

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

MAI 2015

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 statutului membru	
Data deciziei de modificare a statutului membru	
Data intrării în vigoare a deciziei de modificare a statutului 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 privind contribuția la strategia Uniunii pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii și pentru realizarea coeziunii economice, sociale și teritoriale.

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 RST, 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 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, 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

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** din Regulamentul nr. 1303/2013:

- *OT4.*, prin susținerea producției de energie din surse regenerabile, măsurilor de eficiență energetică, introducerea tehnologiilor de tip smart
- *OT5.*, 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., prin promovarea investițiilor în sistemele de apă și apă uzată, managementul integrat al deșeurilor, protecția biodiversității și monitorizarea calității aerului
- OT7., prin sprijinirea investițiilor în infrastructura pentru toate modurile de transport, precum și transportul de energie

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

Infrastructură de transport deficitară, conectivitate redusă și servicii 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 spre dezvoltarea coridoarelor multimodale transnaționale care traversează România, *Rin-Dunăre* și *Orient/Est-Mediteranean*, și corelat cu prioritățile naționale specifice.

România elaborează MPGT cu orizont 2030, care furnizează elementele necesare prioritizării nevoilor de dezvoltare din sector. În cadrul MPGT a fost elaborat 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. 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*, 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 2014, 644 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 are perioada de viață expirată, din cauza lipsei fondurilor adecvate pentru întreținere și 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, timpi 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 *timpi 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 întârzieri excesive la punctele de ieșire din țară, în perioade aglomerate timpii 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 *gubernanței 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 gubernanței sectorului rutier

Strategia: finalizarea tronsoanelor rutiere inițiate anterior (finalizarea secțiunilor aferente coridorului Rin-Dunăre) și continuarea investițiilor în dezvoltarea rețelei TEN-T centrale și globale pentru asigurarea accesibilității la piețele internaționale, inclusiv a coridorului Orient/Est-Med, conform prioritizării din MPGT; 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 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, investițiile în infrastructură trebuind a fi dublate de o reformă profundă a sistemului. Principalele probleme sunt: *sustenabilitatea infrastructurii, calitatea scăzută a serviciilor și a managementului, infrastructură neperformantă, siguranța și securitatea, gubernanța.*

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%. 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 ineficientă 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 cca 50-60 km/oră pe ansamblul rețelei feroviare, reprezentând 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 călători x km/loc. 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).

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 pot duce la o creștere semnificativă a nr. acestora. Pentru 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 la nr. de decese, după Polonia și Germania. Sistemul de semnalizare este rudimentar și ineficient 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 celelalte tronsoane. Calendarul de implementare a ERTMS va fi corelat cu planul de dezvoltare a rețelei feroviare prevăzut în MPGT, proiectele feroviare fiind însoțite de și de dotarea cu ERTMS a tronsoanelor vizate.

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.

Toate măsurile de reformă feroviară vor fi implementate pe baza unor studii 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 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;

Strategia: finalizarea tronsoanelor feroviare care asigură conectivitatea cu piețele internaționale (finalizarea secțiunilor aferente coridorului Rin-Dunăre), în coordonare cu proiectele propuse CEF, pentru asigurarea accesibilității la piețele internaționale, inclusiv dezvoltarea coridorului Orient/Est-Med, conform prioritizării din MPGT; 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. €). 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 Europa de Vest și Est-Centrală cu Asia Centrală și Orientul Îndepărtatși având o amplasare geografică strategică, beneficiind 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). 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. Recâștigarea 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 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 (atât prin FC cât și CEF) 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 în 2011, luând în considerare bazinul demografic deservit, atracțiile turistice, tipurile de zbor disponibile, capacitatea aeroportuară și creșterea PIB.

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 și cu obiectivele de protecție a mediului

Transportul intermodal nu este foarte dezvoltat în România cu excepția transportului de containere din portul Constanța, în special din cauza dificultății de a identifica amplasamente adecvate și moderniza terminalele 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.

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. Având în vedere că terminalele intermodale sunt operate mai eficient de către sectorul privat (oferind condiții de operare, personal, 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. loc, iar 30.000 – 35.000 de persoane sunt în tranzit zilnic. 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 căl./zi lucrătoare și peste 16 mil. căl. într-o lună. 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. În acest sens, dezvoltarea diverselor 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

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. Cea mai mare parte a alocării financiare pentru sectorul de mediu va fi orientată spre investițiile de conformare cu prevederile acquis-ului comunitar în domeniul alimentării cu apă potabilă, al colectării și epurării apelor uzate urbane și al gestionării deșeurilor.

Managementul deșeurilor. În conformitate cu Tratatul de Aderare și cu directivele aplicabile, România trebuie să se conformeze următoarelor obligații principale: sistarea treptată a activității și reabilitarea a 240 depozite neconforme până în 2017 (Directiva 1999/31/CE); reducerea la depozitare a cantității de deșeuri biodegradabile municipale (Directiva 1999/31/CE), până în 2016 la 35% din cantitatea totală (cu termene intermediare în 2010 și 2013); reciclarea și valorificarea deșeurilor de ambalaje (Directiva 94/62/CE); pregătirea pentru reutilizarea și reciclarea deșeurilor municipale până în anul 2020 (Directiva cadru 2008/98/CE) - cel puțin 50% din deșeurile menajere sau similare.

În prezent, din cele 240 depozite neconforme identificate prin Tratat, 92 sunt închise (36 prin POSM). Din diferența de 148 depozite de închis, 79 se vor închide prin POSM, 46 prin POIM și 23 din alte surse (17 fiind incluse în proiecte în derulare). Necesarul de finanțare estimate pentru închiderea celorlalte 52 depozite este de cca 67,8 mil. €, iar POIM va contribui cu cca 60 mil. €

Sisteme de colectare selectivă au fost dezvoltate prin POSM atât pentru ambalaje, cât și pentru non-ambalaje, prin achiziționarea unor pubele de 1,1 mc care deservesc 125 persoane. Prin acest sistem, proiectele POSM acoperă cca. 100%. Acest tip de colectare este mai puțin costisitoare decât colectarea individuală (door-to-door) dar mai puțin eficace. În 2011, mai puțin de 4% din deșeuri menajere și similare colectate au fost colectate selectiv. Investițiile necesare într-un sistem eficace de colectare selectivă este

estimată la cca 0,75 mld. €

În 2016, cantitatea maximă a deșeurilor biodegradabile depozitate nu poate fi mai mare de 1.68 mil. tone, reprezentând 35% din volumul de deșeuri biodegradabile depozitate în 1995. Reducerea la depozitare se realizează printr-un set de măsuri: colectare separată a deșeurilor și reciclare (reziduuri de la stațiile de sortare sunt depozitate), compostare individuală, stații de compost / TMB sau incinerare. Capacitățile de compost și TMB disponibile prin POSM până la sfârșitul 2016 vor asigura reducerea deșeurilor depozitate la 2,68 mil. t/an. Prin urmare sunt necesare capacitățile suplimentare pentru atingerea țintei de cca. 1,67 mil. t/y. Din acestea, POIM acoperă cca 0,55 mil. t/y TMB și compostare, cu o valoare de cca 233 mil. € la care se aduagă capacitățile ce vor fi realizate prin proiectele fazate (cca 440 mil. t/y).

Pentru obiectivele de reciclare, POIM finanțează doar infrastructură necesară pentru colectare, transfer și sortare. În vederea atingerii țintei pentru 2020, capacități suplimentare de sortare de circa 0,50 mil. t/an sunt necesare. POIM va contribui cu 0,25 mil t/an capacitățile de sortare (36 mil. €).

Prin POSM 2007-2013 au fost promovate cu prioritate proiecte de management integrat al deșeurilor la nivelul județelor.

Proiectele sunt implementate de către Consiliul Județean în numele ADI constituită la nivelul județului, operarea infrastructurii rezultate urmând a fi delegată unor operatori 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. € Din cauza întârzierilor, o parte din aceste proiecte nu se vor finaliza în 2015, continuarea lor fiind asigurată prin POIM.

Întrucât PNGD și PNPGD sunt în curs de elaborare, prin POIM vor fi promovate doar proiectele fazate, cele pregătite în perioada 2007-2013 și nedemarate încă, precum și un sistem de management integrat în București. Infrastructura finanțată este considerată în scenariul de bază al PNGD și planurilor județene subsecvente, acestea răspunzând cerințelor directivelor aplicabile. Alte tipuri de investiții vor fi promovate ulterior definitivării PNGD și planurilor județene de management al deșeurilor. Capacitățile menționate ca fiind necesare pentru conformarea cu obiectivele UE sunt indicative, fiind bazate pe o anumită previziune de creștere a deșeurilor. Necesarul de investiții va fi actualizat prin PNGD și ulterior printr-o analiză detaliată ce va fi realizată în 2017 în vederea dezvoltării proiectelor viitoare.

Nevoia de dezvoltare: extinderea și modernizarea în continuare a infrastructurii existente pentru îndeplinirea obligațiilor din Tratatul de Aderare și atingerea tintelor prevăzute în legislația națională și în directivele europene de deșeuri

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., cu anumite termene intermediare.

Față de angajamentele asumate, la finalul anului 2013 gradul de colectare a apelor uzate în aglomerările cu peste 10.000 l.e. era de 83,95%, iar în cele cu peste 2.000 l.e. era 59,95%, în timp ce gradul de epurare a apelor uzate din aglomerările umane cu peste 10.000 l.e. era de 70,72%, iar în aglomerările cu peste 2.000 l.e. era de 49,89%.

În ceea ce privește conectarea populației la sistemele centralizate de alimentare cu apă, în 2012, aceasta a atins un nivel de 60,15% (12mil loc., INS).

Având în vedere că există decalaje în atingerea țintelor intermediare asumate, 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 întârzieri.

Prin POIM se va continua politica de regionalizare în sector, demarată prin programele anterioare și consolidată prin POSM 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** în 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 care să poată asigura atât proiectele cu finanțare UE, cât și funcționarea instalațiilor din aglomerările învecinate la un nivel de suportabilitate accesibil populației, pe baza principiului solidarității. În urma procesului de regionalizare și a investițiilor din POSM 2007-2013, în prezent sunt activi 43 operatori regionali.

Având în vedere funcționalitatea redusă și dificultățile în operarea sistemelor finanțate prin alte surse, se va promova un mecanism de implicare a operatorului în procesul de avizare a documentației tehnice din punct de vedere al funcționalității și corelării tehnice aferente unui proiect al cărui rezultat ar urma să îl preia, precum și integrarea regională a autorității publice locale care beneficiază de finanțare pentru investiții. Acest mecanism va face parte din ansamblul măsurilor de aliniere a regulilor naționale de finanțare a infrastructurii de apă la regulile aplicabile în cadrul POS Mediu.

Necesarul de investiții pentru asigurarea conformării cu prevederile directivelor a fost estimat pe baza Master Planurilor Județene actualizate în 2013-2014, ținând cont de prevederile PMBH. Proiectele ce urmează a fi dezvoltate vor fi în conformitate cu cerințele de evacuare a apelor uzate conform PMBH revizuite. Valoarea totală a investițiilor estimate pentru conformare este de cca. 13,8 mld. €, din care cca. 5,8 mld. € pentru apă și 8,03 mld. € pentru apă uzată. Din cele 8,03 mld. € pentru apă uzată, 2,4 mld.€ sunt necesare pentru aglomerările de peste 10.000 l.e. (pentru cele 206 aglomerări ce necesită investiții în continuare pentru conformare din totalul de 223, din care 1,63 mld. € sunt necesare pentru cele 173 aglomerări de peste 10.000 l.e. din POIM și 770 mil. € pentru cele 33 aglomerări neacoperite de FC, 17 urmând a fi conforme la finalul POSM). Diferența de 5,63 mld. euro este necesară pentru conformarea aglomerărilor între 2.000-10.000 l.e. (1544 aglomerări necesită investiții în continuare pentru conformare din cele 1629, din care 660 sunt finanțate prin POIM, 884 nu sunt acoperite de FC și 85 vor fi conforme la finalul POSM).

Prin contribuția POIM de 3 mld. € viitoarele investiții ce vor fi realizate vor acoperi cca. 20% din necesarul de conformare, fiind necesară o finanțare substanțială din alte surse.

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 PMBH și Master Planurile Județene 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 teritoriu) 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 POSM, 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. 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 pentru refacerea ecosistemelor degradate se ridică la cca. 550 mil. € 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; dezvoltarea de măsuri generale de cunoaștere, monitorizare și conservare pentru SPA și SCI; acțiuni de reconstrucție ecologică a ecosistemelor degradate; realizarea de 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 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 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 cca. 4 mld. € în ultimii 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.

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 a reacție în caz de dezastre pentru a diminua pierderile umane și materiale.

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. 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.

În vederea prevenirii riscului la inundații, în perioada 2007-2013 s-au finanțat proiecte de elaborare a PPDEI 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 PMRI, 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. €

Măsurile de prevenire și diminuare/reducere a riscurilor sunt menite să întărească reziliența la dezastrele naturale și antropice 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 de intervenție rapidă. Atât măsurile de prevenire, cât și cele de intervenție în situații de dezastre, au în vedere, pe lângă dimensiunea națională, și pe cea transnațională și atingerea obiectivelor specifice stabilite prin Mecanismul de Protecție Civilă al UE (Decizia nr. 1313/2013/UE). În acest sens, un accent deosebit trebuie pus și pe promovarea unei culturi a prevenirii, creșterea gradului de sensibilizare și pregătire a populației, îmbunătățirea cooperării pe linie de protecție civilă, îmbunătățirea nivelului de pregătire al autorităților în ceea ce privește răspunsul la dezastre, facilitarea unui răspuns rapid și eficient în context transfrontalier. 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, noi obiective fiind promovate în contextul Concluziilor Consiliului European din octombrie 2014 privind atât ponderea energiei regenerabile în consumul pentru regenerabile de 27%, cât și ținta privind eficiența energetică de 27% până în 2030. 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%, existând potențial semnificativ pentru a atinge ținta din 2030 mai devreme.

Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2020 necesită contribuții substanțialele 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 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, a rezultat următoarea situație:

- Surse eoliene: instalați 2.459 MWe față de o țintă de 4.000 MWe;
- Surse solare: instalați 740 MWe față de o țintă de 260 MWe;
- Surse microhidro: instalați 505 MWe față de o țintă de 729 MWe; decalaj prognozat 224 MWe sau 31%.
- Surse biomasă (electric): instalați 53 MWe față de o țintă de 600 MWe; decalaj prognozat 547 MWe sau 92%.
- Surse geotermal (căldură): instalați 40 MWt față de o țintă de 120 MWt; decalaj prognozat 80 MWt sau 66%.
- Surse biomasă (căldură): sunt instalați 52 MWt față de o țintă de 500 MWt; decalaj prognozat 448 MWt sau 89%.

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 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 pentru biomasă. 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 prin 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 rețelelor, fapt care îngreunează sau face imposibilă evacuarea energiei produse. Prin urmare, intervențiile pentru producția de energie din surse regenerabile va fi însoțită de intervenții pentru consolidarea sistemelor de distribuție, pentru preluarea energiei produse 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 după 1990, precum și între 2000-2010, intensitatea energetică este de trei ori mai mare decât media UE28 (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-mediu o 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 2184 MWe 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. 415/2014) care va avea ca efect principal 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. Legea nr. 121/2014 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. 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, prioritar 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,. 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.

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.

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

Recomandările specifice de țară. Nevoile identificate și prioritățile de dezvoltare propuse sunt relevante pentru RST formulate de Consiliul UE raportat la Programul Național de Reformă în 2014, respectiv:

- accelerarea reformei guvernantei corporative a întreprinderilor de stat din sectorul transporturilor și creșterea eficienței acestora
- îmbunătățirea integrării transfrontaliere a rețelelor de energie și permiterea, cu titlu prioritar, a fluxurilor inverse fizice în interconexiunile de gaze.

Având în vedere nevoile de dezvoltare identificate prin POIM, strategia de finanțare 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 în sectorul de transport sunt abordate în două AP: 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 AP. AP3 vizează cu precădere susținerea îndeplinirii obligațiilor ce derivă din acquis-ul european, iar AP4 este concentrat pe protecția biodiversității, atât prin promovarea priorităților europene, cât și 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 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 AP. 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”. Astfel, abordând problemele **infrastructurii de transport**, POIM contribuie la aceste obiective prin asigurarea premiselor necesare creșterii competitivității, susținând astfel investițiile 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 întârzierilor 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 GES.

În ceea ce privește schimbările climatice, POIM contribuie cu o alocare predefinită de cca. 25,7% pentru intervențiile cu impact pozitiv semnificativ asupra schimbărilor climatice. Domeniile de intervenție propuse prin POIM răspund obiectivelor stabilite prin Strategia Dunării (Anexa 4), iar în dezvoltarea proiectelor se va fi ținut cont de măsurile pentru a menține starea ecologică bună a mediului marin, conform Directivei Cadru privind Strategia pentru mediul marin (ce vor fi identificate până la finalul anului 2015) și Planului de Amenajare a Spațiului Maritim Transfrontalier al zonei Mării Negre, a cărui elaborare va fi demarată în prima jumătate a anului 2015.

Lecțiile învățate. Principalele lecții învățate pentru sectorul de transport și mediu necesar a fi soluționate pentru a evita performanța redusă din perioada 2007-2013 vizează:

- Pregătirea proiectelor corespunzătoare, inclusiv:
 - studii tehnice, economice și de mediu mai bune, în special studiile geotopografice și interpretarea acestora, cu implicații ulterioare asupra bugetului contractelor;
 - realizarea EIA înainte de demararea procedurii de achiziție a lucrărilor;
 - achiziție în timp util a terenurilor și relocarea utilităților;
 - obținerea în timp util a acordurilor și avizelor;
 - calitate sporită a documentațiilor de licitație.
- Managementul corespunzător al contractelor în implementare, inclusiv existența supervisorului de la demararea lucrărilor;
- Proceduri simplificate de monitorizare bazate pe managementul riscurilor;
- Creșterea implicării beneficiarilor care nu se află în concurență cu alții.

Soluțiile propuse pentru a aborda deficiențele perioada precedentă vor fi axate pe: îmbunătățirea cooperării între departamentele de programare AM, beneficiari și JASPERS în timpul pregătirii proiectului (reflexate în procedurile de programare), asigurarea de sprijin ad-hoc pentru AM și beneficiari pentru situații care necesită expertiză specifică; training aplicat și coaching pentru personalul de execuție (în special pentru pregătirea proiectelor – capacitatea de a analiza diversele documentații aferente unui proiect de infrastructură, inclusiv în ceea ce privește cerințele EIA, managementul de contract, achiziții publice și management financiar), plecând de la experiența anterioară; dezvoltarea unui instrument de monitorizare la nivel de contract, cu etape intermediare și mecanism de avertizare etc. O atenție deosebită va fi acordată pregătirii proiectelor privind transportul naval privind cerințele de mediu și protecția ecosistemelor printr-o strânsă cooperare cu autoritățile de mediu și consultare publică cu principalii factori interesați în scopul identificării celor mai adecvate măsuri în timpul implementării proiectului și ulterior.

Măsurile de consolidare a capacității administrative în sectorul de transport 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 este de a responsabiliza ~~profitabilității~~ aceste companii, de a reduce arieratele și a crește performanța managerială.

Pentru sectorul de mediu, măsuri dedicate cu caracter orizontal vor viza capacitatea beneficiarilor care gestionează proiecte regionale în sectorul de apă și deșeuri, prin furnizarea unor instrumente de benchmarking al performanței sistemului integrat. Pentru beneficiarii din sectorul deșeuri, vor fi promovate măsuri de îmbunătățire a guvernancei în sector cu scopul de a asigura stabilitatea cadrului instituțional și operațional și de a consolida capacitatea acestora de a gestiona contractele de operare, printr-un exercițiu de benchmarking, emiterea de documente standardizate, recrutarea și instruirea permanentă a personalului. Vor fi adoptate măsuri legale privind condițiile de retragere din ADI și de modificare a procesului de luare a deciziilor, pentru a asigura un management eficient, facil și solid al infrastructurii integrate pentru gestionarea deșeurilor, prin împuternicirea deciziilor ADI asupra consiliilor locale și prevenirea retragerilor.

Întărirea capacității administrative a principalilor beneficiari care gestionează un portofoliu amplu de proiecte, respectiv CNADNR, CNCFR și ANAR, precum și sprijinul orizontal pentru alte tipuri de beneficiari ai POIM, în vederea asigurării unui management adecvat al proiectelor, este finanțată din POAT.

Măsuri complementare investițiilor în infrastructură pentru îmbunătățirea guvernancei în sectorul de transport vor fi finanțate prin POCA pentru a răspunde RST privind continuarea reformei guvernancei corporative în cadrul întreprinderilor deținute de stat din sectorul transport. POCA va susține și activități de dezvoltare și implementare de politici și strategii în domeniul protecției mediului, capacitatea de management al riscurilor, în principal prin reglementări și proceduri de prevenire și răspuns și măsuri de conștientizare privind expunerea la riscuri, și training adecvat.

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"> • 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) • 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.
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"> • Grad ridicat al intensității energetice • 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

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	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"> • 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 • 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
04 - Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele	4d - Dezvoltarea și punerea în aplicare a sistemelor de distribuție inteligente care funcționează la tensiuni medii și joase	<ul style="list-style-type: none"> • 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 • 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

Obiectiv tematic selectat	Prioritatea de investiții selectată	Justificarea selectării
		surselor regenerabile în sistemul energetic.
04 – Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele	4g – Promovarea utilizării cogenerării de căldură și energie cu randament ridicat bazată pe cererea de energie termică utilă	<ul style="list-style-type: none"> • Creșterea eficienței energetice la nivelul consumatorilor industriali, prin cogenerare care conduce la importante reduceri ale consumurilor de energie, cu impact pozitiv direct asupra reducerii 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"> • 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
05 – Promovarea	5i – Sprijinirea	<ul style="list-style-type: none"> • Angajamentul României de a-și

Obiectiv tematic selectat	Prioritatea de investiții selectată	Justificarea selectării
adaptării la schimbările climatice, a prevenirii și a gestionării riscurilor	investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem	<p>îndeplini obligațiile cu privire la protecția publică, consolidarea rezilienței la dezastrele 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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Necesitatea concentrării eforturilor asupra diminuării riscurilor generate ca urmare a efectelor schimbărilor climatice, cum ar fi inundațiile și eroziunea costieră.
05 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirii și a gestionării riscurilor	5ii - Promovarea investițiilor pentru a face față unor riscuri specifice, asigurarea rezistenței în fața dezastrelor și dezvoltarea sistemelor de gestiune a dezastrelor	<ul style="list-style-type: none"> • Necesitatea îmbunătățirii capacității de anticipare, prevenire și răspuns (tehnică și umană) a autorităților competente în sectorul gestionării riscurilor • Necesitatea diminuării vulnerabilității la riscuri concomitent cu îmbunătățirea accesului populației potențial afectate la servicii de urgență de calitate
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"> • 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) • Măsurile prevăzute în Cadrul de Acțiune Prioritară pentru Natura 2000 și în Strategia Națională și Planul de Acțiune pentru

Obiectiv tematic selectat	Prioritatea de investiții selectată	Justificarea selectării
		<p>Conservarea Biodiversității</p> <ul style="list-style-type: none"> • Atingerea țintelor stabilite prin Strategia UE privind conservarea biodiversității 2020 și refacerea ecosistemelor degradate
<p>06 - Conservarea și protecția mediului și promovarea utilizării eficiente a resurselor</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"> • 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. • Necesitatea reducerii numărului de situri contaminate și a riscului generat de acestea asupra sănătății umane și a mediului.
<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>	<ul style="list-style-type: none"> • Angajamentele asumate prin Tratatul de Aderare privind implementarea directivelor în domeniul managementului deșeurilor • 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. • 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

Obiectiv tematic selectat	Prioritatea de investiții selectată	Justificarea selectării
		<p>produse domestic.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Necesitatea asigurării colectării selective, respectiv separarea la sursă a deșeurilor menajere, valorificarea materialelor reciclabile
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"> • 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. • 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
07 - Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore	7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T	<ul style="list-style-type: none"> • 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 • Obiectivele Master Planului General de Transport și

Obiectiv tematic selectat	Prioritatea de investiții selectată	Justificarea selectării
		<p>problemele din sector</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dezvoltarea rețelei rutiere TEN-T globale
<p>07 - Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore</p>	<p>7b – Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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 • Obiectivele Master Planului General de Transport și prioritizarea proiectelor privind accesibilitatea populației din zonele cu o accesibilitate mai redusă
<p>07 - Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore</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</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Carta Albă: Foaie de parcurs pentru spațiu european unic al transporturilor (2011) • Obiectivele strategiei UE pentru Regiunea Dunării • Obiectivele Master Planului General de Transport și problemele din sector • Necesitatea promovării unui echilibru între modurile de transport, prin dezvoltarea capacității terminalelor intermodale și a porturilor, în vederea creșterii volumului mărfuri manipulat • Strategia Națională pentru

Obiectiv tematic selectat	Prioritatea de investiții selectată	Justificarea selectării
	de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local	<p>Siguranță Rutieră 2013 – 2020 și necesitatea de îmbunătăți siguranța și securitatea pe toate modurile de transport</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice și necesitatea de a reduce impactul transporturilor asupra mediului • Îmbunătățirea mobilității regionale prin dezvoltarea infrastructurii aeroportuare în acord cu măsurile de protecție a mediului • Reducerea timpului de staționare în punctele de ieșire din țară prin dezvoltarea infrastructurii vamale în completarea investițiilor în infrastructură
	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"> • Carta Albă: Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor (2011) și obiectivele de promovare a modurilor de transport durabil • Obiectivele Master Planului Generalde 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 • 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

Obiectiv tematic selectat	Prioritatea de investiții selectată	Justificarea selectării
		<ul style="list-style-type: none"> • Recomandările specifice de țară privind reforma operatorilor publici din sistemul feroviar și a rețelei feroviare • Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice și necesitatea de a încuraja utilizarea modurilor de transport prietenoase cu mediul
	<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"> • Necesitatea de acomodare în rețeaua de transport a producției de energie din surse regenerabile • 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 • 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
	<p>7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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

Obiectiv tematic selectat	Prioritatea de investiții selectată	Justificarea selectării
		<p>creșterea mobilității persoanelor, a accesului la piețele internaționale, a eficienței, și minimizarea impactului transporturilor asupra mediului</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obiectivele Strategiei UE pentru Regiunea Dunării în domeniul Transportului • Obiectivele Master Planului General de Transport și problemele din sector • Finalizarea rutelor rutiere și feroviare ce asigură conexiunea între Constanța și granița cu Ungaria, contribuind la creșterea mobilității persoanelor și mărfurilor • Eliminarea dificultăților în navigația pe Dunăre și exploatarea oportunităților oferite de transportul de marfă pe Dunăre • Dezvoltarea rețelei rutiere TEN-T globale
	<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 ultimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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

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. €), 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 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 centrale, la care se adaugă 58% din FEDR orientat spre rețeaua TEN-T globale. Modurile de transport sustenabile reprezintă 53% din alocările Fondului de Coeziune (32% pentru transportul feroviar, 5% pentru transportul naval și 16% pentru metrou). 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 centrale până în 2030, prin utilizarea CEF. Sectorul naval sprijinit atât din FC și FEDR, beneficiază de sprijin suplimentar prin CEF. 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 54% pentru sectorul rutier, iar modurile de transport sustenabile reprezintă 44% (2% sunt alocate pentru intervenții diverse). Prin luarea în considerare a proiectelor propuse spre finanțare din CEF, raportul între cele două moduri se echilibrează: rutierul beneficiind de cca 44% din totalul fondurilor disponibile, iar feroviarul de cca. 40%.

Mediu

Alocarea resurselor financiare disponibile din FC pentru OT6 acoperă o parte din necesarul investițional pentru conformarea cu directivele europene pentru deșeurii 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 de cca. 318 mil. € (11% din FC OT 6) acoperă necesarul de finanțare pentru finalizarea celor 15 proiecte fazate (cca. 225 mil. €) sau aflate în pregătire. Analizarea finanțării altor priorități se va face în contextul finalizării PNGD și a studiilor de fezabilitate 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 13,8 mld. €

Finanțarea europeană disponibilă prin POIM vor acoperi până la 2,5 mld. € din alocarea FC, la care se adaugă cofinanțare publică națională. Această alocare acoperă inclusiv necesarul proiectele fazate (370 mil. € 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. €, 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. € 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.

Tablul 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%	<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> <p>1.1. - Creșterea mobilității pe rețeaua rutieră TEN-T centrală</p> <p>1.2. - Creșterea mobilității pe rețeaua feroviară TEN-T centrală</p> <p>1.3. - Creșterea gradului de utilizare a căilor navigabile și a porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală</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>OS1.4 - Creșterea gradului de utilizare a transportului cu metroul în București-IIfov</p>	[2S1, 2S2, 2S3, 2S7]
AP2	ERDF	1.728.208.359,00	18.35%	<p>07 - Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore</p> <p>7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T</p> <p>OS2.1 - Creșterea mobilității pe rețeaua rutieră TEN-T globală</p> <p>7b - Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale</p> <p>OS2.2 - Creșterea accesibilității zonelor cu o conectivitate redusă la infrastructura rutieră a TEN-T</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>	[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
				<p>OS2.3 - Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor</p> <p>OS2.4 - Creșterea volumului de mărfuri manipulat în terminale intermodale și porturi</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 – Reducerea timpului de staționare a mărfurilor la punctele de comunicare transnațională</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</p>	
AP3	CF	2.892.443.785,00	30.71%	<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 – Reducerea numărului de deșeuri neconforme și creșterea gradului de reciclare a deșeurilor în România</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>	[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>6d - Protejarea și refacerea biodiversității și a solurilor și promovarea unor servicii ecosistemice, inclusiv prin Natura 2000 și de infrastructură ecologică</p> <p>OS4.1 - Creșterea gradului de protecție și conservare a biodiversității și refacerea ecosistemelor degradate</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>	[2S42, 2S43, 2S37, 2S38, 2S39]

Axă prioritară	Fond	Srijinul din partea Uniunii (EUR)	Proportia srijinului 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
				OS4.2 - Creșterea nivelului de evaluare și monitorizare a calității aerului la nivel național OS4.3 - Reducerea suprafețelor poluate istoric	
AP5	CF	478.723.404,00	5.08%	05 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, a prevenirii și a gestionării riscurilor 5i - Srijinirea investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem SO5.1 - Reducerea efectelor și a pagubelor asupra populației cauzate de fenomenele naturale asociate principalelor riscuri accentuate de schimbările climatice, în special de inundații și eroziune costieră 5ii - Promovarea investițiilor pentru a face față unor riscuri specifice, asigurarea rezistenței în fața dezastrelor și dezvoltarea sistemelor de gestiune a dezastrelor OS5.2 - Creșterea nivelului de pregătire pentru o reacție rapidă și eficientă la dezastre a echipajelor de intervenție	[2S53, 2S51]
AP6	ERDF	197.329.787,00	2.10%	04 - Srijinirea 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 SO6.1 - Creșterea producției de energie din surse regenerabile mai puțin exploatate (biomasă, biogaz, geotermal) 4b - Promovarea eficienței energetice și a utilizării energiei din surse regenerabile în întreprinderi OS6.2 - Reducerea consumului de energie la nivelul consumatorilor industriali 4d - Dezvoltarea și punerea în aplicare a sistemelor de distribuție inteligente care funcționează la tensiuni medii și joase OS6.3 - Reducerea consumului mediu de energie electrică la nivelul locuințelor 4g - Promovarea utilizării cogenerării de căldură și energie cu randament ridicat bazată pe cererea de energie termică utilă OS6.4 - Creșterea economiilor consumului de energie primară în sistemele de cogenerare de înaltă eficiență	[2S60, 2S58, 2S57]
AP7	ERDF	89.904.255,00	0.95%	04 - Srijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele	[2S64]

Axă prioritară	Fond	Sprejtinul din partea Uniunii (EUR)	Proporția sprejtinului 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
				4c - Sprejtinirea 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 OS7.1 - Creșterea eficienței energetice a sistemelor centralizate de transport și distribuție a energiei termice în orașele selectate	
AP7	CF	159.574.468,00	1.69%	04 - Sprejtinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele 4iii - Sprejtinirea 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 OS7.2 - Creșterea eficienței energetice a sistemului centralizat de furnizare a energiei termice în Municipiul București	[2S64]
AP8	ERDF	42.553.191,00	0.45%	07 - Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore 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 OS8.1 - Creșterea capacității Sistemului Energetic Național pentru preluarea energiei produse din surse regenerabile OS8.2 - Creșterea gradului de interconectare a Sistemului Național de Transport a gazelor naturale din România cu alte state vecine	[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
Titlul priorității de investiții	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	1.1.
Titlul obiectivului specific	Creșterea mobilității prin dezvoltarea transportului rutier pe rețeaua rutieră TEN-T centrală
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	<p>Prin POIM se urmărește extinderea infrastructurii de transport rutier amplasate pe rețeaua TEN-T centrală, prin completarea tronsoanelor a căror construcție a fost demarată în perioada de programare 2007-2013 și a celor care vor fi stabilite prin MPGT, 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 contibui 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"> • Economii de timp în parcugerea distanțelor rutiere amplasate pe rețeaua TEN-T centrală
ID-ul obiectivului specific	1.2.
Titlul obiectivului specific	Creșterea mobilității pe rețeaua feroviară TEN-T centrală
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	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

	<p>transport. Principalul rezultat obținut constă într-un:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Economii de timp în parcurgerea distanțelor pe rețeaua feroviară redusă, în condiții standard stabilite prin regulamentele europene pentru transportul feroviar <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>
ID-ul obiectivului specific	1.3.
Titlul obiectivului specific	Creșterea gradului de utilizare a căilor navigabile și a porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	<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"> • Volum de mărfuri crescut transportat pe căile navigabile <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 centrală						
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 centrală	Min/100 km		79,5	2013	70,3	Ministerul Transporturilor	Bienal, începând cu 2019
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 feroviară TEN-T centrală	Min./100km		133,30	2013	96,2	Ministerul Transporturilor	Bienal, începând cu 2019
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		26.8	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	7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
OS 1.1. Creșterea mobilității pe rețeaua rutieră TEN-T centrală	
<p>Conform politicii europene de transport, prin Regulamentul nr. 1315/2013, rețeaua de transport europeană este structurată pe două niveluri: rețea centrală și rețea globală, cel mai înalt nivel de planificare a infrastructurii din cadrul UE.</p>	
<p>Rețeaua globală este o rețea de transport cu caracter paneuropean, definită astfel încât să asigure accesibilitatea și conectivitatea pentru toate regiunile Uniunii, inclusiv regiunile îndepărtate, insulare și cele ultraperiferice și să consolideze coeziunea socială și economică dintre acestea.</p>	
<p>Rețeaua centrală reprezintă acea infrastructură care asigură legătura dintre cele mai importante noduri și legături din punct de vedere strategic ale rețelei transeuropene de transport, în conformitate cu nevoile de trafic. Rețeaua centrală este multimodală, și include toate modurile de transport și conexiunile aferente, precum și sistemele relevante de gestionare a traficului și a informațiilor. Rețeaua centrală este dezvoltată are o abordare bazată pe coridoare, care să asigure coordonarea diverselor proiecte transnaționale și sincronizarea dezvoltării coridorului, maximizându-se astfel avantajele rețelei.</p>	
<p>Pentru infrastructura rutieră, rețeaua TEN-T centrală dezvoltată în România pe două dintre cele nouă coridoare, respectiv coridoarele Rin–Dunăre și Orient/Est-Mediteranean, 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. OS 1.1. susține rețeaua rutieră TEN-T centrală, iar OS 2.1. susține rețeaua rutieră TEN-T globală.</p>	
<p>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).</p>	
<p>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</p>	

Prioritate de investiții	7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
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 centrală, prin completarea tronsoanelor finanțate prin alte surse, se va face prin promovarea următoarelor tipuri de acțiuni	
<ul style="list-style-type: none"> • Construcția / modernizarea rețelei rutiere TEN-T centrale (conform standardului definit prin MPGT: autostrăzi / drumuri expres /drumuri naționale), inclusiv construcția de variante de ocolire aferente rețelei (conform clasificăției tronsonului aferent); investițiile prevăzute în cadrul acestui obiectiv vizează, cu precădere, creșterea standardului tronsonului finanțat; • Sprijin pentru beneficiari în pregătirea portofoliului de proiecte pentru perioada 2014-2020 și post-2020. 	
Acțiunile ce vor fi finanțate vor conține toate tipurile de lucrări necesare construcției-modernizării secțiunii de rețea rutieră.	
<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 MPGT. 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. Proiecte aferente coridorului Orient/Est_Med vor fi considerate conform prioritizării din MPGT.</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.	
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.	
Tipuri de beneficiari OS 1.1:	

Prioritate de investiții	7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
<p>Administratorul infrastructurii de transport rutier de interes european și național, desemnat conform legislației în vigoare, cu atribuții în dezvoltarea proiectelor de investiții</p> <p>OS 1.2. Creșterea mobilității pe rețeaua feroviară TEN-T centrală</p> <p>În perioada 2009-2011, modernizările infrastructurii feroviare au vizat în principal segmente aferente coridoarelor prioritare Rin-Dunăre și Orient/Est-Mediteranean, 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 scăzut semnificativ, infrastructura nefuncționând la standardele de proiectare; calitatea serviciilor este, de asemenea, necorespunzătoare și din cauza gradului de uzură crescut al vehiculelor - vagoane și locomotive.</p> <p>Acțiunile propuse în domeniul feroviar se vor concentra (în completarea investițiilor propuse prin CEF) asupra finalizării coridorului Rin-Dunăre (modernizarea liniei feroviare între granița cu Ungaria și Constanța), asigurând creșterea mobilității pe rețeaua feroviară TEN-T în conformitate cu standardele tehnice stipulate în Regulamentul nr. 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 prevazute în WPT de completare la nivelul UE a rețelei feroviare de mare viteză. Aceasta 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>Tipuri de acțiuni specifice OS 1.2.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii feroviare aflate pe rețeaua TEN-T centrală, inclusiv achiziția materialului rulant necesar operării pe rețelele construite, a componentei ERTMS aferente, și dezvoltarea de terminale intermodale cu impact major asupra valorificării transportului feroviar pe rețeaua TEN-T central; • Realizarea de studii pentru linia de cale ferată de mare viteză; 	

Prioritate de investiții	7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
<ul style="list-style-type: none"> • Sprijin pentru beneficiari în pregătirea portofoliului de proiecte, pentru perioada 2014-2020 și post-2020. <p>Acțiunile ce vor fi finanțate vor conține toate tipurile de lucrări necesare construcției-modernizării secțiunii de rețea feroviară.</p> <p>Tipuri de beneficiari OS 1.2:</p> <p>Administratorul al infrastructurii de transport feroviar, desemnat conform legislației în vigoare, cu atribuții în dezvoltarea proiectelor de investiții; parteneriate cu alți potențiali beneficiari;</p> <p>OS 1.3. Creșterea gradului de utilizare a căilor navigabile și a porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală</p> <p>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"> • Eliminarea / reducerea deficiențelor de navigație pe Dunăre și canalele sale și îmbunătățirea întreținerii acestora, pentru a crește perioada de navigabilitate și viteza de deplasare; • Modernizarea infrastructurii portuare în vederea manipulării unui volum crescut de marfă, în condiții competitive. <p>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.</p> <p>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 reduse 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.</p> <p>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</p>	

Prioritate de investiții	7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 influențat și de modificările structurale importante ce au avut loc la nivelul industriei românești, iat în ultima perioadă de criza economică.</p> <p>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.</p> <p>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. Acestea li se adaugă porturile regionale sau locale, fiecare dintre acestea putând avea o importanță pentru transportul unor categorii marfă.</p> <p>Porturile maritime manipulează de 3,5 ori mai multă marfă decât porturile navale.</p> <p>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.</p>	

Prioritate de investiții	7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 volum crescut de marfă transportat pe apă.</p> <p>Tipuri de acțiuni specifice OS 1.3.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Investiții în scopul îmbunătățirii condițiilor de navigație pe Dunăre și pe canalele navigabile ale Dunării, precum și în interiorul porturilor situate pe TEN-T centrală, inclusiv achiziția de echipamente și nave multifuncționale 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, pentru perioada 2014-2020 și post-2020 <p>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.</p> <p>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 și a gradului de utilizare a căilor navigabile și a porturilor.</p> <p>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</p>	

Prioritate de investiții	7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
<p>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.</p> <p>Tipuri de beneficiari OS 1.3.:</p> <p>Administratorii canalelor navigabile și administratorii porturilor maritime și fluviale, desemnați conform legislației în vigoare; cu atribuții în dezvoltarea proiectelor de investiții; parteneriate cu alți potențiali beneficiari;</p>	

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 fazate, 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, panouri de protecție împotriva zgomotului, covoarea astfaltice fonoabsorbante, 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
<p>Obiectivele specifice prevăzute în cadrul acestei priorități vor fi atinse prin implementarea de <i>proiecte majore</i> reprezentate de construcția / modernizarea 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 Tabelul 27.</p> <p>Proiectele propuse spre finanțare sunt de două tipuri: proiecte fazate, demarate prin POS Transport în perioada 2007-2013 și proiecte noi, identificate în procesul de prioritizare realizat la nivelul MPGT, care se vor finaliza până la finalul anului 2023.</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 țintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
CO12a	Căi ferate: Lungimea totală a liniilor de cale ferată renovate sau modernizate, din care TEN-T	Km	CF	N/a	-	-	140	MFE	Anual
CO13a	Drumuri: Lungimea totală a drumurilor nou construite din care: TEN-T	Km	CF	N/a			200	MFE	Anual
CO16	Căi navigabile interne: Lungimea totală a căilor navigabile interioare îmbunătățite sau nou-create	Km	CF	N/a	-	-	30	MFE	Anual
2S4	Lungimea totală a liniilor de cale ferată dotate cu ERTMS	km	CF	N/A	-	-	140	MFE	Anual
2S5	Material rulant achiziționat	Unități	CF	N/a	-	-	22	MFE	Anual
2S6	Porturi situate pe TEN-T centrală modernizate	No.	CF	N/a	-	-	2	MFE	Anual
2S7	Ecluze reabilite	No.	CF	N/a	-	-	4	MFE	Anual

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 gradului de utilizare a transportului cu metroul în București-Ilfov
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"> • Grad de utilizare mai mare a transportului cu metroul în transportul de pasageri în Regiunea București – Ilfov <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 gradului de utilizare a transportului cu metroul 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
2S8	Ponderea transportului cu metroul în transportul public de pasageri în București	%		18,5	2013	25,00	INS	Bienal, începând Cu 2019

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

RO

RO

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
---------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

OS 1.4. Creșterea gradului de utilizare a transportului cu metroul în București-Ilfov prin dezvoltarea infrastructurii și serviciilor aferente

Odată cu creșterea semnificativă a PIB/cap de locuitor, a crescut și traficul în București și aglomerația în transport. Printre unele dintre caracteristicile transportului se numără dispoziția radială incompletă a “inelelor de circulație rutieră urbană”, o rețea feroviară inter-regională/internațională care își are punctul terminus la Gara de Nord în apropierea Inelului Central rutier, un sistem de metrou care leagă 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.

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.

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 de călători într-o lună.

Rețeaua 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.

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 magistralelor 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 Magistralelor 2 și 3 pentru a deservi noile zone 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).

La nivelul Municipiului București există un Master Plan General pentru Transport Urban (2008), care trebuie adaptat în conformitate cu politica Comisiei Europene de transport și dezvoltare teritorială. Astfel, în prezent este în curs de pregătire Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru zona București-Ilfov

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
<p>(PMUD) în cadrul unui proiect de asistență tehnică coordonat de către Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice și implementat de către Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (cu finanțare din Programul Operațional Regional). Proiectul a fost demarat în iulie 2014 și se va finaliza în iulie 2015, data estimată a aprobării de către Consiliul General al Municipiului București fiind sfârșitul anului 2015. PMUD pentru regiunea București-Ilfov urmărește dezvoltarea unui sistem de transport multimodal și integrat care să susțină creșterea economică în regiune, și care să asigure accesibilitatea pentru întreaga regiune și pentru zona lărgită de influență, precum și implementarea unui management integrat și eficient al transportului urban.</p> <p>Printre principalele obiective, pe lângă cele legate de mobilitatea și accesibilitatea locuitorilor, se numără și obiectivele de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • îmbunătățirea siguranței și securității pentru toate modurile și reducerea numărului de incidente și accidente de transport • reducerea poluării aerului și a poluării fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) și a consumului de energie asociat activităților de transport • îmbunătățirea eficienței (inclusiv financiară) a activităților de transport – comerciale și asociate persoanelor fizice – de persoane și bunuri, pentru a susține creșterea economică în regiune • identificarea surselor optime de finanțare pentru implementarea proiectelor precum și pentru activitățile de operare și întreținere, cu un accent asupra costurilor pe întreaga durată de viață • aducerea unei contribuții la creșterea calității și atractivității mediului urban și a ambianței sale. <p>În vederea atingerii acestor obiective, planul va acoperi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prioritățile investiționale în infrastructură pentru toate tipurile de transport, inclusiv pentru metrou • Un plan integrat detaliat de servicii de transport public, inclusiv pentru metrou • Strategii pentru managementul integrat al traficului, ITS, parcare și siguranță rutieră • O abordare privind finanțarea investițiilor și cheltuielilor operaționale aferente sistemului de transport • Îmbunătățirea cadrului legislativ și instituțional cu implicații privind structura organizațională a entităților responsabile cu infrastructura și serviciile de transport, pentru asigurarea unui management integrat și eficient • Construcția unui model IT de planificare transportului multimodal precum și instruirea experților ce urmează a implementa PMUD București – Ilfov. <p>Un important rezultat al proiectului de dezvoltare a PMUD va fi planul de acțiune pe termen mediu și lung, care va cuprinde fiecare un set detaliat de intervenții și măsuri și o prioritizare a proiectelor de investiții, inclusiv a proiectelor de investiții privind dezvoltarea infrastructurii de metrou ce vor fi finanțate prin POIM. PMUD reprezintă, astfel, un document de referință pentru prioritizarea investițiilor din POIM, în cadrul OS 1.4.</p>	

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
<p>Datele aferente MNT, utilizate în dezvoltarea MPGT, au fost utilizate pentru a estima traficul de lungă distanță din regiunile exterioare ariei de planificare înspre zona București-Ilfov, inclusiv din perspectiva relației cu polii de creștere învecinați: Ploiești și, într-o mai mică măsură, Craiova, Constanța și Brașov.</p> <p>PMUD București-Ilfov a fost dezvoltat plecând de la cadrul național de planificare din MPGT ca un set de constrângeri pentru politici locale. Acest fapt va fi implementat în trei dimensiuni:</p> <p>a) Prognozele demografice și de creștere economică sunt corelate cu valorile indicate în prognoza din MNT.</p> <p>b) Modelul de transport București-Ilfov încorporează rețelele de transport și prognozele de cerere de transport pentru întreaga țară, preluând astfel cererea de transport de la nivel național și încorporând coridoarele de transport așa cum sunt definite în MNT și impactul bidirecțional privind nevoile de mobilitate regională.</p> <p>c) Politicile și recomandările PMUD București-Ilfov se conformează obiectivelor din MPGT, prin preluarea tuturor proiectelor naționale în scenariile ce vor fi dezvoltate, fiind asigurată astfel corelarea intervențiilor din cele două planuri.</p> <p>Dezvoltarea infrastructurii de metrou ca parte a unui plan de mobilitate urbană care va include și dezvoltarea tehnologiilor inteligente și, în special, a sistemelor de transport inteligente în gestionarea operațiunilor de trafic concrete, va contribui la integrarea acestui mod de transport în acțiunile identificate la nivelul Municipiului București care pot duce la dezvoltarea acestuia ca oraș “inteligent”.</p> <p>În cadrul POIM se va acorda prioritate proiectelor fazate, demarate în perioada 2007-2013.</p> <p>Tipuri de acțiuni OS 1.4.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Investiții în infrastructura de metrou, constând în construirea de noi tronsoane, inclusiv stațiile aferente, conform Planului de Mobilitate Urbană Durabilă în București-Ilfov și strategiei de dezvoltare a transportului urban cu metroul; • 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; • Investiții în echipamente pentru accesul călătorilor în stațiile de metrou și în sisteme moderne de siguranță a circulației, inclusiv pentru asigurarea conexiunii cu mijloacele de transport de suprafață (racorduri directe între rețeaua de metrou și cea de transport de suprafață). 	

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
<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 reducerea utilizării mașinilor individuale, descongestionarea traficului de suprafață și creșterea cotei de piață, ca număr de călători, a transportului cu metroul raportat la celelalte moduri de transport public urban de suprafață.</p> <p>Grupul țintă principal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Populația Municipiului București <p>Tipuri de beneficiari OS 1.4: Metrorex</p>	

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
N/A	

2.A.6.2 Principiile directe pentru selectarea operațiunilor

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
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, în corelare cu Planul de Mobilitate Urbană Durabilă în	

București-Ilfov și strategia de dezvoltare a transportului urban cu metroul ținând cont de maturitatea proiectului și de contribuția acestuia la realizarea obiectivelor programului.

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, conform soluțiilor identificate în procesul 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)

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
N/A	

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

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
---------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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)

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	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-tintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
CO15	Transport urban: Lungimea totală a liniilor de tramvai și de metrou noi sau îmbunătățite	KM	FC				9	METRORE X	Anual

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

Axă prioritară	AP1 - 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 categorie de regiune)

Axă prioritară		AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului											
ID	Tipul Indicat or ului	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		
CO12a	O	Railway: Total length of reconstructed or upgraded railway line, of which: TEN-T	Km	FC				0			140,00	MT/CFR SA	Indicatorul acoperă 32% din alocare AP 1
CO13a	O	Drumuri: Lungimea totală a drumurilor nou construite din care: TEN-T	Km	FC				0			200,00	MT	Indicatorul acoperă 47% din alocare AP 1
2F1	F	Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate	Euro	FC				566.746.118			4.539.007.093,00	MFP (ACP)	
2S10	I	Lungimea drumurilor nou construite pe rețeaua TEN-T, cuprinse în proiectele majore transmise Comisiei Europene spre aprobare	km	FC				160			0,00	MFE	
2S9	I	Lungimea liniilor de cale ferată renovate sau modernizate, cuprinse în proiectele majore transmise Comisiei Europene spre aprobare	km	FC				140			0,00	MFE	

Informații calitative suplimentare referitoare la stabilirea cadrului de performanță

Stabilirea țintelor pentru indicatorul financiar

Ținta indicatorului financiar pentru 2023 corespunde alocării FC de 100% 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 78% (OS 1 și OS2), respectiv:

- CO 13a "Lungimea drumurilor nou construite pe TEN-T centrală", cu o alocare totală de 2,13 mld. euro (47% din alocarea AP1) și
- CO 12a "Lungimea totală a liniilor de cale ferată renovate sau modernizate", cu o alocare totală de 1,45 mld. euro (32% 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 durata 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":

- Lungimea drumurilor nou construite pe rețeaua TEN-T, cuprinse în proiectele majore transmise Comisiei Europene spre aprobare
- Lungimea liniilor de cale ferată renovate sau modernizate, cuprinse în proiectele majore transmise Comisiei Europene spre aprobare

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., respectiv 200 km) și a lungimii tronsoanelor aferente portofoliului de proiecte (140 km reprezintă lungimea căii ferate propuse spre finanțare din FC). 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, respectiv 160 km cuprinși în proiectele ce vor fi transmise Comisiei Europene spre aprobare, 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

Axă prioritară		AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului		
Fond		Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)
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	3.404.255.320,0

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

Axă prioritară		AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului	
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:	AP1 - Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului
<p>În cadrul acestei axe prioritare, se asigură și sprijinul necesar pentru finanțarea pregătirii portofoliului de proiecte aferente, prin măsuri distincte, cât și managementul /monitorizarea/supervizarea/ evaluarea/ auditul etc. 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 și de îmbunătățire a guvernancei în sector vor fi finanțate prin POCA.</p> <p>În ceea ce privește sprijinul necesar pentru exercitarea funcțiilor de management de către Autoritatea de Management, conform Regulamentului nr. 1303/2013 acesta va fi finanțat prin POAT.</p>	

2.A.1 Axa prioritară

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

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

ID-ul priorității de investiții	7a
Titlul priorității de investiții	Sprijinirea 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	OS 2.1
Titlul obiectivului specific	Creșterea mobilității pe rețeaua rutieră TEN-T globală
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"> • Economii de timp în parcugerea distanțelor rutiere pe rețeaua TEN-T <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 globală						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S11	Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T globală	Min/100 km	Mai puțin dezvoltate	90,9	2013	80,2	MT/CNA DNR	Bienal, începând cu 2019

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 pe rețeaua rutieră TEN-T globală	
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Măsurile 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
Tipuri de acțiuni specifice OS 2.1	
<ul style="list-style-type: none">• Construcția / modernizarea rețelei rutiere TEN-T globale (conform standardului definit prin MPGT: autostrăzi / drumuri expres / drumuri naționale/transregio/eurotrans, inclusiv construcția de variante de ocolire (conform standardului tehnic adecvat), în completarea investițiilor din	

Prioritate de investiții	7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T
<p>Fond de Coeziune; investițiile prevăzute în cadrul acestui obiectiv vizează, cu precădere, creșterea standardului tronsonului finanțat</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sprijin pentru beneficiari în pregătirea portofoliului de proiecte eligibile din POIM <p>Pot fi susținute și intervenții și pe rețeaua TEN-T centrală, pentru acele proiecte mai puțin importante în economia rețelei TEN-T centrală (ex. variante de ocolire pentru localități mai mici situate pe TEN-T centrală sau reabilitarea unor drumuri naționale situate pe rețeaua TEN-T centrală).</p> <p>Acțiunile ce vor fi finanțate vor conține toate tipurile de lucrări necesare construcției-modernizării secțiunii de rețea rutieră.</p> <p>Grupul țintă principal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utilizatorii infrastructurii rutiere (populația, operatorii de transport rutier, agenții economici) <p>Tipuri de beneficiari:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Administratorul infrastructurii de transport rutier de interes național, cu atribuții în dezvoltarea proiectelor de investiții <p>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 parametrii adecvați de siguranță (sistemele telematice ITS, iluminat public, perdele forestiere și alte măsuri de siguranță, infrastructura verde prevăzută prin acordul de mediu – după caz).</p>	

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</p>	

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, panouri de protecție împotriva zgomotului, covoarea astfaltice fonoabsorbante, și alte măsuri de siguranță, infrastructura verde prevăzută prin acordul de mediu – adaptate după caz și tipul de infrastructură). Sistemele inteligente de transport vor fi incluse în toate proiectele vizând reabilitarea infrastructurii existente.

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.

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
<p>Obiectivele specifice prevăzute în cadrul acestei priorități vor fi atinse prin implementarea de proiecte majore 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 prezentată în Tabelul 28.</p> <p>Proiectele propuse spre finanțare sunt de trei tipuri: proiecte fazate, demarate prin POS Transport în perioada 2007-2013 și proiecte noi, identificate în procesul de prioritizare realizat la nivelul MPGT, care se vor finaliza până la sfârșitul anului.</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		7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T							
ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categoriea regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-țintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența
					B	F	T		
CO13a	Drumuri:Lungimea totală a drumurilor nou construite din care: TEN-T	Km	FEDR	Mai puțin dezvoltate			125,00	MFE	Anual
CO13	Drumuri:Lungimea totală a drumurilor nou construite	Km	FEDR	Mai puțin dezvoltate			125,00	MFE	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 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"> • Accesibilitate crescută a regiunilor cu o conectivitate redusă

	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.
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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	Fond	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S12	Indicele de accesibilitate (densitate efectivă)	Angajat/min.	FEDR	Mai puțin dezvoltată	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 zonelor cu conexiuni reduse la infrastructura rutieră a TEN-T	
<p>Plecând de la indicele de accesibilitate calculat în cadrul MNT, cele mai deficitare 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.</p> <p>Totodată, construcția variantelor de ocolire va contribui la creșterea mobilității regionale prin devierea traficului de tranzit în afara zonelor urbane, ceea</p>	

Prioritate de investiții	7b - Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale
<p>ce asigură realizarea unor economii de timp pentru traficul de tranzit și reducerea poluării în localități.</p> <p>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.</p> <p>Tipuri de acțiuni specifice OS 2.2</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modernizarea / dezvoltarea rețelei rutiere, inclusiv construcția de variante de ocolire (conform standardului definit prin MPGT: autostrăzi/drumuri expres/drumuri naționale / trans-Regio și Euro Trans) care asigură o conexiune adecvată la rețeaua TEN-T sau creșterea accesibilității regionale; • Sprijin pentru beneficiari în pregătirea portofoliului de proiecte eligibile din POIM <p>Grupul țintă principal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utilizatorii infrastructurii rutiere (populația, operatorii de transport rutier, agenții economici) <p>Tipuri de beneficiari:</p> <p>Administratorul infrastructurii de transport rutier de interes european și național, desemnat conform legislației în vigoare, cu atribuții în dezvoltarea proiectelor de investiții</p>	

2.A.6.2 Principiile directe pentru selectarea operațiunilor

Prioritate de investiții	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 MPGT (integral sau secțiuni din proiectele 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, panouri de protecție împotriva zgomotului, covoarea astfaltice fonoabsorbante, și alte măsuri de siguranță, infrastructura verde prevăzută prin acordul de mediu – adaptate după caz și tipul de infrastructură).</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 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)

Prioritate de investiții	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)

Prioritate de investiții	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		7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T							
ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-țintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența
					B	F	T		
CO14	Drumuri: Lungimea totală a drumurilor reconstruite sau modernizate	Km	FEDR	Mai puțin dezvoltate			250,00	MT /CNADNR	Annual

2.A.4 Prioritate de investiții

ID-ul priorității de investiții	7c
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	OS 2.3
Titlul obiectivului specific	Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	<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"> • Volum crescut al pasagerilor tranzitați prin aeroporturi <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 centrelor 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 alegere preferată pentru transportul intern pentru care timpul de călătorie este un factor critic.</p>
ID-ul obiectivului specific	OS 2.4
Titlul obiectivului specific	Creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin terminale intermodale și porturi
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	<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</p>

	<p>investițiile în infrastructura portuară, constă în creșterea atractivității transportului intermodal, transpus printr-un:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Volum majorat de mărfuri containerizate manipulat în unități intermodale și porturi (altele decât cele situate pe TEN-T centrală). <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>
ID-ul obiectivului specific	OS 2.5
Titlul obiectivului specific	Creșterea gradului de siguranță și securitate pe toate modurile de transport și reducerea impactului transporturilor asupra mediului
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	<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"> • Număr redus de accidente pe toate modurile de transport, și în special un număr redus de decese rezultate în urma accidentelor rutiere <p>Obiectivul specific vizează implementarea măsurilor care contribuie la <i>îmbunătățirea siguranței traficului și securității transporturilor, în conformitate cu strategiile naționale în domeniu și cu planurile de dezvoltare urbană.</i></p>
ID-ul obiectivului specific	OS2.6
Titlul obiectivului specific	Reducerea timpului de staționare la punctele de comunicare transnațională
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	<p>Având în vedere timpii mari de staționare înregistrați la punctele de comunicare transnațională, în special la trecerea frontierei, timp ce depășesc 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"> • Timp redus de staționare la punctele de comunicare transnațională, în special a transportatorilor de marfă <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 gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S13	Pasageri îmbarcați și debarcați în transportul aeroportuar	Mil. pasageri /an		10,70	2013	20,00	INS	Anual
Obiectiv specific		OS2.4 - Creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin terminale intermodale și porturi						
2S14	Volum de mărfuri containerizat manipulat în unități de transport intermodal	TEU/an		25.198,00	2011	70.000,00	MT	Anual
		OS2.5 - Creșterea gradului de siguranță și securitate pe toate modurile de transport și reducerea impactului transporturilor asupra mediului						
2S15	Decese înregistrate în urma accidentelor rutiere la un milion de locuitori	Nr. decese/mil. locuitori		93,00	2013	73,00	INS	Anual
		OS2.6 – Reducerea timpului de staționare la punctele de comunicare transnațională						
2S16	Timp de staționare la punctele de ieșire din țară în perioade aglomerate (transportatori de marfă)	Minute		300,00	2013	150,00	Studiu MT	O dată la doi ani, începând cu 2017

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 gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor	
<p>În România sunt 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.</p> <p>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.</p> <p>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 potentialului de piață (trafic) este eliminarea constrângerilor existente în infrastructura aeroportuară.</p> Tipuri de acțiuni specifice OS 2.3	
<ul style="list-style-type: none">• Investiții în infrastructura aeroportuară (construcție/extindere/modernizare terminale, reabilitare-modernizare/extindere piste, căi de rulare, platforme etc.), însoțite de măsuri de protecția mediului	
<p>Finanțarea aeroporturilor este eligibilă doar în condiții în care asigură protecție mediului sau sunt însoțite de investițiile necesare pentru atenuarea ori reducerea impactului negativ al acestei infrastructuri asupra mediului.</p>	

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
---------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Promovarea acestui OS 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 pentru 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.

Tipuri de beneficiari OS 2.3.

Administratorii infrastructurii aeroportuare

OS 2.4. Creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin terminale intermodale și porturi

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 pentru transportul de marfă.

Conform analizei din 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 avantaje 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.

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, unele dintre aceste terminale private fiind specializate (e.g. pentru produse petroliere).

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.

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.

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
<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.</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>Tipuri de acțiuni specifice OS 2.4</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modernizarea/ dezvoltarea de terminale intermodale și modernizarea instalațiilor și echipamentelor de transfer intermodal, pentru atragerea mărfurilor de la transportul rutier pe distanțe lungi la cel feroviar și fluvial și reducerea blocajelor în terminalele multimodale • Modernizarea/dezvoltare infrastructurii portuare (dane, docuri, chei, terminale de mărfuri, conexiuni intermodale etc.), în vederea oferirii de condiții optime pentru pentru transportul naval de mărfuri, inclusiv achiziția de instalații portuare și alte echipamente <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 intermodale și în porturi, conform previziunilor rezultate din rularea MNT.</p> <p>Tipuri de beneficiari specifici OS 2.4.</p> <p>Administratori de infrastructură de transport pentru toate modurile, autoritățile publice locale, operatori de terminale intermodale</p> <p>OS 2.5. Creșterea gradului de siguranță și securitate pe toate modurile de transport și reducerea impactului transporturilor asupra mediului</p> <p>Din punct de vedere a siguranței traficului, România ocupă ultimele locuri la nivelul UE, înregistrând indicatori extrem de deficiente 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</p>	

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
---------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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).

Pentru 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).

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 percepția că o parte însemnată a pagubelor sunt rezultatul lipsei de informații și a slabei pregătiri a personalului.

Pentru siguranța rutieră, pe baza Strategiei Naționale pentru siguranță rutieră și a elementelor dezvoltate prin MPGT, va fi realizată o analiză globală a cauzei deceselor, prin care vor fi propuse măsurile prioritare cu impact direct asupra reducerii deceselor, inclusiv măsurile soft care pot fi propuse pentru finanțare în POCA.

Tipuri de acțiuni specifice OS 2.5

1. Măsuri de îmbunătățire a siguranței traficului și securității transporturilor pentru toate modurile de transport prin acțiuni specifice de tipul, dar nu exclusiv:

- Implementarea mijloacelor de semnalizare orizontală și verticală
- Implementarea unor măsuri specifice în localitățile liniare de-a lungul drumurilor europene și naționale (semnalizarea trecerilor de pietoni, benzi de viraj, stații de autobuz laterale, parcări, etc.)
- Construcția unor bariere de tip New Jersey pe toate drumurile naționale cu 4 benzi fără protecție între sensurile de mers
- Trecerea la un profil de 2+1 benzi alternativ pe sensurile de mers pe toate drumurile naționale cu profil periculos (tip „2 x 1.5” benzi) prin
- 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
- Treceri la nivel rutier/feroviar îmbunătățite

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
<ul style="list-style-type: none"> • Extinderea sistemelor mobile și fixe de monitorizare a traficului și de supraveghere automată, pe toate modurile de transport • Perdele forestiere, panouri parazăpezi sau alte soluții echivalente de protecție în vederea asigurării protecție a căilor de comunicație împotriva înzăpezirii /altor calamități natuarale (pentru infrastructura existentă, unde nu se prevăd investiții integrate prin POIM din alte OS) • Achiziționarea de mijloace de mobilitate, echipamente pentru dezăpezire, echipamente de pe șenale - canal navigabil și alte tipuri de echipamente cu rol în asigurarea siguranței și securității transporturilor indiferent de modul de transport • Alte acțiuni cu rol de creșterea a siguranței pe toate modurile de transport, inclsuiv proiectele fazate. 	
<p>2. Măsurile destinate protecției mediului, <i>la nivelul tuturor modurilor de transport</i> (ex: instalarea de panouri de protecție împotriva zgomotului, covoarea astfaltice fonoabsorbante, perdele forestiere, achiziția de nave multifuncționale PSI și asistența în activitățile de depoluare pe căile navigabile și maritime);</p>	
<p>O siguranță îmbunătățită pe toate modurile de transport prin implementarea acțiunilor de mai sus se va realiza, în special 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 20% a numărului de decese înregistrat în urma accidentelor rutiere, precum și contribuția la realizarea obiectivului stabilit la nivelul MPGT de reducere cu 50% a ratei accidentelor.</p>	
<p>Tipuri de beneficiari OS 2.5.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Administratori de infrastructură de transport pentru toate modurile (inclusiv parteneriate cu alte instituții publice) • Autoritățile publice locale care gestionează infrastructura din interiorul localităților/ infrastructură rutieră de tip drum național care face legături interurbane • Poliția rutieră și Poliția Transporturi, individual sau în parteneriat sau cu aplicantul pentru proiectele de siguranță și securitate 	

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 2.6. Reducerea timpului de staționare la punctele de comunicare transnațională

Infrastructura vamală și de acces joacă un rol important pentru 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, conform unui *Studiu de consultanță și analiză financiară accesare fonduri europene de securizare transfrontalieră*, 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, 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. Timpuri foarte de mari de staționare la punctele de trecere a frontierei se înregistrează și la granițele interne ale UE, în mod special la Curtici.

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.

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.

Tipuri de acțiuni specifice OS 2.6

Acțiuni de dezvoltare a infrastructurii de acces în punctele de trecere a frontierei/ de ieșire din țară și în vamă, constând în:

- Investiții în infrastructura de acces în punctele de trecere a frontierei, inclusiv în vamă
- Crearea, extinderea și modernizarea infrastructurii de control vamal și rutiere în birourile vamale, inclusiv a clădirilor aferente
- Achiziția de echipamente specifice activității de control vamal nedistructiv, inclusiv achiziționarea de echipamente de scanare
- Achiziția de instrumente și echipamente aferente activității de monitorizare dinamică a perimetrului și dirijare a traficului
- Sprijin pentru identificarea cauzelor întârzierilor în punctele de trecere a frontierei și pentru dezvoltarea portofoliului de proiecte

Acțiunile propuse vizează punctele de trecere a frontierei relevante pentru rețeaua TEN-T și vor contribui la optimizarea procesului de trecere a frontierei,

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
<p>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 aceste regiuni la rețeaua TEN-T (finanțată prin programele de cooperare transfrontalieră).</p> <p>Tipuri de beneficiari</p> <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 pentru 2014-2020 și post 2020.</p>	

2.A.6.2 Principiile directe pentru selectarea operațiunilor

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
<p>Pentru acțiunile prevăzute în cadrul SO 2.3., 2.4., 2.5. și 2.6. se aplică procedura „cererii 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 MPGT, se poate considera organizarea unei proceduri „cererii 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 de dezvoltare sustenabilă a infrastructurii aeroportuare vor conține un pachet comprehensiv cu măsuri de protecție a mediului ce derivă din procedura de evaluare a impactului asupra mediului și în acord cu prevederile ghidului solicitantului.</p> <p>Beneficiarii proiectelor vizând dezvoltarea terminalelor intermodale vor avea obligativitatea, prin contractele de finanțare, de a nu restricționa accesul la infrastructura ce urmează a fi dezvoltată prin proiectele finanțate, iar operarea terminalelor va fi licitată, de preferat simultan cu proiectarea și construcția.</p> <p>Ori de câte ori este posibil, intermodalitatea va fi luată în considerare pentru proiectele promovate în cadrul Priorității de Investiții 7c..Cererea de</p>	

finanțare va prezenta o descriere și o justificare în acest sens.

Achiziționarea echipamentelor pentru asigurarea siguranței pe toate modurile de transport, inclusiv a celor de dezăpezire, se poate face doar în condițiile demonstrării unui eșec al pieței care nu poate furniza echipamentele necesare, și cu respectarea regulilor ajutorului de stat.

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 parametri adecvați de siguranță (sistemele telematice, iluminat public, perdele forestiere, panouri de protecție împotriva zgomotului, covoarea astfaltice fonoabsorbante, și alte măsuri de siguranță, infrastructura verde prevăzută prin acordul de mediu – adaptate după caz și tipul de infrastructură). Sistemele inteligente de transport vor fi incluse în toate proiectele vizând reabilitarea infrastructurii existente.

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.

Întrucât fondurile alocate PI 7.c reprezintă alocarea FEDR pentru regiunile mai puțin dezvoltate, finanțarea operațiunilor se va face cu respectarea prevederilor Art. 70 din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013, și ale Ghidului CE privind eligibilitatea proiectelor în funcție de locație.

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 domeniu 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)

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							
ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categorie regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-țintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
2S17	Aeroporturi modernizate	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate			2,00	MFE	Anual
2S18	Terminale intermodale, modernizate/ construite	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate			4,00	MFE	Anual
2S19	Porturi modernizate	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate			8,00	MFE	Anual
2S20	Puncte negre rutiere eliminate	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate			150,00	MFE	Anual
2S21	Treceri la nivel cu calea ferată semnalizate	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate			150,00	MFE	Anual
2S22	Echipe pentru asigurarea siguranței pe infrastructura de transport	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate			10,00	MFE	Anual
2S23	Puncte de comunicare transnațională modernizate/extinse	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate			3,00	MFE	Anual

2.A.4 Prioritate de investiții

RO

RO

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
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"> • <i>Grad ridicat de utilizare a rețelei feroviare</i> • <i>Sustenabilitate crescută a rețelei feroviare</i> • <i>Competitivizarea serviciilor de transport de calatori</i> <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						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S24	Intensitatea utilizării rețelei feroviare	Călători/ km rețea/an		409.640,00	2013	555.940,00	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	7d - Dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete, de înaltă calitate și interoperabile și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului
<p>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). 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. 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.</p> <p>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 kilometrii 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.</p> <p>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 / autoritatea responsabilă pentru realizarea reformei 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.).</p>	

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 feroviari, 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 neconcurențiale (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 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 condiția 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:

- 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.)
- Achiziționarea de material rulant nou.

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 Infrastructura (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.

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:

- Unui audit exhaustiv al activelor, costurilor și eficienței operațiilor CFR SA și CFR Călători
- Activităților de identificare, punere în practică și monitorizarea măsurilor de reducere a costurilor și eficientizarea a activității
- Investițiilor orientate spre creșterea eficienței rețelei (ex. electrificare, eficiență energetică, etc.)

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 reduse 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 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, prioritar pe TEN-T central (corelat cu MPGT), (iv) eliminarea restricțiilor de viteză cu cost redus (e.g. înlocuirea schimbătoarelor, etc.), alte măsuri care asigură îmbunătățirea serviciilor;
- Investiții orientate spre eficientizarea sectorului feroviar (electrificarea liniilor, eficiență energetică etc.), conform prioritizării din MPGT, respectiv TEN-T central
- Reabilitare / modernizarea infrastructurii de transport feroviar, fiind prioritizate proiectele fazate, precum și cele prioritizate conform MPGT, cu accent pe dezvoltarea rețelei TEN-T centrale
- Sprijin pentru beneficiari pentru pregătirea portofoliului de proiecte pentru 2014-2020 și post-2020.

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 parametrii 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:

- Populația, operatorii de transport, agenții economici.

Tipuri de beneficiari:

- Autoritatea responsabilă cu realizarea reformei feroviare (MT/ARF)
- MT, alte categorii de beneficiari relevante
- Administratorul infrastructurii de transport feroviar de interes național.

2.A.6.2 Principiile directe pentru selectarea operațiunilor

Prioritate de investiții	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, prioritate acordându-se proiectelor vizând dezvoltarea rețelei TEN-T centrale. Lista proiectelor prioritare este completată de obiectivele de investiții vizând modernizarea/reabilitarea și eficientizarea rețelei (fiind prioritizate proiectele aferente rețelei TEN-T centrale), 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> <p>Întrucât fondurile alocate PI 7.c reprezintă alocarea FEDR pentru regiunile mai puțin dezvoltate, finanțarea operațiunilor se va face cu respectarea prevederilor Art. 70 din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013, și ale Ghidului CE privind eligibilitatea proiectelor în funcție de locație.</p>	

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

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

RO

RO

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

Prioritate de investiții	7d - Dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete, de înaltă calitate și interoperabile și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului
<p>Investițiile de modernizarea/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	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-țintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
CO12a	Căi ferate: Lungimea totală a căilor ferate reconstruite sau modernizate, din care TEN-T	KM	FEDR				250,00	MFE	Anual
CO12	Căi ferate: Lungimea totală a căilor ferate reconstruite sau modernizate	KM	FEDR				250,00	MFE	Anual
2S5	Material rulant achiziționat	Unități	FEDR				20,00	MT	Anual
2S25	Măsuri de reformă analizate/ elaborate/ implementate	Nr.	FEDR				4,00	MT	Anual

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

Axă prioritară	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	Categorie 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	Drumuri: Lungimea totală a drumurilor nou construite din care: TEN-T	Km	FEDR	Mai puțin dezvoltate			0			125,00	MEF	Indicatorul de realizare imediată face parte din sistemul de indicatori ai POIM selectat care acoperă 58% din alocarea AP2
F	F	Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate	Euro	FEDR	Mai puțin dezvoltate			265.729.734			2.270.313.271	MFP (ACP)	
2S10	I	Lungimea drumurilor nou construite pe rețeaua TEN-T din proiectele majore transmise Comisiei Europene spre aprobare	km	FEDR	Mai puțin dezvoltate			100			0	MEF	

Informații calitative suplimentare referitoare la stabilirea cadrului de performanță

Stabilirea țintelor pentru indicatorul financiar

Ținta indicatorului financiar pentru 2023 corespunde alocării FEDR de 100% 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:

- CO13a "Lungimea drumurilor nou construite pe TEN-T globală", care reprezintă 58% din alocarea AP2 (în cadrul OS 2.1.).

Având în vedere faptul că proiectele aferente OS 2.1, finanțate în cadrul AP2, sunt proiecte majore, cu durata 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":

- Lungimea drumurilor nou construite pe rețeaua TEN-T din proiectele majore transmise Comisiei Europene spre aprobare

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

Stabilirea țăintelor 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), în corelare cu indicatorul financiar. Astfel, ținta 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 ținta finală, respectiv 100 km.

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	
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	024. Căi ferate (TEN-T principal)	1.702.734.954,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	026. Alte căi ferate	180.714.942,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	027. Active feroviare mobile	37.875.000,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	029. Autostrăzi și drumuri TEN-T - rețea extinsă (construcție nouă)	90.000.000,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	031. Alte drumuri naționale și regionale (construcție nouă)	1.005.987.760,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	034. Alte drumuri reconstruite sau îmbunătățite (autostrăzi, drumuri naționale, regionale sau locale)	71.280.000,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	036. Transport multimodal	173.183.450,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	037. Aeroporturi (TEN-T)	71.940.552,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	042.	42.568.374,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	085. Protejarea și sporirea biodiversității, protecția naturii și infrastructură ecologică	16.329.227,00

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	1.702.734.954,00

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	1.702.734.954,00

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)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	03. Investiții teritoriale integrate - altele	236.000.000,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	07. Nu se aplică	1.466.734.954,00

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 managementul/monitorizarea/supervizare/ evaluarea/ auditul proiectelor de investiții etc., 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 guvernancei în acest sector, iar acțiuni specifice întăririi capacității administrative a beneficiarilor vor fi finanțate din POAT.</p> <p>Sprejiniul pentru beneficiari în vederea gestionării portofoliului de proiecte este asigurat prin POAT.</p> <p>În ceea ce privește sprejiniul 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 prioritară

ID-ul axei prioritare	AP3
Denumirea axei prioritare	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

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	6i
Titlul priorității de investiții	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	Reducerea numărului depozitelor neconforme și creșterea gradului de pregătire pentru reciclare a deșeurilor în România
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	<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"> • Cantitate de deșeuri biodegradabile redusă la depozitare la 35% față de nivelul din 1995, conform obligațiilor asumate prin Tratatul de aderare în vederea implementării Directivei 99/31/EC privind depozitarea deșeurilor • Depozite neconform închise; conform obligațiilor asumate prin Tratatul de aderare în vederea implementării Directivei 99/31/EC privind depozitarea deșeurilor, România trebuie să închidă 240 depozite urbane neconforme • Pondere crescută a deșeurilor reciclate / valorificate în totalul cantității de deșeuri municipale colectate, ca urmare a investițiilor ce asigură pregătirea pentru reciclare și reutilizare a deșeurilor menajere și similare de 50% conform Directivei Cadru a deșeurilor (2008/98/EC) <p>Totodată, investițiile continuate vor avea ca rezultat sistarea activității depozitelor neconforme în conformitate cu prevederile directivelor europene și cu angajamentele asumate prin Tratatul de Aderare și închiderea acestora, 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 deșeuri 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		OS 3.1 - Reducerea numărului depozitelor neconforme și creșterea gradului de pregătire pentru reciclare a deșeurilor						
ID	al deșeurilor de la nivel județean		Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S26	Cantitatea de deșeuri biodegradabile depozitată	Mil. tone/an		3,00	2011	1,68	MMA/ANPM	Anual
2S27	Rata de reciclare a deșeurilor menajere și similare	% din deșeurile colectate		7,30	2011	50,00	MMA/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	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
OS 3.1. Reducerea numărului depozitelor neconforme și creșterea gradului de pregătire pentru reciclare a deșeurilor	
<p>În conformitate cu Tratatul de Aderare și a Directivei-cadru privind deșeurile, România trebuie să îndeplinească următoarele cerințe care decurg din directivele europene:</p> <ul style="list-style-type: none">• Închiderea depozitelor neconforme (Directiva 1999/31/CE) – 240 de depozite neconforme (139 depozite neconforme din mediul urban, care au sistat activitatea de depozitare în perioada 2004-2009 și închiderea a 101 depozite neconforme din zona urbană, pentru care s-a obținut perioada de tranziție și care au prevăzută sistarea activității de depozitare în perioada 16 iulie 2009 – 16 iulie 2017)• Reducerea la depozitare a cantității de deșeuri biodegradabile municipale (Directiva 1999/31/CE) - până în 2016, trebuie să se reducă cantitatea de deșeuri biodegradabile municipale depozitate la 35% din cantitatea totală, exprimată gravimetric, produsă în anul 1995 (conform Planului de implementare a directivei privind depozitele de deșeuri, http://www.mmediu.ro/afaceri_europene/planuri_implementare.htm cantitatea totala de deșeuri biodegradabile generate în anul 1995 a fost de 4,8 milioane tone)• Reciclarea și valorificarea deșeurilor de ambalaje (Directiva 94/62/CE) – în conformitate cu Tratatul de Aderare și legislația națională, începând cu anul 2013, ținta globală de reciclare este de 55%, iar ținta de valorificare sau incinerare în instalații de incinerare a deșeurilor cu recuperare de energie este de 60%. Obiectivele minime de reciclare pe tip de material pentru anul 2013 sunt: hârtie și carton 60%, plastic 22,5%, sticlă 60%, metale 50%, lemn 15%;• Pregătirea pentru reutilizare și reciclarea deșeurilor municipale (Directiva cadru 2008/98/CE) – până în anul 2020 trebuie să asigure pregătirea pentru reutilizare și reciclare cel puțin 50% din deșeurile menajere de hârtie, metal, sticlă și plastic sau similare. <p>În prezent, situația actuală a acestor angajamente este următoarea:</p> <ul style="list-style-type: none">• Închiderea depozitelor neconforme - Din cele 240 de depozite neconforme prevăzute a fi închise până în 2017, 92 au fost deja închise, pentru 36 dintre acestea închiderea fiind finanțată prin POSM 2007-2013. Din cele 148 depozite rămase de închis, 46 vor fi închise prin POIM (36 prin proiecte făcute și 8 prin proiecte noi), alte 79 vor fi închise prin POSM (proiecte în derulare), 23 fiind închise prin alte surse. Din cele 52 de depozite ce urmează a fi închise, POIM va asigura închiderea a 46 depozite (contribuind cu cca. 90% la necesarul pentru conformare)• Reducerea la depozitare a cantității de deșeuri biodegradabile municipale – în conformitate cu datele prezentate în Raportul Național privind Starea Mediului 2012, în anul 2011 cantitatea estimată generată de deșeuri biodegradabile municipale a fost de 3 milioane tone, Proiectele aprobate prin POS Mediu 2007-2013 cuprind investiții privind reducerea deșeurilor biodegradabile municipale la depozitare (instalații de compostare, instalații de tratare mecano-biologică, precum și unități de compostare individuală), cu o capacitate totală de 2,1 mil. tone/an (din care cca. 0,44 mil. t/an vor fi	

continuate prin POIM). Primele proiecte aprobate prevăd doar capacități necesare atingerii țintei din anul 2013, iar restul proiectelor aprobate prevăd capacități necesare atingerii țintei din anul 2016. Pentru Municipiul București și județul Ilfov, care reprezintă circa 16,9% din cantitatea deșeurilor colectate la nivel național (conform ANPM – Generarea și gestionarea deșeurilor în anul 2011) nu este încă aprobat un proiect privind managementul integrat al deșeurilor. În prezent, nu este în operare nicio instalație de tratare mecano-biologică. Având în vedere cele menționate, precum și întârzierile în implementarea proiectelor aprobate prin POS Mediu 2007-2013, este posibil ca ținta de reducere a deșeurilor biodegradabile municipale pentru anul 2016, să fie atinsă cu întârziere și cu investiții suplimentare, inclusiv pentru Municipiul București și județul Ilfov; Se estimează un necesar suplimentar de capacități de cca 1,67 mil. t/an (TMB și compostare), ce ar mai fi necesar după ce toate proiectele în curs de derulare a fi finalizate, pentru a asigura reducerea la depozitare a încă 1 mil. t/an începând cu 2017 (care nu pot fi acoperite de investițiile în derulare). Din acestea, POIM acoperă cca. 0,55 mil. t/an din proiectele făcute, la care se adaugă capacitățile din proiectele făcute de cca. 440 mil. t/an.

- Reciclarea și valorificarea deșeurilor de ambalaje (Directiva 94/62/CE) – conform ANPM (Date privind ambalajele introduse pe piața și deșeurile de ambalaje gestionate în anul 2012), în anul 2012 au fost atinse toate țintele de reciclare pe material și ținta globală de reciclare prevăzute în Directivă. Ținta de valorificare sau incinerare în instalații de incinerare a deșeurilor cu recuperare de energie a fost de 57,4%, față de 57% cât este prevăzut în legislația națională pentru acest an. Astfel, se poate afirma că țintele de reciclare și valorificare a deșeurilor de ambalaje sunt îndeplinite, cu mențiunea că cea mai mare cantitate a deșeurilor valorificate de ambalaje provine de la industrie și comerț. Odată cu implementarea sistemelor de management integrat al deșeurilor va crește și gradul de colectare separată, respectiv de reciclare a deșeurilor de ambalaje generate de populație;
- Pregătirea pentru reutilizare și reciclarea deșeurilor municipale (Directiva cadru 2008/98/CE) – conform ANPM (Generarea și gestionarea deșeurilor în anul 2011), în anul 2011 doar circa 7,3% din deșeurile municipale au fost valorificate. Prin proiectele aprobate prin POSM 2007 – 2013 sunt prevăzute investiții atât pentru colectarea separată a deșeurilor municipale, cât și pentru sortarea deșeurilor colectate separat. Primele proiecte aprobate nu au luat în considerare la stabilirea capacităților de colectare și sortare ținta de pregătire pentru reutilizare și de reciclare a deșeurilor municipale de 50%, aceasta fiind prevăzută în Legea cadru a deșeurilor 211/2011, care a intrat în vigoare în noiembrie 2011. Dat fiind gradul scăzut de valorificare din anul 2011, precum și întârzierile în implementarea proiectelor aprobate prin POS Mediu 2007-2013, se apreciază că și în prezent există încă o rată scăzută de valorificare și reciclare a deșeurilor municipale. Capacitățile de sortare estimate a fi necesare în continuarea proiectelor ce se vor finaliza prin POSM pentru a asigura infrastructura necesară pentru pregătirea deșeurilor pentru reciclare este de 0.5 mil. t/an (corelat cu previziunile inițiale de creștere a cantităților de deșeuri generate), din care POIM va contribui cu investiții în cca. 0,25 mil. t/an, cu o valoare de 36 mil. euro, respectiv cca. 50% din necesarul pentru conformare.

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, prin introducerea unor instrumente care să descurajeze generarea de deșeuri (ex. ecotaxa), a unor măsuri de reglementare a fi introduse prin PNGD, precum și adoptarea unor instrumente economice specifice care vor încuraja reciclarea și recuperarea.

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.

Reducerea consumului de resurse naturale prin creșterea cantității de deșeuri reciclate / valorificate și promovarea eficientă a utilizării resurselor naturale vor fi de asemenea promovate, ca rezultat cumulativ al măsurilor precizate mai sus.

Tipuri de acțiuni specifice OS 3.1

Realizarea obiectivului specific și a rezultatelor preconizate se va realiza prin promovarea următoarelor tipuri de acțiuni:

- 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 ș.a.
- Consolidarea capacității instituționale a beneficiarilor în domeniul sistemelor integrate de management al deșeurilor, ca parte integrantă a proiectelor individuale
- Implementarea unui sistem integrat de management al deșeurilor la nivelul municipiului București;
- Sprijin pentru pregătirea portofoliului de proiecte aferent perioadei 2014-2020 și post 2020 (după caz)

Prin POIM vor fi finanțate în continuare proiectele integrate de management al deșeurilor la nivel de județ demarate în perioada 2007-2013 și nefinalizate până la finalul anului 2015 (13 proiecte sunt propuse spre fazare), precum și cele a căror pregătire a fost demarată în perioada 2007-2013, dar care vor fi implementate în 2014-2020 (4 proiecte se află în pregătire), care vor asigura infrastructura necesară și finanțarea investițiilor care asigură îndeplinirea angajamentelor ce derivă din Tratatul de Aderare și directivele aplicabile, respectiv:

- 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;
- Reducerea cantității de deșeuri biodegradabile depozitate, prin încurajarea compostării și a altor măsuri de valorificare a deșeurilor, prin stațiile de compost și tratare mecano-biologică; 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)
- 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.) , contribuind astfel, alături de stațiile de compost și MBT, la atingerea țintei de reciclare.

În ceea ce privește proiectul de management al deșeurilor în București, proiectul propus se va baza pe evaluarea nevoilor de investiții ce vizează întregul ciclu de management al deșeurilor în București, iar acțiunile finanțate vor fi respecta ierarhia deșeurilor, începând cu colectarea separată și sortarea, conform nevoilor identificate. Acțiunile propuse vor răspunde nevoilor de finanțare orientate spre atingerea obiectivelor de reciclare a deșeurilor în conformitate cu Art. 11 alin. (2) litera (a) din Directiva 2008/98 / CE. Nevoile de investiții din București vor fi reflectate în planul PNGD revizuit și în planul de management al deșeurilor la nivel de județ / master plan, în special în ceea ce privește: cuantificarea țintelor privind prevenirea generării

deșeurilor, contribuția Municipiului București la realizarea obiectivelor naționale de reciclare de 50%. Calendarul de implementare a proiectului prevede începerea lucrărilor în octombrie 2018, în timp ce pregătirea proiectului va începe în ianuarie 2016; prin urmare, cererea de proiect major și declarațiile de cheltuieli urmează a fi transmise Comisiei Europene după finalizarea PNGD și a planurilor județene de gestiune a deșeurilor.

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 reciclare (stații de sortare / tratare mecano-biologică/ compostare) a deșeurilor de cca 940.000 t/an (693.000 tone/an TMB și compostare și 247.000 t/an sortare) și închiderea/reabilitarea a cca. 46 de depozite neconforme (38 din proiecte fazate și 8 din proiecte noi).

Grup țintă:

- populația suplimentară (față de cea acoperită în prezent de sistemele integrate de management al deșeurilor), la nivel județean.
- gospodării individuale și persoane juridice (ce exercită o activitate de natură comercială sau industrială)

Tipul de beneficiar pentru toate acțiunile vizate îl reprezintă Asociațiile de Dezvoltare Intercomunitară prin Consiliile Județene/ Primăria Municipiului București.

Deși majoritatea proiectelor susținute de POS Mediu 2007-2013 au fost proiectate în vederea atingerii țintelor pentru 2016 de reducere a cantității deșeurilor biodegradabile depozitate, precum și a țintei pentru 2020 privind obiectivele de reciclare și valorificare, unele dintre proiectele inițiale vor fi fazate în vederea finanțării prin POIM, a fost proiectate pentru a răspunde obiectivelor intermediare. Prin urmare, așa cum a fost prezentat mai sus, sunt necesare investițiile suplimentare, probabil la nivel regional, care incumbă aranjamente instituționale și contractuale complexe, cu impact tehnic, financiar, instituțional și politic asupra proiectelor de management al deșeurilor existente, dezvoltate la nivel de județ.

În acest scop, va fi realizată o evaluare detaliată pentru estimarea investițiilor complementare necesare și stabilirea implicațiilor instituționale și contractuale aferente. Această evaluare va necesita, însă, disponibilitatea unor date fezabile și actualizate privind deșeurile generate și eficiența reală a instalațiilor de tratare în curs de implementare. Aceasta va trebui, de asemenea să se alinieze cu orientările și obiectivele PNGD revizuit și ale planurilor de gestionare a deșeurilor dezvoltate la nivel județean, completând și rezultatele așteptate ale măsurilor legislative și instrumentelor economice implementate. În acest sens, această analiză la nivel național va fi lansată în 2017, prin POIM, în vederea identificării și justificării unor investiții regionale complementare necesare ulterior. Pregătirea de noi aplicații, precum și finanțarea acestor investiții vor putea fi, de asemenea finanțate prin POIM , dacă perioada de implementare și resursele financiare vor permite. POIM va fi modificat în funcție de rezultate analizei și investițiilor proiectate, în vederea identificării acțiunilor și beneficiarilor eligibili.

2.A.6.2 Principiile directoare pentru selectarea operațiunilor

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
<p>În România, cadrul instituțional în baza căruia se pot realiza investițiile în sectorul deșeurilor pentru a îndeplini cerințele aquis-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 Cadru 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, Apelor și Pădurilor 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 2016, precum și a planurilor județene de management a deșeurilor (preconizate a fi finalizate în prima jumătate a anului 2017) 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, fiind în fază avansată de pregătire, precum și implementării unei soluții adecvate pentru managementul integrat al deșeurilor în București. Totodată, în vederea identificării și a altor investiții necesare pentru conformarea cu directivele europene în domeniu și definirea portofoliului de proiecte, pe baza rezultatelor și planului de acțiune propuse prin PNGD pentru asigurarea gradului de conformare, și fondurilor disponibile, vor fi realizate studii de pre-fezabilitate, în funcție de care se vor redefini tipurile de acțiuni, beneficiari eligibili și criteriile de selecție a operațiunilor, programul operațional urmând a fi modificat în consecință.</p>	

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

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
N/A	

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

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
Proiectele promovate în cadrul acestui obiectiv specific sunt, în cea mai mare parte non-majore, cu câteva excepții, prezentate în Tabelul 28.	

RO

RO

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-țintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
CO17	Capacitate suplimentară de reciclare a deșeurilor	Tone/an	FC				940.000,00	MFE	Anual
2S28	Capacitate suplimentară de recuperare deșeurilor (exclusiv reciclare)	Tone/an	FC				340.000,00	MFE	Anual
2S29	Depozite de deșeuri neconforme închise/reabilitate	Nr.	FC				46,00	MFE	Anual

2.A.4 Prioritate de investiții

ID-ul priorității de investiții	6ii
Titlul priorității de investiții	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

ID-ul obiectivului specific	OS3.2
Titlul obiectivului specific	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:

RO

RO

	<p>- ape uzate urbane colectate și epurate (din perspectiva încărcării organice biodegradabile) pentru toate aglomerările mai mari de 2.000 l.e. și</p> <p>- 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.</p>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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

Obiectiv specific		OS 3.2. Creșterea nivelului de colectare și epurare a apelor uzate urbane, precum și a gradului de asigurare a alimentării cu apă potabilă a populației						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S30	Numărul de SEAU peste 2.000 l.e. care permit conformarea cuprevederilor directivei privind tratarea apelor uzate	Număr SEAU		10	2014	1852	MMA/ANAR	O dată la doi ani
2S31	Grad de epurare a apelor uzate din aglomerările umane cu mai mult de 2000 l.e	%		49,89	2013	95	MMA/ANAR	Anual
2S32	Gradul de deservire a populației de sistemul public de alimentare cu apă potabilă	%		60,15	2013	99,5	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

Titlul priorității de investiții	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
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	

Titlul priorității de investiții	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>populației</p> <p>Conform celor prezentate în secțiunea 1.1., la nivelul anului 2013, România se află în urma țintelor 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. Pentru aglomerările pentru care au fost stabilite cerințe mai stringente privind epurarea apelor uzate, acestea au fost abordate cu prioritate, fiind cuprinse în cadrul proiectelor finanțate prin POS Mediu 2007-2013.</p> <p>Astfel, față de angajamentele asumate prin Tratatul de Aderare, situația este următoarea:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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); • 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 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). • 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). <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 conformare este de cca. 13,85 mld. Euro (5,8 mld. euro pentru apă potabilă și 8,03 mld. euro pentru apa uzată), estimare care ia în considerare finalizarea obiectivelor de investiții finanțate prin POS Mediu 2007-2013 . Din cele 8,03 mld. euro pentru apă uzată, 2,4 mld. euro sunt necesare pentru aglomerările de peste 10.000 l.e care mai necesită investiții pentru conformare (206 aglomerări, din care 173 sunt acoperite prin POIM). Dintr-un total identificat de 223 aglomerări peste 10.000 l.e, investițiile pentru 33 de aglomerări de peste 10.000 l.e. nu sunt acoperite de proiecte finanțate din FC, 5 aglomerări sunt deja conforme,</p>	

Titlul priorității de investiții	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>12 de aglomerări vor fi conforme la finalul proiectelor POSM, iar 173 vor fi acoperite prin POIM.</p> <p>Diferența de 5,63 mld. euro este necesară pentru conformarea celor 1544 aglomerărilor neconforme cuprinse între 2.000 – 10.000 l.e. Din totalul de 1629 aglomerări cuprinse între 2.000-10.000 l.e., identificate în prezent în baza Master Planurilor Județene, 85 se presupune că vor fi conforme la finalul POSM, 660 vor fi acoperite prin proiectele POIM, iar 884 nu sunt cuprinse în proiecte FC.</p> <p>Din necesarul pentru conformarea aglomerărilor cu peste 10.000 l.e., proiectele propuse spre finanțare din POIM acoperă cca. 68% (respectiv 1,631 mld euro pentru 173 aglomerări de peste 10.000 l.e., unele dintre acestea având investiții în continuarea celor prevăzute prin POSM). 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 directivelor în proporție de cca. 25%.</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 ape 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 ape 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>Tipuri de acțiuni</p> <p>Prin POIM vor fi vizate în principal două tipuri de acțiuni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Proiecte integrate de apă și apă uzată (noi și fazate), cu următoarele tipuri de subacțiuni <ul style="list-style-type: none"> • 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.; • Implementarea și eficientizarea managementului nămolului rezultat în cadrul procesului de epurare a apelor uzate; • 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; • Reabilitarea și extinderea sistemelor existente de transport și distribuție a apei; 	

Titlul priorității de investiții	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"> • Dezvoltarea și îmbunătățirea infrastructurii sistemelor centralizate de alimentare cu apă în localitățile urbane și rurale. <p>2. 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 directivelor 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 capacitații instituționale necesare pentru monitorizarea tuturor substanțelor prioritare în resursele 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>Grupul țintă principal 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>Tipurile de beneficiari îl constituie Asociațiile de Dezvoltare Intercomunitară prin Operatorii Regionali (OR) de Apă care îndeplinesc cumulativ următoarele condiții:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sunt companii existente la finalul anului 2012 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); • Acționariatul OR este format exclusiv din membri ai Asociației de Dezvoltare Intercomunitară existentă, constituită din localitățile în aria cărora 	

Titlul priorității de investiții	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>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, prin respectarea principiului contiguității spațiale; pentru POIM, se vor lua în considerare ADI existente la sfârșitul anului 2012 și organizate în baza HG 855/2008.</p> <ul style="list-style-type: none"> • OR acționează în baza Contractului de Delegare a Gestiunii Serviciilor, contract prin care autoritățile locale exercită asupra OR un ”control similar” celui exercitat asupra propriilor departamente. <p>Ca excepție, pentru investițiile aferente Municipiului București, beneficiarul proiectului va fi Primăria 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 directe pentru selectarea operațiunilor

Titlul priorității de investiții	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 actual de conformare, cât și investițiile necesare pentru atingerea țintelor asumate prin Tratat.</p> <p>Pentru conformarea aglomerărilor 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 din prevederile acquis-ului comunitar, pe baza investițiilor incluse în Master Planurile Regionale/Județene acutalizate 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 implicarea operatorilor regionali în procesul de pregătire tehnică, aprobare și implementare a cererilor de finanțare ale beneficiarilor PNDR, pentru a se utiliza o abordare unitară și un management integrat și eficient al investițiilor în acest sector, în perspectiva posibilității 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</p>	

Titlul priorității de investiții	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>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. Proiectele promovate prin PNDR vor implementa o politică tarifară unitară pe termen mediu, dezvoltată pe baza regulilor de calcul stabilite prin ghidul pentru analiza cost-beneficiu pentru investițiile în sectorul de apă și canalizare, și care are ca scop asigurarea unui nivel adecvat al veniturilor pentru acoperi costurile de operare și o parte din amortizarea investițiilor, ulterior finalizării acestora.</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)

Titlul priorității de investiții	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)

Titlul priorității de investiții	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 dispunerea 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		7a - 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-țintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența
					B	F	T		
CO18	Distribuția apei; Populație suplimentară care beneficiază de o mai bună alimentare cu apă	persoane	FC				3.300.000,00	MFE	Anual
CO19	Epurarea apelor uzate: Populație suplimentară care beneficiază de o mai bună tratare a apelor uzate	Echivalent populație	FC				1.870.000,00	MFE	Anual

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

Axă prioritară	AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor

2.A.8 Cadrul de performanță

RO

RO

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

Axă prioritară		AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor											
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		
CO17	O	Capacitate suplimentară de reciclare a deșeurilor	Tone /an	FEDR			440.000			940.000,00	MFE		
CO18	O	Distribuția apei; Populație suplimentară care beneficiază de o mai bună alimentare cu apă	Persoane	FEDR						3.300.000,00	MFE		
CO19	O	Epurarea apelor uzate: Populație suplimentară care beneficiază de o mai bună tratare a apelor uzate	Echivalent populație	FEDR			0			1.870.000,00	MFE		
F	F	Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate	Euro				570.000.000			3.402.875.042,00	MFP (ACP)		
2S33	I	Populația suplimentară care beneficiază de o mai bună epurare a apelor uzate din proiectele transmise spre aprobare Comisiei Europene	l.e.				1.500.000				MFE		
2S34	I	Populația suplimentară care beneficiază de o mai bună alimentare cu apă din proiectele transmise spre aprobare Comisiei Europene	locuitori				2.640.000				MFE		

Informații calitative suplimentare referitoare la stabilirea cadrului de performanță

RO

RO

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 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 3 au fost selectați indicatorii care corespund unei alocări de peste 50% din alocarea pentru AP 3, respectiv:

- CO17 „Capacitate suplimentară de reciclare a deșeurilor”, finanțat în cadrul OS 3.1., cu o alocare de 3% din AP 3
- CO18 ”Populația suplimentară care beneficiază de o mai bună epurare a apelor uzate”, finanțat în cadrul OS 3.2., cu o alocare de cca. 1.78 mld. euro (49.6% din alocarea AP 3)
- CO19 ”Populația suplimentară care beneficiază de o mai bună alimentare cu apă”, finanțat în cadrul OS 3.2., cu o alocare de cca. 1.32 mld. euro (38,8% din alocarea AP 3)

Acești indicatori corespund OS 3.2, acoperind 90% 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”:

- *Populația suplimentară care beneficiază de o mai bună epurare a apelor uzate din proiectele transmise spre aprobare Comisiei Europene*
- *Populația suplimentară care beneficiază de o mai bună alimentare cu apă din proiectele transmise spre aprobare Comisiei Europene*

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 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. 55,75% din alocare va fi orientată spre infrastructura de apă uzată și 44,25% 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

RO

RO

considerare faptul că prima parte a perioadei de programare va fi orientată cu precădere spre finalizarea proiectelor fazate, respectiv:

- 1.500.000 l.e. care beneficiază de o mai bună epurare a apelor uzate, incluși în proiecte majore transmise COM spre aprobare
- 2.640.000 locuitori care beneficiază de o mai bună alimentare cu apă, incluși în proiectele majore transmise COM spre aprobare

Ținta propusă pentru indicatorul CO17 corespunde capacităților suplimentare de recilcare prevăzute în proiectele fazate, demarate prin POSM în perioada 2007-2013 și care vor fi finalizate prin POIM, respectiv 440.000 t/an.

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	
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)
CF		017. Gestionarea deșeurilor menajere (inclusiv măsuri de minimizare, sortare și reciclare)	69.997.139,52
		018. Gestionarea deșeurilor menajere (inclusiv tratarea mecano-biologică, tratarea termică, incinerarea și măsuri de depozitare la groapa de gunoi)	248.171.676,48
CF		021. Gestionarea apei și conservarea apei potabile (inclusiv gestionarea bazinelor hidrografice, alimentarea cu apă, măsuri specifice de adaptare la schimbările climatice, contorizare pentru consumatori și pentru cartier, sisteme de tarifare și reducerea scurgerilor)	1.261.394.735,00
		022. Tratarea apelor reziduale	1.312.880.234,00

Tabelul 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

Tabelul 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		07. Nu se aplică	2.892.443.785,00

Tabelul 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)
CF		03. Investiții teritoriale integrate - altele	60.000.000,00
CF		07. Nu se aplică	2.832.443.785,0

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
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Identificarea și sprijinirea dezvoltării unor portofolii de proiecte majore și strategice pentru perioada de programare 2014-2020 și post 2020 este susținută prin POIM. Studii, planuri și strategii pentru fundamentarea intervențiilor sau analize necesare în implementare pentru domeniile acoperite de</p>	

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 prioritară

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

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

ID-ul priorității de investiții	6d
Titlul priorității de investiții	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 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"> • <i>Stare de conservare îmbunătățită a speciilor și habitatelor de importanță comunitară</i>, conform prevederilor Directivei 92/43/EEC privind conservarea habitatelor naturale și Directivei 2009/147/EC privind protecția păsărilor sălbatice • <i>Ecosisteme degradate refăcute, în acord cu obiectivele Strategiei UE pentru biodiversitate</i> <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: Indicatori 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 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
2S35				15	2014	531	MMA	Anual
2S36	Ecosisteme degradate refăcute	%		0,00		10,00	MMSC	Bienal, începând cu 2019

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 și refacerea ecosistemelor degradate	
<p>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 Cadrului de Acțiune Prioritară pentru Natura 2000 (PAF) și promovarea protecției biodiversității prin diverse surse de finanțare.</p> <p>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.</p> <p>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 SCI și 148 SPA definite conform directivelor. Pe lângă acestea, alte zone protejate naționale sunt desemnate în România, astfel: 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 POSM 2007-2013, sunt în curs de elaborare 272 planuri de management care acoperă 452 arii naturale protejate. Până la sfârșitul lunii 2014, doar 66 planuri de management au fost transmise la MMAP 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</p>	

de insuficiența guvernanță 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 (prin modificarea OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice).

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 *in situ*, continuând și procesul de elaborare pentru alte arii naturale protejate astfel încât toate ariile să poată beneficia de măsuri sustenabile de protecție și conservare.

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 <http://www.eea.europa.eu/publications/eu-2010-biodiversity-baseline>.

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.

Ecosisteme degradate. 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).

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.

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 max. de 58 mil. € 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. € până în 2020 (pg. 389).

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 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.

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.).

Tipurile de acțiuni specifice OS 4.1.:

Principalele tipuri de acțiuni avute în vedere și care derivă din Cadrul de Acțiune Prioritar (PAF) pentru Natura 2000 sunt:

- ✓ Continuarea elaborării planurilor de management/seturilor de măsuri de conservare / planurilor de acțiune pentru ariile naturale protejate (inclusiv cele situate în mediul marin) și pentru speciile de interes comunitar neacoperite de proiectele anterioare, cu accent pe:
 - Elaborarea studiilor pentru monitorizarea și evaluarea stării de conservare a speciilor și habitatelor de importanță comunitară;
 - 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;
 - Alte activități necesare specifice elaborării planurilor de management.
- ✓ Implementarea planurilor de management / seturilor de măsuri de conservare/ planurilor de acțiune pentru ariile naturale protejate și pentru speciile de interes comunitar aprobate (inclusiv cele situate în mediul marin), în special:
 - 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;
 - Monitorizarea și evaluarea stării de conservare a speciilor și habitatelor de importanță comunitară;
 - Reducerea efectelor presiunilor hidromorfologice la nivelul cursurilor de apă în vederea protecției biodiversității (pasaje 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);

- Crearea și menținerea coridoarelor ecologice, crearea și menținerea coridoarelor de migrație a speciilor, conservarea conectivității și funcționalității ecologice, menținerea și/sau îmbunătățirea conectivității pentru rețeaua de arii protejate, inclusiv a rețelei Natura 2000;
 - Alte tipuri de măsuri similare, conform planurilor de management.
- ✓ 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, inclusiv în mediul marin;
 - ✓ 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.)

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.

Modul de finanțare din diverse surse și programe a obiectivelor identificate prin PAF sunt prezentate în Anexa 2.

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 existența planurilor de management în ariile naturale protejate din din mediul acvatic și marin, 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.

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.

Măsurile pentru a menține starea ecologică bună a mediului marin, conform Directivei Cadru privind Strategia pentru Mediul Marin vor fi identificate până la finalul anului 2015, în cadrul unui proiect coordonate de către CE „Technical and administrative support for the joint implementation of the Marine Strategy Framework Directive (MSFD) in Bulgaria and Romania – phase II”. Totodată, Planul de Amenajare a Spațiului Maritim Transfrontalier al zonei Mării Negre va fi elaborat în cadrul unui proiect finanțat de CE, începând cu prima jumătate a anului 2015. Măsurile promovate în cadrul OS 4.1., fie pentru managementul ariilor naturale protejate sau pentru refacerea ecosistemelor degradate, va ține cont de prioritățile și măsurile propuse în cadrul celor două documente, atunci când vor fi disponibile.

Planuri de management ce urmează a fi elaborate / revizuite pentru ariile protejate din apele marine vor lua în considerare măsurile identificate pentru menținerea stării bune a ecosistemelor, complementar cu măsurile susținute în PO pentru Pescuit și Afaceri Maritime vizând îmbunătățirea biodiversității acvatice și a ecosistemelor legate de practicarea acvaculturii.

Activități pentru consolidarea capacității administrative identificate în contextul Directivei privind Amenajarea Spațiului Maritim pot fi finanțate în cadrul POCA sau sub OP pentru Pescuit, în ceea ce privește implementarea proiectului CISEROM.

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 60.000 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 2.000 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, informațiile și indicatorul privind ecosistemele degradate urmând a fi revizuite ulterior realizării unui studiu ce are ca scop cartarea și inventarierea ecosistemelor degradate din România.

Acțiunile menționate vor contribui la îndeplinirea țintelor asumate prin Directivele Europene (Directiva Habitate și Directiva Păsări), Strategia UE pentru conservarea biodiversității 2020, a Strategiei Naționale pentru Conservarea Biodiversității 2013-2020 și la îndeplinirea țintelor de la Aichi, din cadrul Convenției privind Diversitatea Biologică.

MMAP 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 MMAP în ceea ce privește gestionarea rețelei Natura 2000 și punerea în aplicare a politicilor legate de protecția și conservarea biodiversității. 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 MMAP în procesul de evaluare și aprobare a planurilor de management depuse spre aprobare.

Grupul țintă principal:

- populația României

Teritorii specifice vizate:

- teritoriul național, în special ariile naturale protejate de importanță comunitară.

- arii naturale protejate.

Tipuri de beneficiari: MMSC/ANPM/GNM/APM/ANAR/ANAP/Institute de cercetare/Universități/ ONG-uri/ Custozi/Administratori ai ariilor naturale protejate/ Autorități ale administrației publice centrale/locale

2.A.6.2 Principiile directe pentru selectarea operațiunilor

Prioritate de investiții	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 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 Habitare și Art. 12 din Directiva Păsări va fi asigurată la nivelul ghidului aplicantului, criteriilor de selecție și a indicatorilor de proiect.</p> <p>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 ariile protejate.</p> <p>Promovarea proiectelor spre finanțare se va face pe bază de cerere de propuneri de proiecte cu depunere continuă (sau cu termen limită, dacă va fi cazul), 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> <p>Întrucât fondurile alocate PI 6d reprezintă alocarea FEDR pentru regiunile mai puțin dezvoltate, finanțarea operațiunilor se va face cu respectarea prevederilor Art. 70 din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013, și ale Ghidului CE privind eligibilitatea proiectelor în funcție de locație.</p>	

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

Prioritate de investiții	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 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		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	Categorie regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-țintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
CO23	Natură și biodiversitate: Suprafața habitatelor sprijinite în vederea obținerii unui stadiu de conservare mai bun	hectare	FEDR	Mai puțin dezvoltate			60.000,00	MFE	Anual
2S37	Seturi de măsuri/planuri de management/planuri de acțiune aprobate	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate			70,00	MFE	Anual
2S38	Suprafața ecosistemelor degradate refăcute	Ha	FEDR	Mai puțin dezvoltate			2.000,00	MFE	Anual

2.A.4 Prioritate de investiții

ID-ul priorității de investiții	6e
Titlul priorității de investiții	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

ID-ul priorității de investiții	OS 4.2
Titlul priorității de investiții	Creșterea nivelului de evaluare și monitorizare a calității aerului la nivel național prin dezvoltarea instrumentelor de monitorizare
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	Măsurile de destinate îmbunătățirii sistemului de evaluare și monitorizare a calității aerului, vor avea ca principal rezultat: <ul style="list-style-type: none">o <i>Monitorizare îmbunătățită a calității aerului;</i> Aceste măsuri vor contribui și la îmbunătățirea capacității de prognoză pe termen scurt și mediu, precum și crearea premiselor pentru comunicare și protejarea populației.
ID-ul priorității de investiții	OS 4.3
Titlul priorității de investiții	Reducerea suprafețelor poluate istoric
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	În vederea atingerii obiectivului propus vor fi promovate măsuri de decontaminare a siturilor poluate istoric, ce vor avea ca principal rezultat: <ul style="list-style-type: none">o <i>Număr de situri contaminate poluate istoric reduse</i> Acest rezultat va contribui la reducerea impactului negativ asupra calității ambientale și sănătății populației.

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						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S39	Monitorizare și raportare a calității aerului conform cerințelor Directivei 2008/50/CE	N/A		Nu	2013	Da	MMSC	Bienal, începând cu 2019
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
2S40	Situri contaminate istoric	Nr.		210,00	2013	200,00	MMSC	Bienal, începând cu 2019

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

Titlul priorității de investiții	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>OS 4.2. Creșterea nivelului de evaluare și monitorizare a calității aerului la nivel național</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Creșterea capacității de evaluare și monitorizare a calității aerului la nivel național necesită următoarele tipuri de intervenții:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dezvoltarea și optimizarea Rețelei Naționale de Monitorizare a Calității Aerului (RNMCA) • Dezvoltarea unui sistem de prognoză a calității aerului 	

Titlul priorității de investiții	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"> 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 	
<p>Tipuri de acțiuni specifice OS 4.2.</p>	
<p>Acțiunile specifice care asigură dezvoltarea componentelor sistemului de monitorizare și evaluarea a calității aerului constau în:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> 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 Dezvoltarea unui sistem de prognoză și inventariere a emisiilor de poluanți în aer Dezvoltarea unei baze de date în conformitate cu cerințele directivei INSPIRE, privind inventarierea poluanților emiși în aer 	
<p>Tipuri de beneficiari: Ministerul Mediului și Schimbărilor Climatice</p>	
<p>OS 4.3. Reducerea suprafețelor poluate istoric</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 îngrășăminte 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 identificate prin alte acte normative (respectiv situri contaminate istoric conform definiției din Strategia națională, dar a căror poluare a continuat și după 1990 până la privatizarea acestora sau până la dispariția proprietarului), vor fi considerate eligibile pentru sprijin financiar, sub condiția respectării condițiilor ce derivă din regulile de „ajutor de stat” și principiul „poluatorul plătește”.</p>	
<p>Acțiuni care continuă proiectele demarate prin POS Mediu 2007-2013, măsuri similare pentru alte situri contaminate și abandonate deținute de autoritățile publice sau pentru care acestea au responsabilitate în procesul de decontaminare vor fi promovate la finanțare în perioada 2014-2020.</p>	
<p>Tipuri de acțiuni specifice OS 4.3</p>	
<ul style="list-style-type: none"> Măsuri de decontaminare și ecologizare a siturilor poluate istoric, inclusiv refacerea ecosistemelor naturale și asigurarea calității solului în vederea protejării sănătății umane 	
<p>Utilizarea infrastructurii verzi va fi considerată o opțiune prioritară pentru acțiunile de decontaminare (bio-decontaminarea siturilor poluate). În măsura în</p>	

Titlul priorității de investiții	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>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>Tipuri de beneficiari: autorități publice / alte organisme publice, inclusiv structuri subordonate acestora, 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 directe pentru selectarea operațiunilor

Titlul priorității de investiții	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>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.</p> <p>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 sau care nu poate suporta costurile depoluării, în sensul Regulamentului 651/2014, riscul asupra sănătății și a ecosistemelor înconjurătoare, precum și gradul de poluare, cu respectarea principiului poluatorul plătește.</p> <p>Întrucât fondurile alocate PI 6e reprezintă alocarea FEDR pentru regiunile mai puțin dezvoltate, finanțarea operațiunilor se va face cu respectarea prevederilor Art. 70 din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013, și ale Ghidului CE privind eligibilitatea proiectelor în funcție de locație.</p>	

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

Titlul priorității de investiții	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
N/A	

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

Titlul priorității	Realizarea de acțiuni destinate îmbunătățirii mediului urban, revitalizării orașelor, regenerării și decontaminării terenurilor industriale dezafectate
---------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

RO

RO

de investiții	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 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		7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T							
ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categoriea regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-țintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența
					B	F	T		
CO22	Reabilitarea solului: Suprafața totală de sol reabilitat	hectare	FEDR	Mai puțin dezvoltate			53,00	MFE	Anual
2S41	Bază de date privind emisiile de poluanți conform Directivei INSPIRE	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate			1,00	MFE	Anual
2S42	Sistem de prognoză a calității aerului	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate			1,00	MFE	Anual
2S43	Stații de monitorizare a calității aerului modernizate	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate			10,00	MFE	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 categorie de regiune)

Axă prioritara		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	Categoricia de regiune	Punctul de referință pentru 2018			Obiectivul final (2023)			Sursa datelor	Explicarea relevanței indicatorului, dacă este cazul
						B	F	T	B	F	T		
C23	O	Nature and biodiversity: Surface area of habitats supported to attain a better conservation status	Ha	FEDR	Mai puțin dezvoltate						60.000,00	MEF	Indicatorul reprezintă 37% din alocarea aferentă AP 4
F	F	Suma totală a cheltuielii 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)	
2S37	O	Seturi de măsuri/planuri de management/planuri de acțiune aprobate	Nr.	FEDR	Mai puțin dezvoltate	0						MFE	Indicatorul eprezintă 14% din alocarea aferentă AP 4
2S44	I	Seturi de măsuri/planuri de management/planuri de acțiune ce urmează a fi elaborate și aprobate din proiectele contractate	planuri	FEDR	Mai puțin dezvoltate	49						MFE	
2S45	I	Habitare de interes comunitar preconizate a fi sprijinite în vederea obținerii unui stadiu de conservare mai bun din proiectele contractate	ha	FEDR	Mai puțin dezvoltate	48.000							

Informații calitative suplimentare referitoare la stabilirea cadrului de performanță

Stabilirea țintelor pentru indicatorul financiar

Ținta indicatorului financiar pentru 2023 a corespunde unei alocări FEDR de 100% 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).

RO

RO

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 4 au fost selectați indicatorii care corespund unei alocări de 51% din alocarea pentru AP 4:

- ”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”.

(Iulie 2015 – Decembrie 2016), și ciclul de viață pentru elaborarea planurilor de management, care depășește de obicei 2 ani, 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”:

- Seturi de măsuri/planuri de management/planuri de acțiune ce urmează a fi elaborate și aprobate din proiectele contractate
- Habitate de interes comunitar preconizate a fi sprijinite în vederea obținerii unui stadiu de conservare mai bun din proiectele contractate

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

Stabilirea țăintelor 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. Protejarea și sporirea biodiversității, protecția naturii și infrastructură ecologică	68.425.532,00
ERDF	Mai puțin dezvoltate	086. Protejarea, 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

ID-ul axei prioritare	AP5
Denumirea axei prioritare	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

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	5i
Titlul priorității de investiții	Sprijinirea 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, în principal de inundații și eroziune costieră
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 vedere asigurării protecției și reducerii impactului în condițiile manifestării riscurilor prin fenomenele specifice</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducerea daunelor economice cauzate de producerea riscurilor accentuate de schimbări climatice, în principal a celor provocate de inundații și eroziune costieră <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, în principal de inundații și eroziune costieră						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S46	Daune economice medii anuale produse de evenimentele hidrologice adverse (vizate de rogram)	Mil. euro/an		426,93	2013	383,16	MAI/ IGSU/ANAR	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	5i - Sprijinirea investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem
<p>OS 5.1. Reducerea efectelor și a pagubelor asupra populației cauzate de fenomenele naturale asociate principalelor riscuri accentuate de schimbările climatice, în principal de inundații și eroziune costieră</p> <p>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 indetificate 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 accidente în care sunt implicate substanțe periculoase.</p> <p>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, Apelor și Pădurilor.</p>	

Prioritate de investiții	5i - Sprijinirea investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem
<p>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.</p> <p>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). Investițiile pentru prevenirea inundațiilor se vor conforma metodologiei pentru identificarea, prioritizarea, justificarea și proiectarea intervențiilor, pe baza pagubelor economice evitate. Măsuri suplimentare care vor asigura eficacitatea măsurilor de prevenire a inundațiilor, ex. sisteme de prevenire anticipată și de management al bazinelor în timpul inundațiilor.</p> <p>În România autoritatea națională pentru punerea în aplicare a cerințelor Directivei privind inundațiile (DI) și Directiva-cadru privind apa (DCA) este Administrația Națională "Apele Române" (ANAR), în conformitate cu prevederile Legii Apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare. Prin cele 11 administrații bazinului de apă (ABA), ANAR asigură coordonarea și punerea în aplicare a managementului integrat al apelor la nivel de bazin hidrografic (inclusiv coordonarea între bazine hidrografice), în funcție de sistemele de dezvoltare și management ale bazinului hidrografic. În acest sens, atât planurile de management a bazinelor hidrografice (PMBH) și planurile de management a riscului la inundații (PMRI) sunt elaborate de către aceeași instituție (ANAR prin cele 11 ABA), cu sprijinul științific al INHGA, care este, de asemenea parte a ANAR. Planurile de management ale bazinelor hidrografice (PMBH) sunt elaborate la nivel național (Planul de Management Național - partea națională a Bazinului Hidrografic al Dunării), cât și la nivelul bazinelor hidrografice (11 planuri de management a bazinelor hidrografice). Aceeași abordare este aplicată în procesul de elaborare a planurilor de management a riscului la inundații. Ambele tipuri de planuri sunt planificate a fi finalizate la finalul anului 2015.</p> <p>Din punct de vedere tehnic, în cadrul PMRI sunt propuse măsuri de reducere a riscului la inundații (non-structurale și structurale). Măsurile structurale sunt analizate în PMBH în subcapitolul privind proiectele viitoare de infrastructură, pentru a stabili dacă aceste lucrări structurale reprezintă un potențial de exercitare a unor presiuni semnificative. Analiza constă în evaluarea impactului acestor presiuni viitoare (considerând, de asemenea cele existente) pe ecologică starea / potențialul corpurile de apă de suprafață. Rezultatul acestei evaluări este riscul de a nu îndeplini obiectivele de mediu stabilite pentru corpurile de apă, inclusiv nu obiectiv deteriorare. În cazul în care un risc de deteriorare este identificat ca urmare unor noi modificări ale caracteristicilor fizice ale corpului de apă de suprafață / organisme (amonte, aval), sunt aplicate condițiile din art. 4.7 din Directiva-cadru privind apa.</p> <p>România se află în Districtul Bazinului Hidrografic Dunărea (DBHD) și cooperează cu celelalte țări dunărene din cadrul Convenției pentru Protecția Fluviului Dunărea (1994). Convenția privind protecția fluviului Dunărea este temeiul juridic general pentru cooperare și de management a apelor transfrontaliere în bazinul Dunării. Obiectivul principal al Convenției Dunării este să se asigure că apele de suprafață și subterane în bazinul Dunării sunt gestionate și utilizate durabil și echitabil. Comisia Internațională pentru Protecția Fluviului Dunărea (ICPDR) coordonează toate activitățile în cadrul</p>	

Prioritate de investiții	5i - Sprijinirea investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem
<p>prezentei convenții, fiind responsabil pentru punerea în aplicare a DCA și DI în DNHD și elaborarea Planului de Management al Bazinului Dunării (PMBD) și Planul de Management al Riscului la inundații pentru Dunăre (PMRID) la nivel internațional.</p> <p>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 măsuri structurale și nestructurale în locațiile Mamaia Sud, Tomis Nord, Tomis Centru, Tomis Sud și Eforie Nord.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>În vederea prevenirii și combaterii efectelor generate de riscurile naturale accentuate de schimbările climatice, precum și pentru îmbunătățirea capacității de reacție la dezastrelor 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 PNPPREI. 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.</p> <p>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).</p>	

Prioritate de investiții	5i - Sprijinirea investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem
---------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Prin urmare, acțiunile și măsurile ce urmează a fi propuse pentru finanțare trebuie să fie în concordanță cu obiectivele Strategiilor 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 măsuri specifice infrastructurii verzi, și doar acolo unde acestea se dovedesc insuficiente, vor fi promovate măsuri structurale. Acțiunile vor fi promovate în contextul evaluării naționale a riscurilor, pe baza ierarhizării acestor și a gravității lor. Prioritizarea măsurilor va lua în considerare analiza cost-beneficiu, populația protejată și populația rezilientă, beneficiile socio-economice, precum și efectele asupra mediului și protecția patrimoniului cultural.

Principalele tipuri de acțiuni promovate sunt:

1. Acțiune pentru prevenirea inundațiilor:

- Utilizarea infrastructurii verzi pentru prevenirea inundațiilor 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)
- 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;
- Măsuri care asigură eficacitatea intervențiilor de prevenire a inundațiilor sub forma infrastructurii verzi, precum sisteme de prevenire anticipată și de management al bazinelor în timpul inundațiilor.
- Realizarea de măsuri structurale de protecție împotriva riscului la inundații, acolo unde infrastructura verde nu este suficientă, prin 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 construire, regularizări de albie și consolidări de maluri.
- Alte tipuri de acțiuni specifice gestiunii 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.

2. Acțiunii pentru prevenirea eroziunii costiere

- Acțiuni specifice de limitare a efectelor negative ale eroziunii costiere asupra plajelor, și activități de reabilitarea și protecția plajelor incluzând

Prioritate de investiții	5i - Sprijinirea investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem
<p>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.</p> <p>3. Măsuri de prevenire și protecție împotriva altor riscuri:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Măsuri de promovare a infrastructurii verzi specifice riscurilor identificate prin evaluarea națională și/sau prin planul de acțiune de adaptare la schimbări climatice; <p>Planurile pentru management riscului la inundații (PMRI) vor fi pregătite în conformitate cu obiectivele Directivei privind Inundațiile, împreună cu măsurile justificate pentru prevenirea inundațiilor, sub coordonarea ANAR. Un set complet de măsuri de prevenire vor fi identificate în mod corespunzător, cum ar fi reglementări privind managementul terenurilor, măsuri bazate pe serviciile eco-sistemelor și alte măsuri non-structurale sau, dacă este necesar și justificat și măsuri clasice, așa numitele investiții "gri", care corespund unor instituții cu responsabilități variate. Măsurile eligibile vor fi finanțate prin intermediul POIM, în timp ce alte surse financiare vor fi utilizate în mod complementar. În acest sens, beneficiarul formal al POIM, care va promova proiectele ce corespund măsurilor identificate în PMRI, se va asigura și va coordona implementarea tuturor măsurilor de prevenire, necesare simultan.</p> <p>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 celor mai potrivite soluții 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 tranzitul spre o abordare orientată spre infrastructură verde.</p> <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, precum și dezvoltarea capacității instituționale pentru implementarea politicii publice, 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>Grupul țintă principal 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>	

Prioritate de investiții	5i - Sprijinirea investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem
<p>Tipul de beneficiar pentru aceste categorii de proiecte este constituit din:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Administrația Națională Apele Române, prin Administrațiile Bazinale de Apă / instituție desemnată să implementeze și să monitorizeze PMRI • 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 acesteia vor fi disponibile) • 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. <p>Când rezultatele Evaluării Naționale de risc vor fi disponibile, POIM va fi modificat pentru a integra rezultate acesteia, respectiv riscurile prioritare și beneficiarii adecvați.</p>	

2.A.6.2 Principiile directoare pentru selectarea operațiunilor

Prioritate de investiții	5i - Sprijinirea investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem
<p>Principalul criteriu de prioritizare a riscurilor finanțate și de identificare a proiectelor eligibile, pe baza evaluării riscurilor naționale în curs de pregătire, 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 activităților vulnerabile identificate.</p> <p>Până la finalizarea evaluării naționale a riscurilor, se vor putea finanța proiecte 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. Proiectele vor fi dezvoltate pe baza unei metodologii aprobate prin ordinul ministrului fondurilor europene ca parte a ghidului solicitantului.</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. Cuantificarea daunelor corespunzătoare (costuri agregate, în euro, inclusiv decese, distrugere fizică și costurile care decurg din întreruperea activității economice); 3. Stabilirea justificării pentru perioada de recurență ce va fi luată în considerare, pe baza unei justificări economice (costul estimat al măsurilor</p>	

Prioritate de investiții	5i - Sprijinirea investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem
<p>de prevenire a inundațiilor / daune evitate testate pentru mai multe perioade recurență); 4. Proiectarea măsurilor de prevenire (pe baza unui model hidromorfologic bine calibrat); 5. Identificarea măsurilor adecvate de prevenire a inundațiilor, pe baza unei analize de opțiuni și a prioritizării intervențiilor specifice infrastructurii verzi; 6. Stabilirea, pentru situațiile cu recurență mare, cartografierea riscului rezidual; 7. Stabilirea măsurilor "conservatoare" necesare (corelarea între hărți reziduale riscurile și documente de reglementare a managementului terenurilor, inclusiv a planurilor urbanistice), inclusiv măsurile / regulamente necesare pentru a menține, în cel mai rău caz, caracteristicile bazinului hidrografic, împreună cu ipotezele calibrate folosite pentru proiectarea măsurilor de prevenire a inundațiilor.</p> <p>Prioritizarea investițiilor va ține cont de prevederile Planurile de management al riscurilor la inundații, atunci când acestea vor fi disponibile, 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 în baza metodologiei aprobate.</p>	

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

Prioritate de investiții	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)

Prioritate de investiții	5i - Sprijinirea investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem
<p>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).</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		5i - Sprijinirea investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem							
ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categororia regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-țintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
CO20	Prevenirea și gestionarea riscurilor: Populație care beneficiază de măsuri de protecție împotriva inundațiilor	persoane	FC				170.000,00	MMSC/ANA R	Anual
2S47	Lungime de plajă și/sau faleză protejată	km	FC				12,65	MMSC/ANA R	Anual

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 dezastrelor și dezvoltarea sistemelor de gestiune a dezastrelor

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

ID-ul obiectivului specific	OS5.2
Titlul obiectivului specific	Creșterea nivelului de pregătire pentru o reacție rapidă și eficientă la dezastre a echipajelor de intervenție
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	<p>O abordare sistematică presupune ca măsurile de prevenire și de protecție împotriva manifestării riscurilor să fie dublate de măsuri legate de îmbunătățirea capacității de răspuns atunci când fenomenele naturale se manifestă. Întrucât dotarea și pregătirea 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">• <i>Răspuns în timp util și eficient a autorităților la dezastre</i> <p>Asigurarea unei capacități sporite de răspuns la dezastre a autorităților responsabile cu managementul situațiilor de dezastru 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 reacția la dezastre						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S48	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 dezastrelor și dezvoltarea sistemelor de gestiune a dezastrelor
<p>OS 5.2. Creșterea nivelului de pregătire pentru o reacție rapidă și eficientă la dezastre a echipajelor de intervenție</p> <p>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 dezastrelor.</p> <p>Inundațiile, alunecările de teren, seceta și incendiile de pădure sunt principalele riscuri cu frecvență crescută de manifestare care au produs pierderi de vieți omenești și pagube materiale importante. Cutremurele de pământ și situațiile de urgență asociate acestora, accidentele chimice, nucleare, radiologice sau care implică substanțe periculoase reprezintă riscuri cu frecvență redusă de manifestare, dar cu impact major asupra populației și cu efecte persistente pe durată mare de timp și care necesită eforturi naționale excepționale pentru revenirea la starea de normalitate. Riscurile curente, cu frecvență crescută de manifestare dar având consecințe cumulate însemnate sunt în general uniform repartizate pe teritoriul național, însă au cea mai importantă pondere din punctul de vedere al consumului de resurse umane și materiale și necesită o distribuție echilibrată, precum și posibilități de utilizare diversă (multirisic) a acestora.</p> <p>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.</p>	

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
<p>Principalele deficiențe ale sistemului de intervenție sunt legate de dotarea insuficientă cu echipamente de intervenție, dar și de insuficiența sau chiar lipsa unor capacități de pregătire adaptate specificului multidisciplinar.</p> <p>Creșterea gradului de conștientizare în legătură cu riscul producerii dezastrelor care să determine o mai bună pregătire a populației și autorităților pentru eventualitatea producerii unor catastrofe va fi un alt obiectiv, măsuri specifice urmând a fi finanțate în acest sens.</p> <p>România este semnatara Declarației de la Hyogo, asumându-și cele cinci priorități de acțiune în domeniul reducerii riscurilor de dezastre la nivel național și local, și anume: prioritizarea reducerii riscului de dezastre, 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 Dezastre (PNRRD), organism interinstituțional care să elaboreze strategii, planuri și programe specifice și să coordoneze, integreze și faciliteze eforturile factorilor interesați.</p> <p>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, <i>IGSU este o structură care îndeplinește permanent funcțiile de monitorizare, evaluare, înștiințare, avertizare, prealarmare, alarmare, alertare, coordonare și conducere operațională, la nivel național și cu organizare la nivel județean.</i> La nivel local, IGSU colaborează cu serviciile voluntare pentru situații de urgență organizate la nivelul unităților administrativ-teritoriale (municipii, orașe, commune). În funcție de tipul de dezastru, IGSU colaborează și cu alte instituții.</p> <p>Tipuri de acțiuni specifice OS 5.2.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dotarea serviciilor profesionale și voluntare pentru situații de urgență cu tehnică, mijloace și echipament de intervenție care să permită reducerea timpului de intervenție în caz de dezastre, 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 profesionale 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; 	

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
<ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>Întrucât mare parte din echipamentele de intervenție ale IGSU sunt depășite (68% din mașini de intervenție cu o vechime mai mare de 10 ani și aprox. 60% au o vechime de peste 20 ani), <i>se impune completarea dotării cu tehnică specifică de intervenție, în baza unor programe de dotare multianuală.</i> Prin POIM se vor continua investițiile demarate în perioada 2007-2013, prin POR, acestea acoperind doar 7% din nevoile operaționale. Cu toate acestea, investițiile în cadrul POIM sunt menite să asigure dotarea corespunzătoare pe baza rezultatelor de proiectare a măsurilor de prevenire și de reducere a riscurilor care decurg din evaluarea riscurilor la nivel național, care vor identifica și cuantifica populației și activităților vulnerabile la cele mai sensibile riscuri (reziduale).</p> <p>Până la rezultatele evaluării riscurilor la nivel național trebuie să fie disponibile, doar măsurile de sprijin limitate ca răspuns la riscurile pot fi susținute, în urma unei abordări "non-regret" și privilegiind în consecință măsuri cu dimensiune multi-risc, la comun de echipamente sau de formare profesională capacități.</p> <p>Prin proiecte vor fi dotate cele 45 de unități care acționează în domeniul gestionării situațiilor de urgență în subordinea Inspectoratului General pentru Situații de Urgență (40 inspectorate județene, ISU București și alte 4 centre de pregătire și baze operaționale), Echipamentele moderne, adecvate și specifice și un personal instruit adecvat vor duce la reducerea timpului de intervenție, contribuind la salvarea de vieți și bunuri prin reacție promptă. Investițiile vor satisface cerințele aferente modulelor specificate în legislația UE în domeniul protecției civile (Decizia 1313/2013/UE și Decizia 2014/277/UE).</p> <p>Investițiile vor consta în achiziționarea de echipamente specifice, atât pentru <i>dezvoltarea unor baze operaționale regionale</i> pentru a facilita intervențiile integrate în caz de dezastre naturale sau accidente tehnologice, cât și pentru <i>îmbunătățirea dotării bazelor județene</i> existente în funcție de specificul diferitelor zone (expunere la cutremure, inundații, alunecări de teren ș.a.). Totodată, se vor moderniza și dota <i>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.</i> 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.</p> <p>Grupul țintă este reprezentat de populația României.</p> <p>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 accidentele pe mare și intervenții în caz de</p>	

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
<p>poluare), acestea depunând proiectele în parteneriat cu IGSU, ca responsabil la nivel național privind managementul situațiilor de urgență (ca lider sau junior).</p> <p>În situațiile în care prin evaluarea națională a riscurilor 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.</p>	

2.A.6.2 Principiile directe pentru selectarea operațiunilor

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
<p>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, plecând de la rezultatele evaluării naționale a riscurilor și pe conceptul de proiecte de tip „no-regret”, până când rezultatele evaluării vor fi disponibile.</p>	

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

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
N/A	

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

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
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		5ii - 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		
2S49	Unități echipate pentru situații de urgență	Nr.	FC				45,00	MAI/IGSU	Anual

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

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

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			170000,00	MMSC	

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			
F	F	Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate	Euro	FC				70.322.358				563.204.005,00	MFP (ACP)	
2S47	O	Lungime de plajă și/sau faleză protejată	km	FC				0				12,65	MFE	
2S50	I	Populația care va beneficia de măsuri de protecție împotriva inundațiilor din proiecte contractate	Persoane	FC				110.000				0,00	MFEC	Indicatorul acoperă cca 48% din alocarea aferentă AP5
2S51	I	Lungimea de plajă și/sau faleză protejată inclusă în proiecte majore transmise COM	km	FC				12,65				0,00	MFE	

Informații calitative suplimentare referitoare la stabilirea cadrului de performanță

Stabilirea țintelor pentru indicatorul financiar

Ținta indicatorului financiar pentru 2023 corespunde unei alocări de 100% a FC 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 durata 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 țintelor pentru 2023 au fost stabilite după cum urmează:

1. Pe baza portofoliului de proiecte previzionat a fi dezvoltat pentru promovarea de măsuri de prevenire a riscului la inundații “Populația care beneficiază de măsuri de protecție împotriva inundațiilor” ținta este de 40.000 locuitori (5% din populația expusă riscului la inundații), resăectiv 170.000 persoane-
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	
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)
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	
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)
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	
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)
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		Investiții teritoriale integrate - 03. 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		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)

Axă prioritară:	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

ID-ul axei prioritare	AP6
Denumirea axei prioritare	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

ID-ul priorității de investiții	4a
Titlul priorității de investiții	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 resurse regenerabile mai puțin exploatare (biomasă, biogaz, geotermal)
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 resurse regenerabile în consumul brut de energie primară. În 2013, acest indicator a ajuns la 22,9%.</p> <p>Aceast 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 eotermal, raportat la structura propusă prin PNAER.</p> <p>Având în vedere ponderea ridicată a energiei din resurse 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.</p> <p>Principalul rezultat urmărit este:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Producție majorată a a energiei din surse regenerabile mai puțin exploatare</i> <p><i>Acest rezultat va contribui și la:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 resurse regenerabile mai puțin exploatare. • reducerea emisiilor de carbon în atmosferă generate de sectorul energetic prin înlocuirea unei părți din cantitatea de combustibili fosili consumați în fiecare an (cărbune, gaz natural). <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 exploatate (biomasă, biogaz, geotermal)						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S52	Producția brută de energie primară din surse regenerabile mai puțin exploatate	Mii tep / an		76,38	2013	455,96	EUROSTAT ANRE 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	4a - Promovarea producerii și distribuției de energie derivate din surse regenerabile
<p>OS 6.1. Creșterea producției de energie din surse regenerabile mai puțin exploatate (biomasă, biogaz, geotermal)</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Tipuri de acțiuni specifice OS 6.1.:</p> <ul style="list-style-type: none">• <i>Realizarea și/sau modernizarea capacităților de producție a energiei electrice și/sau termice din biomasă și biogaz</i> <p>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</p>	

în perioada 2014-2020.

În vederea atingerii obiectivului de 24% în 2020, asumat de România în contextul Strategiei Europa 2020, valorificarea unor resurse 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 pe bază de energie 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 care vor produce cca 40.38 mii tep , pentru a acoperi cca 1% din necesarul de energie pentru încălzire și răcire, reprezentând cca. o treime din potențialul de energie geotermală. 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 rețelilor de distribuție a energiei termice catre consumatori, după caz.

- ***Sprijinirea investițiilor în extinderea și modernizarea rețelilor de distribuție a energiei electrice, în scopul preluării energiei produse din surse 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 consumului tehnologic propriu și îmbunătățirea parametrilor de calitate a energiei distribuite în zonă, creșterea gradului de continuitate în alimentare.

În cadrul acestei acțiuni vor fi finanțate cu prioritate proiectele vizând conectarea capacităților de producție suplimentare dezvoltate prin POS CCE 2007-2013 la rețeaua de distribuție.

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 resurse 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 resurse regenerabile de energie

2.A.6.2 Principiile directoare pentru selectarea operațiunilor

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

Având în vedere că instalațiile care utilizează exclusiv biomasă (instalațiile care utilizează exclusiv biomasă» includ instalații care folosesc combustibili fosili doar la pornirea sau la oprirea instalației) nu intră sub incidența Directivei 2003/87/CE, conform celor precizate în Anexa 1 „Categoriile de activități cărora li se aplică prezenta directivă a Directivei” (punctele 1 și 3), prevederile Art. 3, alin. (2) lit. b) nu se aplică pentru acțiunile finanțate în cadrul OS 6.1.

Operațiunile vor fi selectate în cadrul unor cereri de propuneri de proiecte cu termen limită de depunere/cu depunere continuă, în limita fondurilor acordate.

Acțiunile propuse spre finanțare se vor implementa cu respectarea legislației de mediu și a regulilor de ajutor de stat.

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

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

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

Prioritate de investiții	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 egenerabile							
ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categorია regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-țintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența
					B	F	T		
CO30	Energiile din Surse regenerabile: Capacitate suplimentară de producere a energiei din surse regenerabile	MW	FEDR	Mai puțin dezvoltate			60,00	MFE	Anual
CO34	Reducerea gazelor cu efect de seră: Scădere anuală estimată a gazelor cu efect de seră	Echivalent tone de CO2	FEDR	Mai puțin dezvoltate			48.000	MFE	Anual
2S53	Statii de transformare modernizate / noi operationale pentru preluarea energiei produse din surse regenerabile	Unități	FEDR	Mai puțin dezvoltate			10	MFE	Anual

2.A.4 Prioritate de investiții

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

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

ID-ul obiectivului specific	OS6.2
Titlul obiectivului specific	Reducerea consumului de energie la nivelul consumatorilor industriali
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	<p>Implementarea obiectivului propus va duce, în primul rând, la demonstrarea eficienței sistemului de monitorizare a distribuției 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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Economii în consumul de energie și evitarea emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul societăților comerciale sprijinite</i> • <i>Capacitate întărită a producătorilor industriali de a identifica și implementa măsuri de eficiență energetică prin introducerea de sisteme de monitorizare</i>

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

Obiectiv specific		OS6.2 - Reducerea 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
2S54	Intensitatea energetică în industrie	kgep/ 1000 euro		183		121,5	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. Reducerea consumului de energie la nivelul consumatorilor industriali	
<p>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.</p> <p>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 auditare 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none">• 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.• 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.

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. 60 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% (putând însă a fi ajunge și între 3-5%), 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 6000 tep/an.

Tipuri de acțiuni pentru OS 6.2

- ***Implementarea unor sisteme de monitorizare a consumurilor de energie la consumatorii industriali***

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.

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.

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 măsurilor de creștere a eficienței energetice cu o frecvență mult mai mare decât aceea de realizare a unui audit energetic.

Tipuri de beneficiari OS 6.2:

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.

2.A.6.2 Principiile directe pentru selectarea operațiunilor

Prioritate de investiții	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.</p> <p>Întrucât monitorizarea consumului de energie prin echipamente specializate nu reprezintă activități care intră sub incidența Directivei 2003/87/CE, conform celor precizate în Anexa 1 „Categoriile de activități cărora li se aplică prezenta directivă a Directivei”, prevederile Art. 3, alin. (2) lit. b) nu se aplică pentru acțiunile finanțate în cadrul OS 6.2.</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

RO

RO

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		4b - Promovarea eficienței energetice și a utilizării energiei din surse regenerabile în întreprinderi							
ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categorია regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-țintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
CO01	Întreprinderi sprijinite	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	Reducerea consumului mediu de energie electrică la nivelul locuințelor
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	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. 415/2014 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 la creșterea a eficienței energetice și, în al doilea rând, oferirea unei imagini clare asupra potențialului de

	<p>economisire prin implementarea distribuției inteligente la nivelul a cel puțin 80% din consumatori. Economii 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"> • <i>Consum mediu de energie electrică redus la nivelul locuințelor prin modificarea comportamentului utilizatorilor de sisteme de măsurare inteligentă</i> • <i>Acces extins al utilizatorilor la servicii de măsurare inteligentă</i>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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
2S55	Consumul mediu anual de energie electrică pe locuință	MWh/locuință/an		1.35	2013	1.2	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. Reducerea consumului mediu de energie la nivelul locuințelor	
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	

Prioritate de investiții	4d - Dezvoltarea și punerea în aplicare a sistemelor de distribuție inteligente care funcționează la tensiuni medii și joase
<p>gazelor naturale, a emis Ordinul ANRE nr. 415/2014 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.</p> <p>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):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 comunitate pentru care poate fi implementat proiectul demonstrativ, va rezulta un potențial de economisire de aproximativ 300 MWhe/an/proiect. Realizarea proiectelor demonstrative va permite cuantificarea economiilor obținute pe o perioadă de observație post-implementare și compararea acestora cu nivelul de așteptare. <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	

Prioritate de investiții	4d - Dezvoltarea și punerea în aplicare a sistemelor de distribuție inteligente care funcționează la tensiuni medii și joase
<ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Proiectele demonstrative finanțate prin POIM vor completa proiectele pilot derulate de operatorii concesiionari de rețea în cursul anului 2014, prin care se vor formula concluzii privind impactul investițiilor asupra politicii de tarifare, 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 concesiionari 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.</p> <p>Tipuri de acțiuni specifice OS 6.3.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Implementarea distribuției inteligente într-o zonă omogenă de consumatori casnici de energie electrică (proiecte demonstrative la nivelul regiunilor acoperite de operatorii de distribuție concesiionari)</i> <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>Tipuri de beneficiarii OS 6.3.:</p>	

Prioritate de investiții	4d - Dezvoltarea și punerea în aplicare a sistemelor de distribuție inteligente care funcționează la tensiuni medii și joase
<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. 415/2014 privind implementarea sistemelor de măsurare inteligentă a energiei electrice).</p>	

2.A.6.2 Principiile directe pentru selectarea operațiunilor

Prioritate de investiții	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. 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>Srijinul 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	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)

Prioritate de investiții	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

ID-ul priorității de investiții	4g
Titlul priorității de investiții	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

ID-ul obiectivului specific	OS6.4
Titlul obiectivului specific	Creșterea economiilor în consumul de energie primară produsă prin de cogenerare de înaltă eficiență
Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii	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: <i>o Economii în consumul de combustibili / energie primară în industrie prin procese de cogenerare de înaltă eficiență</i>

o 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 economiilor în consumul de energie primară prin 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
2S56	Economiile anuale de energie primară obținute prin cogenerare de înaltă eficiență	Mii tep		178,00	2012	232,00	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 economiilor în consumul de energie primară prin cogenerare de înaltă eficiență	
<p>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 8MWe contribuie la stimularea producerii distribuite de energie cu efect direct asupra reducerii consumului de energie primară.</p> <p>Sunt vizate pentru sprijin exclusiv grupurile, până la 8MWe, pe bază de cerere termică utilă.</p> <p>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.</p> <p>Prin instalarea / modernizarea de noi capacități de cogenerare de înaltă eficiență se vor obține economii în consumul de energie primară, contribuind astfel la atingerea țintei stabilite la nivelul anului 2020 în ceea ce privește economia de energie primară în contextul Strategiei Europa 2020 (realizarea unei economii de energie primară de 10 milioane tep la nivelul anului 2020 ceea ce reprezintă o reducere a consumului de energie primară prognozat de 42,99 milioane tep prin modelul PRIMES 2007 pentru scenariul realist de 19%). Conform PNAEER, pentru atingerea țintei,</p> <p>Prognoza consumului de energie primară pentru 2020 este de 44,15 milioane tep (plecând de la nivelul consumului de energie primară înregistrat în 2012 de 34,85 mil tep), ceea ce înseamnă că sunt necesare economii suplimentare de cca. 1.16 mil. tep. La aceste economii, cogenerarea de înaltă eficiență va contribui cu cca 60 mii tep.</p>	

Acțiuni specifice OS 6.4.

- ***Realizarea / modernizarea centralelor electrice de cogenerare de înaltă eficiență (maximum 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 referă la reducerea costurilor cu energia, creșterea securității furnizării și impactul redus asupra mediului.

Prin utilizarea centralelor de cogenerare de înaltă eficiență se obțin următoarele beneficii:

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 (NO_x, SO_x, pulberi) și a emisiilor de CO₂.

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.

- ***Realizarea / modernizarea centralelor electrice de cogenerare de înaltă eficiență care utilizează gaze reziduale provenite din procese industriale la nivelul întreprinderilor***

Acțiunea se referă la ciclurile de cogenerare care utilizează fluide organice pentru valorificarea căldurii de joasă și medie temperatură disponibilă în gaze tehnologice fierbinți.

Tipuri de beneficiari pentru OS 6.4.:

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.

2.A.6.2 Principiile directe pentru selectarea operațiunilor

Prioritate de investiții	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 acoperite de obiectivele tematice menționate.</p> <p>Având în vedere instalațiile care utilizează exclusiv biomasă (instalațiile care utilizează exclusiv biomasă» includ instalații care folosesc combustibili fosili doar la pornirea sau la oprirea instalației) și arderea combustibililor în instalații cu o putere termică nominală totală mai mică de 20 MW (cu excepția instalațiilor pentru incinerarea deșeurilor periculoase sau municipale) nu intră sub incidența Directivei 2003/87/CE, conform celor precizate în Anexa 1 „Categoriile de activități cărora li se aplică prezenta directivă a Directivei”, prevederile Art. 3, alin. (2) lit. b) nu se aplică pentru acțiunile finanțate în cadrul OS 6.4.</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 în cadrul unei „cereri de propuneri de proiecte cu depunere continuă / 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)

Prioritate de investiții	4g - Promovarea utilizării cogenerării de căldură și energie cu randament ridicat bazată pe cererea de energie termică utilă
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.

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.

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)

Prioritate de investiții	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)

Prioritate de investiții		4g - Promovarea utilizării cogenerării de căldură și energie cu randament ridicat bazată pe cererea de energie termică utilă							
ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categorie regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-țintă (2023)			Sursa Datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
CO34	Reducerea gazelor cu efect de seră: Scădere anuală estimată	Echivalent tone de CO2	FEDR	Mai puțin dezvoltate			65.800,00	MEF	Anual

RO

RO

	gazelor cu efect de seră								
2S57	Capacitate instalată în cogenerare de înaltă eficiență	MW	FEDR	Mai puțin dezvoltate			50	MEF	Anual
CO01:	Investiție productivă: Număr de societăți sprijinite	Întreprinderi	FEDR	Mai puțin dezvoltate			12	MEF	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		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	Categororia 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 AP6
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			232.152.690,00	MFP (ACP)	
2S657	O	Capacitate instalată în cogenerare de înaltă eficiență	MW	FEDR	Mai puțin dezvoltate			0			60	MFE	
2S58	I	Capacitate instalată pentru	MW	FEDR	Mai puțin dezvoltate			48			0,00	MFE	

RO

RO

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	Categororia de regiune	Punctul de referință pentru 2018			Obiectivul final (2023)			Sursa datelor	Explicarea relevanței indicatorului, dacă este cazul
						B	F	T	B	F	T		
		producția de energie regenerabilă din proiecte contractate											
2S59	I	Capacitate instalată pentru producția de energie în cogenerare de înaltă eficiență din proiecte contractate	MW	FEDR	Mai puțin dezvoltate			40			0,00	MFE	

Informații calitative suplimentare referitoare la stabilirea cadrului de performanță

Stabilirea țintelor pentru indicatorul financiar

Ținta indicatorului financiar pentru 2023 corespunde alocării de 100% a 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 realizarea imediată pentru cadrul de performanță.

Din setul de indicatori de realizare imediată aferent AP 6 au fost selectați indicatorii care corespund unei alocări de 67,54% 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”:

- Capacitate instalată pentru producția de energie regenerabilă din proiecte contractate
- Capacitate instalată pentru producția de energie în cogenerare de înaltă eficiență din proiecte contractate

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 unor costuri unitare specifice fiecărui tip de investiție, după cum urmează:

- cost unitar mediu pentru capacitate medie 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

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	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. Cogenerare 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	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:	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 domenii 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 prioritară

ID-ul axei prioritare	AP7
Denumirea axei prioritare	Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate

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)

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)
FEDR	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	Sprejinierea 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 în sistemele 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"> • Pierderi de energie termică reduse la nivelul rețelelor de transport și distribuție a sistemului de termoficare din orașele selectate <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 în sistemele 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	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S60	Pierderi de energie înregistrate pe rețele de transport și distribuție a agentului termic la nivel național	%		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
OS 7.1. Creșterea eficienței energetice în sistemele centralizate de transport și distribuție a energiei termice în orașele selectate	
<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. Intervențiile 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, urmare 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> <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>	

Prioritate investiții	de	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>Acțiuni specifice OS 7.1.</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>Creștere a eficienței energetice prin modernizarea sistemelor centralizate de producere, transport și distribuție a energiei termice</i> se vor implementa proiecte integrate constând în următoarele tipuri de acțiuni, fără a se limita exclusiv la acestea:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modernizarea/extinderea rețelelor termice primare și secundare din sistemele de alimentare cu energie termică, inclusiv a punctelor termice; extinderea rețelei de transport și distribuția va fi finanțabilă doar în contextul în care rețeaua existentă a fost reabilitată, iar extinderea este justificată pentru a accentua sustenabilitatea sistemului; • Achiziționarea/modernizarea echipamentelor necesare bunei funcționări a sistemelor de pompare a agentului termic; • Implementarea de Sisteme de Management (măsurare, control și automatizare a SACET) <p>Tipuri de beneficiari pentru OS 7.1.:</p> <p>Autoritățile publice locale din localitățile selectate (unitățile administrative teritoriale)</p>		

2.A.6.2 Principiile directe pentru selectarea operațiunilor

Prioritate investiții	de	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 finanțarea se va realiza pe bază de listă de proiecte prioritare. În acest sens, prioritare sunt proiectele unităților administrativ teritoriale pentru care este necesară continuarea investițiilor începute prin POS Mediu 2007-2013, în vederea asigurării sustenabilității investițiilor inițiale orientate spre îmbunătățirea calității aerului și luând în considerare evoluțiile în domeniul eficienței energetice la nivelul centrelor urbane. Investițiile în sistemele urbane de termoficare vor fi analizate, de la caz la caz, în funcție de situația financiară a fiecărui sistem și sustenabilitatea sa economică, selecția spre finanțare urmând a se limita la sistemele care demonstrează sustenabilitatea investiției și a sistemului. Sisteme de termoficare din alte UAT pot fi propuse și selectate spre finanțare în condiții similare celor utilizate pentru proiectele prioritare, în funcție de resursele financiare disponibile.</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 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		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							
ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categorია regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-țintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
2S61	Lungimea rețelei termice reabilite / extinse	km	FEDR	Mai puțin dezvoltate			130,00	MFE	Annual

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 nfrastructurile 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 în sistemul 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"> <i>Pierderi de energie termică reduse la nivelul rețelelor de transport și distribuție din Municipiul București</i> <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 în sistemul 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
2S60	Pierderi de energie înregistrate pe rețele de transport și distribuție a agentului termic la nivel național	%		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
OS 7.2. Creșterea eficienței energetice în sistemului centralizat de furnizare a energiei termice în Municipiul București	
<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 <i>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.</i></p> <p>În promovarea intervențiilor finanțate, beneficiarul va avea în vedere integrarea ulterioară a acestora în dezvoltarea conceptului integrat de „oraș inteligent” în vederea atingerii unor obiective ridicate de creștere a eficienței energetice.</p> <p>Acțiuni specifice pentru OS 7.2.</p> <p>Plecând de la problemele existente la nivelul rețelei de transport/distribuție a agentului termic din București ca parte din obiectivul specific de <i>Creșterea</i></p>	

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><i>eficienței energetice prin modernizarea sistemelor centralizate de producere, transport și distribuție a energiei termice, consiliul local al municipiului București va promova un proiect major care va include următoarele tipuri de activități, fără a se limita exclusiv la acestea:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimizarea / reabilitarea / extinderea 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 • Zonarea și reconfigurarea (trasee și lungimi) a rețelelor de transport și distribuție al agentului termic • Implementarea soluției de realizare a rețelei cu conducte preizolate (sau similar), dotate cu sistem de detectare, semnalizare și localizare a pierderilor, în scopul reducerii acestora • Reabilitarea/reconfigurarea platformelor de vane, a racordurilor și a elementelor constructive • Finalizarea Sistemului Centralizat de Monitorizare (SCADA). <p>Categoriile de beneficiari pentru OS 7.2.:</p> <p><i>Primăria Municipiului București</i></p>	

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

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
N/A	

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

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>Acțiunile aferente acestui obiectiv specific se implementează printr-un proiect major care vizează modernizarea sistemului de termoficare din București (conform Tabelul 28). În condițiile în care proiectul major nu va transmis Comisiei Europene spre aprobare până în iunie 2017, POIM se va modifica în vederea realocării fondurilor disponibile spre alte tipuri de intervenții.</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		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	Categoriea regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-țintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
2S61	Lungimea rețelei termice Reabilitate/extinse	km	FC				500,00	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 categorie de regiune)

Axă prioritară		AP7 - Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate											
ID	Tipul Indicatorului	Indicator sau etapă cheie de implementare	Unitate de măsură, dacă este cazul	Fond	Categoriea 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 sistemul	Euro	FEDR	Mai puțin dezvoltate			12.440.959			105.769.712.00	MFP (ACP)	

RO

RO

Axă prioritară		AP7 - Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate											
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		
		contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate											
2S61	O	Lungimea rețelei termice reabilitate/extinse	km	FEDR	Mai puțin dezvoltate			0,00			130,00	MFE	
F	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)	
2S61	O	Lungimea rețelei termice Reabilitate/extinse	km	FC				0,00			500,00	MFE	
2S62	I	Lungimea rețelei termice propuse spre reabilitare/extindere incluse în proiectul major transmis Comisiei Europene spre aprobare	km	FC				500			0,00	MFE	
2S63	I	Lungimea rețelei termice propuse spre reabilitare/extindere în contractele de achiziție publică semnate	km	FEDR	Mai puțin dezvoltate			130			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 realizarea 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. :
Lungimea rețelei termice propuse spre reabilitare/extindere în contractele de achiziție publică semnate
- momentul “transmiterii proiectului major la Comisia Europeană” pentru proiectul aferent OS 7.2. :
Lungimea rețelei termice propuse spre reabilitare/extindere incluse în vederea reabilitării proiectul major transmis Comisiei Europene spre aprobare

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 proiectele de asistență tehnică care pregătesc studiile de fezabilitate/cererile de finanțate 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	
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)
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	
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)

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 prioritară

ID-ul axei prioritare	AP8
Denumirea axei prioritare	Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale

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

ID-ul priorității de investiții	7e
Titlul priorității de investiții	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 capacității Sistemului Energetic Național pentru preluarea energiei produse din resurse regenerabile
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"> • <i>Producție de energie din resurse regenerabile suplimentară preluată în condiții de siguranță în SEN</i> <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 gradului de interconectare a Sistemului Național de Transport a gazelor naturale 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"> • <i>Capacitate de transport a SNT crescută, inclusiv prin dezvoltarea conexiunilor cu sisteme din țări vecine</i> <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 capacității Sistemului Energetic Național pentru preluarea energiei produse din resurse regenerabile						
ID	Indicator	Unitate de măsură	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoare de referință	An de referință	Valoarea-țintă (2023)	Sursa datelor	Frecvența raportării
2S64	Capacitatea SEN de a prelua producție de energie din RRE în condiții de siguranță în SEN	MW		2.200,00	2013	3.200,00	ME/DE	Bienal
Obiectiv specific		OS8.2 - Creșterea gradului de interconectare a Sistemului Național de Transport a gazelor naturale 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
2S65	Capacitate de transport a Sistemului National de Transport al Gazelor Naturale în punctele de interconectare	mld. MC/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

Titlul priorității 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
Tipuri de acțiuni pentru OS 8.1. Creșterea capacității Sistemului Energetic Național pentru preluarea energiei produse din resurse regenerabile	
<ul style="list-style-type: none">• Realizarea și/sau modernizarea rețelelor electrice de transport (linii electrice aeriene și stații)	
<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 încărcări 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 țintele propuse de PNAER privind capacitatea, anticipată 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 existente și a unor dezvoltări noi ale RET. Soluția propusă trebuie:</p> <ul style="list-style-type: none">• să mențină siguranța în funcționare a SEN;• să asigure respectarea parametrilor tehnici de calitate ai serviciilor de transport și de sistem;	

Titlul priorității 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
<ul style="list-style-type: none"> • să realizeze transportul energiei electrice fără congestii de rețea pentru variații mari ale puterii generate în centralele eoliene; • 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 acestora. 	
<p>Se va urmări realizarea de proiecte care să permită decongestionarea zonelor în care se realizează transportul energiei electrice produse din concentrări 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>Tipuri de acțiuni pentru OS 8.2 Creșterea gradului de interconectare a Sistemului Național de Transport a gazelor naturale cu alte state vecine</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Dezvoltarea/modernizarea Sistemului Național de Transport Gaze Naturale (construcția unor noi conducte), și îmbunătățirea și a parametrilor de funcționare a interconectărilor cu sistemele de transport ale statelor vecine</i> 	
<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 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>Tipuri de beneficiari pentru OS 8.1. și OS 8.2.:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Pentru energie electrică: operatorul de transport și de sistem, conform Legii nr. Nr. 123/2012 	
<p>Pentru gaze naturale: operatorul de transport și de sistem, conform Legii nr. Nr. 123/2012</p>	

2.A.6.2 Principiile directe pentru selectarea operațiunilor

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
<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>OS 8.1</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 transport.</p> <p>OS 8.2</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)

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
N/A	

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

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
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		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							
ID	Indicator	Unitate de măsură	Fond	Categoria regiunii (dacă este relevantă)	Valoarea-țintă (2023)			Sursa datelor	Frecvența raportării
					B	F	T		
2S66	Linie electrică construită/modernizată	km	FEDR	Mai puțin dezvoltate			140,00	MFE	Anual
2S67	Lungimea conductei de transport de gaz operațională construită	km	FEDR	Mai puțin dezvoltate			160,00	MFE	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 categorie 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	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		
F	F	Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorității de certificare, certificată de această autoritate	Euro	FEDR	Mai puțin dezvoltate			7.985.495,00			80.031.290,00	MFP (ACP)	
2S67	O	Lungimea conductei de transport de gaz operațională construită	km	FEDR	Mai puțin dezvoltate			0			160,00	MFE	Indicatorul acoperă 69% din alocare AP 8
2S68	I	Lungimea conductei de transport de gaz operațională construită din contracte de achiziție publică semnate	km	FEDR	Mai puțin dezvoltate			160			0,00	MFE	

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 8 (respectiv cca 80 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 realizarea imediată pentru cadrul de performanță

Întrucât alocarea financiară pentru OS 8.2. reprezintă 69% din alocarea financiară a AP 8, indicatorul selectat pentru cadrul de performanță vizează acțiunile finanțate în cadrul acestui OS 8.2:

- *Lungimea conductei de transport de gaz operațională construită*

Având în vedere faptul că proiectele aferente 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:

- *Lungimea conductei de transport de gaz operațională construită din contracte de achiziție publică semnate*

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

Stabilirea țăintelor 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	
Fond	Categoria de regiune	Codul	Suma (EUR)
ERDF	Mai puțin dezvoltate	005. Energie electrică (stocare și transmitere)	21.276.596,00
ERDF	Mai puțin	007. Gaz natural	21.276.595,00

RO

RO

	dezvoltate		
--	------------	--	--

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	68.026.596,00

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	68.026.596,00

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	68.026.596,00

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
Finanțarea măsurilor de asistență tehnică necesare pentru pregătirea/ monitorizarea/ evaluarea/ auditul proiectelor de investiții vor fi incluse ca și cheltuieli eligibile la nivelul proiectelor.	
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.	

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	Categoria 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			556.555.992,00	36.711.366,00	304.567.416,00	20.089.777,00	312.443.253,00	20.609.281,00	356.816.289,00	23.536.201,00	394.233.255,00	26.004.286,00	405.230.694,00	26.729.697,00	2.329.846.899,00	153.680.608,00
Total FEDR				556.555.992,00	36.711.366,00	304.567.416,00	298.822.740,00	312.443.253,00	20.609.281,00	356.816.289,00	23.536.201,00	394.233.255,00	26.004.286,00	405.230.694,00	34.373.059,00	2.329.846.899,00	153.680.608,00
				1.607.436.971,00	102.602.360,00	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
FC				2.163.992.963,00	139.313.726,00	1.197.413.343,00	77.079.943,00	1.252.351.669,00	80.603.435,00	1.340.795.167,00	86.343.363,00	1.422.432.100,00	91.633.999,00	1.471.758.816,00	94.805.960,00	8.848.744.058,00	569.780.426,00
Total																	

3.2 Alocare financiară totală pentru fiecare fond și cofinanțarea națională (EUR)

Tabelul 18a: Plan de finanțare

Axa prioritară	Fond	Categorie de regiune	Baza de calcul pentru sprijinul (Costul total eligibil sau costul)	Sprijinul din partea Uniunii	Contrapartidă națională	Defalcarea indicativă a contrapartidei naționale		Finanțare totală	Rata de cofinanțare	Pentru informare Contribuțiile BEI	Alocarea principală (finanțarea totală cu excepția rezervei de performanță)		Rezerva de performanță		Suma rezervei de performanță ca proporție din sprijinul total din partea Uniunii (l)=(j)/(a)*100
						Finanțarea publică națională	Finanțarea privată națională (29)				Sprijinul din partea Uniunii	Contrapartidă națională	Sprijinul din partea Uniunii	Contrapartidă națională (31)	
				(a)	(b)=(c)+(d)	(c)	(d)	(e)=(a)+(b)	(f)=(a)/(e)	(g)	(h)=(a)-(j)	(i)=(b)-(k)	(j)	(k)=(b)*(i)/(a)	(l)=(j)/(a)*100
Axa prioritară 1	Fondul de Coeziune	nu se aplică		3.404.255.320,00	1.134.751.773,00	1.134.751.773,00		4.539.007.093,00	75,0000000055%		3.200.000.001,00	1.066.666.667,00	204.255.319,00	68.085.106,00	6,00
Axa prioritară 2	FEDR	Mai puțin dezvoltate		1.702.734.954,00	567.578.318,00	567.578.318,00		2.270.313.272,00	75,0000000000%		1.597.430.304,00	532.476.768,00	105.304.650,00	35.101.550,00	6,18
Axa prioritară 3	Fondul de Coeziune	nu se aplică		2.892.443.785,00	510.431.257,00	510.431.257,00		3.402.875.042,00	84,999999794%		2.718.897.158,00	479.805.382,00	173.546.627,00	30.625.875,00	6,00
Axa prioritară 4	FEDR	Mai puțin dezvoltate		425.531.915,00	75.093.868,00	75.093.868,00		500.625.783,00	84,9999998901%		400.000.000,00	70.588.236,00	25.531.915,00	4.505.632,00	6,00
Axa prioritară 5	Fondul de Coeziune	nu se aplică		478.723.404,00	84.480.601,00	84.480.601,00		563.204.005,00	84,999999556%		450.000.000,00	79.411.765,00	28.723.404,00	5.068.836,00	6,00
Axa prioritară 6	FEDR	Mai puțin dezvoltate		197.329.787,00	34.822.904,00	34.822.904,00		232.152.691,00	84,9999998492%		185.490.000,00	32.733.530,00	11.839.787,00	2.089.374,00	6,00
Axa prioritară 7	FEDR	Mai puțin dezvoltate		89.904.255,00	15.865.457,00	15.865.457,00		105.769.712,00	84,9999998109%		84.510.000,00	14.913.530,00	5.394.255,00	951.927,00	6,00
	Fondul de Coeziune	nu se aplică		159.574.468,00	28.160.201,00	28.160.201,00		187.734.669,00	84,9999996538%		150.000.000,00	26.470.589,00	9.574.468,00	1.689.612,00	6,00
Axa prioritară 8	FEDR	Mai puțin dezvoltate		68.026.596,00	12.004.693,00	12.004.693,00		80.031.289,00	85,0000004373%		63.945.000,00	11.284.411,00	4.081.596,00	720.282,00	6,00
Total	FEDR	Mai puțin dezvoltate		2.483.527.507,00	705.365.240,00	705.365.240,00		3.188.892.747,00	77,88%		2.331.375.304,00	661.996.475,00	152.152.203,00	43.368.765,00	6,13
	Fondul de Coeziune	nu se aplică		6.934.996.977,00	1.757.823.832,00	1.757.823.832,00		8.692.820.809,00	79,78%		6.518.897.159,00	1.652.354.403,00	416.099.818,00	105.469.429,00	6,00
Total general				9.418.524.484,00	2.463.189.072,00	2.463.189.072,00		11.881.713.556,00			8.850.272.463,00	2.314.350.878,00	568.252.021,00	148.838.194,00	6,03

- (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, categorie de regiuni și obiective tematice

Axă prioritară	Fond	Categoria de regiune	Obiectiv tematic	Srijinul 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	1.702.734.954,00	567.578.317,00	2.270.313.271,00
AP3	FC		Conservarea și protecția mediului și promovarea utilizării eficiente a resurselor	2.892.443.785,00	510.431.257,00	3.402.875.042,00
AP4	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Conservarea și protecția mediului și promovarea utilizării eficiente a resurselor	425.531.915,00	75.093.868,00	500.625.783,00
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	Srijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele	197.329.787,00	34.822.904,00	232.152.691,00
AP7	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Srijinirea 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		Srijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele	159.574.468,00	28.160.201,00	187.734.669,00
AP8	FEDR	Mai puțin dezvoltate	Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore	68.026.596,00	12.004.694,00	80.031.290,00
Total				9.418.524.484,00	2.463.189.072,00	11.881.713.556,00

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)	Proporția alocării totale pentru programul operațional (%)
AP1	724.902.128,00	7,70%
AP2	163.886.148,00	1,75%
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%
Total	2.432.707.871,20	25,96%

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 (deșeuri), 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%
TOTAL FEDR+FSE	0,00	0,00%

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 definitivate 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 alocărilor 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)

Axă prioritară	Fond	Alocarea financiară indicativă (sprijinul din partea Uniunii) (EUR)
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
Total		407.640.000,00

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

judete 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 criterii 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	Categoria 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 României)	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, MEIMMA- OIE, 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.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 și 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 energetică 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 microhidrocentralelor din cauza impactului negativ 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

Cadrul partenerial creat în perioada de programare va funcționa și ulterior, pe parcursul implementării programului, în acord cu prevederile Codului european de conduită referitor la parteneriat, în cadrul fondurilor structurale și de investiții europene. 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.

Selectarea membrilor Comitetului de Monitorizare pentru POIM va fi realizată printr-o procedură transparentă (conform Art. 48, din Regulamentul nr. 1303/2013), fiind luate în considerare următoarele principale criterii: gradul de implicare în procesul de programare a POIM; relevanța domeniului reprezentat pentru POIM; expertiza în pregătirea și managementul proiectelor cu finanțare din fonduri europene; motivația de a participa la lucrările CM; gradul de reprezentativitate sectorială (numărul de membri reprezentanți) și teritorială (local / regional / național) ș.a. Cel puțin 40% din membrii CM vor fi reprezentanți ai societății civile, partenerilor socio-economici și mediului academic, o

serie de observatori urmând a fi desemnați pentru a participa la reuniunile CM.

Comitetul de Monitorizare se va reuni de cel puțin două ori pe an și va îndeplini atribuțiile prevăzute în art. 49 și art. 110 din Regulamentul nr. 1303/2013. Pentru consolidarea capacității Comitetului de Monitorizare și dezvoltarea culturii parteneriale pentru POIM, vor fi finanțate acțiuni specifice din Axa Prioritară 1, Acțiunea 1.2.2 „Activități destinate dezvoltării culturii parteneriale pentru coordonarea și gestionarea FESI”, din POAT.

Pentru membrii CM POIM, AM POIM va organiza seminarii, mese rotunde, ateliere de lucru, care să faciliteze comunicarea în rețea în etapele de implementare și monitorizare a programului, precum și promovare exemple de bună practică inclusiv prin organizarea de vizite la fața locului pentru actorii cheie relevanți (autorități publice, reprezentanți mass-media etc.), de cel puțin două ori pe an, în afara reuniunilor ordinare ale CM. Regulamentul de organizare și funcționare a CM POIM va conține reguli privind participarea la lucrările CM și la sesiunile extra-ordinare și evenimentele de comunicare organizate în contextul parteneriatului, reguli ce pot duce la excluderea organizației ca membră a CM. De asemenea, vor fi avute în vedere intervenții programate ale partenerilor cu privire la aspecte legate de evoluția programului, temele și cei reprezentați să le susțină urmând a fi stabilite în cadrul reuniunilor CM pentru sesiunile următoare.

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 în ceea ce privește: consultările privind proiectele ghidurilor solicitantului, criteriile de evaluare a cererilor de finanțare, elaborarea Raportului Anual de Implementare și evoluția procesului de implementare, elaborarea rapoartelor de evaluare, inclusiv monitorizarea cadrului de performanță etc. Organizarea unor grupuri de lucru ad-hoc se poate avea în vedere, inclusiv a unor subsecțiuni tematice permanente ale CM.

În plus, parteneriate în monitorizarea și evaluarea programului, pe teme specifice vor fi realizate și în afara cadrului oferit de Comitetul de Monitorizare, astfel:

- colaborarea și implicarea activă în implementarea FESI a organismelor non-guvernamentale și a altor parteneri economici și sociali în monitorizarea impactului asupra mediului a POIM, plecând de la elementele reflectate în RAI;
- parteneriatul la nivel de ITI, care se va asigura prin Grupul Funcțional de Lucru (GLF) ITI DD privind coordonarea între fonduri;
- coordonarea cu intervențiile din cadrul altor programe operaționale, prin mecanismele descrise în secțiunea 8, privind coordonarea între fonduri.

Toate documentele care vor fi elaborate privind POIM vor fi publicate pe site-ul oficial și accesibile potențialilor beneficiari eligibili. Partenerii vor avea, de asemenea, posibilitatea să monitorizeze progresul înregistrat de program, problemele întâmpinate de către autoritatea de management sau beneficiari, prin participarea activă a acestora în cadrul reuniunilor Comitetului de Monitorizare și a grupurilor de lucru organizate pe teme specifice.

În ceea ce privește operaționalizarea mecanismului de coordonare la nivel de Acord de Parteneriat, este de menționat faptul că în noiembrie 2014 au fost demarate demersurile în vederea constituirii cadrului de coordonare a implementării Fondurilor Europene

Structurale și de Investiții. Astfel, în vederea selectării membrilor Comitetului de Coordonare pentru Managementul Acordului de Parteneriat 2014-2020 (primul nivel de coordonare), Ministerul Fondurilor Europene a adresat invitația către reprezentanții societății civile la nivel național, regional sau local de a-și exprima interesul privind participarea la acest Comitet. Au fost primite peste 120 de expresii interes în selecția cărora s-a avut în vedere reprezentarea echilibrată a domeniilor relevante pentru implementarea FESI, precum și expertiza și experiența, organizațiile selectate urmând să fie implicate activ și constructiv în coordonarea strategică. Totodată, ministerele de linie responsabile de politici publice în diferite domenii vizate spre finanțare prin FESI și-au desemnat reprezentanți în CCMAP, care cuprinde în total 60 de membrii dintre care 40% sunt reprezentanți ai societății civile. Componenta CCMAP a fost definitivată la începutul lunii aprilie 2015.

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

Mecanismul de coordonare structurat pe trei niveluri (strategic, interinstituțional tematic, operațional), stabilit la nivelul AP (cap. 2.1), va asigura coerența intervențiilor, urmărind complementaritățile și sinergiile reliefate în fazele de programare.

În mod practic, mecanismul de coordonare este structurat pe trei nivele: (i) Comitetul de Coordonare pentru Managementul AP (CCMAP), (ii) cinci sub-comitete tematice și (iii) patru grupuri de lucru funcționale în coordonarea MFE. Rolul acestui mecanism este de a asigura, pe parcursul implementării, coordonarea strategică și complementaritatea intervențiilor programelor finanțate din FESI, urmărind în același timp, coerența, sinergiile și demarcarea cu alte programe/ instrumente naționale și europene.

Intervențiile POIM vor fi subsumate activității a două dintre subcomitete tematice prevăzute în AP: *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, orașele susținute prin POIM având prioritate la finanțare prin POR pentru măsurile de eficiență energetică. Susținerea prin POR a 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 în acord cu obiectivele Strategiei Europa 2020.

Prin PNDR se vor finanța investiții în exploatarea agricole pentru producerea de biocombustibili și bioenergie pentru *consum propriu*, precum și investiții în procesarea biomasei și alte tipuri de surse 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 POC care promovează energia, mediu și schimbările climatice ca domenii de specializare inteligentă pentru 2014-2020. Cercetările în domeniul energiei urmăresc valorificarea superioară a combustibililor fosili, diversificarea surselor naționale, transportul multifuncțional (“smart grids”). POIM va încuraja utilizarea tehnologiilor de ultimă generație, rezultate în urma unor procese inovative și de cercetare.

Din perspectiva promovării cogenerării de înaltă eficiență, investițiile din POIM vor completa rezultatele schemei de sprijin pentru promovarea cogenerării de înaltă eficiență

RO
RO

pe baza cererii de energie termică utilă, extinzând aria celor care pot accesa scheme de sprijin pentru cogenerare.

Schimbări climatice și managementul riscurilor. POIM va finanța cu prioritate măsuri non-structurale de prevenire a inundațiilor (alte tipuri de riscuri urmând a fi finanțate după finalizarea evaluării naționale a riscurilor) 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, contribuind la combaterea efectelor secetelor excesive, , 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 măsurilor de prevenire din Planurile de Management al Riscului la Inundații.

Prin fonduri naționale și PNDR se vor sprijini investiții pentru extinderea *sistemului de irigații*.

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 finanțate 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 vederea 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 județene aprobate și a listei de investiții prioritare a acestora, gestionate de către Operatorii Regionali. Ambele programe vor finanța aglomerări 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, prin implementarea principiilor de aliniere a regulilor de finanțare a infrastructurii de apă.

Proiectele de management integrat al deșeurilor, promovate prin POIM vor fi completate prin programe ale AFM, care 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.

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 refacere 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

RO
RO

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 planurilor 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, POIM va asigura elaborarea de planuri de management pentru ariile protejate din mediul acvatic și implementarea măsurilor de protecție și conservare identificate și care nu au legătură cu acvacultura, în timp ce POPAM va susține măsuri de utilizare durabilă a resurselor piscicole prin acvacultura durabilă (Anexa 10).

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 atât evitarea dublei finanțări și sinergia proiectelor promovate.

În ceea ce privește decontaminarea siturilor poluate istoric, prin POIM sunt vizate investițiile în siturile poluate istoric, 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 în scopul revitalizării urbane.

Infrastructura de transport. Pentru OT7, POIM prevede intervenții publice în dezvoltarea rețelei TEN-T din România, a tuturor modurilor de transport, precum și infrastructura rutieră de la nivel național, în scopul creșterii accesibilității regionale. Prioritățile de finanțare pentru infrastructura rutieră vor rezulta din prioritizarea MPGT și vor fi complementare cu acțiunile 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 de dezvoltare a rețelei de drumuri de interes local din spațiul rural (Anexa 10).

Capacitate administrativă. Dezvoltarea capacității administrative pentru implementarea obiectivelor de politică publică relevante pentru POIM sunt susținute prin POCA: conștientizarea cetățenilor cu privire la necesitatea eficienței energetice; îmbunătățirea transparenței și predictibilității cadrului de reglementare și de simplificare a procedurilor; susținerea managementului sistemului național pentru situații de urgență prin activități de consolidare a capacității de management al riscurilor, în principal prin reglementări și proceduri de prevenire și răspuns, măsuri de conștientizare privind expunerea la riscuri; dezvoltarea capacității administrative a instituțiilor și autorităților publice de a evalua și adopta planuri de management pentru situri Natura 2000, revizuirea și simplificarea procedurilor, măsuri de susținere a capacității structurilor de management al acestora. Pentru OT7, POCA va susține acțiuni de consolidare a capacității MT de a elabora și implementa strategii și politici de transport și proiecte complexe (îmbunătățirea condițiilor de navigație), inclusiv acțiuni rezultate din analiza funcțională sau de gestionare a MPGT, precum implementarea contractelor de performanță. Acțiuni complementare vor viza dezvoltarea capacității administrative a ANAF și Poliției de Frontieră privind realizarea controlului vamal și trecerea frontierei. Prin POAT vor fi susținute acțiuni cu caracter orizontal legate de capacitatea beneficiarilor de a dezvolta și implementa proiecte finanțabile prin POIM (Anexa 10).

Coordonare intervențiilor cu alte instrumente europene

Prin POIM se va asigura complementaritatea cu proiectele finanțate prin Mecanismul SEE în domeniul biodiversității, eficienței energetice, resurselor regenerabile, prin preluarea, acolo unde este relevant, a rezultatelor din proiectele finanțate prin SEE (ex. definirea serviciilor ecosistemelor agricole), sprijinirea cu prioritate a proiectelor ce vin în completarea celor finanțate prin SEE (ex. IMM-urile care au beneficiat de sprijin pentru eficiență energetică vor fi punctate suplimentar dacă aplică pentru măsuri complementare în POIM) sau completarea finanțării pentru proiecte similare (ex. producția din resurse regenerabile)

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 completare proiectelor propuse spre finanțare din FC în vederea definitivării coridorului Rhin-Dunăre; 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 de transport naval finanțate prin POIM, 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 de noi surse de gaz din Regiunea Mării Caspice. Prin POIM se va finanța proiectul 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.

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. 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.

RO
RO

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 coordonator 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 tematiche aplicabile** priorităților de investiții selectate spre finanțare din POIM este următoarea:

1. Condiționalitățile aferente intervențiilor finanțate în cadrul OT 4, aplicabile Axelor 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 ce privește managementul deșeurilor. Stadiul îndeplinirii și etapele ce urmează a fi parcurse până la îndeplinirea lor sunt prezentate în Tabelele 24-25 și în Anexa 11.
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 stadiu 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. În ceea ce privește criteriul privind capacitatea administrativă a principalilor beneficiari pentru sectorul transport, un plan de acțiune detaliat anexat programului.
5. Condiționalitatea aferentă intervențiilor finanțate în cadrul OT 7, aplicabilă Axei Prioritare 8 este îndeplinită.

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
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	Da
G.3 - Existența capacității administrative pentru punerea în aplicare și aplicarea Convenției Organizației Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap (UNCRPD) 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>	Parțial

9.2 Descrierea acțiunilor pentru îndeplinirea condiționalităților ex ante, organisme responsabile și calendar

Tabelul 25: Acțiunile pentru îndeplinirea condiționalităților ex-ante generale aplicabile

Tabelul 26: Acțiunile pentru îndeplinirea condiționalităților ex-ante tematice aplicabile

Document separat

0. 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.

Măsurile pentru reducerea sarcinii administrative asupra beneficiarilor adoptate începând cu 2013 și continuate în 2014, a avut un impact semnificativ asupra creșterii absorbției:

- stabilirea 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;
- utilizarea unei procedurii simplificate pentru atribuirea contractelor de furnizare bunuri, servicii sau lucrări, la nivelul beneficiarilor privați.
- elaborarea unui ghid privind principalele riscuri identificate în achizițiile publice.

MFE a coordonat elaborarea studiului intitulat "Evaluarea sarcinilor administrative asupra beneficiarilor Fondurilor Structurale și de Investiții", care a analizat sarcinile administrative asupra beneficiarilor fondurilor structurale, generate de obligațiile de ce decurg din activitățile administrative legate de aplicarea legislației europene la nivel național. Pentru domeniile relevante pentru POIM, studiul a relevat faptul că cele mai mari costuri administrative au fost înregistrate de beneficiarii de proiecte majore pentru pregătirea aplicației de finanțare (între 60% pentru POST și 75% pentru POSM), iar pentru beneficiarii privați ai POS CCE, cele mai mari costuri au vizat întocmirea cererilor de rambursare (47,73%), cererea de finanțare reprezentând 25%.

Principalele măsuri de simplificare relevante pentru POIM vizează:

Pregătire proiecte și cerere de finanțare

1. Transmiterea cererilor de finanțare prin sistem electronic;
2. Standardizarea formatelor cererilor de finanțare, plecând de formatul pentru proiect major, cu eliminarea /simplificarea anumitor cerințe pentru proiectele cu valori mici;
3. Existența unor indicații clare privind modul de întocmire a analizei cost-beneficiu / analiza financiară pentru a facilita justificarea proiectului și pentru a exista elemente comune de evaluare;
4. Simplificarea cerințelor specifice de întocmire a Studiului de fezabilitate, inclusiv a procedurilor de aprobare;
5. Introducerea unor solicitări suplimentare în etapa de pregătire menite a diminua riscurile ulterioare în implementare, precum obligația de a efectua EIA înainte de demararea procedurilor de achiziție publică;
6. Solicitarea de declarații pe propria răspundere pentru unele documente, ce vor fi aduse numai în faza de contractare, sau eliminarea depunerii acestora la cererea de finanțare (ex. fișele de post ale pentru persoanele din UIP);
7. Introducerea, acolo unde este posibil, a unei etape de pre-calificare (depunerea ideii / fișei de proiect: OS 1.3., 2.3., 2.4., 2.5., 2.6., 4.1., 4.3., 6.1., 6.3., 6.4.)
8. Realizarea unui "online tracking system" pentru verificarea stadiului aplicației și încărcarea documentelor solicitate în clarificări, inclusiv pentru proiecte mari de infrastructură.
9. Introducerea unor termene limite de maxim 3 luni pentru procedura de selecție specifică proiectelor non-majore finanțate în cadrul POIM (OS 1.3., 2.3., 2.4.,

2.5., 2.6., 4.1., 4.3., 6.1., 6.3., 6.4.).

10. **Înființarea unui "birou unic"** care să furnizeze sprijin și informații IMM-urilor. Pentru OS unde există beneficiar unic sau competiție limitată, AM va asigura un sprijin permanent din partea în elaborarea dosarului de finanțare și evitarea întreruperilor succesive a procesului de evaluare prin clarificări.

Implementare

- 1. Contractele de finanțare.** Obligațiile prevăzute în contractul de finanțare vor fi proporționale cu valoarea grantului (anumite capitole / secțiuni nu vor fi activate pentru proiectele mici)
- 2. Asigurarea finanțării:**
 - Introducerea unor cote majorate pentru prefinanțare pentru ONG-urile de utilitate publică care implementează proiecte în domeniul biodiversității;
 - Încheierea unor protocoale de colaborare cu instituții financiare pentru crearea de produse facile de asigurarea a contribuției proprii a beneficiarilor ce intră sub incidența ajutorului de stat;
- 3. Monitorizare și raportare.** Pentru proiectele de infrastructură s-a dezvoltat un sistem de monitorizare electronică ce va fi utilizat și pentru POIM, cu scopul de a înlocui versiunea tipărită a raportărilor, asigurând totodată existența unei baze de date ce poate fi utilizată în scopuri de monitorizare. Acest instrument este bazat pe o aplicație web ce va fi completată lunar de beneficiarii proiectelor cu date privind proiectul și contractele prevăzute în cadrul proiectului, inclusiv progresul în procesul de licitație și contractare, progresul lucrărilor (fizic și financiar), compararea progresului real cu planurile inițiale, date privind creanțele, facturi, corecții financiare, dificultăți întâlnite, indicatori, etc.
Se va analiza posibilitatea de a extinde acest instrument la toate tipurile de proiecte finanțate prin POIM.
- 4. Rambursarea cheltuielilor**
 - Reducerea numărului de documente solicitate prin limitarea la acele documente care fac dovada realității și legalității cheltuielii (ex. efectuarea plăților, aprobarea de către inginer, conformarea cu prevederile din contractul de finanțare),
 - Aplicarea cheltuielilor indirecte ca metodă de simplificare a costurilor, unde poate fi aplicată.
- 5. 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;
- 6. 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).

Procesul de simplificare are în vedere și dezvoltarea de formate standard pentru toate documentele solicitate la nivelul întregului program, cât și îmbunătățirea comunicării cu beneficiarii (ex. comunicare rezultatelor expertizei tehnice atunci când AM solicită un audit extern).

În măsură în care va fi cazul, AM POIM va participa la dezvoltarea cadrului integrat și simplificat pentru furnizarea de informații privind posibilitățile de finanțare din FESI și alte fonduri, precum și consiliere în acest sens, prin mecanismul de “ghișeu unic” pentru IMM-uri (ex. pentru OS 6.2. și 6.4.).

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. Punerea în aplicare a acțiunilor de simplificare va fi monitorizată prin Comitetul de Monitorizare al POIM. 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 acesteia, în elaborarea POIM fiind luate în considerare strategiile relevante în domeniu. Pentru 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 pentru dezvoltarea 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 infrastructura verde în estimarea bugetului, 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, inclusiv reducerea schimbărilor climatice, vor fi implementate 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 specifice identificate și prin indicatori de mediu;
- Măsuri care contribuie direct la îmbunătățirea calității aerului: promovarea modurilor de transport prietenoase cu mediul – transportul feroviar, intermodal, naval, metroul, producția de energie din resurse regenerabile și cogenerare, reabilitarea rețelelor de transport și distribuție a energiei termice ce vor duce la evitarea emisiilor de carbon; Ecosistemele naturale restaurate, siturile contaminate depoluate, și ariile naturale protejate, în special zonele umede, și alte tipuri de infrastructură verde, care oferă servicii de sechestrare a carbonului;
- Utilizarea de sisteme de colectare a gazelor produse la nivelul depozitelor de

- deșeuri;
- Dezvoltarea unui sistem funcțional de monitorizare și evaluare a calității aerului la nivelul autorității de mediu;

Utilizarea eficientă a resurselor și prevenirea generării deșeurilor va fi implementată, pe lângă investițiile de dezvoltare a infrastructurii de management integrat al deșeurilor, prin:

- Solicitarea, prin ghidul solicitantului, implementării unor soluții economice bazate pe consum redus de apă (OS 3.2, AP7), energie (transport, construcția unor clădiri), și promovarea achizițiilor publice ecologice (unde este fezabil).
- Introducerea în ghidul solicitantului, a unor cerințe specifice privind prevenirea generării de deșeuri, în special cele provenite din construcții prin reutilizarea acestora în activitățile de construcții (toate axele prioritare).

Adaptarea la schimbările climatice și reziliența la dezastre va fi implementată direct prin promovarea infrastructurii verzi și a serviciilor furnizate de ecosisteme în vederea prevenirii riscurilor accentuate de schimbările climatice, în special inundații. Măsurile de protecție a biodiversității, inclusiv crearea de zone umede, refacerea ecosistemelor și alte măsuri de infrastructură verde, contribuie la reținerea naturală a apei și reducerea riscului de secetă (și vice-versa: infrastructura verde pentru prevenirea inundațiilor și secetei contribuie la dezvoltarea biodiversității).

Totodată, în proiectele de infrastructură, se vor respecta normele tehnice privind lucrările de construcții și se va avea în vedere asigurarea rezistenței la dezastre a acestor lucrări (cerințe în ghidul 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 în ACB și va fi luat în considerare la stabilirea necesarului de finanțare pentru proiectele generatoare de venituri. Pentru 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.

Mentținerea 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 aceste, implementarea acestui principiu este importantă 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 acțiuni de conștientizare privind importanța egalității de gen la nivelul structurilor partenoriale ale POIM, precum și publicarea unor materiale informative privind acest principiu.

12. ELEMENTE SEPARATE

12.1 Proiecte majore care vor fi implementate pe parcursul perioadei de programare

Tabelul 27: Lista proiectelor majore

	Titlu	Notificarea /Data planificată de depunere la Comisie (an/ trimestru)	Data planificată pentru începerii implementării (an/ trimestru)	Data planificată afinalizării implementării (an/ trimestru)	Axă prioritară
SECTOR RUTIER – AP 1					
1.	Autostrada Lugoj-Deva (Lot 2,3,4)	2015//trim III	2015/trim III	2023	AP1
2.	Autostrada Sebes-Turda (Lot 1,2,3,4)	2015//trim III	2015//trim III	2023	AP1
3.	Autostrada Câmpia Turzii – Tg Mureș	2015//trim III	2015//trim III	2023	AP1
4.	Autostrada Sibiu-Pitești	2015//trim III	2017//trim III	2023	AP1
5.	Autostrada Bacău-Paşcani	2016	2017	2023	AP1
6.	Autostrada Tg. Neamț-Iași-Ungheni	2016/Trim IV	2017	2023	AP1
7.	Modernizarea centurii de sud a Bucureștiului – 4 benzi	2016	2016	2023	AP1
8.	Drum expres Ploiești-Buzău	2016	2018	2023	AP1
9.	Drum expres Buzău-Focșani	2016	2018	2023	AP1
10.	Drum expres Focșani-Bacău	2016	2018	2023	AP1
11.	Autostrada Timișoara-Lugoj (lot 2)	2015//trim III	2015	2023	AP1
SECTOR FEROVIAI – AP1					
12.	Brașov-Sighișoara	2016	2017	2023	CEF
13.	Brașov-Predeal	2016	2017	2023	CEF
14.	Reabilitare linie de cale ferată Brașov-Simeria - tronson Coșlariu-Simeria (feroviar)	2015//trim III	2015	2023	AP1
15.	Reabilitare linie de cale ferată Brașov-Simeria - tronson Sighișoara-Coslariu (feroviar)	2015//trim III	2015	2023	AP1
16.	Reabilitare linie de cale ferată Radna-Gurasada-Simeria tronson 1 Simeria-km 614 (feroviar)	2016/trim I	2017	2023	AP1
17.	Reabilitare linie de cale ferată Focșani-Roman	2016/Trim IV	2017	2023	AP1
18.	București-Aeroport Henri Coandă	2016/Trim IV	2016	2023	AP1
19.	Craiova-Calafat		2017	2023	CEF
SECTOR NAVAL – AP 1					
20.	Îmbunătățirea condițiilor de navigație	2016	2016	2023	CEF

RO

RO

	Titlu	Notificarea /Data planificată de depunere la Comisie (an/ trimestru)	Data planificată pentru începerii implementării (an/ trimestru)	Data planificată a finalizării implementării (an/ trimestru)	Axă prioritară
	pe sectorul comun româno-bulgar (km. 845,5 – km. 375)				
21.	Îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre între Călărași și Brăila (brațul Bala)	2016	2016	2023	AP1
22.	Modernizare ecluze: Agigea, Cernavodă, Ovidiu, Galerii ape mari Ovidiu și Năvodari și stații de pompare	2016	2016	2023	AP1
23.	Realizarea unui terminal RO-RO și pentru autoturisme în Portul Constanța Sud – Agigea (molul 3S) – Etapa 1A	2016	2016	2023	AP1
METROU					
24.	Linia de metrou Magistrala 5 – Secțiunea Râul Doamnei - Eroilor, inclusiv Valea Ialomiței	2015 trim III	2016 trim I	2017 trim I	AP1
25.	Îmbunătățirea serviciilor de transport public de călători cu metroul pe Magistrala 2 Berceni- Pipera	2016	2016	2023	AP1
26.	Magistrala 4 Racordul 2 Secțiunea Parc Bazilescu- Străulești	2016	2016	2023	AP1
SECTOR RUTIER – AP 2					
27.	Reabilitare DN 6 Alexandria-Craiova	2016	2015	2023	AP2
28.	Reabilitare DN 56 Craiova-Calafat	2016	2015	2023	AP2
29.	Reabilitare DN 66 Rovinari-Petroșani	2016	2015	2023	AP2
30.	Reabilitare DN 76 Deva-Oradea	2016	2015	2023	AP2
31.	Reabilitare DN 73 Pitești-Brașov	2016	2015	2023	AP2
32.	Autostrada Sibiu-Brașov	2016	2017	2023	AP2
33.	Autostrada Suplacu de Barcău-Borș (Oradea)	2016	2017	2023	AP2
34.	Autostrada Nădășel-Suplacu de Barcău	2016	2017	2023	AP2
SECTOR FERROVIAR – AP2					
35.	Electrificare linie cale ferată Cluj-Napoca-Episcopia Bihor	2016	2016	2023	AP2
SECTOR NAVAL – AP2					
36.	Port Giurgiu	2016	2016	2023	CEF
37.	Port Galați	2016	2016	2023	CEF
SECTOR AERIAN					
38.	Aeroportul Craiova	2016	2016	2023	AP2

	Titlu	Notificarea /Data planificată de depunere la Comisie (an/ trimestru)	Data planificată pentru începerii implementării (an/ trimestru)	Data planificată a finalizării implementării (an/ trimestru)	Axă prioritară
INFRASTRUCTURA DE APĂ ȘI APĂ UZATĂ					
39.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul <i>Alba</i>	2016/trim II	2016/trim III	2022	AP3
40.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în în județul <i>Arad</i>	2016/trim III	2016/trim IV	2023	AP3
41.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul <i>Argeș</i>	2016/trim IV	2017/trim I	2023	AP3
42.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul <i>Bacău</i>	2016/trim III	2017/trim I	2023	AP3
43.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul <i>Bihor</i>	2017/trim II	2017/trim III	2023	AP3
44.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul <i>Bistrița Năsăud</i>	2016/trim IV	2017/trim I	2023	AP3
45.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul <i>Botoșani</i>	2017/trim I	2017/trim II	2023	AP3
46.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul <i>Brăila</i>	2017/trim II	2017/trim III	2023	AP3
47.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul <i>Brașov</i>	2017/ trim II	2017/trim III	2023	AP3
48.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul <i>Buzău</i>	2017/trim I	2017/trim II	2023	AP3
49.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul <i>Caraș-Severin</i>	2016/trim II	2016/trim IV	2023	AP3
50.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul <i>Călărași</i>	2016/trim III	2016/trim IV	2023	AP3
51.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județele <i>Cluj și Sălaj</i>	2016/trim IV	2017/trim I	2023	AP3
52.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul <i>Covasna</i>	2017/ trim II	2017/trim III	2023	AP3
53.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în	2016/trim II	2016/trim III	2022	AP3

	Titlu	Notificarea /Data planificată de depunere la Comisie (an/ trimestru)	Data planificată pentru începerii implementării (an/ trimestru)	Data planificată a finalizării implementării (an/ trimestru)	Axă prioritară
	<i>județul Dâmbovița</i>				
54.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în <i>județul Dolj</i>	2016/trim III	2016/trim IV	2023	AP3
55.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în <i>județul Galați</i>	2016/trim III	2016/trim IV	2023	AP3
56.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în <i>județul Giurgiu</i>	2017/trim I	2017/trim II	2023	AP3
57.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în <i>județul Gorj</i>	2017/trim III	2017/trim IV	2023	AP3
58.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în <i>județul Harghita</i>	2017/ trim III	2017/trim IV	2023	AP3
59.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în <i>județul Hunedoara (DEVA)</i>	2017/trim II	2017/trim III	2023	AP3
60.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în <i>județul Iași</i>	2016/trim.III	2016/trim. IV	2023	AP3
61.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în <i>județul Ilfov</i>	2016/trim I	2016/trim II	2022	AP3
62.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în <i>județul Maramureș</i>	2017/ trim II	2017/ trim II	2023	AP3
63.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în <i>județul Mehendinți</i>	2016/trim II	2016/trim III	2022	AP3
64.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în <i>județul Mureș</i>	2017/trim II	2017/trim III	2023	AP3
65.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în <i>județul Neamț</i>	2016/ trim IV	2017/trim I	2023	AP3
66.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în <i>județul Olt</i>	2016/trim IV	2017/trim I	2023	AP3
67.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în	2016/trim IV	2017/trim I	2023	AP3

	Titlu	Notificarea /Data planificată de depunere la Comisie (an/ trimestru)	Data planificată pentru începerii implementării (an/ trimestru)	Data planificată afinalizării implementării (an/ trimestru)	Axă prioritară
	<i>județul Prahova</i>				
68.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în aria de operare a <i>SC Raja Constanța SA</i>	2016/trim III	2016/trim IV	2023	AP3
69.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în <i>județul Satu Mare</i>	2016/trim II	2016/trim III	2022	AP3
70.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în <i>județele Sibiu și Brasov</i>	2017/trim I	2017/trim II	2023	AP3
71.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în regiunile <i>Mediaș, Agnita și Dumbrăveni, județul Sibiu</i>	2017/trim I	2017/trim II	2023	AP3
72.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în <i>județul Suceava</i>	2016/trim I	2016/trim II	2021	AP3
73.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în <i>județul Teleorman</i>	2016/trim IV	2017/trim I	2023	AP3
74.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în <i>județul Timiș</i>	2016/trim II	2016/trim III	2022	AP3
75.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în <i>județul Tulcea</i>	2016/ trim IV	2017/trim I	2023	AP3
76.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în regiunea <i>Turda Câmpia Turzii</i>	2016/trim I	2016/trim II	2021	AP3
77.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în <i>județul Vaslui</i>	2016/ trim IV	2017/trim I	2023	AP3
78.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în regiunea <i>Valea Jiului</i> (județul Hunedoara)	2015/trim IV	2016/trim I	2021	AP3
79.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în <i>județul Vâlcea</i>	2016/trim III	2016/trim IV	2023	AP3
80.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în <i>județul Vrancea</i>	2016/trim I	2016/trim II	2021	AP3

	Titlu	Notificarea /Data planificată de depunere la Comisie (an/ trimestru)	Data planificată pentru începerii implementării (an/ trimestru)	Data planificată a finalizării implementării (an/ trimestru)	Axă prioritară
81.	Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în aria de operare a SC Euro APAVOL SA	2017/trim II	2017/trim III	2023	AP3
82.	Finalizarea stației de epurare Glina, reabilitarea principalelor colectoare de canalizare și a canalului colector Dâmbovița (Caseta) în Municipiul București – Etapa II	2015/trim IV	2016/trim I	2022	AP3
83.	FAZAREA proiectului regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Botoșani	2016/ trim IV	2016/ trim IV	2023	AP3
84.	FAZAREA proiectului regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Vaslui	2016/ trim IV	2016/ trim IV	2018	AP3
85.	FAZAREA proiectului regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Argeș	2016/ trim IV	2016/ trim IV	2018	AP3
86.	FAZAREA proiectului regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Prahova	2016/ trim IV	2016/ trim IV	2018	AP3
87.	FAZAREA proiectului regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Caraș	2016/ trim IV	2016/ trim IV	2018	AP3
88.	FAZAREA proiectului regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Brașov	2016/ trim IV	2016/ trim IV	2018	AP3
89.	FAZAREA proiectului regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Bacău	2016/ trim IV	2016/ trim IV	2018	AP3
90.	FAZAREA proiectului regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Galați	2016/ trim IV	2016/ trim IV	2018	AP3
91.	FAZAREA proiectului regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Arad	2016/ trim IV	2016/ trim IV	2018	AP3
92.	FAZAREA proiectului regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Dâmbovița	2016/ trim IV	2016/ trim IV	2018	AP3
93.	FAZAREA proiectului regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Vâlcea	2016/ trim IV	2016/ trim IV	2018	AP3
94.	FAZAREA proiectului regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în județul Satu Mare	2016/ trim IV	2016/ trim IV	2018	AP3

	Titlu	Notificarea /Data planificată de depunere la Comisie (an/ trimestru)	Data planificată pentru începerii implementării (an/ trimestru)	Data planificată afinalizării implementării (an/ trimestru)	Axă prioritară
95.	FAZAREA proiectului regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în <i>județul Bistrița</i>	2016/ trim IV	2016/ trim IV	2018	AP3
96.	FAZAREA proiectului regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în <i>județul Maramureș</i>	2016/ trim IV	2016/ trim IV	2018	AP3
97.	FAZAREA proiectului regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în <i>județul Mureș</i>	2016/ trim IV	2016/ trim IV	2018	AP3
98.	FAZAREA proiectului regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată în <i>municipiul București</i>	2016/ trim IV	2016/ trim IV	2018	AP3
INFRASTRUCTURA DE DEȘEURI					
99.	FAZAREA proiectului „Sistem de management integrat al deșeurilor în județul <i>Galați</i> ”	2016/Trim. I	2016/Trim. II	2020	AP3
100.	Instalație de valorificare energetică cu cogenerare de înaltă eficiență a deșeurilor municipale în municipiul București	2017/ trim IV	2018/ trim II	2023	AP3
DECONTAMINARE SITURI POLUATE					
101.	Reabilitarea siturilor petroliere contaminate istoric din România - faza a IIa	2016/ trim IV	2016/ trim IV	2023	AP4
EROZIUNE COSTIERĂ					
102.	Protecția și reabilitarea zonei costiere – Faza a IIa	2016/trim I	2016/trim IV	2023	AP5
INUNDAȚII					
103.	Amenajare râu Trotuș și afluenți – faza a IIa	2016/ trim III	2017/ trim I	2023	AP5
104.	WATMAN – faza II	2016/Trim II	2017/ Trim I	2020	AP5
TERMOFICARE					
105.	Modernizarea sistemului de transport al energiei termice în Municipiul București	2015	2015	2020	AP7
TRANSPORT GAZE					
106.	Dezvoltarea capacității de transport a SNT în vederea asigurării fluxului de gaze naturale pe direcția România – Republica Moldova (componente din proiect/stații de comprimare gaze)	2016/ trim II	2017/ trim I	2020	AP8

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 Căraușilor 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 Națională de Reglementare în domeniul Energiei
- Salvați Dunărea și Delta
- Garda Națională de Mediu
- Asociația Română de Salubritate
- Organizația Patronală și Profesională 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 Romania
- Institutul de Studii si Proiectari Energetice (ISPE)
- Academia Română
- Camera de Comert si Industrie a Municipiului Bucuresti
- Asociația Municipiilor din Romania
- Fundația TERRA Mileniul III
- Asociația WWF Programul Dunăre Carpați România
- ACRAFE -Asociația Consultanților din România pentru Accesarea Fondurilor Europene (ACRAFE)
- Fondul National de Garantare a Creditelor pentru IMM
- Confederația Nationala a Patronatului Roman
- 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

RO

RO