta/wp-content/uploads/2013/10/2013-10-01_SNSC.pdf">http://www.mmediu.ro/beta/wp-content/uploads/2013/10/2013-10-01_SNSC.pdf</a></p> <p>O detaliere extinsă a acțiunilor sectoriale va fi realizată prin Planul Național de Acțiuni privind Schimbările Climatice, a cărui pregătire a demarat în trimestrul II, 2014, ca parte a unui proiect de asistență tehnică aflat în derulare.</p>	22.12.2014	Ministerul Mediului și Schimbărilor Climatice
		<p>O analiză asupra recuperării costurilor pentru serviciile de apă a fost îndeplinită în primele PMBH, costurile serviciilor de apă fiind recuperate conform art. 9 Directiva Cadru Apă.</p> <p>Prevederi privind recuperarea costurilor se regăsesc în Lega 241/2006 a serviciului de alimentare cu apă și de canalizare și HG 1202/2010 privind actualizarea cuantumului contribuțiilor specifice de gospodărire a resurselor de apă.</p> <p><a href="http://www.rowater.ro/Lists/Legislatie%20specifica/Allitemsg.aspx?ShowInGrid=False">http://www.rowater.ro/Lists/Legislatie%20specifica/Allitemsg.aspx?ShowInGrid=False</a></p> <p>Master Planurile elaborate pentru investițiile de apă/apă uzată pentru 43 de județe din România au un capitol special pentru analiza economică. Au fost luate în considerare accesibilitatea populației privind prețul apei, efectele economice ale recuperării costurilor serviciilor de apă și condițiile geografice specifice.</p> <p>Reactualizare celor 11 PMBH va cuprinde o analiză privind identificarea externalităților ca parte componentă a costurilor de mediu precum și a impactului asupra resursei</p>		

Condiționalitate ex-ante tematică	Criteriile neîndeplinite	Acțiunile care urmează să fie întreprinse	Termenul-limită (data)	Organisme responsabile
<p>T.06.2 - Sectorul deșeurilor: Promovarea investițiilor durabile din punct de vedere economic și al mediului în sectorul deșeurilor, în special prin elaborarea planurilor de gestionare a deșeurilor în conformitate cu Directiva 2008/98/CE și cu ierarhia deșeurilor.</p>	<p>2 - Existența unuia sau mai multor planuri de gestionare a deșeurilor, astfel cum se prevede la articolul 28 din Directiva 2008/98/CE.</p>	<p>de apă.</p> <p>PNGD va fi revizuit pe baza SNGD și a Legii 211/2011 de transpunere a Directivei 2008/98/CE, fiind utilizată asistența tehnică.</p> <p>În realizarea PNGD se va ține seama de ierarhia deșeurilor și de următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- tipul, cantitatea și sursa deșeurilor generate în teritoriu, deșeurile care ar putea fi expediate de pe sau pe teritoriul național, precum și o evaluare a evoluției fluxurilor de deșeurii</li> <li>- schemele existente de colectare a deșeurilor și principalele instalații de eliminare și valorificare</li> <li>- o evaluare a necesarului de noi scheme de colectare, închiderea instalațiilor de deșeurii existente, infrastructura suplimentară pentru instalațiile de deșeurii și, dacă este cazul, investițiile aferente</li> <li>- informații privind criteriile de identificare a amplasamentului și capacitatea de eliminare sau de operare a instalațiilor majore de valorificare</li> </ul>	<p>31.12.2015</p>	<p>Ministerul Mediului și Schimbărilor Climatice</p>
<p>T.06.2 - Sectorul deșeurilor: Promovarea investițiilor durabile din punct de vedere economic și al mediului în sectorul deșeurilor, în special prin elaborarea planurilor de gestionare a deșeurilor în conformitate cu Directiva 2008/98/CE și cu ierarhia deșeurilor.</p>	<p>3 - Existența unor programe de prevenire a acumulării de deșeurii, în conformitate cu articolul 29 din Directiva 2008/98/CE.</p>	<p>Planul Național de Prevenire a Deșeurilor va fi elaborat ca parte a PNGD în vederea decuplării legăturii dintre creșterea economică și impactul asupra mediului asociat cu generarea de deșeurii.</p> <p>Planul Național de Prevenire a Generării Deșeurilor va respecta ierarhia deșeurilor, va stabili un set de indicatori (calitativi și cantitativi), obiective și măsuri specifice.</p>	<p>31.12.2015</p>	<p>Ministerul Mediului și Schimbărilor Climatice</p>

Condiționalitate ex-ante tematică	Criteriile neîndeplinite	Acțiunile care urmează să fie întreprinse	Termenul-limită (data)	Organisme responsabile
<p>T.07.1 - Transporturi: Existența unui sau mai multor planuri sau cadre cuprinzătoare pentru investiții în transporturi, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T.</p>	<p>5 - un flux realist și matur de proiecte pentru care se preconizează sprijin din partea FEDR și a Fondului de coeziune;</p>	<p>MPGT va livra un portofoliu realist și matur de proiecte, inclusiv proiecte ce vor fi finanțate din fonduri europene. Dezvoltarea MPGT include un amplitud proces de identificare a nevoilor/intervențiilor/proiectelor, inclusiv modelarea traficului și ACB. Planul de implementare și planul financiar vor face parte, de asemenea, din MPGT.</p>	<p>15.02.2015</p>	<p>Ministerul Transporturilor</p>
<p>T.07.1 - Transporturi: Existența unui sau mai multor planuri sau cadre cuprinzătoare pentru investiții în transporturi, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T.</p>	<p>1 - Existența unui sau mai multor planuri sau cadre cuprinzătoare pentru investițiile în transporturi care îndeplinesc cerințele legale pentru evaluarea strategică de mediu și care prevăd:</p>	<p>Master Planul General de Transport (MPGT) este într-o fază avansată de elaborare.</p> <p>Elaborarea MPGT a început în aprilie 2012 cu sprijin prin asistență tehnică.</p> <p>MPGT va include toate modurile de transport (drumuri, cale ferată, apă, aer și intermodalitate) și va conține un plan de investiții multilateral pentru sectorul transport până în 2030. El va fi în acord cu SEA, care este în curs de elaborare. Un grup de lucru a fost înființat, în vederea elaborării Raportului de Mediu.</p> <p>Conectivitatea secundară cu rețeaua TEN-T este asigurată și analizată, de asemenea, în cadrul MPGT.</p> <p>Dezvoltarea MPGT include un amplitud proces de identificare a nevoilor/intervențiilor/proiectelor, inclusiv modelarea traficului și ACB.</p> <p>Proiectul Master Planului General de Transport al României a fost publicat spre consultare publică (<a href="http://www.ampost.ro/fisiere/pagini_fisiere/14.10.01_Mas">http://www.ampost.ro/fisiere/pagini_fisiere/14.10.01_Mas</a>)</p>	<p>15.02.2015</p>	<p>Ministerul Transporturilor</p>



Condiționalitate ex-ante tematică	Criteriile neîndeplinite	Acțiunile care urmează să fie întreprinse	Termenul-limită (data)	Organisme responsabile
<p>T.07.1 - Transporturi: Existența unui sau mai multor planuri sau cadre cuprinzătoare pentru investiții în transporturi, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T.</p>	<p>2 - contribuția la zona de transport unic la nivel european, în conformitate cu articolul 10 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului, inclusiv prioritățile pentru investiții în:</p>	<p>MPGT conține Modelul Național de Transport, incluzând rețeaua TEN-T centrală și extinsă, conexiunile la rețeaua TEN-T la nivel național.</p> <p>Conectivitatea secundară cu rețeaua TEN-T este asigurată și analizată, de asemenea, în cadrul MPGT.</p>	<p>15.02.2015</p>	<p>Ministerul Transporturilor</p>
<p>T.07.1 - Transporturi: Existența unui sau mai multor planuri sau cadre cuprinzătoare pentru investiții în transporturi, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T.</p>	<p>3 - rețeaua TEN-T de bază și rețeaua globală, în cazul în care se preconizează investiții din partea FEDR și a Fondului de coeziune; și</p>	<p>MPGT va conține Modelul Național de Transport, incluzând rețeaua TEN-T centrală și extinsă, conexiunile la rețeaua TEN-T la nivel național.</p>	<p>15.02.2015</p>	<p>Ministerul Transporturilor</p>
<p>T.07.1 - Transporturi: Existența unui sau mai multor planuri sau cadre cuprinzătoare pentru investiții în transporturi, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv transportul public la nivel local și regional), care să</p>	<p>4 - conectivitatea secundară;</p>	<p>Conectivitatea secundară cu rețeaua TEN-T este asigurată și analizată, de asemenea, în cadrul MPGT.</p>	<p>15.02.2015</p>	<p>Ministerul Transporturilor</p>

Condiționalitate ex-ante tematică	Criteriile neîndeplinite	Acțiunile care urmează să fie întreprinse	Termenul-limită (data)	Organisme responsabile
<p>sprajine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T.</p>				
<p>T.07.1 - Transporturi: Existența unui sau mai multor planuri sau cadre cuprinzătoare pentru investiții în transporturi, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T.</p>	<p>6 - Măsuri pentru a asigura capacitatea unor organisme intermediare și beneficiari de a asigura rezerva de proiecte.</p>	<p>Măsurile pentru asigurarea capacității organismelor intermediare și a beneficiarilor să livreze lista de proiecte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Organizarea de seminarii periodice, pe baza unui plan de instruire pentru formare profesională pe diferite teme cum sunt achizițiile publice, contracte FIDIC, management financiar, suspiciuni de nereguli și fraude</li> <li>- Elaborarea de proceduri operaționale pentru beneficiari, avizate de OI și aprobate de AM pentru: derularea procedurilor de achiziții publice, autorizarea cheltuielilor generate de implementarea proiectelor, identificarea suspiciunilor de nereguli și/sau fraudă, monitorizarea proiectelor (tehnică și financiară), identificarea conflictului de interese precum și a altor categorii de proceduri operaționale</li> <li>- Avizarea structurilor organizatorice și a regulamentelor de organizare și funcționare la nivelul beneficiarilor</li> <li>- Înființarea unor structuri de control la nivelul OI pentru a verifica modul de implementare a procedurilor operaționale la nivelul beneficiari</li> </ul>	30.06.2015	Ministerul Transporturilor
<p>T.07.3 - Alte mijloace de transport, inclusiv căi navigabile interioare și transportul maritim, porturi, legături multimodale și infrastructuri aeroportuare: Existența în planul sau planurile sau</p>	<p>1 - Existența în planul sau planurile sau cadrul sau cadrele de transport a unei secțiuni privind căile navigabile interioare și transportul maritim, porturile, legăturile multimodale</p>	<p>Master Planul General de Transport (MPGT) este într-o fază avansată de elaborare. Elaborarea MPGT a început în aprilie 2012 cu sprijin prin asistență tehnică. MPGT va include toate modurile de transport (drumuri, cale ferată, apă, aer și intermodalitate) și va conține un</p>	15.02.2015	Ministerul Transporturilor

Condiționalitate ex-ante tematică	Criteriile neîndeplinite	Acțiunile care urmează să fie întreprinse	Termenul-limită (data)	Organisme responsabile
<p>cadrul sau cadrele cuprinzătoare de transport a unei secțiuni specifice privind căile navigabile interioare și transportul maritim, porturile, legăturile multimodale și infrastructurile aeroportuare, care contribuie la îmbunătățirea conectivității la rețelele globale și de bază TEN-T și la promovarea mobilității regionale și locale durabile.</p> <p>T.07.3 - Alte mijloace de transport, inclusiv căi navigabile interioare și transportul maritim, porturi, legături multimodale și infrastructuri aeroportuare: Existența în planul sau planurile sau cadrul sau cadrele cuprinzătoare de transport a unei secțiuni specifice privind căile navigabile interioare și transportul maritim, porturile, legăturile multimodale și infrastructurile aeroportuare, care contribuie la îmbunătățirea conectivității la rețelele globale și de bază TEN-T și la promovarea mobilității regionale și locale durabile.</p>	<p>și infrastructurile aeroportuare, care:</p> <p>2 - să îndeplinească cerințele legale aplicabile evaluărilor strategice de mediu;</p>	<p>plan de investiții multilateral pentru sectorul transport până în 2030.</p> <p>Proiectul Master Planului General de Transport al României a fost publicat spre consultare publică (<a href="http://www.ampost.ro/fisiere/pagini_fisiere/14.10.01_Mas ter_Plan_Report.pdf">http://www.ampost.ro/fisiere/pagini_fisiere/14.10.01_Mas ter_Plan_Report.pdf</a>) în data de 1 octombrie 2014.</p> <p>El va fi în acord cu SEA, care este în curs de elaborare. Un grup de lucru a fost înființat, în vederea elaborării Raportului de Mediu.</p> <p>MPGT va conține Modelul Național de Transport, incluzând rețeaua TEN-T centrală și extinsă, conexiunile la rețeaua TEN-T la nivel național.</p> <p>Conectivitatea secundară cu rețeaua TEN-T este asigurată și analizată, de asemenea, în cadrul MPGT.</p>	15.02.2015	Ministerul Transporturilor
<p>T.07.3 - Alte mijloace de transport, inclusiv căi navigabile interioare și transportul maritim, porturi, legături multimodale și infrastructuri aeroportuare, care contribuie la îmbunătățirea conectivității la rețelele globale și de bază TEN-T și la promovarea mobilității regionale și locale durabile.</p>	<p>3 - să stabilească un flux de proiecte realiste și mature (inclusiv un calendar și cadrul</p>	<p>MPGT va livra un portofoliu realist și matur de proiecte, inclusiv proiecte ce vor fi finanțate din fonduri europene. Dezvoltarea MPGT include un amplu proces de identificare a nevoilor/intervențiilor/proiectelor, inclusiv</p>	15.02.2015	Ministerul Transporturilor

Condiționalitate ex-ante tematică	Criteriile neîndeplinite	Acțiunile care urmează să fie întreprinse	Termenul-limită (data)	Organisme responsabile
<p>infrastructuri aeroportuare: Existența în planul sau planurile sau cadrul sau cadrele cuprinzătoare de transport a unei secțiuni specifice privind căile navigabile interioare și transportul maritim, porturile, legăturile multimodale și infrastructurile aeroportuare, care contribuie la îmbunătățirea conectivității la rețelele globale și de bază TEN-T și la promovarea mobilității regionale și locale durabile.</p> <p>T.07.3 - Alte mijloace de transport, inclusiv căi navigabile interioare și transportul maritim, porturi, legături multimodale și infrastructuri aeroportuare: Existența în planul sau planurile sau cadrul sau cadrele cuprinzătoare de transport a unei secțiuni specifice privind căile navigabile interioare și transportul maritim, porturile, legăturile multimodale și infrastructurile aeroportuare, care contribuie la îmbunătățirea conectivității la rețelele globale și de bază TEN-T și la promovarea mobilității regionale și locale durabile.</p>	<p>bugetar).</p> <p>4 - Măsuri pentru a asigura capacitatea unor organisme intermediare și beneficiari de a asigura rezerva de proiecte.</p>	<p>modelarea traficului și ACB. Planul de implementare și planul financiar vor face parte, de asemenea, din MPGT.</p> <p>Măsurile pentru asigurarea capacității organismelor intermediare și a beneficiarilor să livreze lista de proiecte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Organizarea de seminarii periodice, pe baza unui plan de instruire pentru formare profesională pe diferite tematici cum sunt achizițiile publice, contracte FIDIC, management financiar, suspiciuni de nereguli și fraude</li> <li>- Elaborarea de proceduri operaționale pentru beneficiari, avizate de OI și aprobate de AM pentru: derularea procedurilor de achiziții publice, autorizarea cheltuielilor generate de implementarea proiectelor, identificarea suspiciunilor de nereguli și/sau fraudă, monitorizarea proiectelor (tehnică și financiară), identificarea conflictului de interese precum și a altor categorii de proceduri operaționale</li> <li>- Avizarea structurilor organizatorice și a regulamentelor de organizare și funcționare la nivelul beneficiarilor</li> <li>- Înființarea unor structuri de control la nivelul OI</li> </ul>	15.02.2015	Ministerul Transporturilor

Condiționalitate ex-ante tematică	Criteriile neîndeplinite	Acțiunile care urmează să fie întreprinse	Termenul-limită (data)	Organisme responsabile
T.07.4 - Dezvoltarea de sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei electrice.	1 - S-au adoptat planuri cuprinzătoare care descriu prioritățile privind infrastructura energetică națională care sunt:	<p>pentru a verifica modul de implementare a procedurilor operaționale la nivelul beneficiari</p> <p>Prioritățile pentru infrastructura energetică sunt descrise în planurile de dezvoltare ale operatorilor de transport și sistem pentru energie electrică și gaze.</p> <p>Planul de Dezvoltare a RET 2014-2023 a fost aprobat.</p> <p><a href="http://www.transelectrica.ro/documents/10179/981383/Planul+de+dezvoltare+a+RET+2014-+2023.pdf/21206b55-a47f-4834-a53f-b31642ad9f17">http://www.transelectrica.ro/documents/10179/981383/Planul+de+dezvoltare+a+RET+2014-+2023.pdf/21206b55-a47f-4834-a53f-b31642ad9f17</a></p> <p>Lista proiectelor pe transport de gaz (PIC) este disponibilă la adresa</p> <p><a href="http://ec.europa.eu/energy/infrastructure/pci/doc/2013_pci_projects_country.pdf">http://ec.europa.eu/energy/infrastructure/pci/doc/2013_pci_projects_country.pdf</a></p> <p>Planul de dezvoltare a sistemului de transport gaze naturale 2014-2020 este în curs de aprobare la ANRE.</p>	31.12.2014	Ministerul Economiei / Departamentul pentru Energie
T.07.4 - Dezvoltarea de sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei electrice.	5 - Aceste planuri conțin: un flux realist și matur de proiecte pentru care se preconizează sprijin din partea FEDR;	<p>Planul de Dezvoltare a RET 2014-2023 conține o listă a proiectelor aflate în diverse stadii de maturitate.</p> <p>(<a href="http://www.transelectrica.ro/documents/10179/981383/Planul+de+dezvoltare+a+RET+2014-+2023.pdf/21206b55-a47f-4834-a53f-b31642ad9f17">http://www.transelectrica.ro/documents/10179/981383/Planul+de+dezvoltare+a+RET+2014-+2023.pdf/21206b55-a47f-4834-a53f-b31642ad9f17</a>)</p> <p>Planul de dezvoltare a sistemului de transport gaze naturale 2014-2020 este în curs de aprobare la ANRE,</p> <p>planul conținând portofoliul de investiții propus pentru 2014-2020, proiectele aflându-se în diverse stadii de</p>	31.12.2014	Ministerul Economiei / Departamentul pentru Energie

Condiționalitate ex-ante tematică	Criteriile neîndeplinite	Acțiunile care urmează să fie întreprinse	Termenul-limită (data)	Organisme responsabile
		maturitate.		

## 10. REDUCEREA SARCINII ADMINISTRATIVE PENTRU BENEFICIARI

Rezumat al evaluării sarcinii administrative a beneficiarilor și, dacă este cazul, acțiunile planificate însoțite de un grafic indicativ de reducere a sarcinii administrative.

În perioada 2014-2020 va continua procesul de simplificare a procedurilor administrative demarat pe baza lecțiilor învățate în perioada 2007-2013, pentru a reduce sarcina administrativă la nivelul beneficiarilor, prin simplificarea procedurilor pe tot ciclul de viață al proiectelor.

Astfel, o serie de măsuri pentru reducerea sarcinii administrative asupra beneficiarilor adoptate începând cu 2013, și care vor continua și în 2014, a avut un impact semnificativ asupra creșterii absorbției:

- respectarea unui interval de 20 de zile pentru procesarea cererilor de plată;
- utilizarea unui mecanism de decontare a cererilor de plată, care permite plata directă a facturilor primite de la furnizori prin fondurile alocate din Trezoreria statului;
- eliminarea constrângerilor impuse pentru achizițiile efectuate de către beneficiarii din sectorul privat;
- elaborarea unui ghid privind principalele riscuri identificate în achizițiile publice.

Studiul Comisiei Europene „Măsurarea impactului modificării cerințelor de reglementare asupra costurilor administrative și sarcinii administrative a gestionării fondurilor structurale ale UE (FEDR și FC)”, a identificat o pondere a sarcinii administrative asupra beneficiarilor sectoarelor de mediu, transport și energii de cca.0,66% raportat la valoarea proiectelor față de o medie generală de cca. 2% (prelucrare informații Tab. 16 *Sarcina administrativă totală*), activitățile de management financiar și monitorizarea (28% fiecare) și informarea și păstrarea documentelor (14% fiecare) având cea mai mare încărcătură.

Măsuri concrete de simplificare vor fi propuse ca urmare a finalizării unui studiu de evaluare pentru a analiza sarcina administrativă asupra beneficiarilor din România a fondurilor structurale și de investiții, elaborat în coordonarea Ministerului Fondurilor Europene. Raportul va include recomandări și instrumente de simplificare pentru reducerea sarcinilor administrative (împreună cu o estimare a reducerii costurilor administrative).

Analiza sarcinilor administrative este structurată pe etapele principale ale ciclului proiectului, adresându-se în special identificării sarcinilor administrative ale beneficiarilor privați: IMM-uri, ONG-uri dar și societățile comerciale cu capital de stat (CNCFR, CNADR, etc.) în etapele de pre-implementare și implementare. Prima versiune a Raportului de evaluare a identificat principalele sarcini administrative asupra beneficiarilor și a făcut un prim set de recomandări, bazate inclusiv pe opiniile beneficiarilor intervievați și a focus-grupurilor.

Primele măsuri de simplificare pentru POIM, după cum urmează:

Etapa de pre-implementare:

1. **Ghidul applicantului** va fi simplificat și va fi adaptat tipului de beneficiari și dimensiunii financiare a proiectului, astfel încât costurile necesare pentru elaborarea

cererilor de finanțare să fie proporționale cu nivelul investițiilor și corelat cu obligațiile ce derivă din calitatea beneficiarului; această abordare este specifică OS 4.1. din cadrul AP4 și AP 6 (corelat și cu regulile de ajutor de stat și cu orientări clare și accesibile privind calculul necesarului de finanțare). Ghidurile necesare pregătirii proiectelor majore vor urmări principiile generale formulate la nivelul regulamentelor europene, preluând și actualizând ghidurile specifice de elaborare a documentelor suport ce însoțesc cererea de finanțare (studiu de fezabilitate, analiza cost-beneficiu ș.a.). Simplificarea ghidurilor va continua în paralel cu demersurile derulate în simplificarea regulilor naționale de realizare a investițiilor publice (în acord cu principalele recomandări formulate de Banca Mondială);

2. **Sesiuni de informare** vor fi organizate pentru beneficiari pentru prezentarea posibilităților de finanțare, dar și asupra obligațiilor ulterioare ale beneficiarilor în etapa de implementare, în corelare cu un calendar anual al lansărilor, pentru a facilita pregătirea beneficiarilor.

3. **Selecția și evaluarea:** se va introduce un termen limită de șase luni pentru procedura de selecție specifică proiectelor non-majore finanțate în cadrul POIM. În vederea facilitării procesului de evaluare și selecție, se va avea în vedere reducerea numărului de documente necesare pentru etapa de evaluare și utilizarea acolo unde este posibil a declarațiilor pe propria răspundere, urmând ca documentele să fie aduse doar la contractare.

Etapa de implementare:

4. **Contractele de finanțare.** Obligațiile prevăzute în contractul de finanțare vor fi proporționale cu valoarea grantului (pentru proiectele cu valori mici);

5. **Declarațiile de cheltuieli.** Procesul demarat în perioada 2007-2013 de simplificare a documentelor justificative depuse la solicitarea plății va continua (inclusiv prin introducerea costurilor simplificate pentru rambursarea cheltuielilor, de ex. rata forfetară pentru cheltuieli administrative), corelat cu asigurarea principiilor unui management financiar riguros;

6. **Asigurarea finanțării:** se va continua utilizarea cererilor de plată, procedura urmând a fi simplificată prin reducerea documentelor solicitate;

7. **Monitorizare și raportare.** Raportările periodice solicitate beneficiarilor vor fi simplificate, limitându-se la informații strict necesare pentru cunoașterea stadiului implementării, concentrându-se pe elementele necesare prevenirii și identificării blocajelor în implementare. Se va asigura evitarea duplicării documentelor scanate în format electronic. Funcția de monitorizare se va îmbunătăți prin alocarea aceluiași experți pe toată derularea unui proiect și prin punerea la dispoziția beneficiarului a checklisturilor utilizate la monitorizare și audit;

8. **Standardizarea procedurilor de achiziții publice.** Procesul de standardizare fi extins și pentru tipuri de intervenții (ex. servicii, situri contaminate), în paralel cu introducerea aplicării condițiilor de contract unitare pentru contractele de lucrări și actualizarea documentelor standard de achiziție în vigoare și a legislației secundare și terțiare în domeniul achizițiilor publice ca urmare a modificărilor legislative survenite, în vederea simplificării și clarității;



9. ***Sprijin acordat beneficiarilor.*** La nivelul POIM se va asigura o funcție permanentă de help-desk pentru aplicanții și beneficiarii unor investiții ce necesită o abordare specifică (ex. biodiversitate).

Implementarea acțiunilor de simplificare propuse va fi realizată în coordonarea unui grup de lucru funcțional dedicat simplificării la nivelul de coordonare a Acordului de Parteneriat, sub coordonarea MFE. La nivelul POIM, punerea în aplicare a acțiunilor de simplificare va fi monitorizată prin Comitetul de Monitorizare. Rezultatele acțiunilor de simplificare vor fi analizate în cadrul unei evaluări a îmbunătățirilor ce va fi prevăzută în planul de evaluare. O dată la doi ani, AM POIM va evalua la nivelul beneficiarilor, prin intermediul unor chestionare și interviuri, impactul măsurilor promovate pentru a identifica eficiența acestora și alte măsuri de simplificare.

## 11. PRINCIPII ORIZONTALE

### 11.1 Dezvoltarea durabilă

Descrierea acțiunilor specifice pentru soluționarea cerințelor de protecție a mediului, eficienței resurselor, diminuarea și adaptarea la schimbările climatice, rezistența la dezastre, prevenirea și gestionarea riscului în selectarea operațiilor.

POIM promovează dezvoltarea durabilă, în primul rând, prin stabilirea unor priorități de finanțare orientate direct spre susținerea acestora, în elaborarea POIM fiind luate în considerare strategiile relevante în domeniu. Totodată, la nivelul POIM 2014-2020 a fost realizată evaluarea strategică de mediu și evaluarea impactului asupra siturilor Natura 2000, recomandările formulate urmând a fi preluate în ghidurile solicitantului și documentațiile de implementare. EIA va fi realizată la nivelul operațiunilor finanțate, în acord cu prevederile legislației.

**Protecția mediului, biodiversității și ecosistemelor** va fi implementată la nivelul POIM prin:

- Aplicarea procedurilor EIA la nivel de proiect, și luarea în considerare, în etapa de proiectare a infrastructurii, a măsurilor bazate pe serviciile de ecosistem și infrastructurii verzi; o atenție deosebită a implementării acestor măsuri se vor avea în vedere pentru OS 1.3 și 2.4. (investițiile de îmbunătățire a condițiilor de navigație și în porturi), OS 5.1 (măsurile de prevenire și protecția împotriva inundațiilor și reducerea riscului de eroziune costieră);
- Includerea în ACB a unor criterii calitative relevante care influențează selecția opțiunilor în vederea luării în considerare a efectelor pozitive și negative asupra mediului, în special în ceea ce privește proiectele de dezvoltare a infrastructurii de transport (AP 1 și AP 2, dar și la nivelul celorlalte investiții, proporțional cu nivelul investiției);
- Includerea, în ghidurile solicitantului, a cerinței de a prevedea cheltuieli cu măsurile de protecție a mediului și cu infrastructura verde în estimarea bugetului proiectelor de infrastructură, recunoașterea eligibilității acestora și introducerea unor indicatori specifici de monitorizare impactului asupra mediului.

În plus, prin POIM vor fi finanțate măsuri de implementare a legislației privind managementul ariilor naturale protejate, precum și măsuri de decontaminare a siturilor poluate istoric.

**Protecția aerului și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră** va fi implementată prin:

- Aplicarea la nivel de proiect, a legislației privind impactul asupra mediului, concluziile impactului asupra mediului și implicit asupra calității aerului urmând a fi preluate în implementarea și monitorizarea proiectelor, prin măsuri identificate și prin indicatori de mediu.
- Măsurile promovate prin POIM care contribuie direct la îmbunătățirea calității aerului (promovarea modurilor de transport prietenoase cu mediul – transportul feroviar, intermodal, naval, transportul cu metroul, producția de energie din resurse regenerabile și investiții în reabilitarea rețelelor de transport și distribuție a energiei termice din sistemele centralizate de termoficare ce vor duce la evitarea de emisii de carbon);

- Dezvoltarea unui sistem funcțional de monitorizarea și evaluare a calității aerului la nivelul autorității de mediu, permițând monitorizarea evoluției calității aerului și în zonele de proiect unde vor fi promovate investiții finanțate prin fonduri europene;

**Utilizarea eficientă a resurselor și prevenirea generării deșeurilor** va fi implementată la nivelul POIM, pe lângă investițiile directe legate de dezvoltarea infrastructurii de management integrat al deșeurilor, prin:

- Includerea în documentațiile de atribuire specifice fiecărui tip de investiție, cerința de a prezenta proiecte tehnice și soluții economice bazate pe consum redus de apă, energie electrică și termică, și pe promovarea achizițiilor publice ecologice (toate axele prioritare).
- Introducerea, în documentațiile standardizate de achiziții publice (actualizate) a unor cerințe specifice privind prevenirea generării de deșeuri, în special cele provenite din construcții (toate axele prioritare).
- Solicitarea, prin ghidul solicitantului, prezentării măsurilor propuse pentru reducerea cantității de deșeuri produse în timpul implementării proiectelor și de utilizare de materiale reciclabile/reciclate (pentru OS 4.1., OS 5.2. și AP 6 și domeniile unde nu există documentații standard de achiziții).

**Adaptarea la schimbările climatice și reziliența la dezastră** va fi implementată direct la nivelul POIM prin promovarea cu precădere a infrastructurii verzi și a serviciilor furnizate de ecosisteme implementarea măsurilor de prevenirea riscurilor accentuate de schimbările climatice, în special inundații. Totodată, în proiectarea lucrărilor de infrastructură, se va promova infrastructura verde ca parte integrantă a proiectelor, se vor respecta normele tehnice privind lucrările de construcții și se va avea în vedere asigurarea rezistenței la dezastră a acestor lucrări (cerințe introduse în ghidurile solicitantului).

**Principiul poluatorul plătește** va fi respectat prin stabilirea tarifelor pentru serviciile de apă și deșeuri în conformitate cu principiul poluatorul plătește și de recuperare integrală a costurilor, ținând cont de nivelul de suportabilitate. Principiul va fi transpus la nivelul ACB și va fi luat în considerare la stabilirea necesarului de finanțare pentru proiectele generatoare de venituri. În ceea ce privește siturile contaminate, sprijinul se va limita la siturile abandonate, al căror poluator nu poate fi identificat.

Urmărirea, raportarea și monitorizarea punerii în aplicare a principiului dezvoltării durabile precum și a măsurilor de protecție a mediului recomandate prin Raportul de Mediu și evaluarea adecvată se va realiza prin includerea de informații relevante în rapoartele anuale de implementare.

## 11.2 Egalitatea de șanse și nediscriminarea

Descriere a acțiunilor specifice de promovare a egalității de șanse și prevenire a discriminării de gen, pe criterii de origine rasială sau etnică, religie sau credință, handicap, vârstă sau orientare sexuală în timpul pregătirii, proiectării și implementării programului operațional și, în special, în legătură cu accesul la finanțare, luând în considerare nevoile diferitelor grupuri-țintă expuse riscului acestor tipuri de discriminare și, mai ales, cerințele pentru asigurarea accesibilității pentru persoanele cu handicap.

POIM 2014 – 2020 finanțează în principal proiecte de infrastructură care, prin natura lor, reflectă într-o măsură redusă teme precum egalitatea de șanse, nediscriminare sau egalitatea de gen.

Cu toate acestea, autoritățile române evaluează oportunitatea introducerii unui manual de bune practici în aceste domenii care să fie însușit și respectat de către furnizorii de bunuri și servicii angajați în implementarea proiectelor de infrastructură finanțate din FESI în cadrul axelor prioritare incluse în POIM 2014-2020.

Egalitatea de șanse, în special aspectele legate de asigurarea accesibilității pentru persoanele cu dizabilități pentru proiectele de infrastructură, va fi promovată ca cerință în Ghidul Solicitantului, în elaborarea de orientări pentru beneficiari pentru o mai bună abordare a acestei probleme în cererile de finanțare, dar mai ales în reflectarea cerințelor necesare în contractele de lucrări. Modul în care egalitatea de șanse a fost luată în considerare va fi reflectată în Rapoartele Anuale de Implementare.

## 11.3 Egalitatea de gen

Descrierea contribuției programului operațional la promovarea egalității de gen și, dacă este cazul, aranjamentele prin care se asigură integrarea acestei perspective la nivelul programului operațional și al operațiunilor.

Menținerea condițiilor pentru egalitatea de gen este un element important al politicilor comunitare orizontale au o dimensiune socială importantă. Din punct de vedere al tipurilor de proiecte promovate prin POIM (infrastructura de transport, mediu și energie), grupul țintă și structura de gen sunt mai puțin relevante pentru a impune anumite condiții pentru elaborea și aprobarea proiectelor, prioritare fiind locația proiectului și contribuția la obiectivele programului.

Cu toate acestea, implementarea acestui principiu este esențială având în vedere că infrastructura dezvoltată asigură accesul la oamenii la un loc de muncă, în cadrul proiectelor sau la nivelul managementului programului.

Reflectarea principiului egalității de gen în implementarea programului se va realiza prin următoarele acțiuni:

- În specificațiile tehnice și documentele de licitație pentru proiectele relevante se va menționa obligativitatea de respectare a principiului accesului egal și participarea femeilor și bărbaților în cadrul proiectului și pentru exercitarea drepturilor egale între ele, urmând ca beneficiarul să raporteze asupra îndeplinirii acestui principiu;
- AM și beneficiari POIM se asigură în activitățile lor de zi cu zi, că nu vor exista discriminări pe bază de gen.

- Toate proiectele finanțate POIM vor include o descriere a măsurilor de promovare a egalității de gen și non-discriminare în acest domeniu.

Componența Comitetului de Monitorizare a POIM 2014-2020 cât mai mult posibil pentru a asigura reprezentarea egală a femeilor și a bărbaților.

## 12. ELEMENTE SEPARATE

### 12.1 Proiecte majore care vor fi implementate pe parcursul perioadei de programare

Tabelul 27: Lista proiectelor majore

Proiect	Data planificată a notificării/depunerii (an, trimestru)	Începerea implementării (an, trimestru)	Data planificată a finalizării (an, trimestru)	Axe prioritare / Priorități de investiții
Aeroport Bacău	2017, trimestrul 1	2017, trimestrul 2	2019, trimestrul 2	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7c - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local
Amenajare râu Trotuș și afluenți – faza a IIa	2016, trimestrul 4	2016, trimestrul 4	2023, Q4	AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor / 5i - Sprijinirea investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem
Autostrada Brasov-Bacau	2017, trimestrul 1	2017, trimestrul 4	2022, Q4	AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului / 7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
Autostrada Comarnic-Brasov	2015, trimestrul 3	2015, trimestrul 2	2019, trimestrul 2	AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului / 7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
Autostrada Lugoj-Deva (Lot 2,3,4)	2015, trimestrul 3	2016, trimestrul 1	2017, trimestrul 2	AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului / 7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
Autostrada Ploiești-Comarnic	2016, trimestrul 1	2017, trimestrul 4	2020, trimestrul 4	AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului / 7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T

<b>Proiect</b>	<b>Data planificată a notificării/depunerii (an, trimestru)</b>	<b>Începerea implementării (an, trimestru)</b>	<b>Data planificată a finalizării (an, trimestru)</b>	<b>Axe prioritare / Priorităţi de investiţii</b>
Autostrada Sebes-Turda (Lot 1,2,3,4)	2015, trimestrul 3	2016, trimestrul 1	2017, trimestrul 3	AP1 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei TEN-T şi a metroului / 7i - Sprijinirea unui spaţiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiţii în TEN-T
Autostrada Sibiu-Brasov	2015, trimestrul 4	2017, trimestrul 1	2020, trimestrul 1	AP1 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei TEN-T şi a metroului / 7i - Sprijinirea unui spaţiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiţii în TEN-T
Autostrada faza 2 Sibiu Pitești	2016, trimestrul 4	2017, trimestrul 2	2021, Q2	AP1 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei TEN-T şi a metroului / 7i - Sprijinirea unui spaţiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiţii în TEN-T
Bucuresti-Arad via Craiova si Timisoara (feroviar)	2015, trimestrul 4	2016, trimestrul 1	2021, Q4	AP1 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei TEN-T şi a metroului / 7i - Sprijinirea unui spaţiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiţii în TEN-T
Bucuresti-Giurgiu via Grădiştea (feroviar)	2017, trimestrul 4	2018, trimestrul 1	2021, Q1	AP1 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei TEN-T şi a metroului / 7i - Sprijinirea unui spaţiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiţii în TEN-T
Bucuresti-Iasi via Bacau + Pascani-Ucraina (feroviar)	2021, Q1	2021, Q3	2025, Q4	AP1 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei TEN-T şi a metroului / 7i - Sprijinirea unui spaţiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiţii în TEN-T
Bucuresti-Sibiu-Vintu de Jos via Pitești si Ramnic Valcea (feroviar)	2023, Q2	2023, Q4	2025, Q4	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7d - Dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete, de înaltă calitate și interoperabile și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului
Buzau-Galati (feroviar)	2021, Q1	2021, Q3	2024, Q3	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7d - Dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete, de înaltă calitate și interoperabile și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului
Drum expres Bacau-Focsani-Braila-Galati-Giurgulesti	2017, trimestrul 1	2017, trimestrul 4	2021, Q4	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7a - Sprijinirea unui spaţiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiţii în TEN-T

<b>Proiect</b>	<b>Data planificată a notificării/depunerii (an, trimestru)</b>	<b>Începerea implementării (an, trimestru)</b>	<b>Data planificată a finalizării (an, trimestru)</b>	<b>Axe prioritare / Priorităţi de investiţii</b>
Drum expres Bacău-Piatra Neamt	2021, Q1	2021, Q4	2023, Q4	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7b - Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale
Drum expres Bacău-Suceava	2016, trimestrul 1	2016, trimestrul 3	2019, trimestrul 3	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
Drum expres Brasov-Pitesti	2021, Q1	2021, Q4	2023, Q4	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
Drum expres Bucuresti-Alexandria-Craiova	2018, trimestrul 1	2018, trimestrul 4	2021, Q4	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
Drum expres Buzau-Focsani	2016, trimestrul 1	2016, trimestrul 2	2019, trimestrul 3	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
Drum expres Constanta-Tulcea-Braila (inclusiv podul de la Braila)	2016, trimestrul 1	2017, trimestrul 1	2021, Q1	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
Drum expres Gaesti-Ploiesti-Buzau-Braila	2019, trimestrul 1	2019, trimestrul 4	2023, Q1	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
Drum expres Lugoj-Craiova	2019, trimestrul 1	2019, trimestrul 4	2023, Q4	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
Drum expres Pascani-Iasi-Ungheeni	2016, trimestrul 1	2016, trimestrul 3	2019, trimestrul 3	AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului / 7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T



<b>Proiect</b>	<b>Data planificată a notificării/depunerii (an, trimestru)</b>	<b>Începerea implementării (an, trimestru)</b>	<b>Data planificată a finalizării (an, trimestru)</b>	<b>Axe prioritare / Priorități de investiții</b>
Drum expres Suceava-Botosani	2021, Q1	2021, Q4	2023, Q4	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7b - Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale
Drum expres Suceava-Siret	2018, trimestrul 1	2018, trimestrul 2	2020, trimestrul 2	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
Drum expres Targu Mures-Pascani	2021, Q1	2021, Q4	2025, Q4	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
Drum expres Turda-Halmeu	2019, trimestrul 1	2019, trimestrul 4	2023, Q1	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7b - Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale
Electrificare Cluj-Oradea (feroviar)	2015, trimestrul 4	2016, trimestrul 1	2019, trimestrul 1	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7d - Dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete, de înaltă calitate și interoperabile și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului
FAZAREA proiectului regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Botoșani	2016, trimestrul 4	2016, trimestrul 4	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acțiunii de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Faurei-Iasi (feroviar)	2021, Q1	2021, Q3	2024, Q4	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7d - Dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete, de înaltă calitate și interoperabile și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului
Fetesti-Faurei (feroviar)	2021, Q1	2021, Q3	2024, Q4	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7d - Dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete, de înaltă calitate și interoperabile și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului
Filiasi-Simeria (feroviar)	2021, Q1	2021, Q3	2024, Q4	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7d - Dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete, de înaltă calitate și interoperabile și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului

Proiect	Data planificată a notificării/depunerii (an, trimestru)	Începerea implementării (an, trimestru)	Data planificată a finalizării (an, trimestru)	Axe prioritare / Priorități de investiții
				eficient / 7d - Dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete, de înaltă calitate și interoperabile și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului
Finalizarea stației de epurare Glina, reabilitarea principalelor colectoare de canalizare și a canalului colector Dâmbovița (Caseta) în Municipiul București – Etapa II	2015, trimestrul 1	2016, trimestrul 1	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Instalație de valorificare energetică cu cogenerare de înaltă eficiență a deșeurilor municipale în municipiul București	2016, trimestrul 4	2016, trimestrul 4	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6i - investiții în sectorul deșeurilor, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Magistrala M5 (Metrou București)	2015, trimestrul 3	2016, trimestrul 1	2017, trimestrul 1	AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului / 7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
Modernizarea centurii existente de sud a Bucureștiului la nivel de drum expres	2016, trimestrul 2	2016, trimestrul 3	2018, trimestrul 4	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
Modernizarea sistemului de transport al energiei termice în Municipiul București	2015, trimestrul 4	2015, trimestrul 4	2023, Q4	AP7 - Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate / 4iii - Sprijinirea eficienței energetice, a gestionării inteligente a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructurile publice, inclusiv în clădirile publice, și în sectorul locuințelor
Oradea-Arad (feroviar)	2018, trimestrul 4	2019, trimestrul 1	2022, Q1	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7d - Dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete, de înaltă calitate și interoperabile și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului
Pitești-Craiova (feroviar)	2021, Q1	2021, Q3	2024, Q4	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7d - Dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete, de înaltă calitate și interoperabile și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului

<b>Proiect</b>	<b>Data planificată a notificării/depunerii (an, trimestru)</b>	<b>Începerea implementării (an, trimestru)</b>	<b>Data planificată a finalizării (an, trimestru)</b>	<b>Axe prioritare / Priorități de investiții</b>
Portul Constanta (MOL III si IV)	2016, trimestrul 1	2016, trimestrul 2	2018, trimestrul 4	AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului / 7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în aria de operare a SC Euro APAVOL SA	2016, trimestrul 1	2016, trimestrul 2	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acuis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în aria de operare a SC Raja Constanța SA	2016, trimestrul 1	2016, trimestrul 3	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acuis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județele Cluj și Sălaj	2015, trimestrul 4	2016, trimestrul 3	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acuis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județele Sibiu și Brasov	2016, trimestrul 1	2016, trimestrul 4	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acuis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Alba	2016, trimestrul 1	2016, trimestrul 3	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acuis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Argeș	2016, trimestrul 1	2016, trimestrul 4	2023, Q4	AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului / 7ii - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul	2016, trimestrul 1	2017, trimestrul 1	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acuis-

<b>Proiect</b>	<b>Data planificată a notificării/depunerii (an, trimestru)</b>	<b>Începerea implementării (an, trimestru)</b>	<b>Data planificată a finalizării (an, trimestru)</b>	<b>Axe prioritare / Priorităţi de investiţii</b>
Bacău				ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Bihor	2016, trimestrul 1	2017, trimestrul 1	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acuis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Bistrița Năsăud	2016, trimestrul 1	2016, trimestrul 4	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acuis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Botoșani	2016, trimestrul 1	2016, trimestrul 3	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acuis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Brașov	2016, trimestrul 4	2017, trimestrul 4	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acuis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Brăila	2015, trimestrul 4	2016, trimestrul 3	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acuis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Buzău	2015, trimestrul 4	2016, trimestrul 4	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acuis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Caraș-Severin	2016, trimestrul 2	2016, trimestrul 4	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acuis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe

<b>Proiect</b>	<b>Data planificată a notificării/depunerii (an, trimestru)</b>	<b>Începerea implementării (an, trimestru)</b>	<b>Data planificată a finalizării (an, trimestru)</b>	<b>Axe prioritare / Priorităţi de investiţii</b>
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Covasna	2016, trimestrul 4	2017, trimestrul 4	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Călărași	2016, trimestrul 1	2016, trimestrul 3	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Dolj	2016, trimestrul 1	2016, trimestrul 3	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Dâmbovița	2015, trimestrul 4	2016, trimestrul 2	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Galați	2016, trimestrul 1	2016, trimestrul 4	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Giurgiu	2015, trimestrul 4	2017, trimestrul 1	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Gorj	2015, trimestrul 4	2016, trimestrul 2	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul	2016, trimestrul 4	2017, trimestrul 4	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții

<b>Proiect</b>	<b>Data planificată a notificării/depunerii (an, trimestru)</b>	<b>Începerea implementării (an, trimestru)</b>	<b>Data planificată a finalizării (an, trimestru)</b>	<b>Axe prioritare / Priorități de investiții</b>
Harghita				identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Hunedoara (DEVA)	2015, trimestrul 4	2016, trimestrul 2	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Iași	2015, trimestrul 4	2016, trimestrul 1	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Ilfov	2015, trimestrul 4	2016, trimestrul 3	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Maramureș	2016, trimestrul 4	2017, trimestrul 4	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Mehendinți	2016, trimestrul 1	2017, trimestrul 1	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Mureș	2016, trimestrul 1	2016, trimestrul 4	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Neamț	2016, trimestrul 4	2017, trimestrul 4	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe

<b>Proiect</b>	<b>Data planificată a notificării/depunerii (an, trimestru)</b>	<b>Începerea implementării (an, trimestru)</b>	<b>Data planificată a finalizării (an, trimestru)</b>	<b>Axe prioritare / Priorităţi de investiţii</b>
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Olt	2016, trimestrul 1	2016, trimestrul 4	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6i - investiții în sectorul deșeurilor, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Prahova	2016, trimestrul 1	2017, trimestrul 4	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Satu Mare	2016, trimestrul 1	2016, trimestrul 3	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Suceava	2015, trimestrul 1	2015, trimestrul 2	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Teleorman	2016, trimestrul 1	2016, trimestrul 4	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Timiș	2015, trimestrul 4	2016, trimestrul 3	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Tulcea	2016, trimestrul 4	2017, trimestrul 4	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul	2016, trimestrul 4	2017, trimestrul 4	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții

Proiect	Data planificată a notificării/depunerii (an, trimestru)	Începerea implementării (an, trimestru)	Data planificată a finalizării (an, trimestru)	Axe prioritare / Priorități de investiții
Vaslui				identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Vrancea	2015, trimestrul 4	2016, trimestrul 2	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Vâlcea	2016, trimestrul 1	2016, trimestrul 3	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în regiunea Turda Câmpia Turzii	2015, trimestrul 4	2017, trimestrul 1	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în regiunea Valea Jiului (județul Hunedoara)	2015, trimestrul 3	2016, trimestrul 4	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în regiunile Mediaș, Agnita și Dumbrăveni, județul Sibiu	2015, trimestrul 4	2016, trimestrul 2	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Arad	2016, trimestrul 1	2016, trimestrul 4	2023, Q4	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe
Protecția și reabilitarea zonei costiere – Faza a II-a	2015, trimestrul 4	2016, trimestrul 1	2023, Q4	AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor / 5i - Sprijinirea investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem
Reabilitare linie de cale ferată Brașov- a Iia	2015, trimestrul 3	2016, trimestrul 1	2017, trimestrul 1	AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului / 7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal



<b>Proiect</b>	<b>Data planificată a notificării/depunerii (an, trimestru)</b>	<b>Începerea implementării (an, trimestru)</b>	<b>Data planificată a finalizării (an, trimestru)</b>	<b>Axe prioritare / Priorități de investiții</b>
Simeria - tronson Costariu-Simeria				prin investiții în TEN-T
Reabilitare linie de cale ferată Brasov-Simeria - tronson Sighisoara-Coslariu	2015, trimestrul 3	2016, trimestrul 1	2017, trimestrul 1	AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului / 7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
Reabilitare linie de cale ferată Radna-Gurasada-Simeria tronson 1	2015, trimestrul 3	2016, trimestrul 1	2017, trimestrul 4	AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului / 7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
Reabilitarea siturilor petroliere contaminate istoric din România - faza a IIa	2016, trimestrul 4	2016, trimestrul 4	2023, Q4	AP4 - Protecția mediului prin măsuri de conservare a biodiversității, monitorizarea calității aerului și decontaminare a siturilor poluate istoric / 6e - Realizarea de acțiuni destinate îmbunătățirii mediului urban, revitalizării orașelor, regenerării și decontaminării terenurilor industriale dezafectate (inclusiv a zonelor de reconversie), reducerii poluării aerului și promovării măsurilor de reducere a zgomotului
TR A5-Sf. Gheorghe-Baile Tusnad-Miercurea Ciuc-Ditrau	2017, trimestrul 1	2017, trimestrul 2	2021, Q2	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7b - Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale
TR Brasov-Sighisoara-Tg. Mures	2017, trimestrul 1	2017, trimestrul 2	2020, trimestrul 2	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
TR Corabia - Caracal - Dragasani - Rm. Valcea	2018, trimestrul 1	2018, trimestrul 2	2020, trimestrul 4	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7b - Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale
TR Filiași-Tg. Jiu-Petrosani-Hateg-Deva (se depune doar pentru Hateg-Deva)	2017, trimestrul 4	2018, trimestrul 1	2021, Q1	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
TR Iacobeni-Borsa-S. Marmatiei-Negresti Oas	2017, trimestrul 3	2017, trimestrul 4	2020, trimestrul 2	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7b - Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale

Proiect	Data planificată a notificării/depunerii (an, trimestru)	Începerea implementării (an, trimestru)	Data planificată a finalizării (an, trimestru)	Axe prioritare / Priorităţi de investiţii
TR Iasi-Vaslui-Bacau (se va depune doar pentru sectorul Vaslui-Bacau)	2016, trimestrul 3	2016, trimestrul 4	2018, trimestrul 4	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
TR Vaslui-Barlad-Tecuci-Galati (se va depune doar pentru Tecuci-Galati)	2016, trimestrul 1	2016, trimestrul 2	2018, trimestrul 1	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
TR Vatra Dornei-Bistrita-Saratel-Dej	2017, trimestrul 1	2017, trimestrul 4	2020, trimestrul 4	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7b - Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale
Timisoara-Moravita (feroviar)	2018, trimestrul 4	2020, trimestrul 1	2023, Q1	AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului / 7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
VO Campulung Moldovenesc	2018, trimestrul 1	2018, trimestrul 2	2020, trimestrul 2	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7b - Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale
VO Raminicu Valea	2018, trimestrul 1	2018, trimestrul 2	2020, trimestrul 2	AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient / 7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T

## 12.2 Cadrul de performanță al programului operațional

**Tabelul 28: Cadrul de performanță pentru fiecare fond și fiecare categorie de regiune (tabel rezumativ)**

Axă prioritată	Fond	Categorie de regiune	Indicator sau etapă cheie de implementare	Unitate de măsură, dacă este cazul	Punctul de referință pentru 2018			Obiectivul final (2023)		
					B	F	T	B	F	T
					B	F	T	B	F	T

Axă prioritată	Fond	Categoria de regiune	Indicator sau etapă cheie de implementare	Unitate de măsură, dacă este cazul	Punctul de referință pentru 2018			Obiectivul final (2023)		
					B	F	T	B	F	T
AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului	FC		Railway: Total length of reconstructed or upgraded railway line, of which: TEN-T	Km			0			140,00
AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului	FC		Roads: Total length of newly built roads, of which: TEN-T	Km			0			200,00
AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului	FC		Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate	Euro			566.746.118			4.539.007.093,00
AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului	FC		Proiecte majore transmise Comisiei Europene spre aprobare care cuprind drumuri noi construite în lungime de 200 km	%			80%			0,00
AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului	FC		Proiectele majore transmise Comisiei Europene spre aprobare care cuprind linii de cale ferată renovate sau modernizate în lungime de 140 km	%			100			0,00
AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Roads: Total length of newly built roads, of which: TEN-T	Km			0			125,00
AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate	Euro			271.036.238			2.304.277.812,00
AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Proiecte majore transmise Comisiei Europene spre aprobare care cuprind drumuri noi construite în lungime de 125 km	%			80%			0,00

Axă prioritară	Fond	Categoria de regiune	Indicator sau etapă cheie de implementare	Unitate de măsură, dacă este cazul	Punctul de referință pentru 2018			Obiectivul final (2023)		
					B	F	T	B	F	T
AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor	FC		Water supply: Additional population served by improved water supply	persoane			0			3.700.000,00
AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor	FC		Wastewater treatment: Additional population served by improved wastewater treatment	Echivalent populație			0			1.700.000,00
AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor	FC		Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate	Euro			424.887.245			3.402.875.041,00
AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor	FC		Populația suplimentară care beneficiază de o mai bună epurare a apelor uzate din proiectele transmise spre aprobare Comisiei Europene (ca pondere din ținta finală)	%			80%			0,00
AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor	FC		Populația suplimentară care beneficiază de o mai bună alimentare cu apă din proiectele transmise spre aprobare Comisiei Europene (ca pondere din ținta finală)	%			80%			0,00
AP4 - Protecția mediului prin măsuri de conservare a biodiversității, monitorizarea calității aerului și decontaminare a siturilor poluate istoric	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Nature and biodiversity: Surface area of habitats supported to attain a better conservation status	hectare			0			3.000,00
AP4 - Protecția mediului prin măsuri de conservare a biodiversității, monitorizarea calității aerului și decontaminare a siturilor poluate istoric	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate	Euro			58.885.143			500.625.782,00
AP4 - Protecția mediului prin măsuri de conservare a biodiversității, monitorizarea calității aerului și decontaminare a siturilor poluate istoric	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Seturi de măsuri/planuri de management/planuri de acțiune aprobate	Nr.			0			70,00

Axă prioritară	Fond	Categoria de regiune	Indicator sau etapă cheie de implementare	Unitate de măsură, dacă este cazul	Punctul de referință pentru 2018			Obiectivul final (2023)		
					B	F	T	B	F	T
AP4 - Protecția mediului prin măsuri de conservare a biodiversității, monitorizarea calității aerului și decontaminare a siturilor poluate istoric	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Proiecte contractate care acoperă 70 de seturi de măsuri/planuri de management/planuri de acțiune ce urmează a fi elaborate și aprobate	%			80%			0,00
AP4 - Protecția mediului prin măsuri de conservare a biodiversității, monitorizarea calității aerului și decontaminare a siturilor poluate istoric	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Proiecte contractate care vizează o suprafață de 3000 ha reprezentând habitate de interes comunitar preconizate a fi sprijinite în vederea obținerii unui stadiu de conservare mai bun	%			70%			0,00
AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor	FC		Risk prevention and management: Population benefiting from flood protection measures	persoane			0			40.000,00
AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor	FC		Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate	Euro			70.322.358			563.204.005,00
AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor	FC		Lungime de plajă și/sau faleză protejată	km			0			12,65
AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor	FC		Proiecte contractate care acoperă 40.000 locuitori din populația care va beneficia de măsuri de protecție împotriva inundațiilor	%			70			0,00
AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor	FC		Proiecte majore transmise COM care acoperă 12,65 km de plajă și/sau faleză protejată	%			100%			0,00
AP6 - Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Renewables: Additional capacity of renewable energy production	MW			0			60,00

Axă prioritară	Fond	Categoria de regiune	Indicator sau etapă cheie de implementare	Unitate de măsură, dacă este cazul	Punctul de referință pentru 2018			Obiectivul final (2023)		
					B	F	T	B	F	T
AP6 - Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate	Euro			27.306.513			232.152.690,00
AP6 - Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Capacitate instalată în cogenerare de înaltă eficiență	MW			0			50,00
AP6 - Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Proiecte contractate care prevăd instalarea a 60 MW din surse regenerabile	%			80%			0,00
AP6 - Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Proiecte contractate care prevăd instalarea a 50 MW capacitate cogenerare de înaltă eficiență	%			80%			0,00
AP7 - Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate	Euro			12.440.959			105.769.712,00
AP7 - Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Lungimea rețelei termice reabilitate	km			0			100,00
AP7 - Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate	FC		Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate	Euro			23.440.786			187.734.668,00
AP7 - Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate	FC		Lungimea rețelei termice reabilitate	km			0			120,00
AP7 - Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate	FC		Proiect major transmis Comisiei Europene pentru reabilitarea a 120 km rețea termică în vederea reabilitării	%			100%			0,00
AP7 - Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Contracte de achiziție publică încheiate vizând	%			100%			0,00

Axă prioritară	Fond	Categoria de regiune	Indicator sau etapă cheie de implementare	Unitate de măsură, dacă este cazul	Punctul de referință pentru 2018			Obiectivul final (2023)				
					B	F	T	B	F	T		
termoficare în oreșele selectate			reabilitarea a 100km rețea termică în vederea reabilitării									
AP8 - Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Suma totală a cheielor eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de accesă autoritate	Euro		5.888.514						50.062.578,00
AP8 - Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Linie electrică construită/ modernizată	km		0						140,00
AP8 - Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Stații noi gaze construite	Nr.		0						2,00
AP8 - Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Semnarea de contracte de achiziție publică ce acoperă 140 km linie electrică construită/modernizată	%		100%						0,00
AP8 - Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Semnarea de contracte de achiziție publică ce vizează realizarea a 2 stații noi gaze propuse spre realizare	%		100%						0,00

### 12.3 Parteneri relevanți implicați în pregătirea programului

- Aeroport Kogălniceanu
- Aeroport Timișoara
- AFDJ Galați
- AFER
- APDF Giurgiu
- APDM Galați
- APM Constanța
- ARR

- ARSVOM Constanța
- CFR Călători, CFR Marfa SA, CFR SA
- CNADNR
- Metrorex
- Autoritatea Aeronautică Civilă Română
- ANR
- CN ACN SA
- Asociația Camera de Comerț Americană în România (AmCham Romania)
- Asociația Regională pentru Promovarea Aviației (ARPA)
- Asociația Aeroporturilor din România
- Federația Operatorilor Români în Transporturi
- Federația Sindicatelor Transportatorilor Feroviari din România
- Uniunea Porturilor Interioare Românești
- Asociația Cărașilor Particulari din România
- Federația Națională a Sindicatelor din Aeroporturi
- Uniunea Română de Transport Public
- Organizația Patronală ”Operatorul Portuar” Constanța
- Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România
- Administrația Națională Apele Române
- Agenția Națională pentru Protecția Mediului
- Administrația Fondului pentru Mediu
- Autoritatea Nationala de Reglementare in domeniul Energiei
- Salvați Dunărea și Delta
- Garda Națională de Mediu
- Asociația Română de Salubritate
- Organizatia Patronala și Profesionala REMAT
- CIROM
- ECOROM
- ECOTIC
- Asociația ROREG
- Comitetul National Roman al Consiliului Mondial al Energiei



- Asociația Patronală Surse Noi de Energie
- Fondul Global de Mediu (GEF – Global Environment Facility)
- RNP – Rom Silva
- Universitatea Politehnica
- ICEMENERG
- Asociația Consumatorilor de Energie din România
- Institutul de Studii și Proiectări Energetice (ISPE)
- Academia Română
- Camera de Comerț și Industrie a Municipiului București
- Asociația Municipiilor din România
- Fundația TERRA Mileniul III
- Asociația WWF Programul Dunăre Carpați România
- ACRAFE -Asociația Consultanților din România pentru Accesarea Fondurilor Europene (ACRAFE)
- Fondul Național de Garantare a Creditelor pentru IMM
- Confederația Națională a Patronatului Român
- Asociația Agențiilor pentru Dezvoltare Regională din România
- Asociația Comunelor din România
- Asociația Consultanților din România pentru Accesarea Fondurilor Europene
- Asociația Consultanților în Management din România
- Asociația Oamenilor de Afaceri din România



## Documente

Titlul documentului	Tipul documentului	Data documentului	Referința locală	Referința Comisiei	Fișiere	Data trimiterii	Trimis de
ANEXA 7. Draft Ex-ante evaluation report of the Operational Programme Large Infrastructure	Proiect de raport de evaluare ex-ante	15.10.2014			Draft Ex-ante evaluation Report of the Operational Programme Large Infrastructure	15.10.2014	nbarbufl
ANEXA 3. Nevoile de dezvoltare și prioritățile ITI Delta Dunării finanțabile prin POIM	Anexe la programe	15.10.2014			<ul style="list-style-type: none"> <li>ANEXA 3. Nevoile de dezvoltare și prioritățile ITI Delta Dunării finanțabile prin POIM</li> </ul>	15.10.2014	nbarbufl
ANEXA 4. Corelarea obiectivelor POIM cu obiectivele SUERD	Anexe la programe	15.10.2014			<ul style="list-style-type: none"> <li>ANEXA 4. Corelarea obiectivelor POIM cu obiectivele SUERD</li> </ul>	15.10.2014	nbarbufl
ANEXA 5. Contribuțiile partenerilor relevanți implicați în elaborarea POIM	Anexe la programe	15.10.2014			ANEXA 5. Contribuțiile partenerilor relevanți implicați în elaborarea POIM	15.10.2014	nbarbufl
ANEXA 6. Informații detaliate privind planurile de acțiune pentru îndeplinirea condiționalităților ex-ante pentru mediu	Anexe la programe	15.10.2014			ANEXA 6. Informații detaliate privind planurile de acțiune pentru îndeplinirea condiționalităților ex-ante pentru mediu	15.10.2014	nbarbufl
ANEXA 1. Principalele hărți relevante pentru susținerea strategiei POIM în domeniul transport	Anexe la programe	15.10.2014			<ul style="list-style-type: none"> <li>ANEXA 1. Principalele hărți relevante pentru susținerea strategiei POIM în domeniul transport</li> </ul>	15.10.2014	nbarbufl
ANEXA 2. Informații suplimentare relevante privind biodiversitatea	Anexe la programe	15.10.2014			<ul style="list-style-type: none"> <li>ANEXA 2. Informații suplimentare relevante privind biodiversitatea</li> </ul>	15.10.2014	nbarbufl
ANEXA 8. Informații privind derularea procedurii SEA	Anexe la programe	15.10.2014			ANEXA 8. Informații privind derularea procedurii SEA pentru POIM	15.10.2014	nbarbufl

Titlul documentului	Tipul documentului	Data documentului	Referința locală	Referința Comisiei	Fișiere	Data trimiterii	Trimis de
pentru POIM							
ANEXA 9. Rezumat al cetățenilor, cu privire la programul operațional	Anexe la programe	15.10.2014			ANEXA 9. Rezumat al cetățenilor, cu privire la programul operațional	15.10.2014	nbarbufl
ANEXA 10. Proiecte majore din sectorul transport finanțabile prin POIM și CEF	Anexe la programe	15.10.2014			ANEXA 10. Proiecte majore din sectorul transport finanțabile prin POIM și CEF	15.10.2014	nbarbufl
ANEXA 11. Lista de abrevieri POIM	Anexe la programe	15.10.2014			ANEXA 11. Lista de abrevieri POIM	15.10.2014	nbarbufl