



GUVERNUL ROMÂNIEI

Ministerul Fondurilor Europene

Minuta dezbaterii publice privind

Raportul de Mediu și proiectul Programului Operațional Infrastructură Mare 2014-2020

Data: 19.01.2015

Locație: Ministerul Fondurilor Europene, str. Blvd. Mihalache, nr. 15-17, sector 1, București

Dezbaterea publică privind Raportul de Mediu și proiectul Programului Operațional Infrastructură Mare 2014-2020 a avut loc în contextul derulării procedii de evaluarea Strategică de Mediu a POIM pe baza deciziei de încadrare a POIM comunicată de Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor în data de 28 ianuarie 2014.

În cadrul reuniunii, Ministerul Fondurilor Europene a prezentat Programul Operațional Infrastructură Mare și Raportul de Mediu aferent. O sesiune de întrebări, observații și clarificări a urmat acestor prezentări, conform celor prezentate în Anexă. Prezentările, minuta și Raportul de Mediu sunt publicate pe pagina de internet www.fonduri-ue.ro.

Dezbaterea publică a fost coordonată de către reprezentantul Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor, prin doamna Sanda Petrișor, Director general Adjunct,

Din partea Ministerului Fondurilor Europene, prezentarea a fost susținută de către dna. Delia Ionică, expert, Direcția Generală de Coordonare Implementare Programe majore de Investiții.

Prezentarea Raportului de Mediu și a rezultatelor evaluării adecvate a fost realizată de către dl. Marius Nistorescu, reprezentant al EPC Consultanță de Mediu.

Anexă: Lista participanților

Nr. Crt.	Nume și organizație reprezentată	Întrebarea	Răspuns
1.	<i>DI. PISTRIȚU Costel, Primar Mun. Băilești</i>	<p>Formularea de propuneri legate de lista de proiecte majore a POIM:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Solicitare de introducere în lista de proiecte majore a tronsonului de cale ferată Craiova – Pitești, inclusiv electrificare, nu doar pe concesiune; 2. Solicitare de modernizare a aeroportului Craiova, având în vedere faptul că studiile și analizele efectuate previzionează un flux de pasageri transportați pe cale aeriană de aprox. 2,12 mil.pasageri/an, până în anul 2020. 3. Băilești are un plan de management pentru aria naturală protejată Cileni-Băilești, fiind înaintată ANAR o solicitare de concesiune, în calitate de custode, a suprafeței de aprox. 42 ha. a luciului de apă aferent ariei protejate pentru a-și putea exercita calitatea de custode. Nu se cunoaște stadiul solicitării. 4. Propunerea privind electrificarea liniei ferate Craiova-Calafat 5. Au fost menționate și aspecte colaterale POIM, respectiv finanțare centrelor urbane prin POR 	<p>Ministerul Fondurilor Europene: Lista proiectelor majore din POIM se bazează pe propunerile de prioritizare formulate în MPGT.</p> <p>Ministerul Transporturilor: În varianta revizuită a Master Planului General de Transport (care se va definitiva până la sfârșitul lunii ianuarie) va fi cuprins și acest proiect.</p> <p>Ministerul Transporturilor: Studiile și analizele consultantilor diferă foarte mult față de analizele specialiștilor din cadrul aeroporturilor, definirea bazinelor de captare fiind diferită.</p> <p>Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor: Planul de Management a fost transmis Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor spre aprobare. MMAP a transmis observații pe marginea planului, dar aceasta nu a fost transmis în versiune revizuită. Măsurile de conservare cuprinse în planul de management trebuie respectate de către toate persoanele nu numai de către concesionar.</p> <p>Ministerul Transporturilor: Conform ultimelor recomandări formulate de Comisia Europeană privind coridorul Orient-East/Med, există obligația existenței căii ferate, cel puțin electrificat. Prin urmare, Craiova-Calafat, Craiova-Golenț și podul peste Dunăre se vor afla în strategia de implementare a MPGT.</p>

Nr. Crt.	Nume și organizație reprezentată	Întrebarea	Răspuns
2.	<i>Dna Silvia Tronca, Consiliul Județean Mehedinți</i>	<p>1. Transport intermodal: Solicitare de introducere a portului Drobeta - Turnu Severin și a portului Calafat în lista de proiecte finanțabile din cadrul POIM. Aceste proiecte nu sunt incluse în lista de proiecte din Anexa 10 la Program.</p> <p>2. Solicitarea unei analize în vederea includerii orașului Drobeta Turnu Severin în cadrul listei proiectelor sprijinite pentru eficientizarea sistemelor de termoficare;</p> <p>3. Elaborarea unui proiect de interconectare cu sistemele naționale de transport ale gazelor naturale din</p>	<p>Ministerul Fondurilor Europene: Analiza privind necesarul investițional prezentată în cadrul POIM reflectă prioritățile din cadrul Master Planului General de Transport. În anexa 10 la POIM sunt incluse numai proiectele majore care au o valoare de peste 75 mil. euro. Astfel, neincluderea unui proiect în anexa 10 nu semnifică faptul că acesta nu va putea fi promovat, promovabilitatea realizându-se în funcție de lista prioritizată cuprinsă în Master Planul General de Transport, finanțarea portului Drobeta. Reprezentantul MT a precizat că includerea unor proiecte în lista MPGT s-a bazat pe o analiză realizată prin Modelul Național de Transport care ia în considerare potențialul de dezvoltare, inclusiv pentru perioada 2020-2030. A confirmat că versiunea MPGT din septembrie prevede investiții de cca. 17 mil. (fiind al patrulea port în ordinea criteriilor).</p> <p>Ministerul Fondurilor Europene: După cum este prevăzut atât în POIM cât și în Acordul de Parteneriat termoficarea reprezintă o recomandare specifică de țară și este prioritară. Având în vedere fondurile limitate alocate pentru acest domeniu, prioritare sunt orașele finanțate anterior prin POS Mediu 2007-2013 în vederea asigurării sustenabilității investiției inițiale. În prezent nu putem aborda posibilitatea finanțării altor proiecte pe această categorie întrucât nu există încă elaborată o strategie pe termoficare la nivelul MDRAP, urmând ca după finalizarea acesteia și în funcție de economiile identificate și evoluția intervențiilor actuale, să existe posibilitatea prezentării unor alternative către Comisia Europeană.</p> <p>Ministerul Fondurilor Europene: Interconectarea pe sistemul de gaz este o recomandare specifică de țară fiind o prioritate pentru România,</p>

Nr. Crt.	Nume și organizație reprezentată	Întrebarea	Răspuns
		țările învecinate – România Serbia	alocarea financiară fiind însă limitată. Singurul proiect pentru care există posibilitatea de finanțare în prezent este cel de interconectare cu Republica Moldova, fiind considerat o prioritate la nivel european.
	Dna Cristina Milchievici, Aeroportul Tuzla	<ol style="list-style-type: none"> 1. Precizând că premisele date de MT nu sunt prelucrate la nivelul MFE, s-a solicitat revizuirea Master Planului General de Transport și POIM, în sensul includerii în categoria de beneficiari eligibili și a beneficiarilor privați (ex: administratori de infrastructură aeroportuară privată) astfel încât selecția proiectelor de investiții care urmează a fi finanțate să nu se realizeze în funcție de acest criteriu. 2. Aeroportul Tuzla dorește dezvoltarea de proiecte vizând conexiunile secundare și terțiare la rețelele de transport europene. 3. Un alt interes este legat de siguranța traficului pe toate modurile de transport, unde solicită și deschiderea pentru beneficiari privați. 4. Solicitare răspuns la toate adresele înaintate către Ministerul Transporturilor la care până în prezent nu s-a primit nici un răspuns. 	<p>Ministerul Fondurilor Europene: Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020 a fost elaborat pentru a răspunde nevoilor de dezvoltare ale României identificate în Acordul de Parteneriat și pentru a finanța o strategie, această strategie realizându-se nu în funcție de tipurile de beneficiari, ci în funcție de categoriile de investiții care urmează a fi susținute. Astfel în cazul exemplificat, unul din criteriile care trebuie îndeplinite pentru a susține financiar un proiect din infrastructura aeroportuară este apartenența la rețeaua TEN-T. Din elementele prezentate rezultă faptul că acest criteriu nu a fost îndeplinit. POIM nu restricționează tipul de beneficiari, formularea din POIM fiind „Administratorii infrastructurii aeroportuare”, fără a se face diferențierea între public sau privat.</p> <p>Ministerul Transporturilor: MPGT este un document viu, va fi evaluat o dată la trei ani. Până la sfârșitul săptămânii viitoare se va transmite răspuns la toate solicitările înaintate.</p>
4.	DI. Ștefan Roșeanu, AMM	<ol style="list-style-type: none"> 1. Probleme legate de diferențierea între beneficiari privați și publici, în condițiile în care în ultimii ani, iar POIM nu prevede bani de reabilitare și modernizare 2. Alocarea echilibrată între modurile de transport, în special între rutier și feroviar, în contextul în care alocarea pe rutier este de 63% și 31% pentru feroviar. Se consideră că realocarea de fonduri de la feroviar la rutier, începând de la POS Transport a afectat în permanență dezvoltarea rețelei feroviare, fapt ce 	<p>Ministerul Fondurilor Europene: S-a precizat că POIM face reabilitări de cale ferată Prioritățile mari vizează dezvoltarea infrastructurii TEN-T, unde beneficiar este public. Alocarea între sectoare ține cont și de maturitatea proiectelor și de capacitatea beneficiarilor de a implementa proiecte.</p>

Nr. Crt.	Nume și organizație reprezentată	Întrebarea	Răspuns
		<p>continuă și în perioada 2014-2020</p> <p>3. Necorelare între lista de proiecte prezentată în POIM și cele din Master Planul General de Transport</p> <p>4. Contestarea măsurilor de reformă feroviară, în special aspectele elgare de liniile identificate a fi închise (așa cum arată harta anexă la POIM), ca de ex. Închiderea unor linii feroviare secundare care deservește orașe reședințe de județ. Au fost enumerate o serie de linii ce apar în harta anexă la POIM, propuse spre închidere și care fac parte din rețele europene sau pe care se află bazele de apărare a României.</p> <p>5. Brașov-Sighișoara / Brașov Predeal: - a remarcat întârzierea față de calendarul din POIM privind depunerea pe CEF.</p> <p>6. Alocare neechilibrată de fonduri între infrastructura de transport rutier și sectoarele de transport denumite generic "curate" (transport aerian, naval și feroviar) afectează mediul, în condițiile în care conform studiilor și rapoartelor emise de către Agenția Națională de Energie poluarea din sectorul rutier reprezintă 79%, iar cea din sectorul feroviar aprox. 2%.</p> <p>7. Așteptarea publicului a fost aceea de a avea o dezbateră pe marginea listei de proiecte.</p>	<p>Lista de proiecte din POIM a fost transmisă și asumată de către MT, corelarea cu MPGT fiind apanajul MT.</p> <p>Harta anexă la POIM este indicativă și se bazează pe o analiză preliminară realizată în cadrul MPGT, eventualele închideri de linii urmând a fi fundamentate prin studii ulterioare. Reforma feroviară nu presupune automat închiderea liniilor, scopul fiind acela de a identifica acei actori care sunt interesați de acele linii.</p> <p>Sunt două apeluri CEF: unul la sfârșit de februarie 2015, iar alt apel se va deschide în septembrie 2015, urmând ca proiectele să fie pregătite a fi depuse pentru acel moment.</p> <p>S-a precizat că alocările au ținut cont și de maturitatea proiectelor disponibile la momentul actual.</p>
5.	Dna Corina Rugină, ROMPETROL	<p>1. Solicitare de informații cu privire la stadiul aprobării Strategiei Naționale pentru site-uri contaminate;</p> <p>2. Solicitare informații cu privire la foaia de parcurs referitoare la Managementul integrat al deșeurilor</p>	<p>Ministerul Fondurilor Europene:</p> <p>1. Strategia Națională pentru site-uri contaminate se află în curs de avizare la Ministerul Mediului.</p> <p>2. Planul național de gestionare a deșeurilor, reprezentând condiționalitate ex-ante pentru managementul deșeurilor, nu a fost încă realizat, pentru POIM fiind finanțate doar proiectele fazate.</p>

Nr. Crt.	Nume și organizație reprezentată	Întrebarea	Răspuns
		3. Dacă se poate revizui capacitatea maximă de cogenerare prevăzută ca limita de finanțare de 8 MW, întrucât pentru gaze reziduale din rafinării se utilizează în capacități de dimensiuni mai mari	PNGD va stabili necesarul de finanțare rămas pentru atingerea obiectivelor. PNGD are ca termen de finalizare 3. Limita a fost stabilită în baza nevoilor identificate la nivelul Acordului de Parteneriat și sunt corelate și cu
6.	DI Dan Coroman, EU Concepts	1. Unul din obiectivele UE este acela de asigurare a creșterii gradului de siguranță rutieră. Ținta din POIM pe siguranță rutieră este stabilită sub nivelul obiectivului european 2. Un alt obiectiv esențial este cel de reducere a gazelor cu efect de seră, iar Master Planul General de Transport indică o creștere a acestora 3. Stabilirea unui echilibru între fondurile alocate pentru sectorul rutier și celelalte infrastructuri în scopul diminuării efectelor poluării și atingerii țintelor stabilite prin legislația europeană	Ministerul Fondurilor Europene: Ținta din POIM a fost stabilită în consultare cu MT, întrucât nu s-a considerat că La nivel European, ținta pe si. garanță rutieră este de 50% aceasta fiind preluată și în Strategia de Implementare a Master Planului General de Transport, dar se referă la rducerea numărului de accidente (nu a deceselor). Dacă până la aprobarea POIM va fi o țintă asumată Pentru analiza gazelor cu efect de seră, la nivel de MPGT, scenariile arată o creștere a emisiilor, pe toate scenariile. La nivel de POIM, există și alte sectoare care contribuie la
7.	Dna Raluca Dan, WWF	Formulare observații referitoare la: - participarea mai activă din partea publicului pentru realizarea proiectelor; - elaborarea și implementarea unui sistem de colectare a datelor la nivel de proiect - ai fost formulate observații în scris pe marginea proiectului de Raport de Mediu	Ministerul Fondurilor Europene Ministerul Fondurilor Europene a solicitat elaborarea unui ghid care să prezinte modul în care va fi monitorizat fiecare indicator în parte. Mai multe informații privind monitorizarea vor fi incluse în raportul de mediu. Toate documentele evaluării strategice de mediu se vor menține pe site-ul ministerului fondurilor europene pe toată perioada de programare, Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor Raportul de Mediu va prevedea acele elemente care nu au putu fi analizate în detaliu

Nr. Crt.	Nume și organizație reprezentată	Întrebarea	Răspuns
8.	DI. Victor Cozmei, Hot News	Solicitare informații cu privire la alocarea financiară pentru infrastructura de transport rutier pentru perioada de programare 2014-2020, precum și explicații privind valoarea portofoliului de proiecte, având în vedere că MPGT cuprinde toate nevoile de finanțare naționale, iar POIM ar trebui să se rezume doar la trei-patru proiecte.	Ministerul Fondurilor Europene Proiectul de program transmis în octombrie Comisiei Europene prevede o alocare totală de cca. 3,7 mld. euro - fonduri europene nerambursabile și cofinanțare națională - pentru infrastructura rutieră pe următorul exercițiu financiar. Cei 3,7 mld. euro sunt destinați întregului sector rutier, inclusiv drumuri naționale sau proiecte de reabilitări și modernizări. La această valoare se mai adaugă suma de 900 mil. euro alocată în cadrul Programului Operațional Regional pentru infrastructura de transport rutieră județeană. Când s-a transmis proiectul POIM, întrucât MPGT era într-un proiect final, s-a agreat cu reprezentanții Comisiei Europene să se transmită o listă indicativă, urmând ca versiunea finală a POIM să aibă o listă matură care se bazează pe versiunea finală a MPGT.
9.	DI. Cătălin Drula, Comunitatea pentru Infrastructură „Pe unde merg”	Când va fi finalizată lista proiectelor? S-a precizat că POIM nu este în concordanță cu prioritățile din Acordul de Parteneriat, întrucât nu face referire la coridorul Rhin-Dunăre. S-a întrebat de ce nu este menționată suma alocată proiectelor fazate	Ministerul Fondurilor Europene: Lista proiectelor va fi regăsite în varianta finală a POIM, și va fi corelată cu versiunea finală a Master Planului General de Transport. POIM nu va conține indentificate decât proiectele majore cu o valoare eligibilă de peste 75 mil. euro. S-a citat din POIM: „Finalizarea tronsoanelor rutiere inițiate anterior (finalizarea conexiunii între granița cu HU și Constanța)”. Suma nu s-a regăsit întrucât la momentul transmiterii proiectelor fazarea nu era finalizată. Este posibil ca suma să se regăsească în versiunea finală, dar în lista de proiecte anexă la POIM vor fi menționate doar proiectele majore.
10.	DI. Iulian Crețu, ARSVOM	Aspecte legate de: 1. creșterea siguranței în zona maritimă 2. eligibilitate ARSVOM pentru accesare fonduri europene	Ministerul Fondurilor Europene: Informații cu privire la aceste aspecte se regăsesc în cuprinsul POIM: 1. Indicatorii din POIM reflectă ceea ce va fi finanțat majoritar, de aceea nu se regăsesc indicatori

Nr. Crt.	Nume și organizație reprezentată	Întrebarea	Răspuns
			<p>pentru toate tipurile de transport.</p> <p>2. În cuprinsul OS 5.2, ARSVOM este nominalizat în mod distinct la categoria de alte instituții care pot depune proiecte</p>
11.	Dna Alina Popa, Asociația Euronest	<p>1. Având în vedere că dezvoltarea coridoarelor TEN-T și obiectivele Strategiei Europa 2020 reprezintă o prioritate pentru autoritățile române. Dacă finanțarea este asumată pentru coridoarele TEN-T, de ce nu a fost inclusă autostrada Târgu-Mureș – Iași (TEN-T central), iar autostrada Brașov-Bacău apare deși nu este situată pe coridorul principal, ci pe TEN-T global. Acest aspect este important în special din perspectiva dezvoltării echilibrate a regiunilor.</p> <p>2. Solicitare înlocuire locație în Master Planul General de Transport pentru terminalul intermodale</p>	<p>Ministerul Transporturilor:</p> <p>1. Referitor la autostrada Târgu-Mureș – Iași, în urma analizelor de conectivitate s-a ajuns la concluzia că aceasta sa face mai bine pe tetrapodul Sibiu-Brasov, Bacău-Brașov-București. Astfel că, în vederea realizării obiectivului de a asigura conectivitatea Moldovei cu celelalte regiuni, această autostradă a devenit prioritară, la momentul octombrie 2014. Costurile de investiții pentru Brașov-Bacău este de cca. 2 mld. euro, iar autostrada Târgu-Mureș – Iași are un cost de investiții de cca. 4 mld. euro. În strategia de implementare este posibil să existe o altă prioritizare, inclusiv autostrada Târgu-Mureș – Târgu Neamț.</p> <p>2. Solicitarea a fost transmisă de către MT consultantului, în varianta finală fiind inclusă această înlocuire (Socola cu Holboca)</p>

Concluziile dezbaterii

Cerințele exprimate de participanți sunt reale, urmând a fi transpuse la nivel de ghid și proiecte pot fi transpuse în practică la nivel de proiect, pe structurile mari discutate și agreate, până la momentul respectiv, cu reprezentanții Comisie Europene.