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

|  |  |
| --- | --- |
| CCI | 2014RO16M1OP001 |
| Titlul | Program Operational Infrastructura Mare |
| Versiunea | 1.3 |
| Primul an | 2014 |
| Ultimul an | 2020 |
| Eligibil de la | 01.01.2014 |
| Eligibil până la | 31.12.2023 |
| Numărul deciziei CE | C(2015)4823 |
| Data deciziei CE | 09.07.2015 |
| Numărul deciziei de modificare a statului membru |  |
| Data deciziei de modificare a statului membru |  |
| Data intrării în vigoare a deciziei de modificare a statului membru |  |
| Regiunile NUTS (nomenclatorul comun al unităților teritoriale de statistică) acoperite de programul operațional | RO - ROMÂNIA |

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

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

1.1.1 Descrierea programului strategiei pentru de contribuire 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 şi în acord cu CSC şi Documentul de Poziţie al serviciilor Comisiei Europene. Strategia POIM este orientată spre obiectivele Strategiei Europa 2020, în corelare cu PNR şi RSŢ, concentrându-se asupra creșterii durabile prin promovarea unei economii bazate pe consum redus de carbon prin măsuri de eficienţă energetică şi promovare a energiei verzi, precum şi prin promovarea unor moduri de transport prietenoase cu mediul şi o utilizare mai eficientă a resurselor.

Priorităţile de finanţare 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 naţional: *Infrastructura* şi *Resursele.* Având în vedere gradul ridicat de corelare şi complementaritate, precum și experienţa perioadei 2007-2013, promovarea investiţiilor în domeniul infrastructurii şi resurselor vor fi finanţate în cadrul unui singur program având ca obiectiv global:

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

POIM adresează nevoile de dezvoltare din patru sectoare: infrastructura de transport, protecţia mediului, managementul riscurilor şi adaptarea la schimbările climatice, energie şi eficienţă energetică, contribuind la *Strategia Uniunii pentru o creştere inteligentă, durabilă şi* *favorabilă incluziunii*, prin finanţarea a **4 din cele 11 obiective tematice** din Regulamentul nr. 1303/2013:

* *OT4*, prin susținerea producției de energie din surse regenerabile, măsurilor de eficienţă energetică, introducerea tehnologiilor de tip smart
* *OT5*, prin finanţarea măsurilor de prevenire și protecție împotriva riscurilor naturale, menite să atenueze şi să combată efectele schimbărilor climatice, și consolidarea capacităţii de intervenţie în domeniu
* *OT6*, prin promovarea investiţiilor în sistemele de apă şi apă uzată, managementul integrat al deşeurilor, protecţia biodiversității şi monitorizarea calităţii aerului
* *OT7,* prin sprijinirea investiţiilor în infrastructura pentru toate modurile de transport, precum şi 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 insuficientei finanțări, 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 reţele europene integrate orientată spre dezvoltarea unei reţele centrale, cu termen de finalizare 2030, şi a unei reţele globale ce va susţine reţeaua centrală, cu termen de finalizare 2050, România va trebui să continue investițiile în infrastructura de transport, orientate spre dezvoltarea coridoarelor multimodale transnaţionale care traversează România, *Rin-Dunăre* și *Orient/Est-Mediteranean*, și corelat cu priorităţile naţionale 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 şi prognozele privind variaţiile cererii de transport şi condiţiile de operare a reţelelor 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 cerinţelor privind condiționalităţile ex-ante aplicabile sectorului transport în cadrul OT7. Deşi elaborarea MPGT s-a realizat în paralel cu elaborarea AP şi POIM, acestea au luat în considerare rezultatele intermediare.

În ceea ce privește ansamblul sistemului de transport, *Raportul privind definirea* *problemelor*, parte a MPGT, evidenţiază creşterea constantă a ponderii transportului rutier şi a declinului cotei de piaţă a transportului feroviar, chiar dacă poziţia transportului feroviar şi fluvial de marfă a înregistrat evoluţii 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 cosiderare aceste tendințe.

***Transportul rutier***. România se situează pe ultimul loc în Europa în ceea ce priveşte 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 reţelei de transport rutier de interes naţional, de 16.887 km, era la nivel de autostradă (Eurostat).

Conform analizei MPGT, problemele sectorului rutier sunt complexe: *întreţinerea* *inadecvată, deficitul de infrastructură*, *siguranţa traficului și guvernanța*.

*Întreținere inadecvată.* Numai 50% din reţeaua naţională este considerată a fi de calitate bună, 30% de calitate medie, 20% de calitate slabă, iar peste 60% din reţeaua de drumuri naţionale are perioada de viaţă expirată, din cauza lipsei fondurilor adecvate pentru întreținereși nerespectării regulilor privind greutatea pe osie. România se situează pe locul 137 din 142 de ţări analizate prin prisma calității infrastructurii rutiere (Raportul "Competitivitatea Globală (2011-2012)", Forumul Economic Mondial). O reţea de drumuri bine întreţinută contribuie la reducerea costurilor utilizatorilor, riscului de accidente şi îmbunătăţirea siguranţei rutiere, evitarea riscului de închidere a drumurilor pentru reparaţii 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 şi urbane şi cu alte noduri de transport intermodal, cum ar fi porturile şi aeroporturile. Anumite zone prezintă o accesibilitate deficitară la rețelele de transport, fiind necesare investiții în continuare la nivelul drumurilor naționale și pentru construcţia 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 staţionare pentru transportatorii de marfă fiind cuprinse între 3 şi 7 ore la ieşire (*Studiu de consultanţă şi* *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 *guvernanței 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: creşterea accesibilităţii 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 staţionare la ieşirea din ţară; îmbunătățirea guvernanței sectorului rutier***

***Strategia: finalizarea tronsoanelor rutiere iniţiate anterior (finalizarea secţiunilor 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 naţionale care asigură conectivitatea zonelor cu o accesibilitate redusă; îmbunătăţirea sistemului de management al infrastructurii rutiere şi a condiţiilor de siguranţă; modernizarea punctelor de ieșire din țară pentru asigurarea sustenabilităţii investiţiilor în infrastructură şi a economiilor de timp obţinute***

***Transportul feroviar***. După 1990, calea ferată a trecut printr-o lungă perioadă de declin, resimţită la nivelul tuturor indicatorilor de performanţă. 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, şi care trebuie adresate prin măsuri adecvate, investiţiile în infrastructură trebuind a fi dublate de o reformă profundă a sistemului. Principalele probleme sunt: *sustenabilitatea* *infrastructurii, calitatea scăzută a serviciilor şi a managementului, infrastructură neperformantă, siguranţa şi securitatea, guvernanţa.*

*Sustenabilitatea infrastructurii.* În prezent, există disparităţi semnificative în ceea ce priveşte 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 reţeaua existentă. Volumul traficului feroviar s-a redus cu 93% față de 1990, dar rețeaua s-a redus doar cu 5%. Cheltuielile cu mentenența şi reparaţiile reprezintă mai puțin de 40% din ceea ce ar fi necesar dacă reţeaua ar fi operabilă la întreaga capacitate, şi mai puţin de 20% din fondurile necesare pentru modernizare. Prin urmare, este necesară optimizarea dimensiunii reţelei feroviare pentru a asigura sustenabilitatea acesteia pe termen lung atât din punct de vedere financiar cât și pentru susţinerea traficului previzionat de călători şi marfă.

*Calitatea serviciilor şi a managementului.* Serviciile oferite de transportul feroviar sunt necompetitive și neprofitabile, motiv pentru care se mențin subvenţiile de la bugetul de stat. Principalele neajunsuri constatate ale serviciilor furnizate sunt: segmentarea liniilor, perioade lungi de aşteptare în cadrul orarelor de călătorie (până la 7 ore); timpi mari de călătorie influențaţi 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 şi 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 aşteptare în gări, realizarea unor programe atractive de circulaţie a trenurilor, îmbunătățirea serviciilor pentru călători, asigurarea unor programe şi fonduri adecvate pentru întreţinerea 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 reţelei feroviare, reprezentând 40-60% din viteza de proiectare şi doar 37% din reţeaua curentă este electrificată, viteza comercială medie fiind pentru transportul de marfă de 21-22 km/h. Aceste apecte au dus la reducerea performanţei transportului feroviar de călători, cu cele 239 călătoriixkm/loc. în 2011, România situându-se în urma multor ţări 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 şapte în ierarhia ţărilor 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 priveşte transportul de călători, analiza MPGT arată că îmbunătăţirea vitezei de circulaţie pentru trenurile de călători şi a serviciilor pot duce la o creştere 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 şi ineficient fapt ce afectează performanţa serviciului de transport feroviar, implementarea sistemelor inteligente de transport fiind în prezent limitată în raport cu lungimea reţelei feroviare. Rezultatele proiectului pilot ERTMS (Bucureşti-Brazi) aflat în curs de finalizare vor fi utilizate pentru implementarea ERTMS pe celelalte tronsoanele. Calendarul de implementare a ERTMS va fi corelat cu planul de dezvoltare a reţelei feroviare prevăzut în MPGT, proiectele feroviare fiind însoţite de şi de dotarea cu ERTMS a tronsoanelor vizate.

*Reforma sectorului feroviar.* Pentru stoparea declinului sectorului feroviar investiţiile în infrastructură trebuie susţinute de măsuri de reformă care să asigure sustenabilitatea investiţiilor. Aceste măsuri sunt orientate pe 4 direcţii de reformă, respectiv: reducerea reţelei 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 licitaţie şi a materialului rulant achiziţionat din fonduri UE prin proceduri

transparente şi competitive; utilizarea indicatorilor de performanţă în monitorizarea contractelor de servicii publice; restructurarea CFR Infrastructură prin regândirea mecanismului instituţional al companiei şi implementarea unor programe comerciale, în scopul eficientizării activităţilor desfăşurate.

Toate măsurile de reformă feroviară vor fi implementate pe baza unor studii elaborate pentru fiecare direcţie de reformă feroviară de către o instituţie specializată ce urmează a fi înfiinţată, Autoritatea de Reformă Feroviară (ARF). Procesul de reformă va fi susţinut şi prin POIM.

***Nevoi de dezvoltare: creșterea accesibilității regiunilor și persoanelor prin reabilitarea şi modernizarea reţelei feroviare la standarde europene; asigurarea unor resurse financiare adecvate pentru investiţii şi întreţinere; creșterea competitivității transportului feroviar prin măsuri de reformă, inclusiv îmbunătăţirea managementului, a serviciilor şi calităţii materialului rulant şi optimizarea dimensiunii reţelei; soluţii specifice de siguranţă şi securitate;***

***Strategia: finalizarea tronsoanelor feroviare care asigură conectivitatea cu pieţele internaţionale (finalizarea secţiunilor aferente coridorului Rin-Dunăre), în coordonare cu proiectele propuse CEF, pentru asigurarea accesibilităţii la pieţele internaţionale, inclusiv dezvoltarea coridorului Orient/Est-Med, conform prioritizării din MPGT; îmbunătăţirea condiţiilor de management şi 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 şi achiziţionarea de material rulant***

***Transportul fluvial şi maritim*** în România este reprezentat prin transportul de marfă pe Dunăre şi căile sale navigabile şi de activitatea porturilor fluviale şi 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 potenţialul teoretic de transport al Dunării este exploatat.

Cauzele principalele 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 condiţii 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 cantităţi de marfă către alte moduri, reducând viabilitatea comercială a transportului de marfă pe căi navigabile.

De-a lungul Dunării şi 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 şi eficace a navelor fluviale și a terminalelor de transfer rutier-fluvial şi/sau feroviar-fluvial pentru a susţine politicile europene de creştere a ponderii transportului naval de mărfuri.

*Portul Constanţa* este cel mai important port maritim al României şi 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 şi Orientul Îndepărtat şi având o amplasare geografică strategică, beneficiind de conexiuni cu Dunărea, cu autostrada A2 şi cu rețeaua de cale ferată.

În anul 2011, traficul de mărfuri în Portul Constanţa a reprezentat 12% din volumul de mărfuri transportate pe teritoriul României. În anul 2012 a fost operat un volum total de mărfuri (încărcări şi descărcări) de 6,7 mil. tone, respectiv 684.059 TEU (Raportul Anual 2013 al Portului Constanţa, 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 pieţelor de export, Dunărea reprezintă o oportunitate de conectare a spaţiului european la Portul Constanţa şi de reducere a congestiei transportului rutier, poluator şi consumator de surse neregenerabile, în măsura în care prin investiţii se asigură condiţii de navigaţie 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: creşterea atractivității transportului naval prin îmbunătăţirea condiţiilor de navigație (atât prin FC cât şi CEF) și a mobilităţii pe reţeaua TEN-T centrală; investiţii în infrastructura portuară***

***Transportul aerian*** reprezintă doar 0,36% din transport naţional 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” Bucureşti (7 mil. pasageri), urmat de aeroportul “Avram Iancu” Cluj şi „Traian Vuia” Timişoara. Transportul aerian este important din perspectiva accesibilității şi mobilităţii populației din zonele deservite, și mai puțin ca și cotă de piață.

În vederea evaluării oportunităţii investiţiilor în sectorul aerian, pentru 2020, MNT estimează un flux de pasageri de cca. 19,97 mil, faţă de 10,8 mil în 2011, luând în considerare bazinul demografic deservit, atracţiile turistice, tipurile de zbor disponibile, capacitatea aeroportuară și creşterea PIB.

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

***Nevoi de dezvoltare: creşterea mobilităţii regionale prin dezvoltarea infrastructurii aeroportuare***

***Strategia: dezvoltarea capacităţii aeroporturilor în corelare cu cererea de trafic şi cu obiectivele de protecţie a mediului***

***Transportul intermodal*** nu este foarte dezvoltat în România cu excepția transportului de containere din portul Constanţa, în special din cauza dificultăţii de a identifica amplasamente adecvate şi 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 dezvolta trei terminale trimodale, localizate strategic: Galați, Giurgiu și Drobeta. Acestora 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: creşterea atractivității transportului intermodal pentru atragerea unui volum crescut de mărfuri manipulat în terminale intermodale (inclusiv în porturi) prin dezvoltarea capacităţii terminalelor intermodale şi a porturilor, complementar investiţiilor promovate prin CEF şi Fondul de Coeziune***

***Dezvoltarea transportului cu metroul*.** În Bucureşti sunt aprox. 2,3 mil. loc, iar 30.000 – 35.000 de persoane sunt în tranzit zilnic. În vederea fluidizării traficului şi promovării unui transport durabil în Bucureşti, concomitent cu reducerea poluării, este necesară extinderea transportului urban cu metroul, ca o necesitate pentru decongestionarea traficului de suprafaţă. Investiţiile în modernizarea şi extinderea reţelei de metrou vor contribui la scăderea emisiilor de carbon şi vor contribui la atingerea ţintelor pentru adaptarea la schimbările climatice.

Transportul public cu metroul păstrează caracteristicile topologice ale reţelei transportului public de suprafaţă – reţea radial concentrică – cu o lungime de 69,2 km, distribuită pe 4 magistrale. Metroul bucureştean transportă în medie peste 600.000 căl./zi lucrătoare şi peste 16 mil. căl. într-o lună. În anul 2016, în ipoteza în care magistralele de metrou nu vor fi în funcţiune, fluxurile de trafic vor ajunge până la 30.000 vehicule/sens/zi, contribuind la creşterea poluării şi a timpilor de deplasare cu influenţe negative asupra sănătăţii populaţiei şi a economiei. În acest sens, dezvoltarea diverselor magistrale este în analiză la nivelul autorităților.

***Nevoi de dezvoltare: creşterea utilizării transportului cu metroul în Bucureşti în vederea decongestionării traficului şi reducerii poluării***

***Strategia: investiţii în continuare în dezvoltarea reţelei de metrou din Bucureşti pentru a creşte mobilitatea populaţiei 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 şi-a asumat îndeplinirea unor obligaţii privind implementarea acquis-ului de mediu. Cea mai mare parte a alocării financiare pentru sectorul de mediu va fi orientată spre investiţiile 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 deşeurilor.*** În conformitate cu Tratatul de Aderare şi cu directivele aplicabile, România trebuie să se conformeze următoarelor obligaţii principale: sistarea treptată a activităţii şi reabilitarea a 240 depozite neconforme până în 2017 (Directiva 1999/31/CE); reducerea la depozitare a cantităţii de deşeuri biodegradabile municipale (Directiva 1999/31/CE) la 35% din cantitatea totală, până în 2016 (cu termene intermediare în 2010 şi 2013); reciclarea şi valorificarea deşeurilor de ambalaje (Directiva 94/62/CE); pregătirea pentru reutilizarea şi reciclarea deşeurilor 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 diferenţa de 148 depozite de închis, 79 se vor închide prin POSM, 46 prin POIM şi 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 şi pentru non-ambalaje, prin achiziţionarea unor pubele de 1,1 mc care deservesc 125 persoane. Prin acest sistem, proiectele POSM acoperă cca. 100%. Acest tip de colectare este mai puţin costisitoare decât colectarea individiuală (door-to-door) dar mai puţin eficace. În 2011, mai puţin de 4% din deşeuri 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 deşeurilor 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 staţiile de sortare sunt depozitate), compostare individuală, staţii de compost/TMB sau incinerare. Capacitățile de compost și TMB disponibile prin POSM până la sfârșitul 2016 vor asigura reducerea deşeurilor depozitate la 2,68 mil. t/an. Prin urmare sunt necesare capacităţile suplimentare pentru atingerea ţintei de cca. 1,67 mil. t/an. Din acestea, POIM acoperă cca 0,55 mil. t/an TMB şi compostare, cu o valoarea de cca 233 mil. €, la care se aduagă capacităţile ce vor fi realizate prin proiectele fazate (cca 440 mil. t/an).

Pentru obiectivele de reciclare, POIM finanțează doar infrastructură necesară pentru colectare, transfer și sortare. În vederea atingerii ţintei 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 deşeurilor la nivelul judeţelor.

Proiectele sunt implementate de către Consiliul Judeţean în numele ADI constituită la nivelul judeţului, 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 valoarea 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 şi PNPGD sunt în curs de elaborare, prin POIM vor fi promovate doar proiectele fazate, cele pregătite în perioada 2007-2013 şi nedemarate încă, precum şi un sistem de management integrat în Bucureşti. Infrastructura finanţată este considerată în scenariul de bază al PNGD şi planurilor judeţene subsecvente, acestea răspunzând cerinţelor directivelor aplicabile. Alte tipuri de investiţii vor fi promovate ulterior definitivării PNGD şi planurilor judeţene de management al deşeurilor. Capacităţile menţionate ca fiind necesare pentru conformarea cu obiectivele UE sunt indicative, fiind bazate pe o anumită previziune de creştere a deşeurilor. Necesarul de investiţii va fi actualizat prin PNGD şi ulterior printr-o analiză detaliată ce va fi realizată în 2017 în vederea dezvoltării proiectelor viitoare.

***Nevoia de dezvoltare: extinderea şi modernizarea în continuare a infrastructurii existente pentru îndeplinirea obligaţiilor din Tratatul de Aderare şi atingerea ţintelor prevăzute în legislaţia naţională şi în directivele europene de deşeuri***

***Strategia: continuarea investiţiilor în sistemele de management integrat al deşeurilor şi implementarea soluţiilor identificate necesare conformării cu directivele europene***

***Infrastructura de apă şi apă uzată.*** Obligaţiile ce rezultă din Tratatul de Aderare răspund Directivei nr. 98/83/CE privind calitatea apei destinate consumului uman şi Directivei nr. 91/271/CEE privind colectarea şi epurarea apelor uzate, pentru care România a primit perioade de tranziţie 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 termene intermediare.

Faţă 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 priveşte conectarea populaţiei la sistemele centralizate de alimentare cu apă, în 2012, aceasta a atins un nivelul de 60,15% (12 mil. loc., INS).

Având în vedere că există decalaje în atingerea ţintelor intermediare asumate, precum şi întârzieri în implementarea proiectelor finanțate prin POSM 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 şi 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 priveşte colectarea şi 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 finanţare UE, cât şi funcţionarea instalaţiilor din aglomerările învecinate la un nivel de suportabilitate accesibil populaţiei, pe baza principiului solidarității. În urma procesului de regionalizare şi a investiţiilor din POSM 2007-2013, în prezent sunt activi 43 operatori regionali.

Având în vedere funcţionalitatea redusă şi dificultăţile în operarea sistemelor finanţate prin alte surse, se va promova un mecanism de implicare a operatorului în procesul de avizare a documentaţiei tehnice din punct de vedere al funcţionalităţii şi corelării tehnice aferente unui proiect al cărui rezultat ar urma să îl preia, precum şi integrarea regională a autorităţii publice locale care beneficiază de finanţare pentru investiţii. Acest mecanism va face parte din ansamblul măsurilor de aliniere a regulilor naţionale de finanţare a infrastructurii de apă la regulile aplicabile în cadrul POSM.

Necesarul de investiţii pentru asigurarea conformării cu prevederile directivelor a fost estimat pe baza Master Planurilor Judeţene actualizate în 2013-2014, ţinând cont de prevederile PMBH. Proiectele ce urmează a fi dezvoltate vor fi în conformitate cu cerinţele de evacuare a apelor uzate conform PMBH revizuite. Valoarea totală a investiţiilor estimate pentru conformare este de cca. 13,8 mld. €, din care cca. 5,8 mld. € pentru apă şi 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 investiţii 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 şi 770 mil. € pentru cele 33 aglomerări neacoperite de FC, 17 urmând a fi conforme la finalul POSM). Diferenţa de 5,63 mld. € este necesară pentru conformarea aglomerărilor între 2.000-10.000 l.e. (1544 aglomerări necesită investiţii în continuare pentru conformare din cele 1629, din care 660 sunt finanţate prin POIM, 884 nu sunt acoperite de FC şi 85 vor fi conforme la finalul POSM).

Prin contribuţia POIM de 3 mld. €, viitoarele investiţii ce vor fi realizate vor acoperi cca. 25% din necesarul de conformare, fiind necesară o finanţare substanţială din alte surse.

***Nevoia de dezvoltare: extinderea serviciului public de alimentare cu apă şi canalizare în contextul implementării Directivei Cadru a Apei şi a directivelor subsecvente, ţinând cont de PMBH şi Master Planurile Judeţene actualizate***

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

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

În contextul presiunior antropice moderne, România trebuie să promoveze activ măsuri de stopare a declinului biodiversității prin asigurarea unui management corespunzător al reţelei Natura 2000 și ariilor naturale protejate, precum și prin protecţia biodiversităţii în afara ariilor naturale protejate, atât prin refacerea ecositemelor 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 şi a ariilor naturale protejate.*** În acord cu obiectivele stabilite prin Cadrul de Acțiune Prioritară pentru Natura 2000 (PAF), managementul eficient al reţelei 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 conervare 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 şi lung de evaluare şi aprobare a acestora (detalii în Anexa 2).

*Protecţia ecosistemelor.* Structura şi funcţionarea ecosistemelor a suferit în timp o serie de modificări semnificative de ordin calitativ şi cantitativ, ca urmare a diversificării şi creşterii 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. Investiţii vor fi necesare şi pentru asigurarea unui nivel de cunoaştere adecvat al biodiversităţii şi ecosistemelor.

*Protecţia biodiversităţii la nivelul celorlalte priorităţi de finanţare din POIM.* Având în vedere că prin POIM sunt promovate o serie de măsuri ce pot avea un impact negativ asupra biodiversităţii, soluţiile promovate pentru implementarea proiectelor trebuie să ia în considerare infrastructura verde şi 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; protecţia biodiversităţii 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 şi implementării planurilor de management pentru siturile Natura 2000 și ariile naturale protejate; dezvoltarea de măsuri generale de cunoaștere, monitorizare și conservare pentru SPA şi SCI; acţiuni de reconstrucţie ecologică a ecosistemelor degradate; realizarea de studii care să asigure un nivel adecvat de cunoaştere şi monitorizare a biodiversităţii şi ecosistemelor***

***Instrumente insuficiente pentru monitorizarea calităţii aerului***

În vederea monitorizării calităţii aerului, în România a fost înfiinţată Reţeaua Naţională de Monitorizare a Calităţii Aerului, constând în 142 de staţii fixe pe întreg teritoriul. Pentru a răspunde cerinţelor Directivei 2008/50/CE privind calitatea aerului sunt necesare noi investiţii la nivelul Sistemului naţional de evaluare a calităţii aerului pentru extinderea monitorizării spre noii poluanţi ce trebuie evaluați, inclusiv extinderea reţelei prin achiziţionarea de noi staţii fixe, dezvoltarea sistemului de previzionare a calităţii aerului şi a unui sistem unic şi interactiv pentru inventarierea emisiilor de poluanţi în atmosferă (conform Directivei INSPIRE).

***Nevoia de dezvoltare: existenţa unui sistem de evaluare şi monitorizare a calităţii aerului care să răspundă cerinţelor directivelor europene***

***Strategia: dotarea sistemului naţional de evaluare şi monitorizare a calităţii aerului în vederea dezvoltării şi îmbunătăţirii Evaluării Naţionale a Calităţii Aerului în acord cu prevederile Directivei 2008/50/EC şi Directivei INSPIRE***

***Număr mare de situri poluate istoric cu impact negativ asupra mediului şi sănătăţii***

Conform proiectului *Strategiei Naţionale şi a Planului de acţiune pentru gestionare* *siturilor contaminate din România*, au fost inventariate 1393 situri contaminate, dintre care 210 situri contaminate istoric şi 1183 situri potenţial contaminate, ca urmare a desfăşurării activităţilor economice, istorice şi 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 desfăşurat în principal activităţi miniere şi metalurgice, petroliere, chimice, alte activităţi industriale, prezentând posibil impact semnificativ asupra sănătăţii umane, a calităţii solurilor, apelor subterane şi apelor de suprafaţă, ecosistemelor etc. În continuarea finanţărilor derulate prin POSM 2007-2013, măsuri similare pentru alte situri contaminate istoric şi situri abandonatevor fi promovate în 2014-2020.

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

***Strategia: promovarea unor măsuri de decontaminare a siturilor poluate istoric în vederea reducerii impactului negativ asupra sănătăţii şi calităţii 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 ameninţare pentru cetăţeni, infrastructură şi resursele naturale.

În ultimii ani, România s-a confruntat cu condiţii meteo extreme, care au dus la inundaţii pe fluviul Dunărea şi pe majoritatea râurilor interne, dar şi cu secetă extremă. Astfel, în perioada 2000-2007, în România s-au înregistrat două evenimente pluviometrice extreme (secetă în 2000 şi 2007 şi inundaţii în 2005). În unele cazuri, gravitatea fenomenelor a depăşit capacitatea naţională de răspuns. Inundaţiile, seceta, eroziunea costieră, incendiile de pădure şi alte fenomene extreme au determinat daune economice semnificative în toate sectoarele de activitate  și chiar pierderea de vieţi omeneşti. Se estimează că inundaţiile care au avut o incidenţă anuală în ultima decadă, au produs daune în valoare de cca. 4 mld. € în ultimii 9 ani (conform metodologiei naţionale de estimare a pagubelor).

Modelele climatice globale indică faptul că frecvenţa şi intensitatea acestor evenimente meteorologice extreme vor creşte, cu riscuri mai mari de producere a unor pagube semnificative asociate, influenţând ecosistemele, aşezările omeneşti şi infrastructura.

În vederea conştientizării riscului global al schimbărilor climatice, dar şi a promovării unor măsuri consistente şi durabile în vederea prevenirii şi reducerii impactului riscurilor asociate, autorităţile 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*** şi să îmbunătăţească capacitatea de răspuns a autorităţilor în caz de urgenţe. În acest scop, o evaluare naţională a riscurilor este realizată în coordonarea MAI, concomitent cu consolidarea capacităţii de a reacţie în caz de dezastre pentru a diminua pierderile umane şi materiale.

Până la finalizarea evaluării naţionale a riscurilor, se va acorda prioritate la finanţare riscurilor mature din punct de vedere al pregătirii şi care beneficiază de studii şi investigaţii detaliate, respectiv ***protecţia împotriva inundaţiilor şi eroziune costieră***. Finanţarea altor tipuri de riscuri va fi avută în vedere după finalizarea evaluării naţionale a riscurilor. Proiectele propuse spre finanţare vor fi prioritizate pe baza ierarhizării riscurilor, fiind promovate, cu prioritate investiții specifice infrastructurii verzi, şi măsuri structurale atunci când primele se dovedesc a fi ineficiente.

În vederea prevenirii riscului la inundaţii, în perioada 2007-2013 s-au finanţat proiecte de elaborare a PPDEI în cele 11 bazine hidrografice şi 12 proiecte de infrastructură. În martie 2014 au fost finalizate hărţile de hazard şi risc la inundaţii, care împreună cu PMRI, vor sta la baza identificării proiectelor de prevenire a inundaţiilor.

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

Măsurile de prevenire şi diminuare/reducere a riscurilor sunt menite să întărească rezilienţa la dezastrele naturale şi antropice şi să prevină astfel producerea unor pagube economice însemnate. Acestea vor fi completate cu măsuri de întărire a capacităţii de răspuns a serviciilor profesioniste şi voluntare pentru situaţii de urgenţă şi a centrelor de intervenţie rapidă. Atât măsurile de prevenire, cât şi cele de intervenţie în situaţii de dezastre, au în vedere, pe lângă dimensiunea naţională, şi pe cea transnaţională şi atingerea obiectivelor specifice stabilite prin Mecanismul de Protecţie Civilă al UE (Decizia nr. 1313/2013/UE). Un accent deosebit trebuie pus şi pe promovarea unei culturi a prevenirii, creşterea gradului de sensibilizare şi pregătire a populaţiei, îmbunătăţirea cooperării pe linie de protecţie civilă, îmbunătăţirea nivelului de pregătire al autorităţilor în ceea ce priveşte răspunsul la dezastre, facilitarea unui răspuns rapid şi eficient în context transfrontalier. Frecvenţa crescândă, amploarea manifestărilor şi consecinţele tot mai grave, uneori catastrofale ale dezastrelor, impun un sistem flexibil de gestionare a situaţiilor de urgenţă, calat pe nevoia de prevenire şi de răspuns pentru limitarea la maxim a consecinţelor negative.

Nivelul actual de protecţie în cazul situaţiilor de urgenţă este necorespunzător în raport cu riscurile identificate la nivelul comunităţilor şi conform criteriilor de performanţă stabilite prin lege. Chiar dacă populaţia stagnează, numărul intervenţiilor a crescut de la an la an, şi ca urmare a faptului că IGSU şi-a lărgit aria de intervenţie, inclusiv pentru asigurarea asistenţei medicale de urgenţă.

***Nevoi de dezvoltare: creşterea rezilienţei la dezastrele cauzate de riscurile naturale accentuate de schimbările climatice; dezvoltarea capacităţii de intervenţie şi răspuns a structurilor responsabile cu managementul situaţiilor de urgenţă***

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

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

România, ca stat membru al UE, are obligaţia să respecte standardele comunitare de mediu şi eficienţă energetică stabilite prin directivele specifice şi să contribuie la realizarea obiectivelor strategice şi politicilor europene în ceea ce priveşte dezvoltarea durabilă. Strategia Europa 2020 stabileşte 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 şi ţinta privind eficienţa energetică de 27% până în 2030. Ţintele asumate de România pentru reducerea emisiilor de GES şi îmbunătăţirea eficienţei energetice până în 2020 se ridică la media UE de 20% în timp ce pentru energii regenerabile, ţinta a fost stabilită la 24,3%, existând potenţial semnificativ pentru a atinge ţinta UE din 2030 mai devreme.

Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2020 necesită contribuţii substanţialeale tuturor sectoarelor economice şi 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 şi adoptarea unor politici şi măsuri sectoriale care să asigure respectarea Deciziei nr. 406/2009/CE. Referitor la producţia de energie, obiectivul general al *Strategiei sectorului energetic din România 2007-2020 actualizată în 2011* îl constituie asigurarea necesarului de energie pe termen mediu şi lung, la un preţ cât mai scăzut, adecvat unei economii competitive şi unui stil de viaţă compatibil cu standardele europene, în condiţii de calitate, siguranţă în alimentare, cu respectarea principiului dezvoltării durabile şi promovării producţiei 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 creştere substanţială a capacităţilor de producere a energiei din surse eoliene şi solare. Prin compararea rezultatelor privind capacităţile instalate la sfârşitul anului 2013 din surse regenerabile, atât pentru producerea energiei electrice, cât şi pentru căldură (surse ANRE şi ANRSC), cu ţintele asumate pentru 2020, a rezultat următoarea situaţie:

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

Referitor la centralele eoliene, la 31 mai 2014, Transelectrica avea înregistrate cereri de racordare la reţea pentru 1.700 MW putere instalată. Ţinta stabilită prin PNAER va putea fi atinsă dacă se vor realiza investiţiile necesare pentru ca energia produsă din surse regenerabile să poată fi evacuată în reţea. Schema de certificate verzi a funcţionat foarte bine în cazul tehnologiilor eolian şi solar, dar nu a dat rezultate pentru biomasă.

Prin aplicarea schemei de certificate verzi, preţul energiei electrice şi termice a crescut, ceea a determinat o presiune suplimentară asupra consumatorilor industriali şi casnici confruntaţi cu dificultăţile inerente perioadei de criză economică. Din aceste motive, Guvernul a redus facilităţile oferite prin această schemă. În acest context, sunt necesare intervenţii publice în scopul recuperării decalajelor înregistrate de tehnologiile biomasă, microhidro şi geotermal. Întrucât proiectele de microhidro au un impact negativ asupra mediului, acestea nu vor fi promovate prin POIM.

Proiectele trebuie să fie însoţite de măsuri de facilitare a accesului energiei verzi la reţelele de distribuţie existente. Prin specificul lor, proiectele de biomasă sunt localizate în zone cu o concentrare redusă a reţelelor, 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 priveşte eficienţa energetică, România prezintă încă aspecte care trebuie combătute pe întregul lanţ de valoare energetic referitor la producerea–transportul– distribuţia–consumul de energie electrică. Intensitatea energetică este încă una dintre cele mai ridicate din Europa (378,8 kgpe/1000€ în 2012, Eurostat). Deşi situaţia s-a îmbunătăţit substanţial după 1990, precum şi 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 preţurilor la energie până în 2020 impune o creştere semnificativă a eficienţei energetice pentru sectoarele industriale în scopul menţinerii competitivităţii economice a acestora. O măsură ce constituie în acelaşi timp şi un vector important de îmbunătăţire a relaţiei energie-mediu o reprezintă *cogenerarea de înaltă eficienţă pentru întreprinderi* recunoscut fiind faptul că această tehnologie are un impact pozitiv considerabil asupra reducerilor de emisii de gaze cu efect de seră şi consumului de energie. La nivelul anului 2012 era înregistrată o capacitate instalată de 2184 MWe în cogenerare de înaltă eficienţă, funcţionând pe combustibili fosili dintr-un total de 4505 MW instalați în unități de cogenerare.

Este prioritară şi promovarea proiectelor de implementare a măsurării inteligente a energiei electrice (demarată în baza Ordinul ANRE nr. 145/2014) care va avea ca efect principal schimbarea comportamentului consumatorilor cu efecte pozitive asupra eficienţei serviciilor de transport şi distribuţie 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 ţintei de eficienţă energetică îl constituie implementarea sistemelor complexe de monitorizare a distribuţiei energiei la nivelul întreprinderilor. Directiva 27/2012 privind eficienţa energetică prevede ca economiile de energie realizate prin implementarea măsurilor de eficienţă energetică să fie calculate, monitorizate, controlate şi publicate anual. Sistemele propuse sunt capabile să stabilească modul optim de acţiune al consumatorilor în vederea eficientizării consumului de energie. Legea nr. 121/2014 privind eficienţa energetică prevede obligaţia pentru cei cca. 600 consumatori de energie de peste 1.000 tep să întocmească programe de îmbunătățire a eficienței energetice pe baza auditurilor energetice. Deţinerea de sisteme de măsură, evidenţă şi monitorizare a consumurilor de energie de pe platformele industriale va permite ca auditurile energetice să fie mai precise şi fiabile, îmbunătăţind calitatea măsurilor de eficienţă energetică prevăzute prin aceste audituri.

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 cantitata 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 şi distribuţie a energiei termice, inclusiv a punctelor termice, prioritar în sistemele centralizate susținute prin POSM 2007-2013 în vederea conformării cu standardele de mediu şi eficiență. În plus, PNAEER evidenţiază şi necesitatea reabilitării infrastructurii sistemului de transport şi distribuţie a energiei termice în Bucureşti, estimându-se un spor de eficienţă energetică de cca. 63% comparativ cu 2010. Intervenţia publică este necesară din cauza costurilor mari de reabilitare a sistemului centralizat de furnizare a energiei termice, în condiţiile unei puteri de cumpărare relativ redusă şi a unui cost al energiei într-o creştere permanentă.

Prima dintre direcţiile prioritare de acţiune enumerate în Strategia energetică a României este creşterea siguranţei în alimentarea cu energie din punctul de vedere al infrastructurii de reţea. Extinderea şi consolidarea RET pentru a face faţă noilor fluxuri de putere (datorate producţiei de energie regenerabilă din Dobrogea) reprezintă o preocupare majoră. La sfârşitul anului 2013, producătorii de energie electrică din surse eoliene şi fotovoltaice, acreditaţi pentru obţinerea de certificate verzi în judeţele Constanţa şi Tulcea au însumat o putere instalată de 2401 MW. Mai mult, în aceeaşi zonă, erau emise avize tehnice de racordare pentru 2841 MW. Dezvoltarea capacităţilor de producţie care utilizează surse regenerabile de energie conduce la riscuri pentru stabilitatea SEN şi riscuri de congestii ale liniilor de transport, fără măsuri suplimentare. Astfel, apare necesitatea întăririi şi modernizării reţelei de transport.

La nivelul anului 2014, operatorul naţional al SNTG nu este configurat în mod adecvat pentru a asigura echilibrul între sursele de aprovizionare şi cererea de consum şi pentru a garanta securitatea aprovizionării pe termen mediu şi lung. SNTG are în derulare mai multe proiecte de interconectare cu sistemele naţionale de transport al gazelor naturale din ţările învecinate (Ungaria, Bulgaria, Moldova) care necesită finanţare inclusiv din FESI, prioritatea investiţiilor fiind dată de necesitatea de a operaţionaliza anumite sisteme a căror dezvoltare a fost demarată prin alte programe.

***Nevoi de dezvoltare: promovarea producţiei şi distribuţiei de energie din SRE; promovarea unor măsuri de eficiență energetică în industrie și la nivelul consumatorilor casnici; reducerea pierderilor din reţelele 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; îmbunătăţirea eficienţei energetice prin sisteme de cogenerare; sisteme de monitorizare a distribuţiei de energie în industrie; îmbunătăţirea eficienţei energetice a sistemelor municipale de termoficare în oraşele selectate; dezvoltarea sistemelor inteligente de transport a energiei electrice şi gazelor, inclusiv dezvoltarea interconectării cu reţelele de gaz din ţări vecine***

**Recomandările specifice de ţară.** Nevoile identificate şi priorităţile de dezvoltare propuse sunt relevante pentru RSŢ formulate de Consiliul UE raportat la Programul Naţional de Reformă în 2014, respectiv:

* accelerarea reformei guvernanței corporative a întreprinderilor de stat din sectorul transporturilor şi creşterea eficienței acestora
* îmbunătăţirea 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 finanţare este structurată pe opt axe prioritare, după cum urmează:

***Infrastructură de transport***

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

***Protecţia mediului şi managementul riscurilor***

* AP3. Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii de management eficient al resurselor
* AP4. Protecţia mediului prin măsuri de conservare a biodiversităţii, monitorizarea calităţii aerului şi decontaminare a siturilor poluate istoric
* AP5. Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea şi gestionarea riscurilor

***Energie curată şi eficienţă energetică***

* AP6. Promovarea energiei curate şi eficienţei energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon
* AP7. Creşterea eficienţei energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în oraşele selectate
* AP8. Sisteme inteligente şi sustenabile de transport al energiei electrice şi gazelor naturale

Deficiențele în sectorul de transport sunt abordate în două axe: 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. Lista proiectelor majore propuse spre finanțare face parte din strategia de implementare a MPGT. Lista extinsă de proiecte ce derivă din Strategia de implementare a MPGT, trimisă spre informare Comisiei Europene, va deveni lista de proiecte a programului în cazul în care este alocat suficient spaţiu fiscal.

Nevoile identificate în domeniul protecției mediului sunt abordate în două axe. 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 şi 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 concetrate în trei axe. 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.

***Contribuţia POIM la Strategia Europa 2020.*** POIM contribuie la atingerea obiectivelor Strategiei Europa 2020 prin obiectivele identificate, răspunzând și provocărilor identificate în iniţiativa ”O Europă a resurselor eficiente”. 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 naţional la rutele internaţionale şi interconectivitatea regională; *eficienţei*, prin eliminarea blocajelor şi întârzierilor cu impact asupra mediului economic şi social; *durabilităţii*, prin promovarea modurilor de transport durabile și a măsurilor de eficientizare a consumului de energie.

Prin măsurile de prevenire și gestionare a ***riscurilor şi de adaptare la schimbările*** ***climatice***, dar şi prin investiţiile vizând ***infrastructura de mediu***, protejarea resurselor naturale este un deziderat major, POIM contribuind atât la asigurarea durabilităţii, prin protejarea resurselor de apă, promovarea utilizării deşeurilor pentru producţia de materii prime alternative şi protecţia biodiversităţii şi a solului, dar şi la combaterea sărăciei prin asigurarea unor condiţii de viață decente (accesul la apă şi canalizare şi la un mediu curat). Din perspectiva obiectivelor în domeniul energiei şi eficienţei energetice, POIM contribuie la atingerea ţintelor 20/20/20, promovând investiţii cu impact direct asupra acestor ţinte; 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 intervenţiile cu impact pozitiv semnificativ asupra schimbărilor climatice. Domeniile de intervenţie propuse prin POIM răspund obiectivelor stabilite prin Strategia Dunării (Anexa 4),  iar în dezvoltarea proiectelor se va fi ţine cont de măsurile pentru a menţine starea ecologică bună a mediului marin, conform Directivei Cadru privind Strategia pentru mediul marin (ce vor fi identificate până la finalul anului 2015) şi Planului de Amenajare a Spaţiului 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 şi mediu necesar a fi soluţionate pentru a evita performanţa redusă din perioada 2007-2013 vizează:

* Pregătirea adecvată a proiectelor, inclusiv:
  + studii tehnice, economice și de mediu mai bune, în special studiile geo-topografice și interpretarea acestora, cu implicaţii ulterioarea asupra bugetului contractelor;
  + realizarea EIA înainte de demararea procedurii de achiziţie a lucrărilor;
  + achiziție în timp util a terenurilor și relocarea utilităților;
  + obţinerea în timp util a acordurilor şi avizelor;
  + calitate sporită a documentațiilor de licitație.
* Managementul corespunzător al contractelor în implementare, inclusiv existența supervizorului de la demararea lucrărilor;
* Proceduri simplificate de monitorizare bazate pe managementul riscurilor;
* Creşterea implicării beneficiarilor care nu se află în concurenţă cu alţii.

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 (reflectate în procedurile de programare), asigurarea de sprijin ad-hoc pentru AM şi beneficiari pentru situaţii care necesită expertiză specifică; training aplicat şi coaching pentru personalul de execuţie (în special pentru pregătirea proiectelor – capacitatea de a analiza diversele documentaţii aferente unui proiect de infrastructură, inclsuiv în ceea ce priveşte cerinţele EIA, managementul de contract, achiziţii publice şi management financiar), plecând de la experienţa 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 interesaţi 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 guvernanță corporativă, prin introducerea contractelor de management de performanță multianuale pentru CNCFR şi CNADNR care vor stabili pentru aceste companii obiective clare și indicatori de realizare a investiţiilor şi întreţinere a infrastructurii în acord cu MPGT, pe baza unui buget investițional adecvat. Scopul acestor contracte este de a responsabiliza aceste companii, de a reduce arieratele și a creşte performanţa managerială.

Pentru sectorul de mediu, măsuri dedicate cu caracter orizontal vor viza capacitatea beneficiarilor care gestionează proiecte regionale în sectorul de apă şi deşeuri, prin furnizarea unor instrumente de benchmarking al performanţei sistemului integrat. Pentru beneficiarii din sectorul deșeuri, vor fi pomovate măsuri de îmbunătățire a guvernanței 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 condiţiile de retragere din ADI şi de modificare a procesului de luare a deciziilor, pentru a asigura un management eficient, facil şi solid al infrastructurii integrate pentru gestionarea deşeurilor, prin împuternicirea deciziilor ADI asupra consiliilor locale și prevenirea retragerilor.

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

Măsuri complementare investiţiilor în infrastructură pentru îmbunătăţirea guvernanţei în sectorul de transport vor fi finanțate prin POCA pentru a răspunde RSŢ privind continuarea reformei guvernanţei corporative în cadrul întreprinderilor deţinute de stat din sectorul transport. POCA va susține şi activități de dezvoltare și implementare de politici și strategii în domeniul protecţiei mediului, capacitatea de management al riscurilor, în principal prin reglementări şi proceduri de prevenire şi răspuns şi măsuri de conştientizare privind expunerea la riscuri, şi 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 | * 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 şi-a atins ţintele stabilite în producţia de energie electrică din surse eoliene şi 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 | * 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 nergetice stabilite prin Programul Național de Reformă |
| 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 | * Existența unui potenţial semnificativ de creştere a eficienţei energetice prin reabilitarea sistemelor centralizate de producere, transport și distribuție a energiei termice în localităţile în care acestea sunt încă funcţionale, inclusiv în municipiul Bucureşti, conform celor precizate în Planul Naţional de Acţiune 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 acţiunilor de modernizare şi 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 | * 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 eficienţa energetică * PNAEE evidenţiază un potenţial de economisire a energiei semnificativ pe întreg lanţul de valoare energetic producător – distribuitor – consumator. România se află în continuare cu mult sub media europeană de eficienţă energetică ceea ce impune continuarea promovării stimulării investiţiilor în acest domeniu. Distribuţia inteligentă favorizează, de asemenea, o mai bună integrare a 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 ridica bazată pe cererea de energie termică utilă | * Creșterea eficienței energetice la nivelul consumatorilor industriali, prin cogenerarecare conduce la importante reduceri ale consumurilor de energie, cu impact pozitiv direct asupra reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră şi conservării resurselor. Directiva 27/2012/CE confirmă acest potenţial 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 | * Existența unui potenţial semnificativ de creştere a eficienţei energetice prin reabilitarea sistemelor centralizate de producere, transport și distribuţie a energiei termice în localităţile în care acestea sunt încă funcţionale, inclusiv în municipiul Bucureşti, conform celor precizate în Planul Naţional de Acţiune 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 nergetice stabilite prin Programul Național de Reformă |
| 05 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, a prevenirii și a gestionării riscurilor | 5i - Sprijinirea investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem | * Angajamentul României de a-şi îndeplini obligaţiile cu privire la protecţia publică, consolidarea rezilienţei la dezastrele naturale şi la cele generate de activităţile umane şi reducerea riscului de dezastre, în conformitate cu legislaţia UE şi Strategiea Naţională a României privind Schimbările Climatice 2013-2020. * Necesitatea concentrării eforturilor asupra diminuării riscurilor generate ca urmare a efectelor schimbărilor climatice, cum ar fi inundaţiileși eroziunea costieră. |
| 05 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, a 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 | * Necesitatea îmbunătăţirii capacităţii de anticipare, prevenire şi răspuns (tehnică şi umană) a autorităţilor competente în sectorul gestionării riscurilor * Necesitatea diminuării vulnerabilităţii la riscuri concomitent cu îmbunătăţirea accesului populaţiei potenţial afectate la servicii de urgenţă 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 | * Necesitatea de a asigura protejarea şi conservarea biodiversităţii, refacerea şi menţinerea stării de conservare favorabilă a populaţiilor aparţinând speciilor și habitatelor de interes comunitar şi a celor protejate de interes naţional, 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 Naţională şi Planul de Acţiune pentru Conservarea Biodiversităţii * Atingerea ţintelor stabilite prin Strategia UE privind conservarea biodiversităţii 2020 și refacerea ecosistemelor degradate |
| 06 - Conservarea și protecția mediului și promovarea utilizării eficiente a resurselor | 6e - Realizarea de acțiuni destinate îmbunătățirii mediului urban, revitalizării orașelor, regenerării și decontaminării terenurilor industriale dezafectate (inclusiv a zonelor de reconversie), reducerii poluării aerului și promovării măsurilor de reducere a zgomotului | * Respectarea Directivei 2001/81/CE a Parlamentului European şi a Consiliului privind Plafoanele Naţionale de emisii pentru anumiţi poluanţi Directiva-NEC, precum şi a Directivei 2008/50/CE România se confruntă cu nevoia de a dezvolta şi moderniza sistemul de monitorizare a calităţii aerului. * Necesitatea reducerii numărului de situri contaminate şi a riscului generat de acestea asupra sănătăţii umane şi a mediului. |
| 06 - Conservarea și protecția mediului și promovarea utilizării eficiente a resurselor | 6i - investiții în sectorul deșeurilor, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe | * Angajamentele asumate prin Tratatul de Aderare privind implementarea directivelor în domeniul managementului deșeurilor * Prevederile Directivei privind depozitarea deşeurilor 1999/31/EC şi respectarea angajamentelor luate prin Tratatul de Aderare privind reducerea până în 2016 (ca greutate) a fracţiei biodegradabile depozitată ecologic la 35% faţă de anul de referinţă 1995. * Prevederile Directivei cadru privind deşeurilor 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 deşeurilor produse sau asimilabile celor produse domestic. * Necesitatea asigurării colectării selective, respectiv separarea la sursă a deşeurilor 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 | * Angajamentele asumate prin Tratatul de Aderare privind implementarea Directivei 91/271/CEE privind colectarea şi 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 şi epurarea apelor uzate urbane, inclusiv pentru aglomerări cuprinse între 2.000 şi 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 | * Regulamentul nr. 1315/2013 TEN-T privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și politica europeană de continuare a investiţiilor de dezvoltare a rețelei TEN-T pentru creșterea mobilității persoanelor, a accesului la piețele internaționale, a eficienţei, şi minimizarea impactului transporturilor asupra mediului * Obiectivele Master Planului General de Transport și problemele din sector * Dezvoltarea rețelei rutiere TEN-T globale |
| 07 - Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore | 7b - Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale | * Politica europeană în domeniul transporturilor care prevede dezvoltarea şi modernizarea infrastructurii de transport rutier de interes naţional care să asigure accesul la reţeaua TEN-T de pe teritoriul României, în scopul creşterii accesibilității regiunilor deficitare din punct de vedere al conectivității populației la oportunități de muncă şi al asigurării premiselor pentru dezvoltarea echilibrată şi durabilă în teritoriu * Obiectivele Master Planului General de Transport și prioritizarea proiectelor privind accesibilitatea populației din zonele cu o accesibilitate mai redusă |
| 07 - Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore | 7c - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local | * Carta Albă: Foaie de parcurs pentru un 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 capacităţii terminalelor intermodale și a porturilor, în vederea creşterii volumului mărfuri manipulat * Strategia Naţională pentru Siguranţă Rutieră 2013 – 2020 și necesitatea de îmbunătăți siguranţa şi securitatea pe toate modurile de transport * Strategia Naţională a României privind Schimbările Climatice şi necesitatea de a reduce impactul transporturilor asupra mediului * Îmbunătăţirea mobilității regionale prin dezvoltarea infrastructurii aeroportuare în acord cu măsurile de protecţie a mediului * Reducerea timpului de staționare în punctele de ieșire din țară prin dezvoltarea infrastructurii vamale în completarea investițiilor în infrastructură |
| 07 - Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore | 7d - Dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete, de înaltă calitate și interoperabile și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului | * 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 General de Transport și problemele identificate în sectorul feroviar vizând competitivitatea și sustenabilitatea sectorului, precum și calitatea serviciilor furnizate, pachetul de reformă a sectorului feroviar propus prin MPGT * Necesitatea investiţiilor de modernizare a reţelei  feroviare și de creștere a calității serviciilor în vederea stopării declinului în transportul pentru călători și asigurării premiselor pentru repoziționarea ulterioară a transportului feroviar * Recomandările specifice de ţară privind reforma operatorilor publici din sistemul feroviar şi a reţelei feroviare * Strategia Naţională a României privind Schimbările Climatice şi necesitatea de a încuraja utilizarea modurilor de transport prietenoase cu mediul |
| 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 | * Necesitatea de acomodare în rețeaua de transport a producției de energie din resurse regenerabile * Atingerea ţintelor naţionale privind generarea energiei din resurse regenerabile a condus la o concentrare geografică majoră a noilor centrale. Se înregistrează blocaje privind circulaţia de energie electrică din zonele de producţie spre zonele de consum, cu diminuarea impactului pozitiv al utilizării resurselor regenerabile. Se urmăreşte 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 şi cerere în vederea garantării securităţii aprovizionării |
| 07 - Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore | 7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T | * Regulamentul nr. 1315/2013 TEN-T privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și politica europeană de continuare a investiţiilor de dezvoltare a rețelei TEN-T pentru creșterea mobilității persoanelor, a accesului la piețele internaționale, a eficienţei, şi minimizarea impactului transporturilor asupra mediului * 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 |
| 07 - Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore | 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 | * Soluționarea problemelor de congestie a traficului în București prin dezvoltarea unui sistem de transport durabil constând în investiţii ce vor fi orientate către dezvoltarea transportului urban cu metroul în Regiunea Bucureşti – Ilfov, contribuind la creșterea mobilității persoanelor, încurajarea utilizării modurilor de transport durabile, îmbunătăţirea condiţiilor de transport şi 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 rezultatele 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 investiţiilor contractate până la sfârşitul anului 2013, valoarea proiectelor ce urmează a fi finalizate din finanțarea aferentă perioadei 2014–2020 (de cca. 1,34 mld. €), precum şi valoarea investiţiilor aflate în diferite stadii de pregătire, se constată că fondurile alocate sectorului Transport nu acoperă necesarul pentru finalizarea reţelei TEN-T.

AP1 este finanţată 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 distribuţie relativ echilibrată între modurile de transport, ţinând cont de alte surse de finanţare disponibile.

45% din FC al AP1 sunt orientate spre dezvoltarea rețelei rutiere TEN-T centrale, la care se adaugă 57,5% din FEDR orientat spre rețeaua TEN-T rutieră (centrală şi globală). Modurile de transport sustenabile reprezintă 55% din alocările Fondului de Coeziune (33% pentru transportul feroviar, 6% pentru transportul naval şi 16% pentru metrou). Investițiile pentru reforma feroviară și reabilitări completează alocările orientate spre sectorul feroviar cu încă 21% din alocarea FEDR, în timp ce investiţii semnificative sunt disponibile şi prin CEF. Sectorul naval sprijinit atât din FC şi FEDR, beneficiază de sprijin suplimentar prin CEF. Alocarea financiară pe moduri de transport ţine cont şi de experienţa perioadei 2007-2013 şi a capacităţii beneficiarilor de a gestiona portofoliul de proiecte.

Balanța modală prezintă o alocare din POIM de 51,17% pentru sectorul rutier, iar modurile de transport sustenabile reprezintă 48,83%. Prin luarea în considerare a proiectelor propuse spre finanțare din CEF, raportul între principalele 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 investiţional pentru conformarea cu directivele europene pentru deşeuri şi 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 şi a studiilor de prefezabilitate 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. €

Finanţarea europeană disponibilă prin POIM vor acoperi până la 2,5 mld. € din alocarea FC , la care se adaugă cofinanţare publică naţională. Această alocare acoperă  inclusiv necesarul proiectele fazate (370 mil. € FC). Aceste investiţii vor fi completate prin PNDR, care include şi infrastructura de apă şi apă uzată, investiţiile 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 localităţilor nou incluse pe lista de investiţii este fie depăşit, fie insuficient pentru a contribui la finanţarea investiţiilor, *sunt în curs de identificare soluții pentru acoperirea* *necesarului de finanțare*.

Pentru biodiversitate, dezvoltarea sistemului de monitorizare a aerului şi 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 concordanţă cu ţintele Strategiei Europa 2020 şi cu documentul de poziţie al serviciilor Comisiei, alocarea în cadrul OT5 a luat în considerare nevoile de investiții pentru prevenirea şi apărarea împotriva fenomenelor generate de schimbările climatice (cu precădere inundaţii și eroziune costieră), prin orientarea a 76% pentru PI 5.i, respectiv 24% din fonduri pentru PI5.ii care vizează modernizarea Sistemului Naţional de Management al Situaţiilor de Urgenţă.

**Energie curată şi eficienţă energetică**

Alocarea financiară are la bază necesitatea implementării acţiunilor 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 platfomelor 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 localităţile finanțate prin POS Mediu 2007-2013, şi respectiv 150 mil. € din FC pentru SACET Bucureşti.

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

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

| **Axă prioritară** | **Fond** | **Sprijinul din partea Uniunii (EUR)** | **Proporția 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% | ⏷07 - Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore  ⏷7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T  ⏷1.1. - Creşterea mobilităţii pe reţeaua rutieră TEN-T centrală  ⏷1.2. - Creşterea mobilităţii pe reţeaua feroviară TEN-T centrală  ⏷1.3. - Creşterea gradului de utilizare a căilor navigabile și a porturilor situate pe reţeaua TEN-T centrală  ⏷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  ⏷OS1.4 - Creşterea gradului de utilizare a transportului cu metroul în București-Ilfov | [2S1, 2S2, 2S3, 2S8] |
| AP2 | ERDF | 1.702.734.955,00 | 18.08% | ⏷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  ⏷OS2.1 - Creşterea mobilităţii pe reţeaua rutieră TEN-T  ⏷7b - Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale  ⏷OS2.2 - Creşterea accesibilităţii zonelor cu o conectivitate redusă la infrastructura rutieră a TEN-T  ⏷7c - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus) și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local  ⏷OS2.3 - Creşterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor  ⏷OS2.4 - Creşterea volumului de mărfuri tranzitate prin terminale intermodale şi porturi  ⏷OS2.5 - Creşterea gradului de siguranţă şi securitate pe toate modurile de transport şi reducerea impactului transporturilor asupra mediului  ⏷OS2.6 - Reducerea timpului de staţionare la punctele de comunicare transnaţională  ⏷7d - Dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete, de înaltă calitate și interoperabile și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului  ⏷OS2.7 - Creşterea sustenabilităţii şi calităţii transportului feroviar | [2S11, 2S12, 2S13, 2S14, 2S15, 2S16, 2S23] |
| AP3 | CF | 2.892.443.785,00 | 30.71% | ⏷06 - Conservarea și protecția mediului și promovarea utilizării eficiente a resurselor  ⏷6i - investiții în sectorul deșeurilor, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe  ⏷OS3.1 - Reducerea numărului depozitelor neconforme şi creşterea gradului de pregătire pentru reciclare a deşeurilor în România  ⏷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  ⏷OS3.2 - Creşterea nivelului de colectare şi epurare a apelor uzate urbane, precum şi a gradului de asigurare a alimentării cu apă potabilă a populaţiei | [2S25, 2S26, 2S29, 2S30, 2S31, 2S32, 2S33] |
| AP4 | ERDF | 425.531.915,00 | 4.52% | ⏷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  ⏷OS4.1 - Creşterea gradului de protecţie şi conservare a biodiversităţii şi refacerea ecosistemelor degradate  ⏷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  ⏷OS4.2 - Creşterea nivelului de evaluare şi monitorizare a calităţii aerului la nivel naţional  ⏷OS4.3 - Reducerea suprafeţelor poluate istoric | [2S36, 2S37, 2S40, 2S41] |
| AP5 | CF | 478.723.404,00 | 5.08% | ⏷05 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, a prevenirii și a gestionării riscurilor  ⏷5i - Sprijinirea investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem  ⏷SO5.1 - Reducerea efectelor şi a pagubelor asupra populaţiei cauzate de fenomenele naturale asociate principalelor riscuri accentuate de schimbările climatice, în principal de inundaţii şi 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 | [2S47, 2S49] |
| AP6 | ERDF | 197.329.787,00 | 2.10% | ⏷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  ⏷SO6.1 - Creşterea producţiei de energie din resurse regenerabile mai puţin 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 consumul ui mediu de energie electrică la nivelul locuinţelor  ⏷4g - Promovarea utilizării cogenerării de căldură și energie cu randament ridica bazată pe cererea de energie termică utilă  ⏷OS6.4 - Creşterea economiilor în consumul de energie primară produsă prin cogenerare de înaltă eficienţă | [2S53, 2S55, 2S56, 2S57] |
| AP7 | ERDF | 89.904.255,00 | 0.95% | ⏷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  ⏷OS7.1 - Creşterea eficienţei energetice în sistemele centralizate de transport şi distribuţie a energiei termice în oraşele selectate | [2S61] |
| AP7 | CF | 159.574.468,00 | 1.69% | ⏷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  ⏷OS7.2 - Creşterea eficienţei energetice în sistemul centralizat de furnizare a energiei termice în Municipiul Bucureşti | [2S61] |
| AP8 | ERDF | 68.026.595,00 | 0.72% | ⏷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 - Creşterea capacităţii Sistemului Energetic Naţional pentru preluarea energiei produse din resurse regenerabile  ⏷OS8.2 - Creşterea gradului de interconectare a Sistemului Naţional de Transport a gazelor naturale cu alte state vecine | [2S65, 2S66] |

# 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** | Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei 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** | 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** | 1.1. |
| **Titlul obiectivului specific** | Creşterea mobilităţii pe reţeaua rutieră TEN-T centrală |
| **Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii** | Prin POIM se urmăreşte extinderea infrastructurii de transport rutier amplasate pe reţeaua TEN-T centrală, prin completarea tronsoanelor a căror construcţie a fost demarată în perioada de programare 2007-2013 şi a celor care vor fi stabilite prin MPGT, asigurând dezvoltarea în continuare a rețelei definite.  Acesta va conduce, în primul rând, la economii de timp în transportul rutier de mărfuri şi 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 competitivităţii economice, prin îmbunătăţirea condiţiilor în transportul rutier de mărfuri şi călători, şi la reducerea emisiilor poluante prin eliminarea/ reducerea blocajelor de trafic prin reducerea duratelor de  transport.   * **Economii de timp în parcugerea distanțelor rutiere amplasate pe rețeaua TEN-T centrală** |
| **ID-ul obiectivului specific** | 1.2. |
| **Titlul obiectivului specific** | Creşterea mobilităţii pe reţeaua feroviară TEN-T centrală |
| **Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii** | Prin POIM vor fi promovate cu prioritate acțiunile orientate spre finalizarea coridorului feroviar Rin-Dunăre (legătura între granița cu Ungaria și Constanța) şi darea sa în exploatare. Alte componente de pe rețeaua feroviară TEN-T centrală vor fi dezvoltate, ştiut 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 şi reducerea semnificativă a emisiilor de noxe şi a congestiei traficului rutier pe rute alternative, prin oferirerea unor alternative ecologice care asigură transportul pasagerilor și mărfurilor cu un grad de siguranță și securitate sporit față de alte moduri de transport. Principalul rezultat obținut constă într-un:   * **Economii de timp în parcurgerea distanțelor pe rețeaua feroviară redusă**, în condiţii standard stabilite prin regulamentele europene pentru transportul feroviar   Rezultatele obţinute în materie de timp vor asigura  creşterea eficienţei financiare a investiţiei care nu poate fi obţinută decât după finalizarea unor coridoare. |
| **ID-ul obiectivului specific** | 1.3. |
| **Titlul obiectivului specific** | Creşterea gradului de utilizare a căilor navigabile și a porturilor situate pe reţeaua TEN-T centrală |
| **Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii** | Obiectivul vizează creşterea calităţii serviciului oferit operatorilor de transport naval prin realizarea de investiţii în şenalul navigabil, precum şi modernizarea infrastructurii porturilor dunărene şi 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.  Astfel, se vor crea, treptat, premisele pentru creşterea cotei de piaţă 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.  •  **Volum de mărfuri crescut transportat pe căile navigabile**  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.  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. |

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

| **Obiectiv specific** | | **1.1. - Creşterea mobilităţii pe reţeaua rutieră 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 reţeaua rutieră TEN-T centrală | Min/100 km |  | 79,50 | 2013 | 74,10 | MT | Bienal, începând cu 2017 |

| **Obiectiv specific** | | **1.2. - Creşterea mobilităţii pe reţeaua feroviară 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 reţeaua TEN-T feroviară | Min./100km |  | 103,40 | 2013 | 79,20 | MT | Bienal, începând cu 2017 |

| **Obiectiv specific** | | **1.3. - Creşterea gradului de utilizare a căilor navigabile și a porturilor situate pe reţeaua TEN-T centrală** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Indicator** | **Unitate de măsură** | **Categoria regiunii (dacă este relevantă)** | **Valoare de referință** | **An de referință** | **Valoarea-țintă (2023)** | **Sursa datelor** | **Frecvența raportării** |
| 2S3 | Mărfuri transportate pe căi navigabile interioare | Mil. tone/an |  | 26,80 | 2013 | 32,20 | 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** | 7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T |
| --- | --- |
| **OS 1.1. Creșterea mobilității pe reţeaua rutieră TEN-T centrală**  Conform politicii europene de transport, prin Regulamentul nr. 1315/2013, reţeaua de transport europeană este structurată pe două niveluri: reţea centrală şi reţea globală, cel mai înalt nivel de planificare a infrastructurii din cadrul UE.  **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.  **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, şi include toate modurile de transport și conexiunile aferente, precum și sistemele relevante de gestionare a traficului și a informațiilor. Reţeaua centrală este dezvoltată are o abordare bazată pe coridoare, care să asigure coordonarea diverselor proiecte transnaţionale și sincronizarea dezvoltării coridorului, maximizându-se astfel avantajele rețelei.  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 - Timişoara – Sibiu – Bucureşti (centura Bucureşti) – Constanţa; Timişoara – Drobeta Turnu Severin - Calafat; Bucureşti – Ploieşti - Bacău – Suceava – graniţa cu Ucraina (Siret); Sebeş – Turda – Târgu Mureş – Târgu Neamţ – Iaşi – graniţa cu Republica Moldova (Ungheni); Bucureşti – Giurgiu, la care se adaugă rețeaua TEN-T globală. OS 1.1. susţine reţeaua rutieră TEN-T centrală, iar OS 2.1. susţine întreaga reţea rutieră TEN-T.  Rețeaua rutieră TEN-T poate fi dezvoltată la nivel de autostradă/drum expres sau altă clasificație (drum național care să corespundă calitativ definiției de ”drum strategic convențional” – Art. 17, alin. (3), Regulamentul nr. 1315/2013).  Analiza MPGT a definit o rețea rutieră primară cu impact asupra dezvoltării economice, luând în considerare ca principali factori conectivitatea între centrele urbane cu peste 125.000 loc., cu principalele puncte de ieșire din țară (puncte de trecere a frontierei, aeroporturi și porturi) și coridoare de transport marfă. MPGT evidențiază faptul că transportul rutier de persoane reprezintă 74,36% din totalul la nivel naţional, iar transportul rutier de mărfuri 48,32% din total, dovedindu-se astfel preferinţa pentru acest mod de transport (AECOM - RGTMP\_Technical\_Note\_Road).  **Tipuri de acțiuni specifice OS 1.1.**  Extinderea infrastructurii de transport rutier amplasate pe reţeaua TEN-T centrală, prin completarea tronsoanelor finanțate prin alte surse, se va face prin promovarea următoarelor tipuri de acțiuni:   * Construcţia / modernizarea rețelei rutiere TEN-T centrale (conform standardului definit prin MPGT: autostrăzi / drumuri expres /drumuri naţionale), inclusiv construcţia de variante de ocolire aferente reţelei (conform clasificaţiei tronsonului aferent);  investiţiile prevăzute în cadrul acestui obiectiv vizează, cu precădere, creşterea standardului tronsonului finanţat; * Sprijin pentru beneficiari în pregătirea portofoliului de proiecte pentru perioada 2014-2020 şi post-2020.   Acţiunile ce vor fi finanţate vor conţine toate tipurile de lucrări necesare construcţiei-modernizării secţiunii de reţea rutieră.  Investiţiile din perioada 2014-2020 vor completa obiectivele POST 2007-2013, prin care s-au finanţat - până la finalul anului 2013 - 127 km din ţinta propusă de cca. 487 km de drum nou (din care 372 km autostradă), şi 303 km de drum naţional reabilitat, proiectele fiind orientate în special spre finalizarea tronsoanelor aferente traseului Nădlac-Constanţa şi 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.  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 reţeaua naţională este considerată a fi de calitate bună, 30% de calitate medie, 20% de calitate slabă, iar peste 60% din reţeaua de drumuri naţionale este clasificată ca având perioada de viaţă expirată.  **Tipuri de beneficiari OS 1.1:**  Administratorul infrastructurii de transport rutier de interes european şi naţional, desemnat conform legislaţiei în vigoare, cu atribuţii în dezvoltarea proiectelor de investiţii;    **OS 1.2. Creşterea mobilităţii pe reţeaua feroviară TEN-T centrală**  În perioada 2009-2011, modernizările infrastructurii feroviare au vizat în principal segmente aferente coridoarelor prioritare Rin-Dunăre şi Orient/Est-Mediteranean, efectuându-se lucrări pe o lungime de 211 km de cale ferată, ce au condus pe aceste sectoare la creşterea vitezei maxime de circulaţie conform standardelor.  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 întreţinere adecvată, iar viteza de circulaţie a scăzut semnificativ, infrastructura nefuncţionând la standarele de proiectare; calitatea serviciilor este, de asemenea, necorespunzătoare și din cauza gradului de uzură crescut al vehiculelor - vagoane și locomotive.  Acțiunile propuse în domeniul feroviar se vor concentra (în completarea investiţiilor propuse prin CEF) asupra finalizării coridorului Rin-Dunăre (modernizarea liniei feroviare între graniţa cu Ungaria şi Constanţa), asigurând creşterea mobilităţii pe reţeaua 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 reţelei feroviare de mare viteză. Aceasta va sprijini realizarea unei conectări eficiente şi eficace cu spaţiul European de transport din punct de vedere al timpului şi al resurselor energetice. În perioada 2014-2020 se vor realiza studii pentru analiza eficienţei tehnice, economice si financiare, vizând justificarea şi condiţiile în care aceasta poate fi dezvoltată pe teritoriul României.  **Tipuri de acţiuni specifice OS 1.2.**   * Dezvoltarea şi modernizarea infrastructurii feroviare aflate pe reţeaua TEN-T centrală, inclusiv achiziția materialului rulant necesar operării pe rețelele construite, a componentei ERTMS aferente, şi dezvoltarea de terminale intermodale cu impact major asupra valorificării transportului feroviar pe reţeaua TEN-T central; * Realizarea de studii pentru linia de cale ferată de mare viteză; * Sprijin pentru beneficiari în pregătirea portofoliului de proiecte, pentru perioada 2014-2020 şi post-2020.   Acţiunile ce vor fi finanţate vor conţine toate tipurile de lucrări necesare construcţiei-modernizării secţiunii de reţea feroviară.  **Tipuri de beneficiari OS 1.2:**  Administratorul infrastructurii de transport feroviar, desemnat conform legislaţiei în vigoare, cu atribuţii în dezvoltarea proiectelor de investiţii; parteneriate cu alţi potenţiali beneficiari; MT; alte structuri desemnate prin ghidul solicitantului    **OS 1.3. Creşterea gradului de utilizare a căilor navigabile și a porturilor situate pe reţeaua TEN-T centrală**  În vederea creșterii atractivității transportului naval și, implicit, a cotei de piață aferente, sunt necesare intervenții concertate în două direcții majore:   * 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.   **Fluviul Dunărea** are o lungime de 1.085 km pe teritoriul României, ceea ce înseamnă aproximativ 44,4% din întregul şenal navigabil al Dunării. Canalele Dunăre–Marea Neagră şi Poarta Albă–Midia Năvodari asigură conexiunea rapidă a Dunării cu Marea Neagră, principala sursă/destinaţie a traficului fiind Portul Constanţa.  În perioadele secetoase, adâncimea minimă a Dunării fluviale scade sub pragul prevăzut de Comisia Dunării (2,5 m), ceea ce conduce la blocaje şi întârzieri pentru navele aflate în tranzit pe acest sector. Barjele pot fi încărcate la un nivel sub-optim, 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.  Intervenţia la nivelul sectoarelor de navigaţie este necesară având în vedere numărul de zile în care circulaţia pe Dunăre este afectată, întârzieri ale navelor în trafic fiind determinate şi 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 împingatoare şi mai mult de 300 de barje care au avut pierderi directe nete de mai mult de 160.000 Euro (Siim Kallas, Johannes HAHN, Danube Navigation - A Priority of the EU Strategy for the Danube Region Ref. Ares(2012)229238 - 28/02/2012 (http://www.codcr.com/images/events/participant/2012-05-03/folder1.pdf). În 2012 doar 315 zile au fost navigabile în condiţii adecvate. Alte probleme care obstrucţionează navigaţia pe Dunăre sunt podurile de gheaţă care se formează iarna, creşterea vitezei de curgere a apei la topirea zăpezilor, colmatarea albiei fluviului la intervale de aproximativ 2 luni, etc. O atenţie sporită trebuie acordată şi creşterii siguranţei transportului naval.  Pe sectorul comun româno-bulgar (km845,5 – km375), cu o lungime de 470 km, există 21 de puncte critice pentru care se derulează studii privind soluţiile tehnice şi de impact asupra protecţiei mediului.  Volumul de marfă transportat în trecut pe Dunăre era de cca. 2 ori mai mare decât în prezent. De exemplu, în 1987, volumul transportat era de 91 mil. tone, în timp ce în 2011 erau transportate doar 29 mil. tone. Acest volum este considerat a reprezenta cca. 4% din volumul teoretic de marfă ce poate fi transportat pe Dunăre. Reducerea volumului de marfă transportat pe Dunăre a fost influențat și de modificările structurale importante ce au avut loc la nivelul industriei românești, iat în ultima perioadă de criza economică.  **Porturile.** De-a lungul Dunării şi a canalelor navigabile din România există 30 de porturi, cele mai importante fiind: Drobeta Turnu Severin, Calafat, Giurgiu, Cernavodă, Brăila, Galaţi şi Tulcea. În porturile Brăila, Galaţi şi Tulcea au acces navele maritime de până la 25.000 tdw. În general, infrastructura existentă a porturilor limitează operarea eficientă şi eficace a navelor fluviale. De asemenea, aceste porturi necesită o îmbunătăţire a reţelelor rutiere şi feroviare precum şi a conexiunilor cu hinterlandul.  Analiza MPGT a stabilit rețeaua primară a porturilor plecând de la următoarele criterii: volum curent și previzionat de marfă manipulat în port, conectivitatea cu celelalte regiuni și cu punctele de trecere la frontieră, importanța economică a coridoarelor din perspectiva volumului de marfă tranzitat. Acestora li se adaugă porturile regionale sau locale, fiecare dintre acestea putând avea o importanță pentru transportul unor categorii marfă.  Porturile maritime manipulează de 3,5 ori mai multă marfă decât porturile navale.  Principalele porturi situate pe reţeauau TEN-T centrală sunt în acelaşi timp şi importante centre pentru transportul intermodal de marfă, dezvoltarea infrastructurii acestora contribuind la creşterea volumului de marfă ce ar urma să fie transportat pe Dunăre şi canalele sale. Investiţiile promovate prin POIM vor completa atât proiectele propuse spre finanţare din CEF, pentru principalele porturi cu potenţial de creştere a volumului de marfă manipulat, cât şi proiectele de îmbunătăţire a condiţiilor de navigaţie pentru a creşte atractivitatea transportului de marfă pe Dunăre, în conformitate cu priorităţile relevante din MPGT.  **Portul Constanţa** este cel mai important port maritim al României, având o suprafaţă de 3.926 ha. Lungimea cheiului este de 30 km, de-a lungul căruia există 152 de dane (dintre care 140 sunt operaţionale). Portul beneficiază de conexiuni cu Dunărea, prin Canalul Dunăre–Marea Neagră, cu autostrada A2 şi 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 Constanţa a reprezentat 12% din volumul total al transporturilor de mărfuri pe teritoriul României (46 mil. tone), ceea ce reprezintă însă doar 46% din capacitate.  Portul Constanţa acţionează ca un punct de transbordare pentru numeroase categorii de mărfuri şi există premise pentru creşterea traficului de tranzit prin atragerea unei importante cote de piaţă din transportul maritim la nivel european, în cazul în care infrastructura ar permite realizarea unor economii de scală şi reducerea costurilor unitare de transport. Investiţiile necesare pentru dezvoltarea sustenabilă a portului vor fi fundamentate în baza unui Master Plan al Portului Constanţa, ce va lua în considerare exploatarea întregului potenţial al portului în strânsă legătură cu poziţia sa strategică.  Celelalte porturi situate pe TEN-T centrală trebuie, de asemenea, modernizate pentru a asigura sustenabilitatea investițiilor la nivelul șenalului și pentru a asigura atragerea unui volumul crescut de marfă transportat pe apă.  **Tipuri de acţiuni specifice OS 1.3.**   * Investiţii în scopul îmbunătăţirii condiţiilor de navigaţie pe Dunăre şi pe canalele navigabile ale Dunării, precum şi în interiorul porturilor situate pe TEN-T centrală, inclusiv achiziţia de echipamente şi nave multifuncţionale pentru asigurarea navigabilităţii pe Dunăre; * Modernizarea şi 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 şi post-2020   Acţiunile prevăzute pentru sectorul naval vor contribui la creşterea atractivităţii transportului naval prin îmbunătăţirea infrastructurii de transport fluvial și pe canale şi prin eliminarea sectoarelor critice care afectează navigaţia pe Dunăre şi pe canalele navigabile interioare, ducând la creşterea duratei anuale de operare pe Dunăre, la reducerea duratelor de transport naval și implicit, creșterea încrederii și competitvității acestui transport.  Investițiile în îmbunătățirea condițiilor de navigație vor fi completate de modernizarea infrastructurii existente la nivelul porturilor situate pe TEN-T centrală, asigurând astfel un cumul de factori care să ducă la atractivitatea transportului naval și implicit la creșterea volumului de marfă transportat pe apă şi a gradului de utilizare a căilor navigabile şi a porturilor.  Acțiunile propuse vor contribui și la atingerea obiectivelor stabilite prin Strategia UE pentru regiunea Dunării de a crește volumul de marfă transportat pe Dunăre cu 20% până în 2020 față de 2010, POIM având ca obiectiv creșterea volumului de marfă transportată pe căile navigabile interioare cu 20% până în 2023 față de valoarea de referință din 2013. Această creștere corespunde și cu rezultatele MNT, care indică o creștere de cca. 19,8% a volumului de marfă exprimat în tone-km trasnporat pe căile navigabile interne.  **Tipuri de beneficiari OS 1.3.:**   * Administratorii canalelor navigabile şi administratorii porturilor maritime şi fluviale, desemnaţi conform legislaţiei în vigoare; cu atribuţii în dezvoltarea proiectelor de investiţii; parteneriate cu alţi potenţiali beneficiari; MT | |

**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 |
| --- | --- |
| Pentru toate obiectivele specifice finanţate prin AP 1 se va acorda prioritate finanţării proiectelor fazate, demarate prin POS Transport 2007-2013 şi a căror implementare nu se finalizează până la finalul anului 2015. În cazul acţiunilor 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 ţine cont de limita fondurilor alocate priorităţii de investiţii şi domeniului specific.  Intervenţiile vizând dezvoltarea reţelei TEN-T rutiere, feroviare şi navale vor fi promovate prin acţiuni integrate care vor conţine, pe lângă construcţia/modernizarea tronsonului vizat, elementele necesare ce impun asigurarea unui serviciu de calitate şi în parametrii adecvaţi de siguranţă (sistemele telematice ITS, ERTMS, RIS, VTMS, iluminat public, perdele forestiere, panouri de protecţie împotriva zgomotului, covoarea astfaltice fonoabsorbante, şi alte măsuri de siguranţă, infrastructura verde prevăzută prin acordul de mediu – adaptate după caz şi tipul de infrastructură).  Investiţiile promovate vor respecta legislaţia în domeniul protecţiei 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. | |

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

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

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

| **Prioritate de investiții** | 7i - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T |
| --- | --- |
| Obiectivele specifice prevăzute în cadrul acestei priorităţi vor fi atinse prin implementarea de ***proiecte majore*** reprezentate de construcţia / modernizarea unor tronsoane de infrastructură TEN-T rutieră, feroviară şi navală şi de proiecte de modernizare/ reabilitare a infrastructurii porturilor maritime şi fluviale (amplasate pe TEN-T). Lista proiectelor majore propuse spre finanțare din POIM face parte din strategia de implementare a MPGT. Lista extinsă de proiecte ce derivă din Strategia de implementare a MPGT, trimisă spre informare Comisiei Europene, va deveni lista de proiecte a programului în cazul în care este alocat suficient spaţiu fiscal.  Proiectele propuse spre finanțare sunt de două tipuri: proiecte fazate, demarate prin POS Transport în perioada 2007-2013 şi proiecte noi, identificate în procesul de prioritizare realizat la nivelul MPGT, care se vor finaliza până la finalul anului 2023. | |

**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** | **Categoria 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 | FC |  |  |  | 140,00 | Ministerul Transporturilor | Anual |
| CO13a | Drumuri: Lungimea totală a drumurilor nou construite din care: TEN-T | Km | FC |  |  |  | 200,00 | Ministerul Transporturilor | Anual |
| CO16 | Căi navigabile interne: Lungimea totală a căilor navigabile interioare îmbunătățite sau nou-create | Km | FC |  |  |  | 30,00 | Ministerul Transporturilor | Anual |
| 2S4 | Lungimea totală a liniilor de cale ferată dotate cu ERTMS | Km | FC |  |  |  | 140,00 | MFE | Anual |
| 2S5 | Material rulant achiziţionat | Unități | FC |  |  |  | 22,00 | MFE | Anual |
| 2S6 | Porturi situate pe TEN-T modernizate | No | FC |  |  |  | 1,00 | MFE | Anual |
| 2S7 | Ecluze reabilitate | Număr | FC |  |  |  | 4,00 | 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** | Creşterea gradului de utilizare a transportului cu metroul în București-Ilfov |
| **Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii** | Obiectivul vizează îmbunătăţirea condiţiilor de transport urban şi periurban prin promovarea transportului cu metroul, ca o alternativă la transportul public de suprafaţă. Astfel, se asigură creşterea gradului de confort şi siguranţă pentru publicul călător şi reducerea duratelor de călătorie. Totodată, metroul asigură implicit şi îmbunătăţirea traficului rutier şi reducerea emisiilor poluante în regiune.  Principalul rezultat preconizat este:  • ***Grad de utilizare mai mare a transportului cu metroul în transportul de pasageri în Regiunea Bucureşti – Ilfov***  Obținerea acestui rezultat va duce implicit la reducerea emisiilor poluante în București şi îmbunătăţirea 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. |

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

| **Obiectiv specific** | | **OS1.4 - Creşterea gradului de utilizare a transportului cu metroul în București-Ilfov** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **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 Bucureşti | % din pasageri transport public |  | 18,50 | 2013 | 23,00 | 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** | 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. Creşterea gradului de utilizare a transportului cu metroul în București-Ilfov**  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 circulaţie rutieră urbană”, o rețea feroviară inter-regională/internațională care își are punctul terminus la Gara de Nord în apropeirea Inelului Central rutier, un sistem de metrou care leagă centrul oraşului 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.  Deşi metroul acoperă numai 4% din lungimea întregii reţele de transport public a capitalei prin faptul că oferă o capacitate superioară de transport în condiţii de confort şi siguranţă a călătorilor, prestaţia acestuia reprezintă în medie 20% din volumul total de călători ce utilizează mijloacele de transport în comun. Metroul bucureştean transportă la ora actuală în medie peste 600.000 de călători pe zi lucrătoare şi peste 15 milioane de călători într-o lună.  Reţeaua de metrou cuprinde două linii care traversează oraşul de la est la vest şi de la sud la nord, cu o parte centrală suplimentară. Sistemul reflectă în mod clar modelele de călătorie din trecut şi a fost conceput pentru a răspunde cererii de transport din centrul oraşului şi de la nivel regional. Sistemul de metrou nu acoperă complet cererea de transport a locuitorilor oraşului, 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 Străuleşti – Gara de Nord - Gara Progresu / Tronson Extindere Laminorului – Lac Străuleşti, 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 reţelei de metrou cu Aeroportul Henri Coandă – Otopeni și M7 Voluntari – Bragadiru).  La nivelul Municipiului Bucureşti există un Master Plan General pentru Transport Urban  (2008), care trebuie adaptat în conformitate cu politica Comisiei Europene de transport şi dezvoltare teritorială. Astfel, în prezent este în curs depregătire Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru zona București-Ilfov (PMUD)în cadrul unui proiect de asistenţă tehnică coordonat de către Ministerul Dezvoltării Regionale şi Administraţiei Publice şi implementat de către Banca Europeană pentru Reconstrucţie şi Dezvoltare (cu finanţare din Programul Operaţional Regional). Proiectul a fost demarat în iulie 2014 şi se va finaliza în iulie 2015, data estimată a aprobării de către Consiliul General al Municipiului Bucureşti fiind sfârşitul anului 2015. PMUD pentru regiunea București-Ilfov urmăreşte 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 şi implementarea unui management integrat şi eficient al transportului urban.  Printre principalele obiective, pe lângă cele legate de mobilitatea şi accesibilitatea locuitorilor, se numără şi obiectivele de:   * 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.   În vederea atingerii acestor obiective, planul va acoperi:   * 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 * Îmbunătăţirea cadrului legislativ şi instituţional cu implicații privind structura organizațională a entităților responsabile cu infrastructura și serviciile de transport, pentru asigurarea unui management integrat şi eficient * Construcția unui model IT de planificare transportului multimodal precum și instruirea experților ce urmează a  implementa PMUD Bucureşti – Ilfov.   Un important rezultat al proiectului de dezvoltare a PMUD va fi planul de acțiune pe termen mediu şi lung, care va cuprinde fiecare un set detaliat de intervenții și măsuri şi o prioritizare a proiectelor de investiții, inclusiv a proiectelor de investiţii privind dezvoltarea infrastructurii de metrou ce vor fi finanţate prin POIM.  PMUD reprezintă, astfel, un document de referinţă pentru prioritizarea investiţiilor din POIM, în cadrul OS 1.4.  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 relaţiei cu polii de creştere învecinaţi: Ploiești și, într-o mai mică măsură, Craiova, Constanța și Brașov.  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:  a) Prognozele demografice și de creștere economică sunt corelate cu valorile indicate în prognoza din MNT.  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.  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 intervenţiilor din cele două planuri.  Dezvoltarea infrastructurii de metrou ca parte a unui plan de mobilitate urbană care va include şi 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 acţiunile identificate la nivelul Municipiului Bucureşti care pot duce la dezvoltarea acestuia ca oraş “inteligent”. Prin acțiunile prevăzute a fi finanțate se asigură coerența cu obiectivele propuse prin inițiativa „European partnership for smart cities and communities”.  În cadrul POIM se va acorda prioritate proiectelor fazate, demarate în perioada 2007-2013.  **Tipuri de acţiuni OS 1.4.:**   * Investiţii în infrastructura de metrou, constând în construirea de noi tronsoane, inclusiv staţiile aferente, conform Planului de Mobilitate Urbană Durabilă în Bucureşti-Ilfov şi strategiei de dezvoltare a transportului urban cu metroul; * Investiţii în mijloace de transport public de mare capacitate şi viteză (material rulant), moderne şi modernizarea instalaţiilor pe reţeaua de metrou existentă, pentru creşterea gradului de confort şi siguranţă pentru publicul călător şi reducerea duratelor de călătorie; * Investiţii în echipamente pentru accesul călătorilor în staţiile de metrou şi în sisteme moderne de siguranţă a circulaţiei, inclusiv pentru asigurarea conexiunii cu mijloacele de transport de suprafață (racorduri directe între rețeaua de metrou și cea de transport de suprafață).   Investițiile promovate prin POIM vor asigura fluidizarea traficului şi decongestionarea arterelor de suprafaţă, prin finalizarea / construcția de noi tronsoane care asigură o conexiune mai bună a diverselor zone din București. Extinderea infrastructurii de metrou, precum și creşterea calităţii serviciului prin asigurarea materialului rulant necesar pentru operarea noilor tronsoane va asigura mărirea atractivității metroului ca o alternativă la transportul public de suprafaţă.  Finalizarea investițiilor demarate în perioada 2007-2013 și noile investiții promovate în perioada 2014-2020 vor asigura reducerea utilizării maşinilor individuale, descongestionarea traficului de suprafaţă şi creșterea cotei de piață, ca număr de călători, a transportului cu metroul raportat la celelalte moduri de trasport public urban de suprafață.  **Grupul ţintă principal:**  •  Populaţia Municipiului Bucureşti  **Tipuri de beneficiari OS 1.4:**  Metrorex | |

**2.A.6.2 Principiile directoare 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 finanţarea se va acorda în limita fondurilor alocate priorităţii de investiţii şi domeniului specific, beneficiarul fiind unic, pe baza listei prioritare propuse de beneficiar, în corelare cu Planul de Mobilitate Urbană Durabilă în Bucureşti-Ilfov şi strategia de dezvoltare a transportului urban cu metroul, ținând cont de maturitatea proiectului și de contribuția acestuia la realizarea obiectivelor programului.  Investiţiile promovate vor respecta legislaţia în domeniul protecţiei 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 |
| --- | --- |
| Lista proiectele majore prevăzute pentru perioada 2014-2020 pentru dezvoltarea infrastructurii metrou este prezentată în Tabelul 27, alte proiecte urmând a fi adăugate în funcţie de disponibilitatea surselor necesare finanţării proiectelor (ex. Magistrala 5 – Drumul Taberei - Pantelimon, etapa II) şi de rezultatele Planului de Mobilitate Urbană Bucureşti. | |

**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-țintă (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 |  |  |  | 9,00 | MFE | Anual |

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

| **Axă prioritară** | **AP1 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei 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 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei TEN-T și a metroului** | | | | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Tipul Indicatorului** | **Indicator sau etapă cheie de implementare** | | **Unitate de măsură, dacă este cazul** | **Fond** | **Categoria de regiune** | **Punctul de referință pentru 2018** | | | **Obiectivul final (2023)** | | | **Sursa datelor** | **Explicarea relevanței indicatorului, dacă este cazul** |
| **B** | **F** | **T** | **B** | **F** | **T** |
| CO12a | O | Căi ferate: Lungimea totală a liniilor de cale ferată renovate sau modernizate din care: TEN-T | | Km | FC |  |  |  | 0 |  |  | 140,00 | MFE | Indicatorul acoperă 27,89% din alocare AP 1 |
| CO13a | O | Drumuri: Lungimea totală a drumurilor nou construite din care: TEN-T | | Km | FC |  |  |  | 0 |  |  | 200,00 | MFE | Indicatorul acoperă 45% din alocare AP 1 |
| F | F | Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorităţii de certificare, certificată de această autoritate | | Euro | FC |  |  |  | 566.746.118 |  |  | 4.539.007.093,00 | MFP (ACP) |  |
| 2S10 | I | Lungimea liniilor de cale ferată renovate sau modernizate, cuprinse în proiectele majore transmise Comisiei Europene spre aprobare | | km | FC |  |  |  | 140 |  |  | 0,00 | MFE |  |
| 2S9 | I | Lungimea drumurilor nou construite pe reţeaua TEN-T, cuprinse în proiectele majore transmise Comisiei Europene spre aprobare | | km | FC |  |  |  | 160 |  |  | 0,00 | MFE |  |

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

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 72,89% (OS 1 şi OS2),  respectiv:

* CO 13a ”Lungimea drumurilor nou construite pe TEN-T centrală”, cu o alocare totală de 2 mld. euro (45% din alocarea AP1)  și
* CO 12a”Lungimea totală a liniilor de cale ferată renovate sau modernizate”, cu o alocare totală de 1,265 mld. euro (27,89% 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 reţeaua 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 infrastrucură 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 cuprinşi 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 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei TEN-T și a metroului** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Fond** | **Categoria de regiune** | | **Codul** | **Suma (EUR)** |
| CF |  | | 024. Căi ferate (TEN-T principal) | 1.019.282.235,00 |
| CF |  | | 027. Active feroviare mobile | 99.000.000,00 |
| CF |  | | 028. Autostrăzi și drumuri TEN-T - rețea principală (construcție nouă) | 1.524.255.320,00 |
| CF |  | | 039. Porturi maritime (TEN-T) | 164.425.532,00 |
| CF |  | | 041. Căi navigabile interne și porturi (TEN-T) | 39.829.787,00 |
| CF |  | | 043. Infrastructuri de transport urban curat și promovare (inclusiv echipamentele și materialul rulant) | 543.319.149,00 |
| CF |  | | 085. Protejarea și sporirea biodiversității, protecția naturii și infrastructură ecologică | 14.143.297,00 |

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

| **Axă prioritară** | | **AP1 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei 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 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei 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 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei TEN-T și a metroului** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Fond** | **Categoria de regiune** | | **Codul** | **Suma (EUR)** |
| CF |  | | 07. Nu se aplică | 3.404.255.320,00 |

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

| **Axă prioritară** | | **AP1 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei 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 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei TEN-T și a metroului** |
| În cadrul acestei axe prioritare, se asigură şi sprijinul necesar pentru finanţarea pregătirii portofoliului de proiecte aferente, prin măsuri distincte, cât şi managementul /monitorizarea/supervizarea/ evaluarea/ auditul etc. proiectelor de investiţii, ca parte integrantă din cheltuielile de proiect.  Întărirea capacităţii administrative a principalilor beneficiari din sectorul transporturilor, în special CNADNR şi CNCFR, reprezintă deziderate majore pentru sporirea capacităţii de implementare a proiectelor. Prin POIM se vor finanța măsuri complementare investiţiilor în infrastructura feroviară având ca scop îmbunătăţirea guvernanţei în acest sector promovate în cadrul AP 2, iar acţiuni specifice întăririi capacităţii administrative a beneficiarilor, inclusiv acțiunile legate de gestiunea portofoliului de proiecte vor fi finanţate din POAT. Măsurile de reformă cu caracter orizontal şi de îmbunătăţire a guvernanţei în sector vor fi finanțate prin POCA.  În ceea ce priveşte sprijinul necesar pentru exercitatea funcţiilor de management de către Autoritatea de Management, conform Regulamentului nr. 1303/2013 acesta va fi finanţat prin POAT. | |

.

2.A.1 Axa prioritară

| **ID-ul axei prioritare** | AP2 |
| --- | --- |
| **Denumirea axei prioritare** | Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil şi 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** | OS2.1 |
| **Titlul obiectivului specific** | Creşterea mobilităţii pe reţeaua rutieră TEN-T |
| **Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii** | Obiectivul specific propus completează investițiile menite să asigure creșterea mobilității la nivelul infrastructurii rutiere aferente rețelei TEN-T. Mobilitatea obținută prin investițiile finanțate din FC la nivelul rețelei rutiere 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.  •  **Economii de timp în parcugerea distanțelor rutiere pe rețeaua TEN-T**  Obţinerea rezultatului scontat va contribui la promovarea competitivităţii economice şi la îmbunătăţirea condiţiilor în transportul rutier de mărfuri şi călători şi 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** | | **OS2.1 - Creşterea mobilităţii pe reţeaua rutieră TEN-T** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Indicator** | **Unitate de măsură** | **Categoria regiunii (dacă este relevantă)** | **Valoare de referință** | **An de referință** | **Valoarea-țintă (2023)** | **Sursa datelor** | **Frecvența raportării** |
| 2S11 | Timpul mediu de călătorie pe reţeaua rutieră TEN-T | Min./100 km |  | 85,20 | 2013 | 78,40 | MT | Bienal, 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** | 7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T |
| --- | --- |
| **OS 2.1 Creşterea mobilităţii pe reţeaua rutieră TEN-T**  Investițiile în cadrul acestui obiectiv specific vor completa investițiile derulate la nivelul OS 1.1., prin dezvoltarea rețelei TEN-T pentru acele tronsoane care asigură completarea investiţiilor în reţeaua TEN-T finanţate prin Fondul de Coeziune, în vederea atingerii rezultatului scontat, asigurând totodată conexiunea la tronsoanele de autostradă aferente TEN-T a principalelor centre urbane şi noduri secundare.  Se vor avea în vedere completarea tronsoanelor a căror construcţie a fost demarată anterior şi a celor care vor fi stabilite prin MPGT, în completarea investiţiilor ce vizează reţeaua TEN-T finanţabile prin OS 1.1.  Măsuri de construcție/modernizare a reţelei de transport rutier situată pe TEN-T centrală și globală sunt cu atât mai necesară luând în considerare faptul că rețeaua rutieră este compusă în proporţie 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. Ţinând cont de situaţia din alte state membre UE, viteza medie ar trebui să înregistreze valori între 90 şi 100 km/h. Pe mai mult de jumătate din reţeaua naţională se înregistrează viteze sub 70% din viteza permisă.  Acest fapt conduce la servicii necompetitive, atât pe principalele rețele naționale, cât și pe cele care asigură conectivitatea regională (mai puțin de 3% din rețeaua naţională 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 oportunităţilor de călătorie.  Construcţia variantelor de ocolire va contribui la creşterea mobilităţii prin devierea traficului de tranzit în afara zonelor urbane, ceea ce asigură realizarea unor economii de timp pentru traficul de tranzit şi reducerea poluării în localităţi, sporind totodată și gradul de siguranță pentru populația localităților respective.  **Tipuri de acţiuni specifice OS 2.1**   * Construcţia / modernizarea reţelei rutiere TEN-T (conform standardului definit prin MPGT: autostrăzi / drumuri expres /drumuri naţionale/transregio/eurotrans, inclusiv construcţia de variante de ocolire (conform standardului tehnic adecvat), în completarea investiţiilor din Fond de Coeziune; investiţiile prevăzute în cadrul acestui obiectiv vizează, cu precădere, creşterea standardului tronsonului finanţat * Sprijin pentru beneficiari în pregătirea portofoliului de proiecte eligibile din POIM   Acţiunile ce vor fi finanţate vor conţine toate tipurile de lucrări necesare construcţiei-modernizării secţiunii de reţea rutieră.  **Grupul ţintă principal:**  •  Utilizatorii infrastructurii rutiere (populaţia, operatorii de transport rutier, agenţii economici)  **Tipuri de beneficiari:**  •  Administratorul infrastructurii de transport rutier de interes naţional, cu atribuţii în dezvoltarea proiectelor de investiţii  Intervenţiile vizând dezvoltarea reţelei TEN-T vor fi promovate, după caz, prin acţiuni integrate care vor conţine, pe lângă construcţia/modernizarea tronsonului vizat, elementele necesarece impun asigurarea unui serviciu de transport cu o calitate sporită şi în parametrii adecvaţi de siguranţă (sistemele telematice ITS, iluminat public, perdele forestiere şi alte măsuri de siguranţă, infrastructura verde prevăzută prin acordul de mediu – după caz). | |

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

| **Prioritate de investiții** | 7a - Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN-T |
| --- | --- |
| În cazul acţiunilor 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 şi în funcţie de maturitatea proiectului. Finanţarea se va acorda în limita fondurilor alocate priorităţii de investiţii şi domeniului specific.  Intervenţiile vizând dezvoltarea reţelei TEN-T rutiere vor fi promovate, pe cât posibil şi după caz, prin acţiuni integrate care vor conţine, pe lângă construcţia / modernizarea tronsonului vizat, elementele necesare ce impun asigurarea unui serviciu de calitate şi în parametrii adecvaţi de siguranţă (sistemele telematice iluminat public, perdele forestiere, panouri de protecţie împotriva zgomotului, covoarea astfaltice fonoabsorbante, şi alte măsuri de siguranţă, infrastructura verde prevăzută prin acordul de mediu – adaptate după caz şi tipul de infrastructură). Sistemele inteligente de transport vor fi incluse în toate proiectele vizând reabilitarea infrastructurii existente.  Investiţiile promovate vor respecta legislaţia în domeniul protecţiei 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 |
| --- | --- |
| Obiectivele specifice prevăzute în cadrul acestei priorităţi vor fi atinse prin implementarea de ***proiecte majore*** reprezentate de construcţia / modernizarea unor tronsoane de infrastructură TEN-T rutieră, amplasate pe rețeaua TEN-T. Lista proiectelor majore propuse spre finanțare face parte din strategia de implementare a MPGT. Lista extinsă de proiecte ce derivă din Strategia de implementare a MPGT, trimisă spre informare Comisiei Europene, va deveni lista de proiecte a programului în cazul în care este alocat suficient spaţiu fiscal.  Proiectele propuse spre finanțare sunt de două tipuri: proiecte fazate, demarate prin POS Transport în perioada 2007-2013 şi proiecte noi, identificate în procesul de prioritizare realizat la nivelul MPGT, care se vor finaliza până la sfârșitul anului 2023. | |

**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 raportării** |
| **B** | **F** | **T** |
| CO13 | Drumuri: Lungimea totală a drumurilor nou construite | Km | FEDR |  |  |  | 175,00 | MFE | Anual |
| CO13a | Drumuri: Lungimea totală a drumurilor nou construite din care: TEN-T | Km | FEDR |  |  |  | 175,00 | 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** | Creşterea accesibilităţii 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** | În cadrul acestui obiectiv specific se urmăreşte extinderea infrastructurii de transport rutier de interes naţional în vederea asigurării conexiunii la reţeauau TEN-T, a zonelor deficitare din punct de vedere a oportunităților de transport în vederea asigurării accesibilităţii la oportunități de muncă. Se vor avea în vedere finalizarea proiectelor demarate în perioada 2007-2013 şi a celor care vor fi fundamentate prin MPGT.   * **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. Obţinerea rezultatului scontat va contribui la promovarea competitivităţii economice şi la îmbunătăţirea condiţiilor în transportul rutier de mărfuri şi călători şi 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 - Creşterea accesibilităţii zonelor cu o conectivitate redusă la infrastructura rutieră a TEN-T** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Indicator** | **Unitate de măsură** | **Categoria regiunii (dacă este relevantă)** | **Valoare de referință** | **An de referință** | **Valoarea-țintă (2023)** | **Sursa datelor** | **Frecvența raportării** |
| 2S12 | Indicele de accesibilitate (densitate efectivă) | Angajat/min. |  | 25.874,00 | 2011 | 27.873,00 | MT | Bienal, 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** | 7b - Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale |
| --- | --- |
| **OS 2.2. Creşterea accesibilităţii zonelor cu conexiuni reduse la infrastructura rutieră a TEN-T**  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.  Totodată, construcţia variantelor de ocolire va contribui la creşterea mobilităţii regionale prin devierea traficului de tranzit în afara zonelor urbane, ceea ce asigură realizarea unor economii de timp pentru traficul de tranzit şi reducerea poluării în localităţi.  Și în cadrul acestui obiectiv, prioritare vor fi proiectele demarate în perioada 2007-2013 și ce vor fi finalizate în cadrul exercițiului financiar 2014-2020.  **Tipuri de acţiuni specifice OS 2.2**   * Modernizarea / dezvoltarea reţelei rutiere, inclusiv construcţia de variante de ocolire (conform standardului definit prin MPGT: autostrăzi/ drumuri expres/ drumuri naţionale / trans-Regio şi Euro Trans) care asigură o conexiune adecvată la rețeauau TEN-T sau creşterea accesibilităţii regionale; * Sprijin pentru beneficiari în pregătirea portofoliului de proiecte eligibile din POIM   **Grupul ţintă principal:**  •  Utilizatorii infrastructurii rutiere (populaţia, operatorii de transport rutier, agenţii economici)  **Tipuri de beneficiari:**    Administratorul infrastructurii de transport rutier de interes european şi naţional, desemnat conform legislaţiei în vigoare, cu atribuţii în dezvoltarea proiectelor de investiţii | |

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

| **Prioritate de investiții** | 7b - Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale |
| --- | --- |
| În cazul acţiunilor 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 secţiuni din proiectele MPGT) şi în funcţie de maturitatea proiectului. Finanţarea se va acorda în limita fondurilor alocate priorităţii de investiţii şi domeniului specific.  Intervenţiile vizând dezvoltarea reţelei TEN-T rutiere vor fi promovate, pe cât posibil şi după caz, prin acţiuni integrate care vor conţine, pe lângă construcţia / modernizarea tronsonului vizat, elementele necesare ce impun asigurarea unui serviciu de calitate şi în parametrii adecvaţi de siguranţă (sistemele telematice, iluminat public, perdele forestiere, panouri de protecţie împotriva zgomotului, covoarea astfaltice fonoabsorbante, şi alte măsuri de siguranţă, infrastructura verde prevăzută prin acordul de mediu – adaptate după caz şi tipul de infrastructură). Sistemele inteligente de transport vor fi incluse în toate proiectele vizând reabilitarea infrastructurii existente.  Investiţiile promovate vor respecta legislaţia în domeniul protecţiei 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 27), cât și proiecte non-majore, în acord cu fundamentarea din MPGT. | |

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

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

| **Prioritate de investiții** | | **7b - Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale** | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Indicator** | **Unitate de măsură** | **Fond** | **Categoria regiunii (dacă este relevantă)** | **Valoarea-țintă (2023)** | | | **Sursa datelor** | **Frecvența raportării** |
| **B** | **F** | **T** |
| CO13 | Drumuri: Lungimea totală a drumurilor nou construite | Km | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 9,00 | MFE | Anual |
| CO14 | Drumuri: Lungimea totală a drumurilor reconstruite sau modernizate | Km | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 130,00 | MFE | Anual |

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** | OS2.3 |
| **Titlul obiectivului specific** | Creşterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor |
| **Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii** | 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. Obiectivul vizează modernizarea aeroporturilor, situate atât pe reţeaua TEN-T, cât şi în afara acesteia, contribuind la obiectivele de creştere a accesibilităţii şi mobilităţii regionale, prin investiţii în infrastructura aeroportuară şi în infrastructura care asigură conexiunea acestora la reţeaua terestră rutieră şi feroviară, în condiţii de siguranţă şi în acord cu obiectivele de protecţie a mediului:   * **Volum crescut al pasagerilor tranzitaţi prin aeroporturi**   Transportul aerian este direct legat de nivelul de dezvoltare econonomică naţională şi regională, unul dintre obiectivele acestui sector fiind acela de oferi un serviciu de transport rapid şi în condiţii de siguranţă pentru pasageri, asigurând atât rute care sporesc conexiunile între principalele oraşe, cât şi cu pieţele europene şi internaţionale. 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. |
| **ID-ul obiectivului specific** | OS2.4 |
| **Titlul obiectivului specific** | Creşterea volumului de mărfuri tranzitate prin terminale intermodale şi porturi |
| **Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii** | Obiectivul vizează consolidarea la nivel naţional, în corelare cu politicile UE în materie, a unei reţele eficiente de terminale  pentru transfer intermodal. Se au în vedere investiţii în infrastructura terminalelor intermodale şi în instalaţii şi echipamente moderne de manipulare a unităţilor de transport intermodal, precum şi investiţii în porturi, altele decât cele situate pe rețeaua TEN-T centrală. Principalul rezultat obţinut ca urmare a investiţiilor în infrastructura terminalelor intermodale, corelat cu investiţiile în infrastructura portuară, constă în creşterea atractivităţii transportului intermodal, transpus printr-un:   * **Volum majorat de mărfuri containerizate manipulat în unităţi intermodale şi porturi**   Acesta va conduce la îmbunătăţirea mai multor aspecte, precum reducerea decalajului dintre valorile indicatorilor naţionali de transport şi ţintele 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 şi a consumului de resurse energetice, prin reducerea blocajelor la transferul intermodal, precum şi încurajarea transportului combinat de tip RO-LA, RO-RO etc.  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. |
| **ID-ul obiectivului specific** | OS2.5 |
| **Titlul obiectivului specific** | Creşterea gradului de siguranţă şi securitate pe toate modurile de transport şi reducerea impactului transporturilor asupra mediului |
| **Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii** | În contextul numeroaselor accidente care au loc pe toate modurile de transport, poziţionând România pe primele locuri, în special în ceea ce priveşte numărul deceselor înregistrate ca urmare a accidentelor rutiere, se impune luarea unor măsuri care să asigue, ca principale rezultate:   * **Număr redus de accidente pe toate modurile de transport, şi în special un număr redus de decese rezultate în urma accidentelor rutiere**   Obiectivul specific vizează implementarea măsurilor care contribuie la ***îmbunătăţirea siguranţei traficului şi securităţii transporturilor, în conformitate cu strategiile naţionale în domeniu şi cu planurile de dezvoltare urbană***. |
| **ID-ul obiectivului specific** | OS2.6 |
| **Titlul obiectivului specific** | Reducerea timpului de staţionare la punctele de comunicare transnaţională |
| **Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii** | Având în vedere timpii mari de staţionare înregistraţi la punctele de comunicare transnaţională, în special la trecerea frontierei, timpi ce depăşesc cu mult standardele internaţionale, prin obiectivul specific propus se urmăreşte asigurarea sustenabilităţii economiilor de timp rezultate din investiţiile în infrastructură prin obţinerea următorului rezultat:  •  **Timp redus de staţionare la punctele de comunicare transnaţională**, în special a transportatorilor de marfă  Atingerea rezultatului propus va completa economiile de timp obţinute prin dezvoltarea infrastructurii justificate prin MPGT. |

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

| **Obiectiv specific** | | **OS2.3 - Creşterea 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 îmbarcaţi şi debarcaţi în transportul aeroportuar | Mil. pasageri/an | Mai puțin dezvoltate | 10,70 | 2013 | 20,00 | INS | Anual |

| **Obiectiv specific** | | **OS2.4 - Creşterea volumului de mărfuri tranzitate prin terminale intermodale şi porturi** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Indicator** | **Unitate de măsură** | **Categoria regiunii (dacă este relevantă)** | **Valoare de referință** | **An de referință** | **Valoarea-țintă (2023)** | **Sursa datelor** | **Frecvența raportării** |
| 2S14 | Volum de mărfuri containerizat manipulat în unităţi de transport intermodal | TEU/an | Mai puțin dezvoltate | 25.198,00 | 2011 | 70.000,00 | MT | Anual |

| **Obiectiv specific** | | **OS2.5 - Creşterea gradului de siguranţă şi securitate pe toate modurile de transport şi reducerea impactului transporturilor asupra mediului** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Indicator** | **Unitate de măsură** | **Categoria regiunii (dacă este relevantă)** | **Valoare de referință** | **An de referință** | **Valoarea-țintă (2023)** | **Sursa datelor** | **Frecvența raportării** |
| 2S15 | Decese înregistrate în urma accidentelor rutiere la un milion de locuitori | Nr. decese / 1 mil. locuitori |  | 93,00 | 2013 | 73,00 | INS | Anual |

| **Obiectiv specific** | | **OS2.6 - Reducerea timpului de staţionare la punctele de comunicare transnaţională** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Indicator** | **Unitate de măsură** | **Categoria regiunii (dacă este relevantă)** | **Valoare de referință** | **An de referință** | **Valoarea-țintă (2023)** | **Sursa datelor** | **Frecvența raportării** |
| 2S16 | Timp de staționare la punctele deieşire din ţară în perioade aglomerate (transportatori de marfă) | Minute |  | 300,00 | 2013 | 150,00 | ANAF | Bienal, 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. Creşterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor**  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 investiţiilor în sectorul aerian, a fost dezvoltat un model de transport bazat pe cererea viitoare pentru transportul aerian prognozat, luându-se în considerarea bazinul demografic deservit, atracţiile turistice, tipurile de zbor disponibile, creşterea PIB, capacitatea aeroportului pentru zborurile ce pot fi manipulate şi capacitatea terminalului de transfer de pasageri.  Conform rezultatelor modelului, se preconizează că în 2020 fluxul estimat de pasageri va fi de cca. 19,97 mil. (şi în 2025 la cca. 24,84 mil.), reflectându-se asupra unor evoluţii de creştere în nivelul de clasă a aeroporturilor.  Din punct de vedere operaţional, aeroporturile trebuie să dispună de infrastructura şi facilităţile aferente pentru a răpunde cererii preconizate, ţinând cont de faptul că transportul aerian este dependent de infrastructura aeroportuară (caracteristicile pistei, capacitatea platformelor şi terminalelor etc.). Un aeroport care nu dispune de zboruri adecvate nu generează trafic, dar, în acelaşi timp, liniile aeriene nu operează pe acele aeroporturi unde infrastructura nu este adecvată. Prin urmare precondiţia necesară pentru punerea în valoare a potentialului de piaţă (trafic) este eliminarea constrângerilor existente în infrastructura aeroportuară.  **Tipuri de acţiuni specifice OS 2.3**   * Investiţii în infrastructura aeroportuară (construcţie/extindere/modernizare terminale, reabilitare-modernizare/extindere piste, căi de rulare, platforme etc.), însoţite de măsuri de protecţia mediului   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.  Promovarea acestui OS se justifică din perspectiva sub-dezvoltării pieţei de transport aerian în România, respectiv de existenţa unei cereri semnificative care nu poate fi acoperită de serviciile operate pe multe dintre aeroporturile regionale în condiţiile limitărilor impuse operării de starea/capacitatea infrastructurii aeroportuare existente. Intervenţiile vor fi orientate spre nevoile de infrastructură specifice fiecărui aeroport în funcţie de necesarul de investiții corelat cu evoluția cererii, contribuind la creşterea mobilităţii regionale prin oferirea unor posibilităţi extinse de călătorie perntru persoanele din aria de operare a aeroporturilor într-un timp scurt şi în condiţii de siguranţă spre alte regiuni din ţară sau în afara ţării.  **Tipuri de beneficiari OS 2.3.**  Administratorii infrastructurii aeroportuare    **OS 2.4. Creşterea volumului de mărfuri tranzitate prin terminale intermodale şi 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 potenţial semnificativ de creştere ca urmare a caracterului competitiv al prețurilor logistice, precum și datorită, poziţiei geografice. România este în competiţie cu multe ţări din sudul şi estul Europei ca şi poartă de intrare a mărfurilor în Europa, având în vedere proximitatea cu Canalul Suez în timpi de navigare şi poziţionarea sa pe rutele est-vest şi a portului Constanţa pe Coridorul TRACECA (“Silk route”). Această poziţie asigură avantaje României în operarea serviciilor RO-RO în Marea Neagră (de ex. cu Turcia şi Georgia), în special din perspectiva economiilor de timp şi reducerii impactului asupra mediului.  În prezenat, reţeaua de terminale intermodale existente cuprinde terminalele publice ale CFR Marfă și porturile care au activități intermodale asociate. Totodată, în prezent funcţionează 13 operatori privaţi, unele dintre aceste terminale private fiind specializate (e.g. pentru produse petroliere).  Stimularea utilizării modurilor de transport sustenabile în corelare cu investiţiile în dezvoltarea coridoarelor feroviare şi a transportului naval depinde în mare măsură și de dezvoltarea terminalelor intermodale care să permită transferul mărfurilor în condiţii de siguranţă şi eficienţă.  MPGT a planificat reţeaua terminalelor publice de mărfuri, amplasată echilibrat la nivelul reţelei naţionale, care să asigure un acces nediscriminatoriu al operatorilor logistici, integratori de servicii feroviare – rutiere, şi 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.  Dezvoltarea terminalelor intermodale se poate face prin acţiuni de modernizarea şi reabilitare a terminalelor existente sau prin deschiderea de noi terminale. Amplasamentele vechilor terminale intermodale pot constitui o bază eficientă de plecare pentru anumite locaţii – cu condiţia ca regimul juridic al acestora să permită licitarea competitivă a operării şi accesul deschis și nediscriminatoriu al utilizatorilor.  Un element cheie pentru a asigura eficienţa operării terminalelor finanţate prin program este condiţia strictă a licitării competitive a operării terminalelor – de preferat simultan cu proiectarea şi construcţia.  Investițiile la nivelul porturilor, atât cele situate pe rețeaua TEN-T, cât și cele situate pe alte rețele, 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.  **Tipuri de acţiuni specifice OS 2.4**   * Modernizarea/ dezvoltarea de terminale intermodale şi modernizarea instalaţiilor şi echipamentelor de transfer intermodal, pentru atragerea mărfurilor de la transportul rutier pe distanţe lungi la cel feroviar şi fluvial şi reducerea blocajelor în terminalele multimodale * Modernizarea/dezvoltarea infrastructurii portuare (dane, docuri, chei, terminale de mărfuri, conexiuni intermodale etc.), în vederea oferirii de condiţii optime pentru transportul naval de mărfuri, inclusiv achiziţia de instalaţii portuare şi alte echipamente   Prin măsurile propuse de asigurarea a facilităților moderne şi 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.  **Tipuri de beneficiari specifici OS 2.4.**  Administratori de infrastructură de transport pentru toate modurile, autorităţile publice locale, operatori de terminale intermodale    **OS 2.5. Creşterea gradului de siguranţă şi securitate pe toate modurile de transport şi reducerea impactului transporturilor asupra mediului**  Din punct de vedere a siguranței traficului, România ocupă ultimele locuri la nivelul UE, înregistrând indicatori extrem de deficitari pentru toate modurile de transport, cea mai gravă situație reflectându-se la nivelul traficului rutier.  Rata mortalității generate de accidentele rutiere este extrem de ridicată, România înregistrând un număr de cca 466 morți la 1 mil. pasageri (locul 28 din 28). Nr. total de accidente rutiere se ridică la o medie anuală de cca. 27.118 în perioada 2007-2012 (Prelucrare AECOM a datelor furnizate de Poliția Rutieră), aprox. 23,5% sunt fatale, iar cca. 39% implică pietoni. Cele mai dese accidente sunt înregistrate pe tronsoanele Sibiu-Pitești, Sibiu-Deva, Buzău-Iași, Bucureși-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 şi 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. Deşi sistemul RIS a fost introdus, există în continuare percepţia că o parte însemnată a pagubelor sunt rezultatul lipsei de informaţii şi a slabei pregătiri a personalului.  Pentru siguranța rutieră, pe baza Strategiei Naţionale pentru siguraţă rutieră şi a elementelor dezvoltate prn MPGT, va fi realizată o analiză globală a cauze 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 acţiuni specifice OS 2.5**   1. **Măsuri de îmbunătăţire a siguranţei traficului şi securităţii transporturilor pentru toate modurile de transport** prin acțiuni specifice de tipul, dar nu exclusiv:    * Implementarea mijloacelor de semnalizare orizontală şi verticală    * Implementarea unor măsuri specifice în localităţile liniare de-a lungul drumurilor europene şi naţionale (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 naţionale cu profil periculos (tip „2 x 1.5” benzi) prin    * Implementarea sistemelor de transport inteligente (ex. ERTMS, VTMIS, Ro-RIS) şi a interfeţelor între diverse moduri de transport STI, acolo unde nu au fost implementate ca parte a intervenţiilor la nivelul infrastructurii, pentru creșterea siguranței la nivelul acțiunilor de control a traficului    * Treceri la nivel rutier/feroviar îmbunătăţite    * 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 protecţie a căilor de comunicaţie împotriva înzăpezirii /altor calamități naturale (pentru infrastructura existentă, unde nu se prevăd investiții integrate prin POIM din alte OS)    * Achiziţionarea de echipamente de pe şenale - canal navigabil şi alte tipuri de echipamente cu rol în asigurarea siguranţei şi securităţii transporturilor indiferent de modul de transport    * Alte acţiuni cu rol de creşterea a siguranţei pe toate modurile de transport, inclusiv proiectele fazate. 2. **Măsuri destinate protecţiei mediului**, ***la nivelul tuturor modurilor de transport*** (ex: instalarea de panouri de protecţie împotriva zgomotului, covoarea astfaltice fonoabsorbante, perdele forestiere, achiziţia de nave multifuncţionale PSI şi asistenţa în activităţile de depoluare pe căile navigabile şi maritime)**.**   O siguranţă îmbunătăţită pe toate modurile de transport prin implementarea acţiunilor de mai sus se va realiza, în special prin reducerea numărului de puncte critice („negre”) pentru siguranţa circulaţiei şi securitatea transporturilor pentru fiecare mod de transport prin intervenții pe termen mediu si scurt, asigurând astfel reducerea accidentelor în reţeaua naţională multimodală (structuri deficitare/ neconforme ale reţelei).  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 şi contribuţia la realizarea obiectivului stabilit la nivelul MPGT de reducere cu 50% a rate accidentelor.  **Tipuri de beneficiari OS 2.5.**   * Administratori de infrastructură de transport pentru toate modurile (inclusiv parteneriate cu alte instituţii publice) * Autorităţile publice locale care gestionează infrastructura din interiorul localităţilor/ infrastructură rutieră de tip drum naţional care face legături interurbane * Poliția rutieră și Poliția Transporturi, individual sau în parteneriat sau cu aplicantul pentru proiectele de siguranţă şi securitate   **OS 2.6. Reducerea timpului de staţionare la punctele de comunicare transnaţională**  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 distanţe de 70 km. Astfel, un blocaj în vamă de 3-4 ore poate fi cuantificat într-o distanţă 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 staţionare ale transportatorilor de marfă fiind cuprinse între 3 şi 7 ore la ieşirea din ţară, coform unui *Studiu de consultanţă şi 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. Timpi foarte de mari de staţionare la punctele de trecere a frontierei se înregistrează şi la graniţele 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 investiţiilor 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 acţiuni specifice OS 2.6**  Acţiuni de dezvoltare a infrastructurii de acces în punctele de trecere a frontierei/ de ieșire din țară şi în vamă, constând în:   * Investiţii în infrastructura de acces în punctele de trecere a frontierei, inclusiv în vamă * Crearea, extinderea şi modernizarea infrastructurii de control vamal şi rutiere în birourile vamale, inclusiv a clădirilor aferente * Achiziţia de echipamente specifice activităţii de control vamal nedistructiv, inclusiv achiziţionarea de echipamente de scanare * Achiziţia de instrumente şi echipamente aferente activităţii de monitorizare dinamică a perimetrului şi 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 reţeaua TEN-T şi vor contribui la optimizarea procesului de trecere a frontierei, inclusiv a operațiunilor de realizare a controlului vamal. Obținerea acestui rezultat va fi sprijinită și prin măsuri de adaptare a procedurilor de lucru și pregătire profesională (POCA), precum şi prin dezvoltarea infrastructurii de conectare a regiunilor din zona de frontieră şi populaţiei din aceste regiuni la reţeaua TEN-T (finanţată prin programele de cooperare transfrontalieră).  **Tipuri de beneficiari**  Ministerul Transporturilor, ANAF, operatorul de infrastructură la punctul de trecere a frontierei, Poliţia rutieră / Poliția Transporturi, Poliţia de frontieră  Pentru toate OS din cadrul PI 7.c.se vor sprijini acţiuni pentru pregătirea portofoliului de proiecte pentru 2014-2020 şi post 2020. | |

**2.A.6.2 Principiile directoare 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 |
| --- | --- |
| Pentru acţiunile prevăzute în cadrul SO 2.3., 2.4., 2.5. şi 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 şi în funcţie de maturitatea proiectului. Finanţarea se va acorda în limita fondurilor alocate priorităţii de investiţii şi domeniului specific.  În cazul acţiunilor cu mai mulţi 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”. Acţiunile vor fi selectate pe baza criteriilor definite în Ghidul Solicitantului pentru respectivul apel de proiecte şi se vor finanţa în limita fondurilor alocate fiecărei cereri de proiecte.  Proiectele de dezvoltare sustenabilă a infrastructurii aeroportuare vor conţine un pachet comprehensiv cu măsuri de protecţie a mediului ce derivă din procedura de evaluare a impactului asupra mediului şi în acord cu prevederile ghidului solicitantului.  Beneficiarii proiectelor vizând dezvoltarea terminalelor intermodale vor avea obligativitatea, prin contractele de finanţare, de a nu restricţiona accesul la infrastructura ce urmează a fi dezvoltată prin proiectele finanţate, iar operarea terminalelor va fi licitată, de preferat simultan cu proiectarea şi construcţia.  Ori de câte ori este posibil, intermodalitatea va fi luată în considerare pentru proiectele promovate în cadrul Priorităţii de Investiţii 7c..Cererea de finanțare va prezenta o descriere și o justificare în acest sens.  Achiziţionarea echipamentelor pentru asigurarea siguranţei pe toate modurile de transport, inclusiv a celor de deszăpezire, se poate face doar în condiţiile demonstrării unui eşec al pieţei care nu poate furniza echipamentele necesare, şi cu respectarea regulilor ajutorului de stat.  Proiectele promovate vor avea, după caz şi unde este posibil, un caracter integrat vizând, pe lângă construcţia/modernizarea tronsonului vizat, elementele necesare ce impun asigurarea unui serviciu de calitate şi în parametrii adecvaţi de siguranţă (sistemele telematice, iluminat public, perdele forestiere, panouri de protecţie împotriva zgomotului, covoarea astfaltice fonoabsorbante, şi alte măsuri de siguranţă, infrastructura verde prevăzută prin acordul de mediu – adaptate după caz şi 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 puţin dezvoltate, finanţarea operaţiunilor se va face cu respectarea prevederilor Art. 70 din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013, şi ale Ghidului CE privind eligibilitatea proiectelor în funcţie de locaţie. | |

**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 27). | |

**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** | **Categoria regiunii (dacă este relevantă)** | **Valoarea-țintă (2023)** | | | **Sursa datelor** | **Frecvența raportării** |
| **B** | **F** | **T** |
| 2S6 | Porturi situate pe TEN-T modernizate | No | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 7,00 | MFE | Anual |
| 2S17 | Aeroporturi modernizate | Nr. | FEDR |  |  |  | 2,00 | MFE | Anual |
| 2S18 | Terminale intermodale, modernizate/construite | Unități | FEDR |  |  |  | 4,00 | MFE | Anual |
| 2S19 | Porturi non-TENT modernizate | Nr. | FEDR |  |  |  | 3,00 | MFE | Anual |
| 2S20 | Puncte negre rutiere eliminate | Nr. | FEDR |  |  |  | 150,00 | MFE | Anual |
| 2S21 | Treceri la nivel cu calea ferată semnalizate | Nr. | FEDR |  |  |  | 150,00 | MFE | Anual |
| 2S22 | Puncte de comunicare transnaţională construite/ modernizate | Nr. | FEDR |  |  |  | 3,00 | MFE | Anual |

2.A.4 Prioritate de investiții

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

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

|  |  |
| --- | --- |
| **ID-ul obiectivului specific** | OS2.7 |
| **Titlul obiectivului specific** | Creşterea sustenabilităţii şi calităţii transportului feroviar |
| **Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii** | 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 şi 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 investiţii orientate spre eficientizarea, comercializarea și competitivizarea transportului feroviar, urmărind următoarele rezultate principale:  •  ***Grad ridicat de utilizare a reţelei feroviare***  •  ***Sustenabilitate crescută a reţelei feroviare***  •  ***Competitivizarea serviciilor de transport de calatori***  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 creşterea cotei de piață. |

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

| **Obiectiv specific** | | **OS2.7 - Creşterea sustenabilităţii şi calităţii 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** |
| 2S23 | Intensitatea utilizării reţelei feroviare | Călători/ km reţea/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 |
| --- | --- |
| Analiza MPGT a relevat starea critică a infrastructurii feroviare (ex. peste două treimi din reţea are durata de viata expirată, iar ritmul curent al reparatiilor capitale – respectiv 10-20 km/an ar presupune între 400 şi 800 de ani pentru aducerea reţelei la parametri normali de funcţionare), precum şi disparitatea crescândă dintre mărimea reţelei pe de o parte şi respectiv trafic (productivitatea medie fiind de aprox. 2.5 ori mai mică decât media UE, în condiţiile în care 95% din trafic se desfăşoară pe numai 60% din reţea) şi resursele bugetare disponibile pentru finanţarea ei (care acoperă doar 18% din necesar). În 2012, 65% din liniile de rulare, 80% din macazuri, 665 din terasamente şi 49% din poduri aveau durata de viaţă expirată, necesitând reparaţii capitale, restricţiile de viteză generate de această situaţie ducând la întârzieri de 3,18 mil. min. Aceste elemente au dus la declinul abrupt al preferinţei pasagerilor pentru transportul feroviar, cu impact asupra scăderii continue a cotei de piaţă de cca. 25% în 1996 la 4,9% în 2012.  Totodată, comparativ cu țările având un nivel similar al lungimii rețelei de cale ferată pe cap de locuitor, rata de utilizare a căii ferate din România este scăzută. Cererea pentru transportul feroviar din România, măsurată prin 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.  În aceste condiţii, MPGT a recomandat concentrarea resurselor bugetare exclusiv pe o rețea „primară” redusă la aprox. 60-70% faţă de dimensiunile existente, în paralel cu dublarea bugetului anual pentru întreţinere, astfel încât să poată fi lansat un program masiv de reparaţii 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 şi evaluare a liniilor cu perfomanţă/potențialul cel mai slab, precum şi în procesul de excludere a acestora din reţeaua administrată de CFR SA şi finanţată de la bugetul de stat (legislaţie, procedură, pregătirea documentaţiilor etc.).  Cu privire la serviciile oferite de transportul feroviar, analiza MPGT a arătat ca acestea sunt necompetitive și necomerciale, iar calitatea serviciilor este încă mai slabă decât chiar sub nivelul oferit de infrastructură, ceea ce, în condițiile unei concurenţe 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 reacţionat prin creșterea prețurile biletelor reducând, astfel, și mai mult competitivitatea modului de transport feroviar*.* Simptomele pieţei neconcurenţiale (contractele de servicii publice - CSP - nu se licitează, ci se acordă direct, respectiv în proporţie de aprox. 85% către CFR Călători) şi a managementului necomercial din CFR Călători sunt multe şi 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 si altor active relevante (facilităţi din staţii, depouri, etc.) existente la momentul de faţă în folosinţa CFR Călători (cu precondiţia transferului acestor active din patrimoniul CFR Călători în patrimoniul ARF) precum şi a materialului rulant nou (flota de EMU-uri) care urmează să fie achiziţionată cu finanţare din program. POIM va sprijini această componentă a reformei feroviare prin finanţarea:   * Pregătirii, de către ARF/autoritatea responsabilă cu realizarea reformei, a licitaţiilor pentru contractele de servicii publice (analiza de opţiuni, cadrul legislativ, inventarierea şi transferul activelor relevante de la CFR Călători, documentaţiile de licitaţie, inclusiv contractele de servicii publice, pregatirea sistemului de monitorizare al performantei serviciilor in ARF, etc.) * Achiziţionarea de material rulant nou.   A treia componenta a pachetului de reformă din MPGT se referă la aplicarea indicatorilor de performanţă în cadrul mecanismului de plăţi dintre MT şi operatorii de transport pe de o parte (ex. penalităţi pentru întârzieri deduse automat din valoarea compensaţiei din CSP) şi pe de altă parte între operatorii de transport şi CFR Infrastructura (ex. penalităţi pentru întârzierile cauzate de infrastructura deduse automat din tariful de utilizare a infrastructurii). POIM va sprijini acest proces prin finanțarea pregătirii, operaţionalizării 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 activităţii (reducerea numărului de gări şi a numărului de linii din gările rămase, valorificarea activelor non-core, realizarea lucrărilor de întreţinere exclusiv noaptea, etc.) la nivelul CFR Infrastructură și CFR Călători. POIM va sprijini această direcție de reformă prin finanţarea:   * Unui audit exhaustiv al activelor, costurilor şi eficienţei operatiorilor CFR SA şi CFR Călători * Activităţilor de identificare, punere în practică şi monitorizarea măsurilor de reducere a costurilor şi eficientizarea a activităţii * Investiţiilor orientate spre creşterea eficienţei reţelei (ex. electrificare, eficienţă energetică, etc.)   În paralel cu reforma feroviară și cu reabilitarea treptată pe termen lung a marilor coridoare (TEN-T core) – care sunt procese de durata 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 fazate 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 acţiuni 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 * Investiţii integrate orientate spre îmbunătățirea rapidă a calității serviciilor pe magistralele prioritare, cuprinzând: (i) achiziția de material rulant modern, eficient (inclusiv pentru intervenții de deszăpezire) și cu capacități de interoperabilitate (ERTMS); (ii) îmbunătățirea mersului de tren (frecvență mai mare, mers cadențat) (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 îmbunătăţire a 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 şi cele prioritizate conform MPGT, cu accent pe dezvoltarea reţelei TEN-T centrale * Sprijin pentru beneficiari pentru pregătirea portofoliului de proiecte pentru 2014-2020 şi post-2020.   Măsurile de reformă promovate (transpuse în indicatori de realizare mediată) orientate spre îmbunătăţirea calităţii serviciilor furnizate la nivelul reţelei 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 cadențat între orașele cu peste 100.000 loc.); decalarea intervalului orar pentru mentenanță; emiterea unor legitimaţii de călătorie valabile la nivelul întregii reţele şi compatibile cu sistemul internaţional; modificarea mecanismului de subvenționare ş.a.  Acţiunile de reabilitarea/dezvoltare a căii ferate vor avea un caracter integrat, care vor conţine, pe lângă construcţia/modernizarea tronsonului vizat, elementele necesare ce impun asigurarea unui serviciu de calitate şi în parametrii adecvaţi de siguranţă (ERTMS, măsuri de siguranţă, infrastructura verde prevăzută prin acordul de mediu – adaptate după caz şi tipul de infrastructură).  Acţiunile propuse vor contribui într-un mod concertat la creşterea atractivităţii transportului feroviar pentru utilizatori prin: *servicii optimizate* (infrastructură reabilitată care asigură obţinerea de economii de timp coroborată cu un management îmbunătăţit al operaţiunilor pe calea ferată) şi *condiţii* *de călătorie de calitate* (prin servicii competitive și comerciale, mers de tren cu frecvenţă atractivă materialul rulant modern şi gări modernizate).  **Grupul ţintă principal:**  •  Populaţia, operatorii de transport, agenţii 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 naţional. | |

**2.A.6.2 Principiile directoare 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 |
| --- | --- |
| 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 reţelei TEN-T centrale. Lista proiectelor prioritare este completată de obiectivele de investiții vizând modernizarea/reabilitarea și eficientizarea rețelei (fiind prioritizate proiectele aferente reţelei TEN-T centrale), pentru care finanţarea se va acorda în limita fondurilor alocate priorităţii de investiţii şi domeniului specific, în corelare cu obiectivele propuse a fi atinse.  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 puţin dezvoltate, finanţarea operaţiunilor se va face cu respectarea prevederilor Art. 70 din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013, şi ale Ghidului CE privind eligibilitatea proiectelor în funcţie de locaţie. | |

**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 | |

**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 |
| --- | --- |
| Investițiile de modernizarea/reabilitarea și eficientizarea rețelei feroviare vor fi promovate prin intermediul proiectelor majore, identificate în Tabelului 28, conform fundamentării 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** | | **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** |
| CO12 | Căi ferate: Lungimea totală a căilor ferate reconstruite sau modernizate | Km | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 250,00 | MT | Anual |
| CO12a | Căi ferate: Lungimea totală a liniilor de cale ferată renovate sau modernizate din care: TEN-T | Km | FEDR |  |  |  | 250,00 | MFE | Anual |
| 2S24 | Măsuri de reformă analizate/ elaborate/ implementate | Număr | FEDR |  |  |  | 4,00 | MT | Anual |
| 2S5 | Material rulant achiziţionat | Unități | FEDR |  |  |  | 20,00 | MFE | 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 şi 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 şi eficient** | | | | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Tipul Indicatorului** | **Indicator sau etapă cheie de implementare** | | **Unitate de măsură, dacă este cazul** | **Fond** | **Categoria de regiune** | **Punctul de referință pentru 2018** | | | **Obiectivul final (2023)** | | | **Sursa datelor** | **Explicarea relevanței indicatorului, dacă 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 |  |  | 175,00 | MT | Indicatorul de realizare imediată face parte din sistemul de indicatori ai POIM selectat care acoperă 57,5% din alocarea AP2 |
| F | F | Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorităţii de certificare, certificată de această autoritate | | Euro | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 266,158,713.00 |  |  | 2.270.313.273,00 | MFP (ACP) |  |
| 2S9 | I | Lungimea drumurilor nou construite pe reţeaua TEN-T, cuprinse în proiectele majore transmise Comisiei Europene spre aprobare | | km | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 140 |  |  | 0,00 | MFE |  |

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

Ținta indicatorului financiar pentru 2023 corespunde alocării FEDR de 100% pentru AP 2 (respectiv cca 2,27 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 57,5% 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 reţeaua TEN-T din 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 (7,38 mil. Euro / km pentru proiectele de infrastrucură rutieră propuse în cadrul OS 2.1., respectiv 175 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 175 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 140 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 şi eficient** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Fond** | **Categoria de regiune** | | **Codul** | **Suma (EUR)** |
| ERDF | Mai puțin dezvoltate | | 024. Căi ferate (TEN-T principal) | 248.824.341,00 |
| ERDF | Mai puțin dezvoltate | | 026. Alte căi ferate | 37.875.000,00 |
| ERDF | Mai puțin dezvoltate | | 027. Active feroviare mobile | 90.000.000,00 |
| ERDF | Mai puțin dezvoltate | | 028. Autostrăzi și drumuri TEN-T - rețea principală (construcție nouă) | 493.154.612,00 |
| ERDF | Mai puțin dezvoltate | | 029. Autostrăzi și drumuri TEN-T - rețea extinsă (construcție nouă) | 493.154.612,00 |
| ERDF | Mai puțin dezvoltate | | 031. Alte drumuri naționale și regionale (construcție nouă) | 32.744.250,00 |
| ERDF | Mai puțin dezvoltate | | 034. Alte drumuri reconstruite sau îmbunătățite (autostrăzi, drumuri naționale, regionale sau locale) | 109.648.206,00 |
| ERDF | Mai puțin dezvoltate | | 036. Transport multimodal | 75.601.432,00 |
| ERDF | Mai puțin dezvoltate | | 037. Aeroporturi (TEN-T) | 42.568.374,00 |
| ERDF | Mai puțin dezvoltate | | 042. Căi navigabile interne și porturi (regionale și locale) | 66.989.575,00 |
| ERDF | Mai puțin dezvoltate | | 085. Protejarea și sporirea biodiversității, protecția naturii și infrastructură ecologică | 12.174.553,00 |

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

| **Axă prioritară** | | **AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil şi eficient** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Fond** | **Categoria de regiune** | | **Codul** | **Suma (EUR)** |
| ERDF | Mai puțin dezvoltate | | 01. Grant nerambursabil | 1.702.734.955,00 |

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

| **Axă prioritară** | | **AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil şi eficient** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Fond** | **Categoria de regiune** | | **Codul** | **Suma (EUR)** |
| ERDF | Mai puțin dezvoltate | | 07. Nu se aplică | 1.702.734.955,00 |

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

| **Axă prioritară** | | **AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil şi 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 | 1.466.734.955,00 |

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

| **Axă prioritară** | | **AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil şi 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 şi eficient** |
| În cadrul acestei axe prioritare, se asigură şi finanţarea măsurilor de asistenţă tehnică necesare atât pentru pregătirea portofoliului de proiecte aferente, prin măsuri distincte, cât şi managementul/monitorizarea/supervizare/ evaluarea/ auditul proiectelor de investiţii etc., ca parte integrantă din cheltuielile de proiect. Se asigură, totodată, şi finanţarea măsurilor complementare de asistenţă tehnică, care, alături de lucrările de investiţii, contribuie la obţinerea rezultatelor.  Întărirea capacităţii administrative a principalilor beneficiari din sectorul transporturilor, în special CNADNR şi CNCFR, reprezintă deziderate majore pentru sporirea capacităţii de implementare a proiectelor. Prin POIM sunt identificate măsuri complementare investiţiilor în infrastructură având ca scop îmbunătăţirea guvernanţei în acest sector, iar acţiuni specifice întăririi capacităţii administrative a beneficiarilor vor fi finanţate din POAT.  Sprijinul pentru beneficiari în vederea gestionării portofoliului de proiecte este asigurat prin POAT.  În ceea ce priveşte sprijinul necesar pentru exercitatea funcţiilor de management delegate de AM POIM către organismul intermediar cu rol în implementarea acestei axe prioritare, acesta va fi finanţat prin POAT. | |

.

2.A.1 Axa prioritară

| **ID-ul axei prioritare** | AP3 |
| --- | --- |
| **Denumirea axei prioritare** | Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii 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 şi creşterea gradului de pregătire pentru reciclare a deşeurilor în România |
| **Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii** | Prin implementarea investiţiilor vizând creşterea capacităţii sistemelor de management integrat al deşeurilor municipale în concordanţă cu ierarhia deşeurilor se urmăreşte dezvoltarea infrastructurii la nivelul judeţelor necesare pentru obținerea următoarelor rezultate:   * ***Cantitate de deşeuri biodegradabile redusă la depozitare*** *la 35% faţă de nivelul din 1995, conform obligaţiilor asumate prin Tratatul de aderare în vederea implementării Directivei 99/31/EC privind depozitarea deșeurilor* * ***Depozite neconform închise;*** *conform obligaţiilor 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 deşeurilor reciclate / valorificate în totalul cantităţii de deşeuri municipale colectate****, ca urmare a investițiilor ce asigură pregătirea pentru reciclare şi reutilizare  a deșeurilor menajere și similare de 50% conform Directivei Cadru a deșeurilor (2008/98/EC)*   Totodată, investiţiile continuate vor avea ca rezultat sistarea activităţii depozitelor neconforme în conformitate cu prevederile directivelor europene şi cu angajamentele asumate prin Tratatul de Aderare şi închiderea acestora, extinderea colectării selective şi crearea capacităţilor de compost/tratare şi staţii de transfer necesare îndeplinirii obiectivelor legate de creşterea ponderii deşeurilor reciclate / valorificate în totalul cantităţii de deşeuri colectate, prin crearea infrastructurii necesare. |

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

| **Obiectiv specific** | | **OS3.1 - Reducerea numărului depozitelor neconforme şi creşterea gradului de pregătire pentru reciclare a deşeurilor în România** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Indicator** | **Unitate de măsură** | **Categoria regiunii (dacă este relevantă)** | **Valoare de referință** | **An de referință** | **Valoarea-țintă (2023)** | **Sursa datelor** | **Frecvența raportării** |
| 2S25 | Cantitatea de deşeuri biodegradabile depozitată | Mil. tone/an |  | 3,00 | 2011 | 1,68 | MMAP/ANPM | Anual |
| 2S26 | Rata de reciclare a deșeurilor menajere și similare | % din deșeurile colectate |  | 7,30 | 2011 | 50,00 | MMAP/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 şi creşterea gradului de pregătire pentru reciclare a deşeurilor**  În conformitate cu Tratatul de Aderare și a Directivei-cadru privind deșeurile, România trebuie să îndeplinească următoarele cerințe care decurg din directivele europene:   * Închiderea depozitelor neconforme (Directiva 1999/31/CE) – 240 de pozite neconforme (139 depozite neconforme din  mediul urban, care au sistat activitatea de depozitare în perioada 2004-2009 şi închiderea a 101 depozite neconforme din zona urbană, pentru care s-a obţinut perioada de tranziţie şi care au prevăzută sistarea activităţii de depozitare în perioada 16 iulie 2009 – 16 iulie 2017) * Reducerea la depozitare a cantităţii de deşeuri biodegradabile municipale (Directiva 1999/31/CE) - până în 2016, trebuie să se reducă cantitatea de deşeuri 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 deşeuri biodegradabile generate în anul 1995 a fost de 4,8 milioane tone) * Reciclarea si valorificarea deseurilor de ambalaje (Directiva 94/62/CE) – în conformitate cu Tratatul de Aderare şi legislaţia natională, începând cu anul 2013, ţinta globală de reciclare este de 55%, iar ţinta de valorificare sau incinerare în instalaţii de incinerare a deşeurilor cu recuperare de energie este de 60%. Obiectivele minime de reciclare pe tip de material pentru anul 2013 sunt: hârtie şi carton 60%, plastic 22,5%, sticlă 60%, metale 50%, lemn 15%; * Pregătirea pentru reutilizare şi reciclarea deşeurilor 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.   În prezent, situația actuală a acestor angajamente este următoarea:   * 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 finanţată prin POSM 2007-2013. Din cele 148 depozite rămase de închis, 46 vor fi închise prin POIM (38 prin proiecte fazate şi 8 prin proiecte noi), alte 79 vor fi închise prin POSM (proiecte în derulare), 23 fiind închise prin alte surse (din care doar 6 nu sunt acoperite de contractele în derulare). 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 cantităţii de deşeuri biodegradabile municipale– în conformitate cu datele prezentate in Raportul Naţional privind Starea Mediului 2012, în anul 2011 cantitatea estimată generată de deşeuri biodegradabile municipale a fost de 3 milioane tone, Proiectele aprobate prin POS Mediu 2007-2013 cuprind investiţii privind reducerea deşeurilor biodegrabile municipale la depozitare (instalaţii de compostare, instalaţii de tratare mecano-biologica, precum şi unităţi 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 capacităţi necesare atingerii ţintei din anul 2013, iar restul proiectelor aprobate prevăd capacităţi necesare atingerii ţintei din anul 2016. Pentru Municipiul Bucureşti și județul Ilfov, care reprezintă circa 16,9% din cantitatea deşeurilor colectate la nivel naţional (conform ANPM – Generarea şi gestionarea deşeurilor în anul 2011) nu este încă aprobat un proiect privind managementul integrat al deşeurilor. În prezent, nu este în operare nicio instalație de tratare mecano-biologică. Având în vedere cele menţionate, precum şi întârzierile în implementarea proiectelor aprobate prin POS Mediu 2007-2013, este posibil ca ţinta de reducere a deşeurilor biodegradabile municipale pentru anul 2016 să fie atinsă cu întârziere şi cu investiţii suplimentare, inclusiv pentru Municipiul Bucureşti şi județul Ilfov; Se estimează un necesar suplimentar de capacităţi de cca 1,67 mil. t/an (TMB şi compostare), ce ar mai fi necesar după ce toate proiectele în curs de derulare vor fi finalizate, pentru a asigura reducerea la depozitare a încă 1 mil. t/an începând cu 2017 (care nu pot fi acoperite de investiţiile în derulare). Din acestea, POIM acoperă cca. 0,55 mil. t/an, la care se adaugă capacităţile din proiectele fazate de cca. 440 mil. t/an. * Reciclarea și valorificarea deşeurilor de ambalaje (Directiva 94/62/CE) – conform ANPM (Date privind ambalajele introduse pe piaţa şi deşeurile de ambalaje gestionate în anul 2012), în anul 2012 au fost atinse toate ţintele de reciclare pe material şi ţinta globală de reciclare prevăzute în Directivă. Ţinta de valorificare sau incinerare în instalaţii de incinerare a deşeurilor cu recuperare de energie a fost de 57,4%, faţă de 57% cât este prevăzut în legislaţia natională pentru acest an. Astfel, se poata afirma că ţintele reciclare şi valorificare a deşeurilor de ambalaje sunt îndeplinite, cu menţiunea că cea mai mare cantitate a deşeurilor valorificate de ambalaje provine de la industrie şi comert. Odată cu implementarea sistemelor de management integrat al deşeurilor va creşte şi gradul de colectare separată, respectiv de reciclare a deşeurilor de ambalaje generate de populaţie; * Pregatirea pentru reutilizare şi reciclarea deseurilor municipale (Directiva cadru 2008/98/CE) – conform ANPM (Generarea şi gestionarea deșeurilor în anul 2011), în anul 2011 doar circa 7,3% din deşeurile municipale au fost valorificate. Prin proiectele aprobate prin POSM 2007 – 2013 sunt prevăzute investiţii atât pentru colectarea separată a deşeurilor municipale, cât şi pentru sortarea deşeurilor colectate separat. Primele proiecte aprobate nu au luat în considerare la stabilirea capacităților de colectare şi sortare ţinta de pregatire pentru reutilizare și de reciclare a deșeurilor municipale de 50%, aceasta fiind prevăzută în Legea cadru a deşeurilor nr. 211/2011, care a intrat în vigoare în noiembrie 2011. Dat fiind gradul scăzut de valorificare din anul 2011, precum şi întârzierile în implementarea proiectelor aprobate prin POS Mediu 2007-2013, se apreciază că şi în prezent există încă o rată scăzută de valorificare şi reciclare a deşeurilor municipale. Capacităţile de sortare estimate a fi necesare în continuarea proiectelor ce se vor finaliza prin POSM pentru a asigura infrastructura necesară pentru pregătirea deşeurilor pentru reciclare este de 0.5 mil. t/an (corelat cu previziunile iniţiale de creştere a cantităţilor de deşeuri generate), din care POIM va contribui cu investiţii în cca. 0,25 mil. t/an, cu o valoare de 36 mil. euro, respectiv cca. 50% din necesarul pentru conformare.   Consolidarea şi extinderea sistemelor integrate de management al deşeurilor trebuie să asigure tranziţia de la modelul actual de dezvoltare bazat pe producţie şi consum, la un model bazat pe prevenirea generării deşeurilor şi utilizarea materiilor prime din industria de valorificare. Prevenirea generării deşeurilor 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 deşeuri (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.  Adiţional, conştientizarea populaţiei în vederea selectării la sursă a materialelor reciclabile va fi promovată ca măsură orizontală de educaţie şi conştientizare pe probleme de mediu finanţabilă prin Programul Operaţional Capacitate Administrativă.  Reducerea consumului de resurse naturale prin creşterea cantităţii de deşeuri reciclate / valorificate şi promovarea eficientă a utilizării resurselor naturale vor fi de asemenea promovate, ca rezultat cumulativ al măsurilor precizate mai sus.  **Tipuri de acţiuni specifice OS 3.1**  Realizarea obiectivului specific şi a rezulatelor preconizate se va realiza prin promovarea următoarelor tipuri de acţiuni:   * Proiecte integrate de consolidarea şi extinderea sistemelor integrate de management al deşeurilor, cu respectarea ierarhiei deşeurilor (prevenire, pregătirea pentru reutilizare, reciclare, alte metode de valorificare, inclusiv tratare şi eliminare): închiderea și reabilitarea de depozite neconforme şi deschiderea/extinderea de noi depozite, implementarea sistemelor de colectare selectivă, construcţia de instalații de transfer și valorificare/tratare, inclusiv platforme de compostare şi unități de compostare individuală şi staţii de tratare mecano-biologică ş.a. * Consolidarea capacităţii instituţionale a beneficiarilor în domeniul sistemelor integrate de management al deşeurilor, ca parte integrantă a proiectelor individuale * Implementarea unui sistem integrat de management al deşeurilor la nivelul municipiului Bucureşti; * Sprijin pentru pregătirea portofoliului de proiecte aferent perioadei 2014-2020 și post 2020 (după caz)   Prin POIM vor fi finanţate în continuare proiectele integrate de management al deşeurilor la nivel de judeţ demarate în perioada 2007-2013 şi nefinalizate până la finalul anului 2015 (13 proiecte sunt propuse spre fazare), precum şi 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 şi finanţarea investiţiilor care asigură îndeplinirea angajamentelor ce derivă din Tratatul de Aderare şi 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 staţiile de compost şi 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 staţiile de compost şi MBT, la atingerea ţintei de reciclare.   În ceea ce privește proiectul de management al deșeurilor în București, proiectul propus se va baza pe evaluarea nevoilor de investiţii ce vizează întregul ciclu de management al deșeurilor în București, iar acţiunile finanţate 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 investiţii din București vor fi reflectate în planul PNGD revizuit și în planul de management al deşeurilor la nivel de judeţ / master plan, în special în ceea ce privește: cuatificarea ţintelor privind prevenirea generării deșeurilor, contribuția Municipiului București la realizarea obiectivelor naţionale de reciclare de 50%. Calendarul de implementare a proiectului prevede începerea lucrărilor în octombrie 2018, în timp ce pregătire proiectului va începe în ianuarie 2016; prin urmare, cererea de proiect major și declaraţiile de cheltuieili urmează a fi transmise Comisiei Europene după finalizarea PNGD și a planurilor judeţene de gestiune a deşeurilor.  Prin proiectele preconizate a se finanța într-o primă etapă prin POIM (aprobate în cadrul POS Mediu și fazate pe două perioade de implementare) se vor crearea noi capacități de reciclare (staţii de sortare / tratare mecano-biologică/ compostare) a deșeurilor de cca 940.000 t/an (693.000 tone/an TMB şi compostare şi 247.000 t/an sortare) și închiderea/reabilitarea a cca. 46 de depozite neconforme (38 din proiecte fazate şi 8 din proiecte noi).  **Grup ţintă:**   * populaţia suplimentară (faţă de cea acoperită în prezent de sistemele integrate de management al deşeurilor), la nivel judeţean. * gospodării individuale şi persoane juridice (ce exercită o activitate de natură comercială sau industrială)   **Tipul de beneficiar** pentru toate acţiunile vizate îl reprezintă Asociaţiile de Dezvoltare Intercomunitară prin Consiliile Județene/ Municipiul Bucureşti.  Deși majoritatea proiectelor susținute de POS Mediu 2007-2013 au fost proiectate în vederea atingerii ţintelor pentru 2016 de reducere a cantităţii deşeurilor biodegradabile depozitate, precum şi a ţintei pentru 2020 privind obiectivele de reciclare și valorificare, unele dintre proiectele inițialecare vor fi fazate în vederea prinanţării prin POIM, a fost proiectate pentru a răspunde obiectivelor intermediare. Prin urmare, aşa 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 stablirea 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 judeţean, completând şi rezultatele așteptate ale măsurilor legislative şi instrumentelor economice implementate. În acest sens, această analiză la nivel național va fi lansată în 2017, prin POIM, în vederea identificării şi justificării unor investiții regionale complementare necesare ulterior. Pregătirea de noi aplicaţii, precum şi finanţarea acestor investiţii vor putea fi, de asemene finanţate prin POIM , dacă perioada de implementare şi resursele financiare vor permite. POIM va fi modificat în funcţie de rezultate analizei şi investiţiilor proiectate, în vederea identificări acţiunilor şi 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 |
| --- | --- |
| În România, cadrul instituţional în baza căruia se pot realiza investiţiile în sectorul deşeuri pentru a îndeplini cerinţele aquis-ului de mediu al Uniunii şi pentru a răspunde nevoilor de dezvoltare identificate la nivel naţional, îl reprezintă Strategia Naţională de Gestionare a Deşeurilor şi planurile de gestionare a deşeurilor la nivel naţional şi judeţean, inclusiv la nivelul municipiului Bucureşti.  În contextul prevederilor Directivei Cadru 2008/98/CE privind deşeurile (transpusă în legislaţia naţională prin Legea nr. 211/2011 privind deşeurile) precum şi al schimbării priorităţilor în cadrul legislaţiei şi politicii europene în materie de prevenire a generării şi gestionării deşeurilor, Strategia Naţională pentru Gestionarea Deşeurilor reprezintă viziunea Ministerului Mediului, Apelor şi Pădurilor prezentând explicit direcţia şi priorităţile României pentru orizontul de timp 2014-2020, în vederea asigurării unui nivel înalt de protecţie a mediului şi protecţiei sănătăţii populaţiei. De asemenea, revizuirea Planului Naţional de Gestionare a Deşeurilor, ce va fi disponibil la finalul anului 2016, precum şi a planurilor judeţene de management a deşeurilor (preconizate a fi finalizate în prima jumătate a anului 2017) se va realiza prin luarea în considerare a investiţiilor deja funcţionale.  În perioada 2014-2020, se va acorda prioritate finalizării proiectelor demarate prin POS Mediu 2007-2013 (proiectele fazate) şi finanţării proiectelor similare în judeţele care nu au depus proiecte în perioada precedentă, fiind în fază avansată de pregătire, precum și implementării unei soluții adecvate pentru managementul integrat al deşeurilor în București. Totodată, în vederea identificării și a altor investiții necesare pentru conformarea cu directivele europene în domeniu şi definirea portofoliului de proiecte, pe baza rezultatelor şi planului de acţiune propuse prin PNGD pentru asigurarea gradului de conformare, şi fondurilor disponibile, vor fi realizate studii de pre-fezabilitate, în funcţie de care se vor redefini tipurile de acţiuni, beneficiari eligibili şi criterii de selecţie a operaţiunilor, programul operaţional urmând a fi modificat în consecință. | |

**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. | |

**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** | **Categoria regiunii (dacă este relevantă)** | **Valoarea-țintă (2023)** | | | **Sursa datelor** | **Frecvența raportării** |
| **B** | **F** | **T** |
| CO17 | Deșeuri solide: Capacitate suplimentară de reciclare a deșeurilor | Tone/an | FC |  |  |  | 940.000,00 | MFE | Anual |
| 2S27 | Capacitate suplimentară de recuperare deşeurilor (exclusiv reciclare) | Tone/an | FC |  |  |  | 340.000,00 | MFE | Anual |
| 2S28 | Depozite de deşeuri 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** | Creşterea nivelului de colectare şi epurare a apelor uzate urbane, precum şi a gradului de asigurare a alimentării cu apă potabilă a populaţiei |
| **Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii** | Rezultatul urmărit prin promovarea investiţiilor în domeniul apei şi apei uzate vizează realizarea angajamentelor ce derivă din directivele europene privind epurarea apelor uzate (91/271/EEC) şi calitatea apei destinate consumului uman (Directiva 98/83/CE), respectiv:  - **ape uzate urbane colectate și epurate** (din perspectiva încărcării organice biodegradabile) **pentru toate aglomerările mai mari de 2.000 l.e.** şi  - **Serviciu public de alimentare cu apă potabilă,** controlată microbiologic, în condiţii de siguranţă şi protecţie a sănătăţii**, extins la populația din localitățile cu peste 50 locuitori**. |

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

| **Obiectiv specific** | | **OS3.2 - Creşterea nivelului de colectare şi epurare a apelor uzate urbane, precum şi a gradului de asigurare a alimentării cu apă potabilă a populaţiei** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Indicator** | **Unitate de măsură** | **Categoria regiunii (dacă este relevantă)** | **Valoare de referință** | **An de referință** | **Valoarea-țintă (2023)** | **Sursa datelor** | **Frecvența raportării** |
| 2S29 | Numărul de SEAU conforme care deservesc aglomerări cu peste 10.000 l.e. | Nr. SEAU |  | 5,00 | 2014 | 223,00 | MMAP/ANAR | Bienal, începând cu 2017 |
| 2S30 | Numărul de SEAU conforme care deservesc aglomerări cu 2.000 – 10.000 l.e. | Nr. SEAU |  | 5,00 | 2014 | 1.629,00 | MMAP/ANAR | Bienal, începând cu 2017 |
| 2S31 | Nivelul de conectare a încărcării organice biodegradabile (în locuitori echivalenți) la sisteme de colectare a locuitorilor echivalenți în aglomerări cu peste 10.000 l.e. | % |  | 83,95 | 2013 | 100,00 | MMAP/ANAR | Anual |
| 2S32 | Nivelul de conectare a încărcării organice biodegradabile (în locuitori echivalenți) la sisteme de colectare în aglomerări cu 2.000-10.000 l.e. | % |  | 13,40 | 2013 | 100,00 | MMAP/ANAR | Anual |
| 2S33 | Gradul de deservire a populaţiei de sistemul public de alimentare cu apă potabilă | % |  | 61,46 | 2013 | 99,50 | 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** | 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 |
| --- | --- |
| **OS 3.2. Creşterea nivelului de colectare şi epurare a apelor uzate urbane, precum şi a gradului de asigurare a alimentării cu apă potabilă a populaţiei**  Conform celor prezentate în secţiunea 1.1., la nivelul anului 2013, România se află în urma ţintelor din Tratatul de Aderare cu privire la gradul de acoperire, la nivel naţional, cu sisteme de colectare şi epurare a apelor uzate urbane. Referitor la alimentarea cu apă potabilă a populaţiei deşi gradul de conectare a crescut permanent, nivelul acestuia se menţine semnificativ sub media europeană, situaţie care impune continuarea investiţiilor în acest domeniu. De asemenea, mai sunt o serie de localităţi pentru care este necesară conformarea cu prevederile Directivei 98/83/CE privind calitatea apei destinate consumului uman, fiind necesară monitorizarea calităţii apei potabile. Până la data de 31.12.2015, calitatea apei furnizate trebuie să se mai conformeze la anumiţi parametri (mangan, pesticide, cadmiu, aluminiu, turbiditate, nitraţi, amoniu) într-o serie de localităţi, cu locuitori conectaţi, între 10.000 loc. şi 100.000 loc. (51 localităţi), precum şi sub 10.000 loc. (64 localităţi). MMAP (ANAR) este responsabil pentru monitorizarea calităţii resurselor de apă, asigurând o bază de date privind calitatea apelor.  În ceea ce priveşte colectarea şi epurarea apelor uzate urbane din aglomerările cu peste 2.000 l.e., perioadele de tranziţie 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 terţiară, ca urmare a declarării teritoriului României ca fiind zonă sensibilă) şi 31.12.2018 – pentru colectarea şi epurarea apelor uzate urbane în aglomerările cu peste 2000 l.e. Pentru aglomerările pentru care au fost stabilite cerinţe mai stringente privind epurarea apelor uzate, acestea  au fost abordate cu prioritate, fiind cuprinse în cadrul proiectelor finanţate prin POSM 2007-2013.  Astfel, faţă de angajamentele asumate prin Tratatul de Aderare, situaţia este următoarea:   * 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% (faţă de ţinta de 100%), iar în aglomerările cu peste 2000 l.e este 59,95 % (faţă de ţinta 69% la 31.12.2013 şi 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% (faţă de ţinta de 100%), iar în aglomerările cu peste 2000 l.e. este de 49,89% (faţă de 61% la 31.12.2013 şi 77% la 31.12.2015).   * în ceea ce priveşte conectarea populaţiei la sistemele centralizate de alimentare cu apă, în anul 2012, aceasta a atins un nivelul de 60,15% (12.103.555 locuitori – date INS), estimându-se că la sfârşitul anului 2015 acesta va fi de 64,3% (prin finalizarea investiţiilor derulate până în prezent).   Prin POIM vor fi continuate acţiunile integrate de dezvoltare a sistemelor de apă şi apă uzată, contribuind la obiectivul global de asigurare a colectării şi epurării integrale a încărcării organice biodegradabile în aglomerările cu peste 2.000 l.e. Valoarea totală a investiţiilor estimate pentru conformare este de cca. 13,85 mld. Euro (5,8 mld. euro pentru apă potabilă şi 8,03 mld. euro pentru apa uzată), estimare care ia în considerare finalizarea obiectivelor de investiţii finanţate 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 investiţii pentru conformare (206 aglomerări, din care 173 sunt acoperite prin POIM). Dintr-un total identificat de 223 aglomerări peste 10.000 l.e, investiţiile pentru 33 de aglomerări de peste 10.000 l.e. nu sunt acoperite de proiecte finanţate din FC, 5 aglomerări sunt deja conforme, 12 de aglomerări vor fi conforme la finalul proiectelor POSM, iar 173 vor fi acoperite prin POIM (investiții în continuarea celor susținute prin POSM).  Diferenţa 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 Judeţene, 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.  Din necesarul pentru conformarea aglomerărilor cu peste 10.000 l.e., proiectele propuse spre finanţare din POIM acoperă cca. 68% (respectiv 1,631 mld euro pentru 173 aglomerări de peste 10.000 l.e., unele dintre acestea având investiţii 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. *Finanţarea disponibilă va contribui la* *realizarea obiectivelor generale ale directivelor în proporţie de cca. 25%*.  România, în calitate de stat membru UE, are obligaţia să implementeze prevederile Directivei Cadru Apă 2000/60/CE, respectiv să evalueze starea ecologică şi starea chimică a corpurilor de apelor de suprafaţă, care se realizează conform Directivei 2008/105/CE și a Directivei 2013/39/EC prin identificarea şi monitorizarea de noi substanţe prioritare, precum şi extinderea matricilor de investigare la diverse nivele de biota şi a stării chimice a corpurilor de apelor subterană (conform Directivei 2006/118/CE). Aceasta presupune monitorizarea substanţelor prioritare şi a altor poluanţi specifici identificaţi la nivel naţional, de tipul metalelor grele şi a substanţelor organice.  Având în vedere cerinţele privind criteriile minime de performanţă pentru metodele de analiză stipulate de Directiva 2009/90/CE, se impune creşterea capacităţii tehnice de validare și control a datelor pentru identificarea şi stabilirea relevanţei atât pentru noile substanţe, cât şi pentru cele existente.  **Tipuri de acţiuni**  Prin POIM vor fi vizate în principal două tipuri de acţiuni**:**  1. Proiecte integrate de apă şi apă uzată (noi şi fazate), cu următoarele tipuri de subacţiuni   * Construirea/reabilitarea reţelelor de canalizare şi a staţiilor de epurare a apelor uzate (cu treaptă terţiară de epurare, acolo unde este cazul) care asigură colectarea şi epurarea încărcării organice biodegradabile în aglomerări mai mari de 2.000 l.e., acordându-se prioritate aglomerărilor cu peste 10.000 l.e.; * Implementarea şi eficientizarea managementului nămolului rezultat în cadrul procesului de epurare a apelor uzate; * Reabilitarea şi construcţia de staţii de tratare a apei potabile, împreună cu măsuri de creştere a siguranţei în alimentare şi reducerea riscurilor de contaminare a apei potabile; * Reabilitarea şi extinderea sistemelor existente de transport şi distribuţie a apei; * Dezvoltarea şi îmbunătăţirea infrastructurii sistemelor centralizate de alimentare cu apă în localităţile urbane şi rurale.   2. Dezvoltarea unui laborator naţional pentru îmbunătăţirea monitorizării substanţelor deversate în ape, acordându-se prioritate în special substanţelor periculoase, şi a calităţii apei potabile.  POIM va asigura totodată, și sprijin pentru pregătirea portofoliului de proiecte aferent perioadei 2014-2020 și post 2020 (după caz).  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.  Acţiunile propuse vor contribui la atingerea rezultatului propus prin continuarea strategiei investiţionale integrate prin intermediul operatorilor regionali, strategie demarată prin programele SAMTID și ISPA şi consolidată prin POSM 2007-2013. Acţiunile integrate vor asigura finanţarea investiţiilor 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.  Dezvoltarea laboratorului național va contribui la asigurarea sustenabilității investițiilor în infrastructură prin creşterea capacitaţii instituţionale necesare pentru monitorizarea tuturor substanţelor 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 informaţiilor de monitorizare obţinute 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.  Grupul ţintă principal este populaţia urbană şi rurală aflată în zone cu conectare redusă la sisteme centralizate cu apă curată şi sanogenă şi la sisteme de canalizare.  **Tipurile de beneficiari** îl constituie Asociaţiile de Dezvoltare Intercomunitară prin Operatorii Regionali (OR) de Apă care îndeplinesc cumulativ următoarele condiţii:   * Sunt companii existente la finalul anului 2012 care activează în baza unui contract de încredinţare directă acordat de către Asociaţiile de Dezvoltare Intercomunitară, prin respectarea regulii “in-house” stabilite de jurisprudenţa Curţii de Justiţie, şi preluată în legislaţia naţională (Legile nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilităţi publice, cu modificările şi completările ulterioare, şi Legea nr. 241/2006 privind serviciile de alimentare cu apă şi canalizare, cu modificările şi completările ulterioare); * Acţionariatul OR este format exclusiv din membri ai Asociaţiei de Dezvoltare Intercomunitară existentă, constituită din localităţile în aria cărora operează compania şi Consiliul Judeţean, după caz, şi în numele cărora promovează proiectele integrate de management al apei şi apei uzate, OR fiind astfel o companie de interes public şi finanţată 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 contiguităţii spaţiale; pentru POIM, se vor lua în considerare ADI existente la sfârşitul anului 2012 şi organizate în baza HG nr. 855/2008. * OR acţionează în baza Contractului de Delegare a Gestiunii Serviciilor, contract prin care autorităţile locale exercită asupra OR un ”control similar” celui exercitat asupra propriilor departamente.   Ca excepție, pentru investițiile aferente Municipiului București, beneficiarul proiectului va fi Primăria Municipiului București.  Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor va promova operaţiunile vizând îmbunătăţirea monitorizării substanţelor deversate în ape și a apei potabile, prin Administraţia Naţională ”Apele Române”, şi prin Ministerul Sănătăţii | |

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

| **Prioritate de investiții** | 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe |
| --- | --- |
| În România cadrul instituţional în baza căruia se pot realiza investiţiile în sectorul apă uzată pentru a îndeplini cerinţele aquis-ului de mediu al Uniunii Europene şi pentru a răspunde nevoilor de dezvoltare identificate la nivel naţional, îl reprezintă angajamentele asumate prin Tratatul de Aderare şi prevederile Planului de implementare a Directivei 91/271/CEE privind epurarea apelor uzate urbane. Selectarea opţiunilor pentru realizarea obiectivelor specifice va avea la bază listele de investiţii prioritare aprobate la nivel judeţean în baza Master Planurilor actualizate, prin care sunt evaluate atât gradul actual de conformare, cât şi investiţiile necesare pentru atingerea țintelor asumate prin Tratat.  Pentru conformarea aglomerărilor din mediul rural cu o populaţie cuprinsă între 2.000 – 10.000 l.e., necesarul de finanţare va fi completat prin Programul Naţional pentru Dezvoltare Rurală (FEADR) în cadrul măsurii de dezvoltare a infrastructurii de bază în mediul rural. În cadrul acestei măsuri vor fi prioritizate investiţiile necesare pentru conformarea cu obligaţiile ce decurg din din prevederile acquis-ului comunitar, pe baza investiţiilor incluse în Master Planurile Regionale/Judeţene acutalizate pentru sectorul de apă şi apă uzată. Solicitanţii de finanţare în cadrul PNDR vor fi autorităţile locale, dar se va institui un mecanism de coordonare a investiţiilor finanţate de cele două programe, prin ***implicarea operatorilor regionali în procesul de pregătire*** ***tehnică, aprobare şi implementare a cererilor de finanţare ale beneficiarilor PNDR***, pentru a se utiliza o abordare unitară şi un management integrat şi eficient al investiţiilor în acest sector, în perspectiva posibilităţii preluării de către companiile de apă a operării investiţiilor realizate. Principiile de colaborare între autorităţile locale care promovează investiţiile prin PNDR şi cele operatorii regionali vor fi detaliate într-un protocol de colaborare încheiat între AM PNDR şi AM POIM. Corelarea investiţiilor se va face în două etape: 1. În faza de pregătire a documentaţiei tehnice şi a cererii de finanţare, autoritatea locală va solicita avizul tehnic al operatorului regional; 2. La evaluarea cererii de finanţare, AM PNDR va solicita punctul de vedere al AM POIM cu privire la avizul emis de operator şi la neincluderea aglomerării respective pe lista de investiţii a proiectelor majore promovate prin POIM.  Toate investiţiile în domeniul infrastructurii de apă care vor fi finanţate din surse publice se vor conforma politicii tarifare unitare pe termen mediu promovată în sectorul de apă şi apă uzată; modalităţile de implementare ale acesteia vor fi definite în metodologia pentru elaborarea analizei cost-beneficiu aplicabilă investiţiilor în acest sector.  Vor fi luate în considerare şi prevederile Planurilor de Management ale Bazinelor Hidrografice în ceea ce priveşte alocarea cu prioritate a fondurilor pentru proiectele care implementează măsurile de bază planificate în anumite perioade de timp, în vederea reducerii poluării şi atingerea stării bune a cursurilor de apă.  Operarea investiţiilor va fi asigurată în continuare de operatorii regionali deja creaţi prin proiectele finanţate din fonduri europene pre şi post aderare. Aceşti operatori vor asigura şi preluarea localităţilor de mici dimensiuni, mai puţin profitabile, dar care trebuie să se conformeze cu prevederile directivelor europene. Pentru conformarea tuturor localităţilor vizate se va realiza extinderea Asociaţiilor de Dezvoltare Intercomunitară şi a ariei de acoperire a Operatorilor Regionali de Apă prin preluarea acestor localităţi, în principiu fără a fi create asociaţii noi şi fără preluări de localităţi între operatorii deja creaţi. Se va acorda prioritate întăririi instituţionale a operatorilor cu o capacitate redusă, în vederea eficientizării managementului investiţiilor realizate cu finanţare UE.  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 şi apă uzată, asigură optimizarea costurilor investiţionale şi de operare. | |

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

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

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

| **Prioritate de investiții** | 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe |
| --- | --- |
| Acțiunile prevăzute în cadrul acestui obiectiv specific se implementează cu precădere prin intermediul proiectelor majore (conform Tabelului 27). Valorea 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** | | **6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe** | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Indicator** | **Unitate de măsură** | **Fond** | **Categoria regiunii (dacă este relevantă)** | **Valoarea-țintă (2023)** | | | **Sursa datelor** | **Frecvența raportării** |
| **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 condiţii de management eficient al resurselor** |
| --- | --- |
|  | |

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** | | | **AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii de management eficient al resurselor** | | | | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Tipul Indicatorului** | **Indicator sau etapă cheie de implementare** | | **Unitate de măsură, dacă este cazul** | **Fond** | **Categoria de regiune** | **Punctul de referință pentru 2018** | | | **Obiectivul final (2023)** | | | **Sursa datelor** | **Explicarea relevanței indicatorului, dacă este cazul** |
| **B** | **F** | **T** | **B** | **F** | **T** |
| CO17 | O | Deșeuri solide: Capacitate suplimentară de reciclare a deșeurilor | | Tone/an | FC |  |  |  | 440,000.00 |  |  | 940.000,00 | MFE | Indicatorul acoperă 3,37% din alocarea axei prioritare |
| CO18 | O | Distribuția apei; Populație suplimentară care beneficiază de o mai bună alimentare cu apă | | persoane | FC |  |  |  | 0 |  |  | 3.300.000,00 | MFE |  |
| CO19 | O | Epurarea apelor uzate: Populație suplimentară care beneficiază de o mai bună tratare a apelor uzate | | Echivalent populație | FC |  |  |  | 0 |  |  | 1.870.000,00 | MFE |  |
| F | F | Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorităţii de certificare, certificată de această autoritate | | Euro | FC |  |  |  | 570.000.000 |  |  | 3.402.875.042,00 | MFP (ACP) |  |
| 2S34 | I | Populaţia suplimentară care beneficiază de o mai bună epurare a apelor uzate din proiectele transmise spre aprobare Comisiei Europene | | l.e. | FC |  |  |  | 1.500.000 |  |  | 0,00 | MFE | Indicatorul acoperă 49,62% din alocarea axei prioritare |
| 2S35 | I | Populaţia suplimentară care beneficiază de o mai bună alimentare cu apă din proiectele transmise spre aprobare Comisiei Europene | | locuitori | FC |  |  |  | 2.640.000 |  |  | 0,00 | MFE | Indicatorul acoperă 38,79% din alocarea axei prioritare |

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

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

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

*Selectarea indicatorilor de 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 deşeurilor”, finanţat în cadrul OS 3.1., cu o alocare de 3% din AP 3
* CO18 ”Populaţia suplimentară care beneficiază de o mai bună epurare a apelor uzate”, finanţat în cadrul OS 3.2., cu o alocare de cca. 1,78 mld. euro (49,6% din alocarea AP 3)
* CO19 ”Populaţia suplimentară care beneficiază de o mai bună alimentare cu apă”, finanţat în cadrul OS 3.2., cu o alocare de cca. 1,32 mld. euro (38,8% din alocarea AP 3)

Acești indicatori corespund ambelor obiective specifice, acoperind 91.78% 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”:

* *Populaţia suplimentară care beneficiază de o mai bună epurare a apelor uzate din proiectele transmise spre aprobare Comisiei Europene*
* *Populaţia 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 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, incluşi în proiecte majore transmise COM spre aprobare*
* *2.640.000 locuitori care beneficiază de o mai bună alimentare cu apă, incluşi în proiectele majore transmise COM spre aprobare*

Ţinta propusă pentru indicatorul CO17 corespunde capacităţilor suplimentare de reciclare prevăzute în proiectele fazate, demarate prin POSM în perioada 2007-2013 şi 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 condiţii de management eficient al resurselor** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Fond** | **Categoria de regiune** | | **Codul** | **Suma (EUR)** |
| CF |  | | 017. Gestionarea deșeurilor menajere (inclusiv măsuri de minimizare, sortare și reciclare) | 69.997.140,00 |
| CF |  | | 018. Gestionarea deșeurilor menajere (inclusiv tratarea mecano-biologică, tratarea termică, incinerarea și măsuri de depozitare la groapa de gunoi) | 248.171.676,00 |
| 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 |
| CF |  | | 022. Tratarea apelor reziduale | 1.312.880.234,00 |

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

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

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

| **Axă prioritară** | | **AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii 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 condiţii de management eficient al resurselor** |
| Finanţarea măsurilor de asistenţă tehnică necesare pentru supervizare, urmărirea implementării, auditul și publicitatea la nivelul proiectelor de  investiţii vor fi incluse ca şi cheltuieli eligibile la nivelul acestora.  Totodată, beneficiarii din cadrul acestei axe prioritare îşi vor prevedea, la nivelul proiectului, măsuri specifice de întărire a capacităţii administrative legate de implementarea unui management integrat atât în ceea ce priveşte sectorul de apă şi apă uzată şi sectorul deşeuri. Măsuri cu caracter orizontal privind sprijinul beneficiarilor va fi asigurat prin POAT.  Identificarea şi sprijinirea dezvoltării unor portofolii de proiecte majore şi strategice pentru perioada de programare 2014-2020 şi post 2020 este suținută prin POIM. Studii, planuri şi strategii pentru fundamentarea intervențiilor sau analize necesare în implementare pentru domeniile acoperite de AP 3 vor fi finanţate din POAT.  În ceea ce priveşte sprijinul necesar pentru exercitatea funcţiilor de management de către AM POIM și organismele intermediare cu rol în implementarea acestei axe prioritare, acesta va fi finanţat prin POAT. | |

.

2.A.1 Axa prioritară

| **ID-ul axei prioritare** | AP4 |
| --- | --- |
| **Denumirea axei prioritare** | Protecţia mediului prin măsuri de conservare a biodiversităţii, monitorizarea calităţii aerului şi 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** | Creşterea gradului de protecţie şi conservare a biodiversităţii şi refacerea ecosistemelor degradate |
| **Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii** | Implementarea unor măsuri de management specifice nevoilor de protecţie a ariilor naturale protejate şi ecosistemelor naturale va avea ca rezultat:   * ***Stare de conservare îmbunătăţită a speciilor şi habitatelor de importanţă comunitară,*** conform prevederilor Directivei 92/43/EEC privind conservarea habitatelor naturale și Directivei 2009/147/EC privind protecția păsărilor sălbatice * ***Ecosisteme degradate refăcute, în acord cu obiectivele Strategiei UE pentru biodiversitate***   Acest rezultat va contribui şi la stoparea deteriorării stării speciilor şi habitatelor vizate de legislaţia UE privind natura şi realizarea unei îmbunătăţiri semnificative şi cuantificabile a situaţiei acestora, până în 2023, în comparaţie cu evaluările curente şi totodată, va contribui la menţinerea şi ameliorarea ecosistemelor şi a serviciilor furnizate de către acestea. |

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

| **Obiectiv specific** | | **OS4.1 - Creşterea gradului de protecţie şi conservare a biodiversităţii şi refacerea ecosistemelor degradate** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Indicator** | **Unitate de măsură** | **Categoria regiunii (dacă este relevantă)** | **Valoare de referință** | **An de referință** | **Valoarea-țintă (2023)** | **Sursa datelor** | **Frecvența raportării** |
| 2S36 | Număr de situri Natura 2000 cu administrator / custode operaţional, cu obiective de conservare active | situri |  | 15,00 | 2014 | 531,00 | MMAP | Anual |
| 2S37 | Ecosisteme degradate refăcute | % |  | 0,00 | 2013 | 10,00 | MMAP | 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. Creşterea gradului de protecţie şi conservare a biodiversităţii şi refacerea ecosistemelor degradate**  În contextul obiectivelor europene și naționale de protejare a biodiversității, România a întreprins o serie de acțiuni în acord cu politicile europene, asigurând desemnarea rețelei Natura 2000, prin declararea a 22,7% din teritoriul național ca fiind acoperit de situri de importanță comunitară (SCI) și arii protejate speciale (SPA), elaborarea și aprobarea Strategiei Naționale și Planului de Acţiune pentru Conservarea Biodiversităţii 2014-2020, elaborarea Cadrului de Acțiune Prioritară pentru Natura 2000 (PAF) şi promovarea protecției biodiversității prin diverse surse de finanțare.  Priorităţile de finanţare propuse spre POIM sunt corelate cu obiectivele Strategiei UE pentru Biodiversitate 2020 şi iau în considerare nevoile concrete de protecţie a biodiversităţii din România identificate şi în SNPB, concentrându-se pe două direcţii importante: managementul eficient al ariilor naturale protejate, prin elaborarea şi 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 şi ameliorare a biodiversităţii, inclusiv reconstrucţia ecologică a ecosistemelor din interiorul ariilor naturale protejate, şi refacerea ecosistemelor naturale degradate din afara ariilor naturale protejate. Aceste măsuri vor fi completate cu acţiuni de îmbunătăţire a nivelului de cunoaştere a biodiversităţii şi ecosistemelor.  ***Rețeaua NATURA 2000 și protecția biodiversității la nivelul ariilor naturale protejate****.* Implementarea corespunzătoare a Directivelor Păsări şi Habitate este esenţială pentru a preveni o pierdere şi mai mare a biodiversităţii şi 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 Dunarii, 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 luni2014, 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.  Neaprobarea planurilor de management a fost cauzată în special de resursele umane insuficiente pentru analiza planurilor, capacitatea administrativă slabă de evaluare a acestora și dificultăţile întâmpinate în procesul de avizare interministerială. Procesul de aprobare a fost, de asemenea, influențat de insuficienta guvernanță din sector și numărul mare de actori interesați. În acest sens, au fost luate măsuri de întărire a capacității departamentului pentru protecţia naturii prin crearea unui serviciu dedicat şi furnizarea asistenţei 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 instituţiilor avizatoare (prin modificarea OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi 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 acţiune 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% şi 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 agricultură extensivă adaptată nevoilor de conservare prevăzute prin PNDR. Plăţile 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 şi seminaturale reprezintă aproximativ 47% din suprafaţa tării, 45% reprezintă ecosistemele agricole, restul de 8% fiind reprezentat de construcţii şi infrastructură. Categoriile majore de tipuri de ecosisteme analizate sunt următoarele: ecosisteme forestiere (6.448.000 ha), ecosisteme de pajişti (17.486 km2), ecosisteme de apă dulce şi salmastră, ecosisteme marine (5400 km2) şi de coastă (244 km) şi ecosisteme subterane (12.500 peșteri cu o suprafață de 4400 km2).  Principalii factori antropici care au indus, în ultimele decenii, modificarea compozitiei şi structurii ecologice, respectiv a capacităţii productive şi de suport a biodiversităţii din România și au generat dezechilibre şi discontinuităţi corectate doar parţial, au fost: extinderea şi intensificarea sistemelor de producţie agricole; industrializarea rapidă prin dezvoltarea infrastructurii de producţie în mari unităţi; poluarea directă şi indirectă cauzată de gestionarea defectuoasă a instalaţiilor de depoluare sau chiar lipsa acestora; exploatarea necontrolată a pădurilor naturale; executarea de lucrări hidrotehnice ample; creşterea capacităţii de producţie a energiei electrice, inclusiv în centrale termoelectrice mari, bazate pe consumul de cărbune inferior; dezvoltarea urbană şi transferul de populaţie din mediul rural, însoţite de distrugerea ecosistemelor din zonele urbane şi de măsuri insuficiente pentru colectarea şi tratarea corespunzătoare a deşeurilor şi apelor uzate; dezvoltarea infrastructurii de transport.  Deși nu există o evaluarea 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 menţionează faptul că la nivel naţional nu există o evidenţă clară a numărului de specii invazive, singura centralizare a datelor şi informaţiilor legate de acestea realizându-se în baza de date europeană Inventarul Distribuţiei 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 protecţie a biodiversităţii, necesită şi o cunoaştere adecvată a stării de conservare a speciilor şi habitatelor, precum şi a impactului pe care diverşi factori îl exercită asupra biodiversităţii şi ecosistemelor. Prin urmare, vor fi promovate şi acţiuni care să asigure completarea deficitului de cunoaştere (ex. monitorizarea stării de conservare a speciilor şi habitatelor, identificarea şi prioritizarea speciilor invazive şi a căilor de pătrundere ale acestora şi controlul/eradicarea speciilor cu potenţial invaziv mai ridicat ş.a.).  **Tipurile de acţiuni specifice OS 4.1.:**  Principalele tipuri de acţiuni avute în vedere şi care derivă din Cadrul de Acţiune 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 şi evaluarea stării de conservare a speciilor şi habitatelor de importanţă comunitară;   + Inventarierea speciilor sălbatice de interes comunitar în vederea determinării măsurilor pentru menţinerea/îmbunătăţirea stării de conservare a speciilor şi habitatelor de importanţă comunitară, fie la nivel naţional, 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 menţinerea și îmbunătățirea stării de conservare a speciilor şi habitatelor de importanţă comunitară, inclusiv reconstrucţia ecologică a ecosistemelor de pe suprafaţa ariilor naturale protejate, inclusiv a siturilor Natura 2000;   + Monitorizarea şi evaluarea stării de conservare a speciilor şi habitatelor de importanţă comunitară;   + Reducerea efectelor presiunilor hidromorfologice la nivelul cursurilor de apă în vederea protecţiei biodiversităţii (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 şi menţinerea coridoarelor ecologice, crearea și menţinerea coridoarelor de migraţie a speciilor, conservarea conectivităţii şi funcţionalităţii ecologice, menţinerea şi/sau îmbunătăţirea conectivităţii pentru reţeaua de arii protejate, inclusiv a reţelei Natura 2000;   + Alte tipuri de măsuri similare, conform planurilor de management. * Menținerea și refacerea ecosistemelor degradate şi a serviciilor furnizate (împăduriri, coridoare ecologice etc.), situate în afara ariilor naturale protejate, în acord cu obiectivele europene în domeniu, inclusiv în mediul marin; * Acţiuni de completare a nivelului de cunoaştere a biodiversităţii şi ecosistemelor (monitorizarea şi evaluarea speciilor şi habitatelor, cunoaşterea factorilor de presiune exercitaţi asupra biodiversităţii, inclus a speciilor invazive etc.)   Totodată, măsuri de creștere a capacităţi instituţionale şi administrative ce vizează un management eficient al biodiversităţii 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 existenţa planurilor de management în ariile naturale protejate din din mediul acvatic şi 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.  Activităţile de educaţie şi creşterea gradului de conştientizare cu privire la conservarea şi îmbunătăţirea stării de conservare pot fi promovate ca măsură componentă a unor proiecte ce conţin cel puţin una dintre acţiunile 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. Acţiuni individuale de educaţie şi conştientizare pot fi finanţate prin Fondul Social European.  Măsurile pentru a menţine 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 Spaţiului Maritim Transfrontalier al zonei Mării Negre va fi elaborat în cadrul unui proiect finanţat 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 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 menţinerea stării bune a  ecosistemelor, complementar cu măsurile susținute în PO pentru Pescuit și Afaceri Maritime vizând îmbunătățirea biodiversităţii 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 suprafaţa acoperită de arii protejate va beneficia de implementarea unor măsuri de îmbunătăţire 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, informaţiile şi indicatorul privind ecosistemele degradate urmând a fi revizuite ulterior realizării unui studiu ce are ca scop cartarea şi inventarierea ecosistemelor degradate din România.  Acţiunile menţionate vor contribui la îndeplinirea ţintelor asumate prin Directivele Europene (Directiva Habitate şi Directiva Păsări), Strategia UE pentru conservarea biodiversităţii 2020, a Strategiei Naţionale pentru Conservarea Biodiversităţii 2013-2020 şi la îndeplinirea ţintelor de la Aichi, din cadrul Convenţiei 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 ţintă principal:**  •  populaţia României  **Teritorii specifice vizate:**   * teritoriul naţional, în special ariile naturale protejate de importanţă comunitară. * arii naturale protejate.   **Tipuri de beneficiari:** MMAP/ANPM/GNM/APM/ANAR/ANAP/Institute de cercetare/Universităţi/ ONG-uri/ Custozi/Administratori ai ariilor naturale protejate/ Autorități ale administrației publice centrale/locale / alte structuri în coordonarea/subordonarea autorităţilor centrale / locale | |

**2.A.6.2 Principiile directoare 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 |
| --- | --- |
| În cadrul POIM, se va acorda prioritate proiectelor constând în implementarea planurilor de management /planurilor de acţiuni/seturi de măsuri elaborate şi aprobate în perioada 2007-2013, cu accent pe activităţile de impact asupra conservării biodiversităţii, precum şi 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 Habitate și Art. 12 din Directiva Păsări va fi asigurată la nivelul ghidului aplicantului, criteriilor de selecție și a indicatorilor de proiect.  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.  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.  Promovarea proiectelor spre finanţare 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 îmbunătăţirii şi menţinerii stării de conservare a speciilor şi habitatelor, precum și în funcție de factorii și nivelul de degradare al ecosistemelor.  Întrucât fondurile alocate PI 6d reprezintă alocarea FEDR pentru regiunile mai puţin dezvoltate, finanţarea operaţiunilor se va face cu respectarea prevederilor Art. 70 din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013, şi ale Ghidului CE privind eligibilitatea proiectelor în funcţie de locaţie. | |

**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.6.4 Utilizarea planificată a proiectelor majore** (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** | **Categoria 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 |
| 2S38 | Seturi de măsuri/planuri de management/plan uri de acţiune aprobate | Planuri | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 70,00 | MFE | Anual |
| 2S39 | 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 obiectivului specific** | OS4.2 |
| **Titlul obiectivului specific** | Creşterea nivelului de evaluare şi monitorizare a calităţii aerului la nivel naţional |
| **Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii** | Măsurile de destinate îmbunătăţirii sistemului de evaluare şi monitorizare a calităţii aerului vor avea ca principal rezultat:   * ***Monitorizare îmbunătățită a calității aerului la nivelul autorităților responsabile de politica publică în domeniu***   Aceste măsuri vor contribui şi la îmbunătăţirea capacităţii de prognoză pe termen scurt şi mediu, precum şi crearea  premiselor pentru comunicare şi protejarea populaţiei. |
| **ID-ul obiectivului specific** | OS4.3 |
| **Titlul obiectivului specific** | Reducerea suprafeţelor 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:   * ***Număr de situri contaminate poluate istoric reduse***   Acest rezultat va contribui la reducerea impactului negativ asupra calităţii ambientale şi sănătăţii populaţiei. |

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

| **Obiectiv specific** | | **OS4.2 - Creşterea nivelului de evaluare şi monitorizare a calităţii aerului la nivel naţional** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Indicator** | **Unitate de măsură** | **Categoria regiunii (dacă este relevantă)** | **Valoare de referință** | **An de referință** | **Valoarea-țintă (2023)** | **Sursa datelor** | **Frecvența raportării** |
| 2S40 | Monitorizare și raportare a calității aerului conform cerințelor Directivei 2008/50/CE | N/A |  | Nu | 2013 | Da | MMAP | Bienal, începând cu 2019 |

| **Obiectiv specific** | | **OS4.3 - Reducerea suprafeţelor 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** |
| 2S41 | Situri contaminate istoric | Nr. |  | 210,00 | 2013 | 200,00 | MMAP | 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** | 6e - Realizarea de acțiuni destinate îmbunătățirii mediului urban, revitalizării orașelor, regenerării și decontaminării terenurilor industriale dezafectate (inclusiv a zonelor de reconversie), reducerii poluării aerului și promovării măsurilor de reducere a zgomotului |
| --- | --- |
| **OS 4.2. Creşterea nivelului de evaluare şi monitorizare a calităţii aerului la nivel naţional**  Pentru a înţelege mai bine impactul poluanţilor atmosferici și pentru a dezvolta politici corespunzătoare se impune colectarea, schimbul și diseminarea informaţiilor privind calitatea aerului de către statele membre și de către Comisie. Informaţiile actualizate despre concentraţiile din aerul înconjurător ale tuturor poluanţilor reglementaţi ar trebui de asemenea să fie ușor accesibile publicului.  Pentru a facilita gestionarea si compararea informaţiilor despre calitatea aerului, aceste date ar trebui să fie puse la dispoziţia Comisiei într-o formă standardizată. Urmare a evaluării calităţii aerului la nivel naţional, ar putea apărea necesitatea măsurării în mai multe puncte fixe, impunându-se astfel achiziţia de noi echipamente, care să ţină cont de noua abordare a Directivei europene specifice domeniului 2008/50/CE.  Creşterea capacităţii de evaluare şi monitorizare a calităţii aerului la nivel naţional necesită următoarele tipuri de intervenţii:   * Dezvoltarea şi optimizarea Reţelei Naţionale de Monitorizare a Calităţii Aerului (RNMCA) * Dezvoltarea unui sistem de prognoză a calităţii aerului * Dezvoltarea unui sistem unic, interactiv de inventariere a emisiilor de poluanţi în aer, prin crearea unei baze de date în conformitate cu cerinţele directivei INSPIRE     **Tipuri de acţiuni specifice OS 4.2.**  **Acţiunile specifice care asigură dezvoltarea componentelor sistemului de monitorizare şi evaluarea a calităţii aerului constau în:**   * Dezvoltarea RNMCA prin achiziţionarea de echipamente de monitorizare a poluanților și instalarea lor în amplasamente noi și achiziţia de echipamente de monitorizare a unor poluanți noi, pentru care până în acest moment nu există determinări * Dezvoltarea unui sistem de prognoză şi inventariere a emisiilor de poluanţi în aer * Dezvoltarea unei baze de date în conformitate cu cerinţele directivei INSPIRE, privind inventarierea poluanților emiși în aer   **Tipuri de beneficiari:** Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor  **OS 4.3. Reducerea suprafeţelor poluate istoric**  Pe parcursul ultimilor 20 de ani, în România au avut loc restructurări industriale masive care au condus la închiderea forţată a majorităţii combinatelor chimice, petrochimice şi de îngrăşăminte chimice precum şi restrângerea activităţilor de exploatări miniere şi petroliere. Cele mai multe din site-urile respective se află într-o stare avansată de degradare a calităţii mediului. Prin Strategia naţională şi planul naţional de acţiune pentru gestionarea siturilor contaminate din România, s-a realizat un inventar al siturilor poluate istoric, fără a se cunoaşte însă gradul de poluare şi fără a exista o ierarhizare din perspectiva riscurilor pe care acestea le incumbă asupra stării de sănătate a populaţiei. Alte situri similare identificate prin alte acte normative(respectiv situri contaminate istoric conform definiției din Strategia naţională, dar a căror poluare a continuat şi după 1990 până la privatizarea acestora sau până la dispariţia proprietarului), vor fi considerate eligibile pentru sprijin financiar, sub condiţia respectării condiţiilor ce derivă din regulile de „ajutor de stat” şi principiul „poluatorul plăteşte”.  Acţiuni care continuă proiectele demarate prin POSM 2007-2013, măsuri similare pentru alte situri contaminate şi abandonate deţinute de autorităţile publice sau pentru care acestea au responsabilitate în procesul de decontaminare vor fi promovate la finanţare în perioada 2014-2020.  **Tipuri de acţiuni specifice OS 4.3**   * Măsuri de decontaminare şi ecologizare a siturilor poluate istoric, inclusiv refacerea ecosistemelor naturale şi asigurarea calităţii solului în vederea protejării sănătăţii umane   Utilizarea infrastructurii verzi va fi considerată o opțiune prioritară pentru acțiunile de decontaminare (bio-decontaminarea siturilor poluate). În măsura în care va fi necesar, se va acorda sprijin și pentru pregătirea portofoliului de proiecte.  Intervențiile din POIM sunt complementare cu acţiunile din POR privind regenerarea urbană, orientate spre regenerarea spațiilor urbane degradate și abandonate şi reincluderea în circuitul social sau ca rezervă de teren pentru viitoare investiții la nivelul orașelor, crearea condiţiilor necesare pentru o dezvoltare durabilă urbană.  **Tipuri de beneficiari:** autorităţi publice / alte organisme publice, inclusiv structuri subordonate acestora, pentru situri contaminate istoric aflate în proprietate sau puse la dispoziţia acestora de către proprietar în vederea implementării proiectului | |

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

| **Prioritate de investiții** | 6e - Realizarea de acțiuni destinate îmbunătățirii mediului urban, revitalizării orașelor, regenerării și decontaminării terenurilor industriale dezafectate (inclusiv a zonelor de reconversie), reducerii poluării aerului și promovării măsurilor de reducere a zgomotului |
| --- | --- |
| În ceea ce priveşte OS 4.2., selectarea operaţiunilor are la bază nevoile identificate de către Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor în vederea completării sistemului de monitorizare a calităţii aerului pentru conformarea cu cerinţele Directivei 2008/50/CE.  Pentru AP 4, OS 4.3. selectarea proiectelor privind decontaminarea siturilor poluate istoric va lua în considerare acele situri al căror poluator nu poate fi identificat sau care nu poate suporta costurile depoluării, în sensul Regulamentului nr. 651/2014, riscul asupra sănătăţii şi a ecosistemelor înconjurătoare, precum şi gradul de poluare, cu respectarea principiului poluatorul plăteşte.  Întrucât fondurile alocate PI 6e reprezintă alocarea FEDR pentru regiunile mai puţin dezvoltate, finanţarea operaţiunilor se va face cu respectarea prevederilor Art. 70 din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013, şi ale Ghidului CE privind eligibilitatea proiectelor în funcţie de locaţie. | |

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

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

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

| **Prioritate de investiții** | 6e - Realizarea de acțiuni destinate îmbunătățirii mediului urban, revitalizării orașelor, regenerării și decontaminării terenurilor industriale dezafectate (inclusiv a zonelor de reconversie), reducerii poluării aerului și promovării măsurilor de reducere a zgomotului |
| --- | --- |
| 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** | | **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** | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Indicator** | **Unitate de măsură** | **Fond** | **Categoria regiunii (dacă este relevantă)** | **Valoarea-țintă (2023)** | | | **Sursa datelor** | **Frecvența raportării** |
| **B** | **F** | **T** |
| CO22 | Reabilitarea solului: Suprafața totală de sol reabilitat | hectare | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 53,00 | MFE | Anual |
| 2S42 | Bază de date privind emisiile de poluanți conforrm Directivei INSPIRE | Nr. | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 1,00 | MFE | Anual |
| 2S43 | Sistem deprognoză a calității aerului | Nr. | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 1,00 | MFE | Anual |
| 2S44 | 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 - Protecţia mediului prin măsuri de conservare a biodiversităţii, monitorizarea calităţii aerului şi 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 prioritară** | | | **AP4 - Protecţia mediului prin măsuri de conservare a biodiversităţii, monitorizarea calităţii aerului şi decontaminare a siturilor poluate istoric** | | | | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Tipul Indicatorului** | **Indicator sau etapă cheie de implementare** | | **Unitate de măsură, dacă este cazul** | **Fond** | **Categoria de regiune** | **Punctul de referință pentru 2018** | | | **Obiectivul final (2023)** | | | **Sursa datelor** | **Explicarea relevanței indicatorului, dacă este cazul** |
| **B** | **F** | **T** | **B** | **F** | **T** |
| CO23 | O | Natură și biodiversitate: Suprafața habitatelor sprijinite în vederea obținerii unui stadiu de conservare mai bun | | hectare | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 0 |  |  | 60.000,00 | MFE | Indicatorul reprezintă 37% din alocarea aferentă AP 4 |
| F | F | Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorităţii de certificare, certificată de această autoritate | | Euro | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 58.805.927 |  |  | 500.625.783,00 | MFP (ACP) |  |
| 2S45 | I | Seturi de măsuri/planuri de management/planuri de acţiune ce urmează a fi elaborate și aprobate din proiectele contractate | | Planuri | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 49,00 |  |  | 0,00 | MFE |  |
| 2S46 | I | Habitate de interes comunitar preconizate a fi sprijinite în vederea obținerii unui stadiu de conservare mai bun din proiectele contractate | | ha | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 42.000 | 0,00 |  |  | MFE |  |
| 2S38 | O | Seturi de măsuri/planuri de management/plan uri de acţiune aprobate | | Planuri | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 0 |  |  | 60.000,00 | MFE |  |

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

* ”Seturi de măsuri/planuri de management/planuri de acţiune aprobate” (13,98%) și
* ”Suprafața habitatelor de interes comunitar sprijinite în vederea obținerii unui stadiu de conservare mai bun” (37,04%).

Având în vedere perioada de derularea a cererii de propuneri de proiecte (Octombrie 2015 – Decembrie 2016), şi ciclul de viaţă pentru elaborarea planurilor de management, care depăşeşete 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 acţiune 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 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 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.

Țintele intermediare pentru 2018 pentru etapele cheie de implementare au fost stabilită la 70% pentru indicatorul vizând ”Seturi de măsuri/planuri de management/planuri de acţiune aprobate” și la 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 - Protecţia mediului prin măsuri de conservare a biodiversităţii, monitorizarea calităţii aerului şi 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 - Protecţia mediului prin măsuri de conservare a biodiversităţii, monitorizarea calităţii aerului şi 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 - Protecţia mediului prin măsuri de conservare a biodiversităţii, monitorizarea calităţii aerului şi 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 - Protecţia mediului prin măsuri de conservare a biodiversităţii, monitorizarea calităţii aerului şi 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 - Protecţia mediului prin măsuri de conservare a biodiversităţii, monitorizarea calităţii aerului şi 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 - Protecţia mediului prin măsuri de conservare a biodiversităţii, monitorizarea calităţii aerului şi decontaminare a siturilor poluate istoric** |
| Finanţarea măsurilor de asistenţă tehnică necesare pentru pregătirea / monitorizarea/ supervizarea / evaluarea/ auditul etc. proiectelor de investiţii ca parte a cheltuielilor eligibile din proiect vor fi incluse ca şi cheltuieli eligibile la nivelul proiectelor.  POIM va asigura sprijin pentru pregătirea portofoliului de proiecte, iar alte studii, planuri şi strategii necesare pentru fundamentarea sau implementarea domeniilor acoperite de AP4 vor fi finanţate din POAT, inclusiv sprijin orizontal destinat beneficiarilor POIM.  În ceea ce priveşte sprijinul necesar pentru exercitatea funcţiilor de management de către AM POIM și organismele intermediare cu rol în implementarea acestei axe prioritare, acesta va fi finanţat prin POAT. | |

.

2.A.1 Axa prioritară

| **ID-ul axei prioritare** | AP5 |
| --- | --- |
| **Denumirea axei prioritare** | Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea şi 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 şi a pagubelor asupra populaţiei cauzate de fenomenele naturale asociate principalelor riscuri accentuate de schimbările climatice, în principal de inundaţii şi eroziune costieră |
| **Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii** | 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  •  ***Reducerea daunelor economice cauzate de producerea riscurilor accentuate de schimbări climatice,*** în principal a celor provocate de inundaţii şi eroziune costieră  Acest rezultat va contribui implicit la reducerea daunelor sociale şi asupra mediului, prin măsuri care contribuie atât la prevenirea efectelor negative generate de schimbările climatice, cât şi la măsuri de atenuare a impactului acestor efecte.  În vederea obţinerii rezultatului, acţiunile propuse prin program vor fi orientate spre gestionarea principalelor riscuri generate de schimbări climatice care s-au manifestat masiv în ultimele decenii, şi anume inundaţiile și eroziunea costieră, seceta fiind abordată în mod indirect. |

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

| **Obiectiv specific** | | **SO5.1 - Reducerea efectelor şi a pagubelor asupra populaţiei cauzate de fenomenele naturale asociate principalelor riscuri accentuate de schimbările climatice, în principal de inundaţii şi 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** |
| 2S47 | 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 |
| --- | --- |
| **OS 5.1. Reducerea efectelor şi a pagubelor asupra populaţiei cauzate de fenomenele naturale asociate principalelor riscuri accentuate de schimbările climatice, în principal de inundaţii şi eroziune costieră**  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.  Cu toate acestea, o ierarhizare a riscurilor în vederea unei prioritizări la finanţare va fi disponibilă doar după finalizarea evaluării naționale a riscurilor de către Ministerul Afacerilor Interne (instituţie 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 şi Pădurilor.  În absența evaluării naționale a riscurilor, POIM va finanța în etapa inițială prevenirea riscului la inundații și eroziune costieră, unde fundamentarea este justificată pe baza analizelor existente, indiferent de rezultatele evaluării naționale a riscurilor. Pentru aceste riscuri o serie de proiecte se află în pregătire/implementare. În același timp, investițiile propuse pentru aceste măsuri vor contribui la limitarea efectelor altor fenomene specifice schimbărilor climatice, de exemplu, seceta sau alunecările de teren.  Astfel, pentru inundații, investițiile se vor baza pe hărțile de hazard și pe Planurile pentru Prevenirea, Protecţia şi Diminuarea Efectelor Inundaţiilor elaborate la nivel de bazin hidrografic, în conformitate cu Directiva 2007/60/EC (finanțate prin POSM 2007-2013). Investiţiile pentru prevenirea inundaţiilor se vor conforma metodologiei pentru identificarea, prioritizarea, justificarea şi proiectarea intevenţiilor, pe baza pagubelor economice evitate. Măsuri suplimentare care vor asigura eficacitatea măsurilor de prevenire a inundaţiilor, ex. sisteme de prevenire anticipată şi de management al bazinelor în timpul inundaţiilor.  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 administraţii bazinele 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 şi management ale bazinul 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.  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 unor 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.  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 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 inundaţii pentru Dunăre (PMRID) la nivel internațional.  În ceea ce privește eroziunea costieră, investițiile se vor baza pe tipurile de măsuri identificate prin Master planul integrat pentru protecţia şi refacere a zonei costiere, în vederea combaterii eroziunii pe termen mediu şi lung, fiind continuate investițiile demarate în perioada 2007-2013. Proiectul major "Protecţia şi reabilitarea părţii sudice a litoralului românesc al Mării Negre în zona municipiului Constanţa şi Eforie Nord", în curs de implementare în cadrul POS Mediu 2007 - 2013 constă în **măsuri de protecţie a eroziunii costiere în cinci locaţii 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 şi nestructurale în locaţiile **Mamaia Sud, Tomis Nord, Tomis Centru, Tomis Sud şi Eforie Nord**.  Având în vedere că prin acest proiect acoperă parţial necesarul de investiţii pentru protejarea zonei costiere, se află în curs de pregătire faza II a acestui proiect de investiţii (Reducerea eroziunii costiere faza II (2014-2020)). Proiectul prevede investiţii în **zona de nord a zonei costiere (**între Stavilar Periboina si Stavilar Edighiol) şi 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 si Eforie Sud 2), Costinești Sud, Mangalia (Olimp, Neptun, Jupiter – Venus, Saturn, Mangalia), 2 Mai, Portul Tomis până la Portul Constanța, Balta Mangalia.  Valoarea totală a proiectului este de 500 mil. euro şi va contribui la protejarea şi reabilitare a aproximativ 30 de km de plajă. Implementarea celui de al doilea proiect este prevăzută a se realiza pe parcusul a 3 etape, din care în prima etapă vor fi reabilitaţi 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 şi anul 2020.  În vederea prevenerii şi combaterii efectelor generate de riscurile naturale accentuate de schimbările climatice, precum şi pentru îmbunătăţirea capacităţii de reacţie la dezastrele naturale, în ultimii ani, au fost adoptate la nivel naţional atât măsuri legislative, cât şi măsuri concrete. Astfel, ca răspuns la evenimentele hidrologice extreme a fost elaborat PNPPREI. În plus, aprobarea în anul 2010 a Strategia Naţională 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 îşi propune să reducă impactul inundaţiilor printr-o planificare corespunzătoare care să răspundă aşteptărilor şi nevoilor comunităţilor locale, protejând de asemenea mediul.  Pentru a răspunde provocărilor menţionate anterior şi 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 îmbunătăţirea managementului resurselor de apă la nivel naţional, regional şi bazinal în acord cu obiectivele Directivei Cadru privind Apa (WFD).  Prin urmare, acţiunile şi măsurile ce urmează a fi propuse pentru finanţare trebuie să fie în concordanţă cu obiectivele Strategiilor menționate, respectiv de prevenire şi reducere a consecinţelor inundaţiilor asupra activităţilor socio-economice, a vieţii şi sănătăţii oamenilor şi a mediului, dar și de reducere a efectelor negative ale altor fenomene determinate de schimbările climatice, cum ar fi eroziunea costieră.  **Tipuri de acţiuni 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 reziliență, beneficiile socio-economice, precum şi efectele asupra mediului și protecția patrimoniului cultural, pe baza unei metodologii de evaluare multicriteriale adecvate.**  Principalele tipuri de acțiuni promovate sunt:  1. Acţiuni pentru prevenirea inundaţiilor:   * Utilizarea infrastructurii verzi pentru prevenirea inundaţiilor prin preluarea soluțiilor oferite de ecosisteme naturale pentru gestionarea riscurilor generate de creșterea incidenței evenimentelor extreme (zone umede, cu efect asupra prevenirii inundaţiilor şi deşertificării, stabilirea unor zone inundabile controlat şi măsuri bazate pe ecosisteme, torenţi şi 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 şi management integrat al activităţilor privind apa, terenurile şi resursele); * Modernizarea infrastructurii de monitorizare şi avertizare a fenomenelor hidro-meteorologice severe în vederea asigurării protecţiei vieţii şi a bunurilor materiale; * Măsuri care asigură eficacitatea intervenţiilor de prevenire a inundanţiilor sub forma infrastructurii verzi, precum sisteme de prevenire anticipată şi de management al bazinelor în timpul inundaţiilor. * Realizarea de măsuri structurale de protecţie împotriva riscului la inundaţii, 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 investiţii pentru stocarea/devierea apelor provenite de la inundaţii, dar şi regularizări de albii şi consolidări de maluri. * Alte tipuri de acţiuni specifice gestiunii riscului la inundaţii, conform celor prevăzute în Strategia Naţională de management al riscului la inundaţii pe termen lung mediu şi lung sau în planurile de management al riscului la inundaţii.   2. Acţiuni pentru prevenirea eroziunii costiere   * Acţiuni specifice de limitare a efectelor negative ale eroziunii costiere asupra plajelor, şi activităţi de reabilitarea şi protecţia plajelor incluzând înnisipări artificiale, crearea de noi plaje, diguri şi epiuri pentru retenţia nisipului, diguri de stabilizare a plajelor; lucrări de consolidare, drenaje, ziduri de sprijin; ş.a.   3. Măsuri de prevenire şi protecţie împotriva altor riscuri:   * Măsuri de promovare a infrastructurii verzi specifice riscurilor identificate prin evaluarea naţională şi/sau prin planul de acţiune de adaptare la schimbări climatice;   Planurile pentru managementul riscului la inundații (PMRI) vor fi pregătite în conformitate cu obiectivele Directivei privind Inundaţiile, 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 şi justificat și măsuri clasice, aşa numitele investiții "gri", care corespund unor instituţii cu responsabilităţi variate. Măsurile eligibile vor fi finanțate prin intermediul POIM, în timp ce alte surse financiare vor fi utilizate în mod complementar. În acest sens, instituția responsabilă cu coordonarea PMRI  se va asigura că măsurile de prevenire a inundaţiilor, necesare simultan la nivelul unui curs de apă, vor fi implementate, fiind totodată beneficiar al POIM.  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 soluţii 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 infrastructure verde.  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).  Măsurile cu caracter preventiv și de pregătire, având ca țintă modelarea comportamentului uman şi instituţional, precum şi dezvoltarea capacităţii instituţionale pentru implementarea politicii publice, vor fi finanțabile prin PO Capacitate Administrativă.  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.  **Grupul ţintă principal** este populaţia din centrele urbane şi rurale, la nivel naţional, care sunt expuse riscurilor generate de schimbările climatice  Pentru eroziunea costieră, grupul ţintă este reprezentat de populaţia din localităţile litorale  **Tipul de beneficiar** pentru aceste categorii de proiecte este constituit din:   * Administraţia Naţională Apele Române, prin Administraţiile Bazinale de Apă / instituţie desemnată să implementeze şi să monitorizeze PMRI * alte organisme cu atribuţii în prevenirea şi managementul la nivel național a riscului de inundaţii (ex. Administrația Națională de Meteorologie) sau alte riscuri identificate pe baza evaluării naţionale (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.   Când rezultatele Evaluării Naționale a Riscurilor vor fi disponibile, POIM va fi modificat pentru a integra rezultate acesteia, respectiv riscurile prioritare și beneficiarii adecvați (dacă va fi cazul). | |

**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 |
| --- | --- |
| 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 activitățile vulnerabile identificate.  Până la finalizarea evaluării naționale a riscurilor, se vor putea finanţa 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.  Având în vedere necesarul masiv de investiţii comparativ cu fondurile nerambursabile disponibile, printre criteriile de prioritizare se vor număra: populaţia aflată sub incidenţa riscului, locaţia proiectului în zone cu incidenţa masivă a riscurilor, nivelul daunelor economice posibile, efectul pozitiv integrat al proiectului.  Proiectele pentru prevenirea inundațiilor vor fi dezvoltate pe baza unei metodologii aprobate prin ordinul ministrului fondurilor europene ca parte a ghidului solicitantului, proiectele de tip ”no-regret” fiind neeligibile.  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 activităţii economice); 3. Stabilirea justificării pentru perioada de recurență ce va fi luată în considerare, pe baza unei justificări economice (costul estimat al măsurilor 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 situaţiile cu recurenţă 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.  Prioritizarea investiţiilor va ţine cont de prevederile Planurile de management al riscurilor la inundaţii, atunci când acestea vor fi disponibile, care trebuie elaborate în conformitate cu Directiva 2007/60/EC, intervenţiile urmând a fi identificate şi prioritizate în urma unei evaluări realizate la nivelul bazinelor hidrografice în baza metodologiei aprobate. | |

**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 |
| --- | --- |
| 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 27). | |

**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** | **Categoria 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 | MFE | Anual |
| 2S48 | Lungime de plajă şi/ sau faleză protejată | km | FC |  |  |  | 12,65 | MFE | 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** | O abordare sistematică presupune ca măsurile de prevenire și de protecție împotriva manifestării riscurilor să fie dublate de măsuri legate de îmbunătăţirea capacităţii 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, cooordonat și eficient, sunt necesare măsuri de sprijin pentru aceste autorități, în vederea obținerii următorului rezultat:   * ***Răspuns în timp util și eficient a autorităţilor la dezastre***   Asigurarea unei capacităţii sporite de răspuns la dezastre a autorităţilor responsabile cu managementul situaţiilor de dezastru va conduce la limitarea pierderilor de vieţi omeneşti şi a pagubelor materiale rezultate în urma manifestării riscurilor. |

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

| **Obiectiv specific** | | **OS5.2 - Creșterea nivelului de pregătire pentru o reacție rapidă și eficientă la dezastre a echipajelor de intervenție** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Indicator** | **Unitate de măsură** | **Categoria regiunii (dacă este relevantă)** | **Valoare de referință** | **An de referință** | **Valoarea-țintă (2023)** | **Sursa datelor** | **Frecvența raportării** |
| 2S49 | Timpul mediu de răspuns la situaţii de urgenţă | 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 |
| --- | --- |
| **OS 5.2. Creșterea nivelului de pregătire pentru o reacție rapidă și eficientă la dezastre a echipajelor de intervenție**  România a trecut în ultimul deceniu prin numeroase situaţii de urgenţă care au generat pierderi de vieţi omeneşti şi pagube importante. În unele situaţii, capacitatea de răspuns la nivel naţional a fost depăşită de gravitatea dezastrelor.  Inundaţiile, alunecările de teren, seceta şi incendiile de pădure sunt principalele riscuri cu frecvenţă crescută de manifestare care au produs pierderi de vieţi omeneşti şi pagube materiale importante. Cutremurele de pământ şi situaţiile de urgenţă asociate acestora, accidentele chimice, nucleare, radiologice sau care implică substanţe periculoase reprezintă riscuri cu frecvenţă redusă de manifestare, dar cu impact major asupra populaţiei şi cu efecte persistente pe durată mare de timp şi care necesită eforturi naţionale excepţionale 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 national, 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 (multirisc) a acestora.  Astfel, se poate afirma că nivelul actual de protecţie este necorespunzător în raport cu riscurile identificate la nivelul comunităţilor, conform criteriilor de performanţă stabilite prin lege, impunându-se adoptarea de măsuri urgente pentru îmbunătăţirea capacităţii de răspuns a entităţilor implicate în gestionarea unor astfel de situaţii.  Principalele deficienţe ale sistemului de intervenţie sunt legate de dotarea insuficientă cu echipamente de intervenţie, dar şi de insuficienţa sau chiar lipsa unor capacităţi de pregătire adaptate specificului multidisciplinar.  Creşterea gradului de conştientizare în legătură cu riscul producerii dezastrelor care să determine o mai bună pregătire a populaţiei şi autorităţilor pentru eventualitatea producerii unor catastrofe va fi un alt obiectiv, măsuri specifice urmând a fi finanţate în acest sens.  România este semnatara Declaraţiei de la Hyogo, asumându-şi cele cinci priorităţi de acţiune în domeniul reducerii riscurilor de dezastre la nivel naţional şi local, şi anume: prioritizarea reducerii riscului de dezastre, cunoaşterea riscurilor, dezvoltarea unei culturi a prevenirii, reducerea riscurilor şi pregătirea pentru intervenţie. În vederea implementării acestora, IGSU a iniţiat demersurile necesare pentru constituirea unei Platforme Naţionale de Reducere a Riscului de Dezastre (PNRRD), organism interinstituţional care să elaboreze strategii, planuri şi programe specifice şi să coordoneze, integreze şi faciliteze eforturile factorilor interesaţi.  Sistemul naţional de management al situaţiilor de urgenţă este un sistem caracterizat printr-o responsabilitate distribuită – mai mulţi actori implicaţi, un sistem de coordonare inter-instituţional, organizat pe niveluri sau domenii de competenţă şi care are ca principiu de activare solicitarea de ajutor a de jos în sus, de la nivelul care este depăşit de situaţia de urgenţă, ce afectează o anumită comunitate. IGSU, entitate cu rol integrator al tuturor activităţilor desfăşurate în domeniul prevenirii şi gestionării situaţiilor de urgenţă, are rol integrator pentru eforturile depuse de celelalte autorităţi cu responsabilităţi în gestionarea riscurilor conform HG nr. 2288/2004. În acest context, *IGSU este o structură care îndeplineşte permanent funcţiile de monitorizare, evaluare,* *înştiinţare, avertizare, prealarmare, alarmare, alertare, coordonare şi conducere operaţională, la nivel naţional şi cu organizare la nivel judeţean*. La nivel local, IGSU colaborează cu serviciile voluntare pentru situaţii de urgenţă organizate la nivelul unităţilor administrativ-teritoriale (municipii, oraşe, commune). În funcţie de tipul de dezastru, IGSU colaborează şi cu alte instituţii.  **Tipuri de acţiuni specifice OS 5.2.:**   * Dotarea serviciilor profesioniste şi voluntare pentru situaţii de urgenţă cu tehnică, mijloace şi echipament de intervenţie care să permită reducerea timpului de intervenţie în caz de dezastre, răspunsul în caz de dezastru major, protecţia personalului de intervenţie, creşterea eficienţei răspunsului şi protejarea mediului; * Dezvoltarea infrastructurii aferente sistemului de pregătire a personalului din serviciile de urgenţă profesioniste şi voluntare prin dezvoltarea bazelor şi poligoanelor specializate de pregătire în domeniile CBRN, căutarea-salvarea din medii ostile şi asanarea de muniţie; * Modernizarea sistemului de comandă a incidentelor şi a sistemelor IT asociate, în vederea asigurării interoperabilităţii structurilor cu atribuţii în domeniul gestionării situaţiilor de urgenţă; * Constituirea şi dotarea unor centre regionale de intervenţie multi-risc în vederea asigurării unui răspuns oportun şi eficient la nivel regional şi completarea şi dotarea centrelor rapide de intervenţie   Întrucât mare parte din echipamentele de intervenţie ale IGSU sunt depăşite (68% din maşini de intervenţie cu o vechime mai mare de 10 ani şi aprox. 60% au o vechime de peste 20 ani), ***se impune completarea dotării cu tehnică specifică de intervenţie, în baza unor programe de dotare multianuală.***Prin POIM se vor continua investiţiile demarate în perioada 2007-2013, prin POR, acestea acoperind doar 7% din nevoile operaţionale.  Cu toate acestea, investiţiile 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).  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.  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. Investiţiile vor satisface cerinţele aferente modulelor specificate în legislaţia UE în domeniul protecţiei civile (Decizia 1313/2013/UE şi Decizia 2014/277/UE).  Investiţiile vor consta în achiziţionarea de echipamente specifice, atât pentru *dezvoltarea unor baze operaţionale regionale* pentru a facilita intervenţiile integrate în caz de dezastre naturale sau accidente tehnologice, cât şi pentru *îmbunătăţirea dotării bazelor judeţene* existente în funcţie de specificul diferitelor zone (expunere la cutremure, inundaţii, alunecări de teren ş.a.). Totodată, se vor moderniza şi dota *bazele şi poligoanele specilizate de pregătire* *în domeniile incidentelor chimice, biologice, radiologice şi nucleare (CBRN), căutarea – salvarea de medii ostile vieţii şi asanarea de muniţie.* Investițiile se vor face centralizat, de către IGSU, pe tipuri de riscuri și intervenții ce se doresc a fi abordate (inundații, incendii, căutări și salvare, urgențe complexe, de natură tehnologică sau naturale ce apar în medii combinate - acvatic, dărâmături, înălțimi), urmând ca dotarea fiecărei unități să se facă în funcție de necesarul existent la nivelul fiecărei unități.  **Grupul ţintă** este reprezentat de populaţia României.  **Tipul de beneficiar specific OS 5.2.** este Inspectoratul General pentru Situaţii de Urgenţă şi structurile din subordine, precum şi alte instituţii specializate care pot interveni pentru gestionarea unor situații de urgență specifice (ex. ARSVOM pentru accidentele pe mare și intervenții în caz de poluare), acestea depunând proiectele în parteneriat cu IGSU, ca responsabil la nivel național privind managementul situațiilor de urgență (ca lider sau junior).  În situaţiile în care prin evaluarea naţională 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, şi autoritatea locală responsabilă. | |

**2.A.6.2 Principiile directoare 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 |
| --- | --- |
| Operaţiunile vor fi finanţate 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 naţionale a riscurilor şi pe conceptul de proiecte de tip „no-regret”, până când rezultatele evaluării vor fi disponibile. | |

**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** | **Categoria regiunii (dacă este relevantă)** | **Valoarea-țintă (2023)** | | | **Sursa datelor** | **Frecvența raportării** |
| **B** | **F** | **T** |
| 2S50 | Unităţi echipate pentru situaţii de urgenţă | Nr. | FC |  |  |  | 45,00 | MFE | Anual |

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

| **Axă prioritară** | **AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea şi 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 şi gestionarea riscurilor** | | | | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Tipul Indicatorului** | **Indicator sau etapă cheie de implementare** | | **Unitate de măsură, dacă este cazul** | **Fond** | **Categoria de regiune** | **Punctul de referință pentru 2018** | | | **Obiectivul final (2023)** | | | **Sursa datelor** | **Explicarea relevanței indicatorului, dacă este cazul** |
| **B** | **F** | **T** | **B** | **F** | **T** |
| CO20 | O | Prevenirea și gestionarea riscurilor: Populație care beneficiază de măsuri de protecție împotriva inundațiilor | | persoane | FC |  |  |  | 0 |  |  | 170.000,00 | MFE | Indicatorul acoperă 47,59% din alocarea axei prioritare |
| F | F | Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorităţii de certificare, certificată de această autoritate | | Euro | FC |  |  |  | 70.322.358 |  |  | 563.204.005,00 | MFP (ACP) |  |
| 2S51 | I | Populația care va beneficia de măsuri de protecţie împotriva inundaţiilor din proiecte contractate | | Persoane | FC |  |  |  | 110,000 |  |  | 0,00 | MFE |  |
| 2S52 | I | Lungimea de plajă şi/sau faleză protejată inclusă în proiecte majore transmise COM | | Km | FC |  |  |  | 12,65 |  |  | 0,00 | MFE |  |
| 2S48 | O | Lungime de plajă şi/ sau faleză protejată | | km | FC |  |  |  | 0 |  |  | 12,65 | MFE | Indicatorul acoperă 28,41% din alocarea axei prioritare |

**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 realizarea imediată pentru* cadrul de performanță.

Din setul de indicatori de realizare imediată aferenţi AP 5 au fost selectaţi cei care corespund unei alocări de peste 50% din alocarea pentru AP 5, respectiv ”Populația care beneficiază de măsuri de protecţie împotriva inundaţiilor” (47,59%) și ”Lungime de plajă şi/sau faleză protejată” (28,41%). 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 inundaţii “Populația care beneficiază de măsuri de protecţie împotriva inundaţiilor” ţinta este 170.000 persoane;

2.      Indicatorul fizic aferent primei faze a lucrărilor de combatere a eroziunii costiere a căror finanţare se va face în cadrul proiectului “Reducerea eroziunii costiere faza II 2014-2020”.

Ținta intermediară pentru 2018 pentru „Populația care beneficiază de măsuri de protecţie împotriva inundaţiilor din proiectele contractate” este de 70% din ţinta finală pentru 2023 a indicatorului de realizare imediată, având în vedere faptul că se propune o abordare relativ nouă pentru proiectele în domeniu (orientarea spre infrastructura verde), în timp ce “Lungime de plajă şi/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 şi 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 şi 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 şi 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 şi gestionarea riscurilor** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Fond** | **Categoria de regiune** | | **Codul** | **Suma (EUR)** |
| CF |  | | 03. Investiții teritoriale integrate - altele | 47.640.000,00 |
| CF |  | | 07. Nu se aplică | 431.083.404,00 |

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

| **Axă prioritară** | | **AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea şi 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 şi gestionarea riscurilor** |
| Finanţarea măsurilor de asistenţă tehnică necesare pentru pregătirea / supervizarea / monitorizarea/ evaluarea/ auditul etc. proiectelor de investiţii vor fi incluse ca şi cheltuieli eligibile la nivelul proiectelor.  Identificarea şi sprijinirea dezvoltării unor portofolii de proiecte majore şi strategice pentru perioada de programare 2014-2020 şi post 2020 va fi finanțabilă prin POIM, inclusiv prin asigurarea unui sprijin pentru dezvoltarea de proiecte vizând infrastuctura verde. Studiile, planurile şi strategiile pentru fundamentarea acestora pentru domenii acoperite de AP 5 vor fi finanţate din POAT.  În ceea ce priveşte sprijinul necesar pentru exercitatea funcţiilor de management de către AM POIM și de către organismele intermediare cu rol în implementarea acestei axe prioritare, acesta va fi finanţat prin POAT. | |

.

2.A.1 Axa prioritară

| **ID-ul axei prioritare** | AP6 |
| --- | --- |
| **Denumirea axei prioritare** | Promovarea energiei curate şi eficienţei 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** | Creşterea producţiei de energie din resurse regenerabile mai puţin exploatate (biomasă, biogaz, geotermal) |
| **Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii** | În domeniul energiei regenerabile, România şi-a stabilit ţinte superioare faţă de ţinta 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%.  Aceast nivel ridicat al resurselor regenerabile este determinat de capacităţi semnificative instalate pentru producţia de energie eoliană şi solară, dar mai puţin în ceea ce priveşte producţie de energie pe bază de biomasă/biogaz şi eotermal, raportat la structura propusă prin PNAER.  Având în vedere ponderea ridicată a energiei din resurse regenerabile în consumul brut de energie primară, coroborată cu obiectivul de continure 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.  Principalul rezultat urmărit este:   * ***Producţie majorată a a energiei din surse regenerabile mai puţin exploatate***   *Acest rezultat va contribui şi la:*   * creşterea ponderii energiei regenerabile în totalul consumului de energie primară, ca rezultat al investiţiilor de creştere a puterii instalate de producere a energiei electrice şi termice din resurse regenerabile mai puţin exploatate. * reducerea emisiilor de carbon în atmosferă generate de sectorul energetic prin înlocuirea unei părţi din cantitatea de combustibili fosili consumaţi în fiecare an (cărbune, gaz natural).   Deşi investiţiile promovate prin POIM contribuie la atingerea obiectivelor asumate de România prin Strategia Europa 2020, contribuţia la aceste rezultate este modestă având în vedere bugetul alocat pentru intervenţiile propuse. |

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

| **Obiectiv specific** | | **SO6.1 - Creşterea producţiei de energie din resurse regenerabile mai puţin 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** |
| 2S53 | Producţia brută de energie primară din surse regenerabile mai puţin exploatate | Mii tep/an |  | 76,38 | 2013 | 455,96 | EUROSTAT / ANRE / ANRSC | Anual, 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** | 4a - Promovarea producerii și distribuției de energie derivate din surse regenerabile |
| --- | --- |
| **OS 6.1. Creşterea producţiei de energie din resurse regenerabile mai puţin exploatate (**biomasă, biogaz, geotermal)  Utilizarea regenerabilelor deţine ponderea cea mai importantă privind reducerea impactului de mediu al activităţilor 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 priveşte extinderea utilizării energiei produse din surse regenerabile, în domeniul biomasei/biogazului şi geotermalului, acolo unde se înregistrează decalaje semnificative faţă de ţintele asumate prin Strategia energetică naţională. Rezultatele aşteptate ale implementării OS 6.1. se vor regăsisub formă de unităţi de producere a energiei electrice şi termice care vor utiliza biomasă/biogaz şi geotermal. La capitolul solar a fost depăşită cu mult ţinta României pentru anul 2020, iar proiectele eoliene nu mai au nevoie de o intervenţie publică pentru sprijinirea investiţiei.  La nivelul anului 2013, ANRE a raportat capacităţi de 66 MWe pentru biomasă. Se aşteaptă 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 şi surse de producere a energiei electrice şi termice în cogenerare. Pentru evitarea dificultăţilor de cuantificare, proiectele de cogenerare vor fi clasificate doar pe baza capacităţii instalate în producerea de energie electrică.  În ceea ce priveşte producţia de energie termică, la nivelul anului 2012, conform ANRSC a fost produsă o cantitate de energie termică (pentru consum rezidenţial) de 15,49 mii tep/an din surse regenerabile (43,6% geotermal, 56,4% biomasă), reprezentând doar 2,4% din producţia totală de căldură (pentru consum rezidenţial). Aceste valori sunt echivalentul aproximativ a 40 MWt instalaţi/utilizaţi în geotermal şi a 52 MWt instalaţi/utilizaţi în biomasă. Este de aşteptat ca alocările de fonduri să conducă la o creştere cu 10 MWt a puterii instalate în geotermal şi cu 28MWt a puterii instalate în biomasă.  **Tipuri de acţiuni specifice OS 6.1.:**  •  ***Realizarea şi/sau modernizarea capacităţilor de producţie a energiei electrice şi/sau termice din biomasă şi biogaz***  Planul Naţional de Acţiune pentru Energii Regenerabile stabileşte (tab 5.7b, pag 201) ţintele privitoare la capacitatea instalată din resurse regenerabile, categoria Biomasă. Pentru anul 2013, datele disponibile duc la concluzia că există 66 MWe instalaţi pe biomasă, valoarea ţintă prevăzută pentru orizontul anilor 2020 fiind de 600 MWe instalaţi. Recuperarea decalajului în ceea ce priveşte realizările de capacităţi instalate şi de producţii anuale trebuie să se facă în perioada 2014-2020.  În vederea atingerii obiectivului de 24% în 2020, asumat de România în contextul Strategiei Europa 2020, valorificarea unor resurse energetice regenerabile precum biomasa forestieră se poate realiza atât prin producerea de energie electrică în centralele de cogenerare distribuite, cât şi prin utilizarea eficientă a biomasei/biogazului pentru producerea energiei termice pentru clădiri rezidenţiale 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 menţinerea capacităţii de alimentare cu căldură a consumatorilor racordaţi la sistemele centralizate (în condiţiile casării unor grupuri care şi-au depăşit durata normată de viaţă) vor funcţiona 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 distribuţia cât mai aproape de cosumator, inclusiv prin finanţarea dezvoltării/modernizării reţelei de distribuţie a energiei termice pentru facilitarea evacuării căldurii.  •  ***Realizarea şi modernizarea capacităţilor de producţie a energiei termice pe bază de energie geotermale***  Din analizele ANRSC, a rezultat că doar aproximativ 40 MWt sunt instalaţi şi utilizaţi 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 şi răcire, reprezentând cca. o treime din potenţialul de energie geotermală. Acţiunile vizează producerea energiei termice din apă geotermală şi distribuirea căldurii către consumatori. Pentru energia termică produsă din resurse geotermale, se va finanţa inclusiv partea de racordare a centralelor noi la reţele de transport/distribuţie existente, pentru facilitarea evacuării căldurii. Acţiunile vizează producerea energiei termice din apă geotermală şi distribuirea căldurii către consumatori, precum şi dezvoltarea / modernizarea reţelelor de distribuţie a energiei termice catre consumatori, după caz.  •  ***Sprijinirea investiţiilor în extinderea şi modernizarea reţelelor de distribuţie a energiei electrice, în scopul preluării energiei produse din resurse regenerabile în condiţii de siguranţă a funcţionării SEN***  Un obstacol major privind valorificarea resurselor regenerabile pentru producerea de energie electrică îl reprezintă dificultăţile de preluare în SEN a energiei suplimentare produse prin valorificarea resurselor regenerabile de energie. Acest obstacol este atât de natură tehnică, cât şi economică. În majoritatea cazurilor, centralele care produc energie electrică prin valorificarea resurselor regenerabile de energie sunt amplasate în zone cu o densitate scăzută de reţele, în areale nelocuite sau la marginea aşezărilor urbane.  Se au în vedere investiţii ale distribuitorilor în lucrări de întărire a reţelei electrice în amonte de punctul de racordare, pentru crearea condiţiilor tehnice necesare racordării centralelor de producere a energiei electrice prin valorificarea resurselor regenerabile, precum şi modernizări de staţii/linii existente pentru întărirea reţelei electrice, care conduc la reducerea consumului tehnologic propriu şi îmbunătăţirea parametrilor de calitate a energiei distribuite în zonă, creşterea gradului de continuitate în alimentare.  În cadrul acestei acţiuni vor fi finanţate cu prioritate proiectele vizând conectarea capacităților de producție suplimentare dezvoltate prin POS CCE 2007-2013 la rețeaua de distribuţie.  **Tipurile de beneficiari specifici OS 6.1.**  Acest tip de acţiune este dedicat beneficiarilor, din regiunile mai puțin dezvoltate ale României, care produc energie utilizând resurse regenerabile în vederea furnizării acesteia spre comercializare sau în sistem centralizat / consum propriu al UAT, pentru energie termică.  Acţiunile sunt dedicate următoarelor tipuri de beneficiari:  *Producţie*   * Unităţi administrativ teritoriale în raza cărora există potenţial de utilizare a resurselor de energie regenerabile de tip geotermal sau biomasă/biogaz * Societăţi comerciale care au ca activitate producerea de energie în scopul comercializării.   *Distribuţie*  Operatori de distribuţie/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 operaţiunilor vor lua în considerare maturitatea proiectelor şi dimensiunea impactului acestora cu privire la realizarea obiectivelor programului și reducerea emisiilor de carbon. De asemenea, se va avea în vedere ca finanţarea FESI să ia în considerare eventualul cumul generat de alte tipuri de intervenţii 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 incidenţa Directivei 2003/87/CE, conform celor precizate în Anexa 1 „Categoriile de activități cărora li se aplică prezenta directivă a Directivei” (punctele 1 şi 3), prevederile Art. 3, alin. (2) lit. b) nu se aplică pentru acţiunile finanţate în cadrul OS 6.1.  Operaţiunile vor fi selectate în cadrul unor cereri de propuneri de proiecte cu termen limită de depunere/cu depunere continuă, în limita fondurilor acordate.  Acţiunile propuse spre finanţare 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 regenerabile** | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Indicator** | **Unitate de măsură** | **Fond** | **Categoria regiunii (dacă este relevantă)** | **Valoarea-țintă (2023)** | | | **Sursa datelor** | **Frecvența raportării** |
| **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 |  |  | 48.000,00 | MFE | Anual |
| 2S54 | Stații de transformare modernizate / noi operaționale pentru preluarea energiei produse din surse regenerabile | Nr. stații | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 10,00 | 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** | Implementarea obiectivului propus va duce, în primul rând, la demonstrarea eficienţei sistemului de monitorizare a distribuţiei energiei în interiorul zonelor industriale, în scopul lui de reducere imediată a pierderilor. În al doilea rând, prin subcontorizare avansată, se doreşte oferirea unui instrument de cuantificare a potenţialului de economisire şi de localizare a punctelor de aplicare pentru maximizarea eficienţei pentru măsurile de creştere a eficienţei energetice ce pot fi aplicate ulterior consumatorului.   * ***Economii în consumul de energie și evitarea emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul societăților comerciale sprijinite*** * ***Capacitate întărită a producătorilor industriali de a identifica și implementa măsuri de eficiență energetică prin introducerea de sisteme de monitorizare*** |

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

| **Obiectiv specific** | | **OS6.2 - 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** |
| 2S55 | Intensitatea energetică în industrie | kgep/1000 euro |  | 183,00 | 2012 | 121,50 | 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.** **Creşterea eficienţei energetice prin monitorizare a consumului de energie la nivelul consumatorilor industriali**  Sistemele de monitorizare a distribuţiei energiei electrice şi termice la nivelul platformelor industriale permit cunoaşterea în cel mai înalt grad a modului în care se realizează conexiunea dintre aparatele consumatoare de energie şi reţelele de alimentare cu energie. Cea mai mare parte a pierderilor de energie în industrie se regăseşte în această zonă. Lipsa contorizării avansate în interiorul proceselor tehnologice, pe toate fluxurile de energie (electrică, termică, apă, aer comprimat, etc.), face imposibilă cunoaşterea 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 şi la posibilitatea cuantificării impactului aplicării măsurilor de eficienţă energetică şi la creşterea vizibilităţii acestora.  În identificarea şi promovarea investiţiilor de eficienţă energetică vizând implementarea acestor sisteme, au fost identificate o serie de bariere. Una din problemele majore este sistemul de măsurare, transmitere şi prelucrare a datelor de consum energetic, care să permită o bună informare a nivelului de management, un reglaj on-line a instalaţiilor, o stabilire corectă a zonelor care necesită auditare energetică şi o fundamentare a necesarului de investiţii. Deşi aceste sisteme aduc un beneficiu direct consumatorilor mari, criza economică coroborată cu piaţa bancară puţin familiarizată şi nedeschisă acordării unor instrumente de creditare având la bază venituri viitoare generate de economii la consumul de energie, cum sunt şi dispeceratele energetice, au dus la o implementare mai puţin eficientă şi rapidă a acestor prevederi.  Managerii autorizaţi au dificultăţi în a convinge nivelurile superioare de decizie asupra oportunităţii investiţiilor de economie de energie, tocmai din cauza lipsei datelor agregate, sau a unor date culese şi prelucrate sistematic care să fie furnizate de aceste sisteme de monitorizare.  Rezultatele aşteptate ale implementării acestui Obiectiv specific se vor regăsi în creşterea 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 producţia, putând astfel să implementeze instrumente adecvate de eficienţă energetică.   * Se creează astfel un instrument de măsură on-line a efectelor pozitive ale aplicării măsurilor de eficienţă energetică şi un efect de încurajare a multiplicării acestor aplicaţii la nivelul industriei. * Solicitarea de finanţare 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 naţionale şi internaţionale afirmă că, după implementarea monitorizării, se înregistrează economii de 3-5% din consumurile de pe locaţia 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 intenţionează instalarea de sisteme complexe de monitorizare sau completarea celor existente pentru cca. 50 dintre aceștia. La un consum mediu anual de 3.000 tep/an/consumator, dacă se vor realiza 60 de proiecte, cu o reducere minimă imediată de 1%, se pot obţine economii de 1.800 tep/an, multiplicabile cu randamentul reţelelor de transport şi alimentare cu energie, iar implementare unor măsuri adiționale de creștere a eficienței ca urmare a rezultatelor monitorizării poate duce la economi de peste 5000 tep/an.  **Tipuri de acţiuni pentru OS 6.2**   * ***Implementarea unui număr de sisteme de monitorizare a consumurilor de energie la consumatorii industriali***   Realizarea unui astfel de sistem de monitorizare impune culegerea informaţiilor privind consumurile de apă, energie termică, gaze naturale, apă industrială, abur tehnologic, aer comprimat, apă reziduală sau orice altă mărime specifică profilului beneficiarului şi care implică consumuri de energie de diferite tipuri.  Evaluarea performanţelor consumului de energie se realizează prin intermediul unor rapoarte regulate care evidenţiază abaterile faţa de valorile obiectiv, în general sub formă de câştiguri sau pierderi financiare.  Din experienţa 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 şi nu au fost solicitate de societăţile 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 investiţiei (calculată pe baza economiilor potenţiale de energie obţinute prin relevarea pierderilor în cadrul unui audit) este foarte mare şi din cauza preţului energiei care nu sunt, încă, total liberalizate. În plus, instalarea unui sistem de monitorizare duce la posibilitatea de a cunoaşte on-line situaţia energetică a platformelor industriale şi de a cuantifica efectele măsurilor de creștere a eficienţei energetice cu o frecvenţă mult mai mare decât aceea de realizare a unui audit energetic.  **Tipuri de beneficiari OS 6.2**:  societăţi 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 soluţiilor imediate de reducere a consumurilor şi pentru care trebuie să existe un instrument puternic de cuantificare a efectelor pozitive a aplicării măsurilor de creştere a eficienţei energetice. | |

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

| **Prioritate de investiții** | 4b - Promovarea eficienței energetice și a utilizării energiei din surse regenerabile în întreprinderi |
| --- | --- |
| Criteriile de selectare a operaţiunilor vor lua în considerare maturitatea proiectelor, dimensiunea impactului acestora cu privire la reducerea emisiilor de carbon şi creşterea eficienţei energetice, complementaritatea cu alte acţiuni circumscrise OT 4 şi OT 7.  Întrucât monitorizarea consumului de energie prin echipamente specializate nu reprezintă activităţi care intră sub incidenţa 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 acţiunile finanţate în cadrul OS 6.2.  Operaţiunile vor fi selectate pe baza criteriilor definite în Ghidul Solicitantului pentru respectiva cerere de propunere de proiecte/ listă de proiecte demonstrative şi se vor finanţa în limita fondurilor alocate.  Sprijinul 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.  Se vor finanța proiecte localizate în regiunile mai puțin dezvoltate.    Acţiunile vor fi implementate cu respectarea regulilor privind protecția mediului și regulile de ajutorul de stat. | |

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

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

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

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

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

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

| **Prioritate de investiții** | | **4b - Promovarea eficienței energetice și a utilizării energiei din surse regenerabile în întreprinderi** | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Indicator** | **Unitate de măsură** | **Fond** | **Categoria regiunii (dacă este relevantă)** | **Valoarea-țintă (2023)** | | | **Sursa datelor** | **Frecvența raportării** |
| **B** | **F** | **T** |
| CO01 | Investiție productivă: Număr de societăți sprijinite | Întreprinderi | FEDR |  |  |  | 60,00 | MFE | 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 consumul ui mediu de energie electrică la nivelul locuinţelor |
| **Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii** | Prin obiectivul propus se vor finanţa proiecte ce au ca scop extinderea sistemelor de distribuţie inteligentă a energiei electrice, prin aplicarea rezultatelor obținute ca urmare a implementării proiectelor pilot prevăzute în *Ordinul ANRE nr. 145/2014 privind implementarea sistemelor de măsurare inteligentă a energiei electrice*. Totodată, implementarea măsurării inteligente conduce la demonstrarea eficienţei acestor sisteme în scopul reducerii a pierderilor şi asigurării posibilității managementului consumului de energie electrică de către clientul final, ceea ce conduce la eficientizarea consumului şi la economisirea de  energie, și implicit la la ***creştere a eficienţei energetice*** şi, în al doilea rând, oferirea unei imagini clare asupra potenţialului de economisire prin implementarea distribuţiei inteligente la nivelul a cel puţin 80% din consumatori. Economiile de energie electrică realizate pe scară largă se vor multiplica prin efectul de evitare a generării şi transportului acelor cantităţi economisite la scară naţională, şi implicit cu efect asupra gazelor cu efect de seră evitate a fi produse.   * ***Consum mediu de energie electrică redus la nivelul locuinţelor prin modificarea comportamentului utilizatorilor de sisteme de măsurare inteligentă*** * ***Acces extins al utilizatorilor la servicii de măsurare inteligentă*** |

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

| **Obiectiv specific** | | **OS6.3 - Reducerea consumul ui mediu de energie electrică la nivelul locuinţelor** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Indicator** | **Unitate de măsură** | **Categoria regiunii (dacă este relevantă)** | **Valoare de referință** | **An de referință** | **Valoarea-țintă (2023)** | **Sursa datelor** | **Frecvența raportării** |
| 2S56 | Consumul mediu anual de energie electrică pe locuinţă | MWh/locuință | Mai puțin dezvoltate | 1,35 | 2013 | 1,20 | 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 locuinţelor**  Distribuţia inteligentă a energiei electrice a devenit deja o prioritate a ANRE care, pornind de la prevederile Legii nr. 123/2012 a energiei electrice şi a gazelor naturale, a emis Ordinul ANRE nr. 145/2014 care prevede ca ţintă naţională implementarea sistemelor de măsurare inteligentă a energiei electrice la cca. 80% din numărul de clienţi finali până în anul 2020. Efectele pozitive ale distribuţiei inteligente provin din asigurarea monitorizării şi îmbunătăţirea parametrilor de funcţionare şi de exploatare ai reţelei electrice, cum ar fi: consumul propriu tehnologic tehnic şi non-tehnic, durata întreruperilor alimentării cu energie electrică, numărul de incidente, căderile de tensiune, nivelul cheltuielilor, volumul de investiţii în reţele, reducerea costurilor operaţionale cu citirea, respectiv cu conectarea/deconectarea locului de consum de la distanţă ş.a., şi printr-o cât mai bună gestiune a consumului la nivelul consumatorilor finali.  Rezultatele aşteptate ale implementării acestui Obiectiv specific se vor regăsi în aplicarea unui astfel de sistem pentru mai mulţi consumatori conectaţi la reţele inteligente, respectiv cca. 10.000 de consumatori non-industriali în cadrul fiecărei regiuni deservite de către cei 8 operatori de distribuţie concesionari (proiecte demonstrative):   * Este de aşteptat 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 şi pe partea de distribuţie. Se vor finanţa atât instalarea efectivă a contoarelor inteligente, acolo unde ele nu sunt deja instalate, cât şi implementarea infrastructurii aferente pentru comunicarea şi prelucrarea în timp real a datelor de consum înregistrate prin proiectele propuse şi transmiterea acestora către consumatori în scopul controlului şi optimizării profilului lor de consum. * Solicitarea de finanţare vine să sprijine modelul pe care operatorii de distribuţie concesionari îl vor folosi pentru implementarea sistemelor de măsurare inteligentă: instalarea unui număr de contoare inteligente şi toate celelalte elemente aferente, pentru a permite companiilor de distribuţie să atingă ţinta privind implementarea până în 2020 la cca. 80% din numărul clienţilor finali conform cerinţelor Legii nr. 123/2012. * La un calcul minimal, estimând consumul anual mediu de energie electrică al unei familii din mediul urban din România şi extrapolând la o comunitate pentru care poate fi implementat proiectul demonstrativ, va rezulta un potenţial de economisire de aproximativ 300 MWhe/an/proiect. Realizarea proiectelor demonstrative va permite cuantificarea economiilor obţinute pe o perioadă de observaţie post-implementare şi compararea acestora cu nivelul de aşteptare.   Deşi în multe cazuri există argumente puternice în favoarea instalării de contoare inteligente, există o serie de bariere care stau în calea rapidităţii şi a eficienţei implementării. În acest sens, ar trebui să se ia în considerare următoarele   * Împotrivirea clienţilor este unul dintre principalele obstacole în calea implementării, legată de intimitatea şi securitatea datelor, dat fiind că pe baza informaţiilor primite de contoarele inteligente pot fi trase concluzii detaliate legate de comportamentul membrilor gospodăriei * Costurile sunt un alt obstacol principal, întrucât în majoritatea ţărilor, costul implementării contorizării inteligente poate fi recuperat fie prin tarife reglementate de acces la reţea, fie prin facturile clienţilor. Costurile reprezintă un aspect problematic și pentru că beneficiile palpabile, în special pentru clienţi, sunt aşteptate să apară după o anumită perioadă de timp, în timp ce cheltuielile legate de investiţie se fac la început. Cu alte cuvinte, beneficiile pentru consumatori sunt întârziate, comparativ cu costurile. * Costurile irecuperabile sunt un aspect important legat de implementare şi când se ia în considerare analiza de oportunitate din punctul de vedere al operatorului de distribuţie. Dacă nu este estimată corect viteza implementării, aceasta fiind prea mare, înlocuirea activelor care nu sunt complet amortizate are un impact negativ asupra datelor contabile ale companiilor care înlocuiesc contoarele.   Proiectele demonstrative finanțate prin POIM vor completa proiectele pilot derulate de operatorii concesionari de rețea în cursul anului 2014, prin care se vor formula concluzii privind impactul investițiilor asupra politicii de 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 concesionari să stabilească formula optimă de implementare a acestor sisteme, pe baza rezultatelor proiectelor-pilot, fără ca aceste investiții inițiale să se reflecte în tariful de energie. Totodată, implementarea proiectelor de măsurare inteligentă vor contribui la reducerea consmului 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.  **Tipuri de acţiuni specifice OS 6.3.**   * ***Implementarea distribuţiei inteligente într-o zonă omogenă de consumatori casnici de energie electrică (proiecte demonstrative la nivelul regiunilor acoperite de operatorii de distribuție concesionari)***   Acţiunea vizează instalarea sistemelor de măsurare inteligente pentru un număr aproximativ de 10.000 de consumatori aflaţi într-o zonă omogenă deservită de un operator de distribuţie 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 eficienţă energetică care vor fi implementate, precum şi de impactul imediat al politicilor tarifare ce vor fi aplicate asupra comportamentului consumatorilor non-industriali de energie electrică.  Totodată, datele înregistrate de contoarele inteligente trebuie să fie suficiente pentru a se putea analiza şi optimiza funcţionarea echipamentelor din sistemele de distribuţie și pentru a creşte eficienţa reţelei. Aceste date permit identificarea rapidă a punctelor în care trebuie intervenit.  **Tipuri de beneficiarii OS 6.3.**:  Operatorii de distribuţie concesionari ai serviciului public de energie electrică, care se supun obligaţiilor de implementare a contorizării inteligente în proporţie de 80% până în 2020 (conform Ordinului ANRE nr. 145/2014 privind implementarea sistemelor de măsurare inteligentă a energiei electrice). | |

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

| **Prioritate de investiții** | 4d - Dezvoltarea și punerea în aplicare a sistemelor de distribuție inteligente care funcționează la tensiuni medii și joase |
| --- | --- |
| Criteriile de selectare a operaţiunilor vor lua în considerare maturitatea proiectelor, dimensiunea impactului acestora cu privire la reducerea emisiilor de carbon şi creşterea eficienţei energetice, complementaritatea cu alte acţiuni circumscrise OT 4 şi OT 7.  Operaţiunile vor fi selectate pe baza criteriilor definite în Ghidul Solicitantului pentru respectiva cerere de propunere de proiecte/ listă de proiecte demonstrative şi se vor finanţa în limita fondurilor alocate.  Se vor finanța proiecte localizate în regiunile mai puțin dezvoltate.  Acţiunile vor fi implementate cu respectarea regulilor privind protecția mediului și regulile de ajutorul de stat. | |

**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** | **Categoria 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 ridica 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** | Creşterea economiilor în consumul de energie primară produsă prin cogenerare de înaltă eficienţă |
| **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:   * ***Economii în consumul de combustibili / energie primară în industrie prin procese de cogenerare de înaltă eficienţă*** * ***Evitarea emisiilor de carbon aferente combustibililor fosili (efect de cogenerare)***   Rezultatul final al implementării obiectivului va fi, pe de o parte, creşterea puterii instalate, iar pe de altă parte diminuarea  ponderii gazului natural în totalul combustibililor consumaţi de aceste instalaţii prin favorizarea, acolo unde este posibil, a utilizării biomasei şi 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 - Creşterea economiilor în consumul de energie primară produsă prin cogenerare de înaltă eficienţă** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Indicator** | **Unitate de măsură** | **Categoria regiunii (dacă este relevantă)** | **Valoare de referință** | **An de referință** | **Valoarea-țintă (2023)** | **Sursa datelor** | **Frecvența raportării** |
| 2S57 | Economiile anuale de energie primară obţinute prin cogenerare de înaltă eficienţă | Mii tep |  | 178,00 | 2012 | 232,00 | ANRE | 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 ridica bazată pe cererea de energie termică utilă |
| --- | --- |
| **OS 6.4 Creşterea economiilor în consuml de energie primară prin** **cogenerare de înaltă eficienţă**  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 eficienţa energetică confirmă potenţialul semnificativ de economisire a energiei primare al cogenerării de înaltă eficienţă. 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.  Sunt vizate pentru sprijin exclusiv grupurile, până la 8MWe, pe bază de cerere termică utilă.  La nivelul anului 2012, ANRE a raportat capacităţi instalate în cogenerare de înaltă eficienţă de 2184 MWe care au fost calificate pentru a primi bonusuri de cogenerare. Este de aşteptat o creştere a puterii instalate în cogenerare cu până la 50 MWe în perioada analizată (45MWe în cogenerare bazată pe gaz natural şi 5 MWe în cogenerare bazată pe biomasă și recuperarea gazelor reziduale industriale), obiectiv care, deocamdată, nu poate fi atins în lipsa unor programe de finanţare dedicate. Se vor sprijini centrale care vor asigura autoconsumul unei părţi semnificative din energia produsă, în cadrul proceselor industriale ale beneficiarului de fonduri.  Prin instalarea / modernizarea de noi capacităţi de cogenerare de înaltă eficienţă se vor obţine economii în consumul de energie primară, contribuind astfel la atingerea ţintei stabilite la nivelul anului 2020 în ceea ce priveşte 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 PNAEE III, 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 pentru atingerea țintei de 42,99 mil. tep sunt necesare economii suplimentare de cca. 1.16 mil. tep. La aceste economii, cogenerarea de înaltă eficienţă va contribui cu cca 60 mii tep, prin implementarea măsurilor prevăzute în PNAEE III.  **Acţiuni specifice OS 6.4.**  •  ***Realizarea / modernizarea centralelor electrice de cogenerare de înaltă eficienţă (maximum 8 MWe) pe gaz natural şi biomasă la nivelul întreprinderilor***  Cogenerarea este o metodă cheie de a îmbunătăţi eficienţa energetică în cazul consumatorilor din sectorul industrial. Acolo unde există o cerere importantă pentru energie termică, cogenerarea de înaltă eficienţă poate aduce beneficii considerabile consumatorilor industriali de energie, prin utilizarea de tehnologii competitive, curate, mature din punct de vedere tehnologic şi economic, având o eficienţă ridicată în utilizarea combustibililor. Beneficiile se referă la reducerea costurilor cu energia, creşterea securităţii furnizării şi impactul redus asupra mediului.  Prin utilizarea centralelor de cogenerare de înaltă eficienţă se obţin următoarele beneficii:  Centralele de cogenerare de înaltă eficienţă au avantaje fundamentale faţă de producerea separată a energiei termice şi electrice, constând în principal în reducerea emisiilor poluante (NOx, SOx, pulberi) şi a emisiilor de CO2.  Totodată, creşte gradul de securitate în aprovizionarea cu energie prin diversificarea surselor de producere şi a resurselor energetice primare utilizate, conducând la reducerea dependenţei de importurile de resurse primare şi creşterea siguranţei energetice ale României.  •  ***Realizarea / modernizarea centralelor electrice de cogenerare de înaltă eficienţă care utilizează gaze reziduale provenite din procese industriale la nivelul întreprinderilor***  Acţiunea se referă la ciclurile de cogenerare care utilizează fluide organice pentru valorificarea căldurii de joasă şi medie temperatură disponibilă în gaze tehnologice fierbinţi.  **Tipuri de beneficiari pentru OS 6.4.**:  Societăţi 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 condiţiile cerute proiectelor de cogenerare şi/sau care intenţionează să valorifice potenţialul termic al gazelor reziduale provenite din procese industriale şi 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 directoare pentru selectarea operațiunilor**

| **Prioritate de investiții** | 4g - Promovarea utilizării cogenerării de căldură și energie cu randament ridica bazată pe cererea de energie termică utilă |
| --- | --- |
| Criteriile de selectare a operaţiunilor vor lua în considerare maturitatea proiectelor, dimensiunea impactului acestora cu privire la reducerea emisiilor de carbon şi creşterea eficienţei energetice, complementaritatea cu alte acţiuni circumscrise OT 4 şi OT7 finanţate din alte programe conform domeniilor acoperite de obiectivele tematice menţionate.  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) şi 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 incidenţa 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 acţiunile finanţate în cadrul OS 6.4.  Se vor avea în vedere societăţi 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 şi care necesită simultan şi 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 finanţare pentru astfel de proiecte, prin limitarea eficienţei economice pe care un astfel de proiect o poate obţine.  Operaţiunile 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 şi se vor finanţa în limita fondurilor alocate.  Se vor finanța proiecte localizate în regiunile mai puțin dezvoltate.  Acţiunile propuse spre finanţare se vor implementa cu respectarea regulilor privind protecția mediului și ajutorul de stat. | |

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

| **Prioritate de investiții** | 4g - Promovarea utilizării cogenerării de căldură și energie cu randament ridica bazată pe cererea de energie termică utilă |
| --- | --- |
| N/A  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, experienţa utilizării fondurilor structurale şi de coeziune în România, atât pentru proiectele de promovare a energiei curate cât şi pentru cele de eficienţă energetică arată că acestea s-au confruntat cu o serie de probleme legate de asigurarea fluxului financiar necesar asigurării susţinerii activităţilor proiectelor.  Deşi intensitatea ajutorului de stat era de până la 70% şi beneficiarii privaţi aveau posibilitatea de a solicita prefinanţare, în baza unei scrisori de garanţie, în realitate aceştia au întâmpinat dificultăţi în a obţine surse de finanţare sub formă de credite pentru asigurarea contribuţiei proprii la derularea proiectului.  Prin urmare, pentru perioada 2014-2020 se analizează nevoia existentă pe piaţă de a dezvolta unui instrument de garantare, prin programe naţionale, care să completeze finanţarea 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 ridica 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 ridica bazată pe cererea de energie termică utilă** | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Indicator** | **Unitate de măsură** | **Fond** | **Categoria regiunii (dacă este relevantă)** | **Valoarea-țintă (2023)** | | | **Sursa datelor** | **Frecvența raportării** |
| **B** | **F** | **T** |
| CO01 | Investiție productivă: Număr de societăți sprijinite | Întreprinderi | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 12,00 | 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 |  |  | 65.800,00 | MFE | Anual |
| 2S58 | Capacitate instalată în cogenerare de înaltă eficiență | MW | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 50,00 | MFE | Anual |

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

| **Axă prioritară** | **AP6 - Promovarea energiei curate şi eficienţei energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon** |
| --- | --- |
|  | |

2.A.8 Cadrul de performanță

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

| **Axă prioritară** | | | **AP6 - Promovarea energiei curate şi eficienţei energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon** | | | | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Tipul Indicatorului** | **Indicator sau etapă cheie de implementare** | | **Unitate de măsură, dacă este cazul** | **Fond** | **Categoria 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 | Energiile din surse regenerabile: Capacitate suplimentară de producere a energiei din surse regenerabile | | MW | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 0 |  |  | 60,00 | MFE | Indicatorul acoperă 38,43% din alocarea AP 6 |
| F | F | Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorităţii de certificare, certificată de această autoritate | | Euro | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 27.269.778 |  |  | 232.152.691,00 | MFP (ACP) |  |
| 2S59 | I | Capacitate instalată pentru producţia de energie regenerabilă din proiecte contractate | | MW | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 48 |  |  | 0,00 | MFE |  |
| 2S60 | I | Capacitate instalată pentru producţia de energie în cogenerare de înaltă eficiență dinproiecte contractate | | MW | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 40 |  |  | 0,00 | MFE |  |
| 2S58 | O | Capacitate instalată în cogenerare de înaltă eficiență | | MW | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 0 |  |  | 50,00 | MFE | Indicatorul acoperă 29,11% din alocarea axei prioritare |

**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 cheluielilor 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 producţie de energie din surse regenerabile” pentru OS 6.1. (38,43% din alocarea AP6) și
* ”Capacitate instalată în cogenerare de înaltă eficienţă” pentru OS 6.4 (29,11% 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 producţia de energie regenerabilă din proiecte contractate
* Capacitate instalată pentru producţia de energie în cogenerare de înaltă eficiență dinproiecte 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 şi eficienţei 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 |
| 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 şi eficienţei 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 şi eficienţei 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 şi eficienţei 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 şi eficienţei 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 şi eficienţei energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon** |
| Finanţarea măsurilor de asistenţă tehnică necesare pentru pregătirea/ monitorizarea/ evaluarea/ auditul proiectelor de investiţii vor fi incluse ca şi cheltuieli eligibile la nivelul proiectelor.  Identificarea şi sprijinirea dezvoltării perioadei de programare 2014-2020 şi post 2020, inclusiv studii, planuri şi strategii pentru fundamentarea acestora pentru domenii acoperite de AP6 vor fi finanţate din POAT, după caz.  În ceea ce priveşte sprijinul necesar pentru exercitatea funcţiilor de management delegate de AM POIM către organismele intermediare cu rol în implementarea acestei axe prioritare, acesta va fi finanţat prin POAT. | |

.

2.A.1 Axa prioritară

| **ID-ul axei prioritare** | AP7 |
| --- | --- |
| **Denumirea axei prioritare** | Creşterea eficienţei energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în oraşele 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, şi implicit creșterea eficienței energetice şi reducerea emisiilor de carbon, acționând complementar la nivel teritorial, ambele intervenţii realizându-se prin reabilitarea reţelelor termice de transport / distribuţie a agentului termic.

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

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

2.A.4 Prioritate de investiții

| **ID-ul priorității de investiții** | 4c |
| --- | --- |
| **Titlul priorității de investiții** | Sprijinirea eficienței energetice, a gestionării inteligente a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructurile publice, inclusiv în clădirile publice, și în sectorul locuințelor |

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

|  |  |
| --- | --- |
| **ID-ul obiectivului specific** | OS7.1 |
| **Titlul obiectivului specific** | Creşterea eficienţei energetice în sistemele centralizate de transport şi distribuţie a energiei termice în oraşele selectate |
| **Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii** | * ***Pierderi de energie termică reduse la nivelul rețelelor*** de transport şi distribuţie a sistemului de termoficare din orașele selectate   Totodată, creşterea eficienţei energetice rezultate prin  optimizarea reţelelor de distribuţie/transport a agentului termic, precum şi prin implementarea unui sistem de conducte dotate cu sistem de detectare, semnalizare şi localizare a pierderilor în oraşe selectate de investiţiile preconizate, va conduce la scăderea emisiilor de CO2 rezultate. |

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

| **Obiectiv specific** | | **OS7.1 - Creşterea eficienţei energetice în sistemele centralizate de transport şi distribuţie a energiei termice în oraşele selectate** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Indicator** | **Unitate de măsură** | **Categoria regiunii (dacă este relevantă)** | **Valoare de referință** | **An de referință** | **Valoarea-țintă (2023)** | **Sursa datelor** | **Frecvența raportării** |
| 2S61 | Pierderi de energie înregistrate pe rețele de transport și distribuție a agentului termic la nivel naţional | % din energia furnizată |  | 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. Creşterea eficienţei energetice în sistemele centralizate de transport şi distribuţie a energiei termice în oraşele selectate**  Infrastructura Sistemelor de Alimentare Centralizată cu Energie Termică (SACET) reprezintă un ansamblu tehnologic şi funcţional ce cuprinde totalitatea construcţiilor, instalaţiilor, echipamentelor, dotărilor specifice precum şi mijloacele de măsurare din sistem prin care se realizează serviciul de producere, transport, distribuţie şi furnizare a energiei termice (căldură şi apă caldă) către consumatori, în condiţii de eficienţă şi standarde de calitate, inclusiv conformare la cerinţele privind protecţia mediului.  Investițiile finanțate prin POS Mediu au vizat, prioritar, conformarea cu cerinţele 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, Botoşani, Focşani, Oradea, Râmnicu Vâlcea, Timişoara, Iaşi. Intervențiile finanțate au avut la bază strategii regionale de încălzire pe termen mediu/lung. Cele șapte orașe vizate de intervenţia publică propusă au grade de racordare la sistemele de termoficare cuprinse între 40% (municipiul Bacău) şi 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.  În ultimele două decenii, SACET s-au confruntat cu reducerea cererii de energie termică cu efecte negative asupra capacităţii investiţionale, ca o consecinţă, a mai multor factori printre care: dispariţia consumatorilor industriali, politica de liberalizare a preţurilor, sărăcirea populaţiei urmarea perioadei prelungite de tranziţie şi restructurare a economiei prin închiderea unui număr semnificativ de agenţi economici şi ulterior a crizei economice declanşată în 2008, scurtarea perioadei de încălzire ca efect al încălzirii globale. La toate acestea se va adăuga şi un consum mai redus de energie termică, urmare a măsurilor de reabilitare termică a blocurilor de locuinţe implementate prin mai multe programe dedicate, cu precădere prin POR 2014-2020, fiind necesare investiții care să asigure și redimensionarea sistemului la noile consumuri.  De asemenea, SACET înregistrează pierderi energetice determinate de o serie de factori, printre care şi *vechimea conductelor care generează un număr* *mare de avarii /an.*  **Acţiuni specifice OS 7.1.**  În oraşele vizate de continuarea investiţiilor 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 *Creştere a eficienţei energetice prin modernizarea sistemelor centralizate de* *producere, transport şi distribuţie a energiei termice* se vor implementa proiecte integrate constând în următoarele tipuri de acţiuni, fără a se limita exclusiv la acestea:   * Modernizarea/extinderea reţelelor termice primare şi secundare din sistemele de alimentare cu energie termică, inclusiv a punctelor termice; extinderea reţelei de transport şi distribuţia va fi finanţabilă doar în contextul în care reţeaua existentă a fost reabilitată, iar extinderea este justificată pentru a accentua sustenabilitatea sistemului; * Achiziţionarea/modernizarea echipamentelor necesare bunei funcţionări a sistemelor de pompare a agentului termic; * Implementarea de Sisteme de Management (măsurare, control şi automatizare a SACET)   **Tipuri de beneficiari pentru OS 7.1.:**  Autoritățile publice locale din localitățile selectate (unitățile administrative teritoriale) | |

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

| **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 |
| --- | --- |
| În cadrul acestui obiectiv specific finanţarea se va realiza pe bază de listă de proiecte prioritare. În acest sens, prioritare sunt proiectele unităților administrativ teritoriale pentru care este necesară continuarea investiţiilor 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. Investiţiile în sistemele urbane de termoficare vor fi analizate, de la caz la caz, în funcţie de situaţia financiară a fiecărui sistem şi sustenabilitatea sa economică, selecţia spre finanţare urmând a se limita la sistemele care demonstrează sustenabilitatea investiţiei şi a sistemului.  Sisteme de termoficare din alte UAT pot fi propuse şi selectate spre finanţare în condiţii similare celor utilizate pentru proiectele prioritare, în funcţie de resursele financiare disponibile. | |

**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** | **Categoria regiunii (dacă este relevantă)** | **Valoarea-țintă (2023)** | | | **Sursa datelor** | **Frecvența raportării** |
| **B** | **F** | **T** |
| 2S62 | Lungimea reţelei termice reabilitate / extinse | Km | FEDR |  |  |  | 130,00 | MFE | Anual |

2.A.4 Prioritate de investiții

| **ID-ul priorității de investiții** | 4iii |
| --- | --- |
| **Titlul priorității de investiții** | Sprijinirea eficienței energetice, a gestionării inteligente a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructurile publice, inclusiv în clădirile publice, și în sectorul locuințelor |

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

|  |  |
| --- | --- |
| **ID-ul obiectivului specific** | OS7.2 |
| **Titlul obiectivului specific** | Creşterea eficienţei energetice în sistemul centralizat de furnizare a energiei termice în Municipiul Bucureşti |
| **Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii** | * ***Pierderi de energie termică reduse*** la nivelul rețelelor de transport şi distribuţie din Municipiul București   Totodată, prin creşterea eficienţei energetice rezultate prin optimizarea reţelelor de distribuţie/transport a agentului termic, precum şi prin implementarea unui sistem de conducte dotate cu sistem de detectare, semnalizare şi localizare a pierderilor |

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

| **Obiectiv specific** | | **OS7.2 - Creşterea eficienţei energetice în sistemul centralizat de furnizare a energiei termice în Municipiul Bucureşti** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Indicator** | **Unitate de măsură** | **Categoria regiunii (dacă este relevantă)** | **Valoare de referință** | **An de referință** | **Valoarea-țintă (2023)** | **Sursa datelor** | **Frecvența raportării** |
| 2S61 | Pierderi de energie înregistrate pe rețele de transport și distribuție a agentului termic la nivel naţional | % din energia furnizată |  | 26,76 | 2013 | 15,00 | MFE | 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. Creşterea eficienţei energetice în sistemului centralizat de furnizare a energiei termice în Municipiul Bucureşti**  Infrastructura Sistemelor de Alimentare Centralizată cu Energie Termică (SACET) în Municipiul Bucureşti reprezintă un ansamblu tehnologic şi funcţional ce cuprinde totalitatea construcţiilor, instalaţiilor, echipamentelor, dotărilor specifice precum şi mijloacele de măsurare din sistem prin care se realizează serviciul de producere, transport, distribuţie şi furnizare a energiei termice (căldură și apă caldă) către consumatori, în condiţii de eficienţă şi standarde de calitate, inclusiv conformare la cerinţele privind protecţia 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.  În ultimele două decenii, SACET s-au confruntat cu reducerea cererii de energie termică cu efecte negative asupra capacităţii investiţionale, ca o consecinţă a mai multor factori printre care: dispariţia consumatorilor industriali, politica de liberalizare a preţurilor, sărăcirea populaţiei urmarea perioadei prelungite de tranziţie şi restructurare a economiei prin închiderea unui număr semnificativ de agenţi economici şi ulterior a crizei economice declanşată în 2008, scurtarea perioadei de încălzire ca efect al încălzirii globale. La toate acestea se va adăuga şi un consum mai redus de energie termică, urmare a măsurilor de reabilitare termică a blocurilor de locuinţe 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 clădurilor.  De asemenea, SACET înregistrează pierderi energetice determinate de o serie de factori, printre care şi *vechimea conductelor care generează un număr* *mare de avarii /an. Numai în Bucureşti 80% din reţeaua de transport şi 64% din reţelele de distribuţie sunt mai vechi de 20 ani, ceea ce conduce la o medie a intervenţiilor anuale de 11.000 efectuate de personalul de exploatare, dintre care peste 4.300 avarii/an sunt avarii cu pierderi de apă şi energie termică.*  În promovarea intervenţiilor finanţate, beneficiarul va avea în vedere integrarea ulterioară a acestora în dezvoltarea conceptului integrat de „oraş inteligent” în vederea atingerii unor obiective ridicate de creştere a eficienţei energetice, asigurând coerența cu obiectivele propuse prin inițiativa „European partnership for smart cities and communities” în domeniul eficienței energetice.  **Acţiuni specifice pentru OS 7.2.**  Plecând de la problemele existente la nivelul reţelei de transport/distribuţie a agentului termic din Bucureşti ca parte din obiectivul specific de *Creşterea* *eficienţei energetice prin modernizarea sistemelor centralizate de producere, transport şi distribuţie a energiei termice*, consiliul local al municipiului Bucureşti va promova un proiect major care va include următoarele tipuri de activităţi, fără a se limita exclusiv la acestea:   * Optimizarea / reabilitarea / extinderea reţelelor de transport şi distribuţie a energiei termice prin redimensionarea acestora, corespunzător debitelor de agent termic vehiculate, în strânsă corelare cu programele de reabilitare termică a clădirilor şi efectelor de reducere a consumului de energie termică * Zonarea şi reconfigurarea (trasee şi lungimi) a reţelelor de transport şi distribuţie al agentului termic * Implementarea soluţiei de realizare a reţelei cu conducte preizolate (sau similar), dotate cu sistem de detectare, semnalizare şi localizare a pierderilor, în scopul reducerii acestora * Reabilitarea/reconfigurarea platformelor de vane, a racordurilor şi a elementelor constructive * Finalizarea Sistemului Centralizat de Monitorizare (SCADA).   **Categorii de beneficiari pentru OS 7.2.:**  *Municipiul București* | |

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

| **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 |
| --- | --- |
| Operaţiunile finanţate în cadrul acestui obiectiv vor fi implementate de Consiliul General al Municipiului Bucureşti, prin promovarea unui proiect major. | |

**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 |
| --- | --- |
| Acțiunile aferente acestu iobiectiv specific se implementează printr-un proiect major care vizează modernizarea sistemului de termoficare din București (conform Tabelul 27). În condiţiile în care proiectul major nu va fi transmis Comisiei Europene spre aprobare până în iunie 2017, POIM se va modifica în vederea realocării fondurilor disponibile spre alte tipuri de intervenţii. | |

**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** | **Categoria regiunii (dacă este relevantă)** | **Valoarea-țintă (2023)** | | | **Sursa datelor** | **Frecvența raportării** |
| **B** | **F** | **T** |
| 2S62 | Lungimea reţelei 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 - Creşterea eficienţei energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în oraşele 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 - Creşterea eficienţei energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în oraşele selectate** | | | | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Tipul Indicatorului** | **Indicator sau etapă cheie de implementare** | | **Unitate de măsură, dacă este cazul** | **Fond** | **Categoria de regiune** | **Punctul de referință pentru 2018** | | | **Obiectivul final (2023)** | | | **Sursa datelor** | **Explicarea relevanței indicatorului, dacă este cazul** |
| **B** | **F** | **T** | **B** | **F** | **T** |
| F | F | Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorităţii de certificare, certificată de această autoritate | | Euro | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 12.424.222 |  |  | 105.769.712,00 | MFP (ACP) |  |
| 2S63 | I | Lungimea reţelei termice propuse spre reabilitare/extindere în contractele de achiziţie publică semnate | | Km | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 130 |  |  | 0,00 | MFE |  |
| 2S62 | O | Lungimea reţelei termice reabilitate / extinse | | Km | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 0 |  |  | 130,00 | MFE |  |
| F | F | Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorităţii de certificare, certificată de această autoritate | | Euro | FC |  |  |  | 23.440.786 |  |  | 187.734.669,00 | MFP (ACP) |  |
| 2S64 | I | Lungimea reţelei termice propuse spre reabilitare/extindere incluse în proiectul major transmis Comisiei Europene spre aprobare | | Km | FC |  |  |  | 500 |  |  | 0,00 | MFE |  |
| 2S62 | O | Lungimea reţelei termice reabilitate / extinse | | Km | FC |  |  |  | 0 |  |  | 500,00 | 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 reţelei 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 reţelei termice propuse spre reabilitare/extindere în contractele de achiziţie publică semnate*
* momentul “transmiterii proiectului major la Comisia Europeană” pentru proiectul aferent OS 7.2.: *Lungimea reţelei 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 asistenţă tehnică care pregătesc studiile de fezabilitate/cererile de finanţate 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 proporţie 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 - Creşterea eficienţei energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în oraşele 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 - Creşterea eficienţei energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în oraşele 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 - Creşterea eficienţei energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în oraşele 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 - Creşterea eficienţei energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în oraşele 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 - Creşterea eficienţei energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în oraşele 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 - Creşterea eficienţei energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în oraşele selectate** |
| Finanţarea măsurilor de asistenţă tehnică necesare pentru pregătirea/ supervizarea / monitorizarea/ auditul/publicitate etc. proiectelor de investiţii vor fi incluse ca şi cheltuieli eligibile la nivelul proiectelor.  Pregătirea proiectelor pentru cele șapte orașe selectate este finanțată din POS Mediu 2007-2013.  În ceea ce priveşte sprijinul necesar pentru exercitatea funcţiilor de management de către AM POIM și organismele intermediare cu rol în implementarea acestei axe prioritare, acesta va fi finanţat prin POAT. | |

.

2.A.1 Axa prioritară

| **ID-ul axei prioritare** | AP8 |
| --- | --- |
| **Denumirea axei prioritare** | Sisteme inteligente şi sustenabile de transport al energiei electrice şi 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** | Creşterea capacităţii Sistemului Energetic Naţional pentru preluarea energiei produse din resurse regenerabile |
| **Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii** | Acțiunile specifice obiectivului 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:   * ***Producție de energie din resurse regenerabile suplimentară preluată în condiții de siguranță în SEN***   Adiţional, investiţiile vor contribui la evitarea emisiilor de CO2 prin tranzitul suplimentar de energie electrică produsă din RES, permiţând astfel creşterea capacităţii instalate în surse regenerabile, odată cu mărirea consumului de energie electrică. |
| **ID-ul obiectivului specific** | OS8.2 |
| **Titlul obiectivului specific** | Creşterea gradului de interconectare a Sistemului Naţional de Transport a gazelor naturale cu alte state vecine |
| **Rezultatele pe care statul membru caută să le obțină prin sprijinul din partea Uniunii** | Creşterea gradului de interconectare a SNT cu alte state vecine va avea ca principal rezultat:  • ***Capacitate de transport a SNT crescută, inclusiv prin dezvoltarea conexiunilor cu sisteme din ţări vecine***  Aceasta va duce implicit şi la securizarea transportului de gaze naturale pe conexiunile tranfrontaliere, creşterea flexibilităţii echilibrării SNT în vederea eficientizării serviciilor furnizate şi creşterea eficienţei energetice a SNT şi asigurarea protecţiei mediului |

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

| **Obiectiv specific** | | **OS8.1 - Creşterea capacităţii Sistemului Energetic Naţional 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** |
| 2S65 | Capacitatea SEN de a prelua producție de energie din RRE în condiții de siguranță în SEN | MW |  | 2.200,00 | 2013 | 3.200,00 | Transelectrica | Bienal, începând cu 2017 |

| **Obiectiv specific** | | **OS8.2 - Creşterea gradului de interconectare a Sistemului Naţional 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** |
| 2S66 | Capacitate de transport a Sistemului Național de Transport al Gazelor Naturale în punctele de interconectare | mld. MC / an |  | 14,35 | 2013 | 20,00 | Transgaz | Bienal, 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** | 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 acţiuni pentru OS 8.1. Creşterea capacităţii Sistemului Energetic Naţional pentru preluarea energiei produse din resurse regenerabile**  •  **Realizarea şi/sau modernizarea reţelelor electrice de transport (linii electrice aeriene şi staţii)**  Transportul energiei electrice în condiţiile producerii concentrate din surse regenerabile (în special eolian şi fotovoltaic), în regiunea de Sud şi de Sud-Est a României întâmpină dificultăţi care pot pune în pericol atât siguranţa funcţionării Sistemului Energetic Naţional, cât şi, mai ales, integrarea producţiei 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 întârire a reţelei electrice de transport, prin proiecte care să reprezinte elemente ale unui sistem eficient şi inteligent, parte a lanţului de producţie-transport-distribuţie-consum de energie electrică.  Reţelele de transport a energiei electrice trebuie să realizeze transportul energiei electrice fără congestii de reţea pentru variaţii mari ale puterii generate în centralele eoliene şi să includă componente "inteligente" (smart) astfel încât să poată integra mai bine sursele de energie regenerabile şi să permită legătura cu capacităţile clasice de rezervă necesare. De asemenea, reţelele trebuie să permită maximum de flexibilitate în implementare pentru a se putea adapta la elementele de incertitudine existente în prezent referitor la volumul puteriiinstalate şi locaţia acesteia.  Conform analizelor realizate la nivelul “Planului de Dezvoltare a RET” (pag. 107), 2200 MW, respectiv 3200 MW reprezintă producţia care poate fi evacuata în sistem, respectând capacitatea admisibilă de încărcare a reţelei. Ţinta este corelată cu ţintele propuse de PNAER privind capacitatea, anticipate pentru 2020 (pentru 2020 s-a considerat :4000 MW \* 70%; pentru 2023 s-a considerat - 4500 MW\*70%)  Dacă se presupune că, pentru acoperirea cererii, funcţionează suplimentar un grup de mare capacitate la Brăila sau Galaţi, trebuie avut în vedere faptul că producţia admisibilă totală în zona excedentară include şi capacitatea acestui grup.  În acest sens, se propune dezvoltarea unei reţele ţintă care să fie capabilă să preia întregul excedent al zonei Dobrogea, în condiţiile utilizării capacităţilor  existente şi aunor dezvoltări noi ale RET. Soluţia propusǎ trebuie:   * să menţină siguranţa în funcţionare a SEN; * să asigure respectarea parametrilor tehnici de calitate ai serviciilor de transport şi de sistem; * să realizeze transportul energiei electrice fără congestii de reţea pentru variaţii mari ale puterii generate în centralele eoliene; * să permită maximum de flexibilitate în implementare pentru a se putea adaptala elementele de incertitudine existente în prezent referitor la volumul puterii instalate şi locaţia acesteia.   Se va urmări realizarea de proiecte care să permită decongestionarea zonelor în care se realizează transportul energiei electrice produse din concentrări mari de capacităţi de valorificare a surselor regenerabile de energie, spre exemplu, fie proiecte de modernizare/realizare a unei staţii vitale pentru transportul energiei, fie realizarea unei linii de transport a energiei electrice de importanţă majoră.  **Tipuri de acţiuni pentru OS 8.2 Creşterea gradului de interconectare a Sistemului Naţional de Transport a gazelor naturale cu alte state vecine**   * ***Dezvoltarea/modernizarea Sistemului Național de Transport Gaze Naturale (construcţia unor noi conducte), şi îmbunătăţirea parametrilor de funcţionare a interconectărilor cu sistemele de transport ale statelor vecine***   Crearea unei pieţe comune a energiei în Europa presupune asigurarea interconectării reţelelor de gaz, ceea ce presupune investiţii în capacităţile de schimb transfrontalier şi interoperabilitatea sistemelor. De asemenea, se urmăreşte întărirea reţelelor naţionale de transport prin adaptarea cerinţelor de debit în vederea asigurării fluxului de gaze în ambele sensuri cu ţările vecine.  Se va urmări realizarea de proiecte de modernizare/realizare a unor componente operaţionale din cadrul unor conducte de transport al gazelor naturale în zonele deficitare în vederea asigurării fluxului de gaze la debitele şi presiunile necesare pentru perioada următoare, și asigurării regimurilor de presiune şi debit pentru curgerea gazelor în ambele sensuri, în conformitate cu Planul de Dezvoltare al SNTG 2014-2023.  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.  **Tipuri de beneficiari pentru OS 8.1. și OS 8.2.**:   * Pentru energie electrică: operatorul de transport şi de sistem, conform Legii nr. Nr. 123/2012 * Pentru gaze naturale: operatorul de transport şi de sistem, conform Legii nr. Nr. 123/2012 | |

**2.A.6.2 Principiile directoare 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 |
| --- | --- |
| În România cadrul legal şi instituţional în baza căruia se realizează investiţiile în domeniul creşterii eficienţei energetice şi al reducerii emisiilor de carbon este reprezentat de Strategia în domeniul energiei 2007-2020, actualizată în 2011, Strategia privind Schimbările Climatice 2013-2020, Planul Naţional de Acţiune în domeniul Eficienţei Energetice, Planul Naţional de Acţiune în domeniul Energiei Regenerabile.  Operaţiunile finanţate se vor realiza pe bază de listă de proiecte prioritare propuse de operatorul de sistem. La selectarea opţiunilor pentru realizarea obiectivelor specifice se au în vedere direcţia şi priorităţile României stabilite în cadrul acestor documente pentru orizontul de timp 2014-2020, în vederea asigurării conformării cu obiectivele Strategiei Europa 2020 prin contribuţia la realizarea obiectivului tematic 7 şi, în acelaşi timp, realizarea obiectivelor naţionale din Strategia energetica 2007-2020.  ***OS 8.1***  Operaţiunile vor fi selectate pe baza criteriilor definite în Ghidul Solicitantului pentru respectiva cerere de propuneri proiecte şi se vor finanţa în limita fondurilor alocate, pe bază de listă de proiecte prioritare şi în conformitate cu planul de Perspectivă al Operatorului de transport.  ***OS 8.2***  Criteriile de evaluare a operaţiunilor vor lua în considerare contribuţia la viziunea strategică naţională de dezvoltare, consolidare şi operaţionalizare a conexiunilor transfontieră, dimensiunea impactului acestora cu privire la creşterea eficienţei energetice, complementaritatea cu alte acţiuni circumscrise OT 4 şi OT 7. Operaţiunile vor fi selectate pe baza criteriilor definite în Ghidul Solicitantului pentru respectiva cerere de propuneri proiecte şi se vor finanţa în limita fondurilor alocate, pe bază de listă de proiecte prioritare, stabilită în conformitatea cu politica în domeniul privind securitatea energetică.  Investițiile promovate în domenul energiei vor respecta legislația prrivind protecția mediului și regulile de ajutor de stat. | |

**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** |
| 2S67 | Linie electrică construită/ modernizată | Km | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 140,00 | MFE | Anual |
| 2S68 | Lungimea conductei de transport de gaz operaţională construită | Km | FEDR |  |  |  | 160,00 | MFE | Anual |

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

| **Axă prioritară** | **AP8 - Sisteme inteligente şi sustenabile de transport al energiei electrice şi 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 şi sustenabile de transport al energiei electrice şi gazelor naturale** | | | | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **Tipul Indicatorului** | **Indicator sau etapă cheie de implementare** | | **Unitate de măsură, dacă este cazul** | **Fond** | **Categoria de regiune** | **Punctul de referință pentru 2018** | | | **Obiectivul final (2023)** | | | **Sursa datelor** | **Explicarea relevanței indicatorului, dacă este cazul** |
| **B** | **F** | **T** | **B** | **F** | **T** |
| F | F | Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorităţii de certificare, certificată de această autoritate | | Euro | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 9.400.862 |  |  | 80.031.289,00 | MFP (ACP) |  |
| 2S69 | I | Lungimea conductei de transport de gaz operaţională construită din contracte de achiziţie publică semnate | | Km | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 160 |  |  | 0,00 | MFE |  |
| 2S68 | O | Lungimea conductei de transport de gaz operaţională construită | | Km | FEDR | Mai puțin dezvoltate |  |  | 0 |  |  | 160,00 | MFE | Indicatorul acoperă 69% din alocarea financiară a AP8. |

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

Ținta indicatorului financiar pentru 2023 a fost stabilită la un nivel de 100% din alocarea FEDR pentru AP 8 (respectiv cca 50 mil euro, reprezentând alocarea UE brută + cofinanțare națională), considerându-se că evaluarea atingerii țintei pentru 2023 se va realiza la închiderea programului și nu la finalul anului 2023 (având în vedere că perioada de eligibilitate a cheltuielilor este până la finalul anului 2023, ceea ce presupune că o parte a cheltuielilor efectuate vor fi certificate în cursul anului 2024).

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

*Selectarea indicatorilor de 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 performanţă vizează acţiunile finanţate în cadrul acestui OS 8.2:

* *Lungimea conductei de transport de gaz operaţională 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 operaţională construită din contracte de achiziţie publică semnate*

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

Stabilirea țintelor pentru 2023 au fost stabilite pe baza indicatorilor prevăzuți în studiile de fezabilitate aferente proiectelor ce se au în vedere a fi promovate spre finanțare în cadrul POIM. Ținta intermediară pentru 2018 pentru etapa cheie de implementare ia în considerare faptul că la finalul anului 2018, proiectele se află într-o etapă avansată de implementare, având încheiate contractele de lucrări aferente obiectivelor de investiții propuse.

2.A.9 Categoriile de intervenții

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

**Tabelele 7-11: Categoriile de intervenție**

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

| **Axă prioritară** | | **AP8 - Sisteme inteligente şi sustenabile de transport al energiei electrice şi gazelor naturale** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Fond** | **Categoria de regiune** | | **Codul** | **Suma (EUR)** |
| ERDF | Mai puțin dezvoltate | | 005. Energie electrică (stocare și transmitere) | 21.276.595,00 |
| ERDF | Mai puțin dezvoltate | | 007. Gaz natural | 46.750.000,00 |

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

| **Axă prioritară** | | **AP8 - Sisteme inteligente şi sustenabile de transport al energiei electrice şi gazelor naturale** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Fond** | **Categoria de regiune** | | **Codul** | **Suma (EUR)** |
| ERDF | Mai puțin dezvoltate | | 01. Grant nerambursabil | 68.026.595,00 |

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

| **Axă prioritară** | | **AP8 - Sisteme inteligente şi sustenabile de transport al energiei electrice şi gazelor naturale** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Fond** | **Categoria de regiune** | | **Codul** | **Suma (EUR)** |
| ERDF | Mai puțin dezvoltate | | 07. Nu se aplică | 68.026.595,00 |

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

| **Axă prioritară** | | **AP8 - Sisteme inteligente şi sustenabile de transport al energiei electrice şi gazelor naturale** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Fond** | **Categoria de regiune** | | **Codul** | **Suma (EUR)** |
| ERDF | Mai puțin dezvoltate | | 07. Nu se aplică | 68.026.595,00 |

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

| **Axă prioritară** | | **AP8 - Sisteme inteligente şi sustenabile de transport al energiei electrice şi 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 şi sustenabile de transport al energiei electrice şi gazelor naturale** |
| Finanţarea măsurilor de asistenţă tehnică necesare pentru pregătirea/ monitorizarea/ evaluarea/ auditul proiectelor de investiţii vor fi incluse ca şi cheltuieli eligibile la nivelul proiectelor.  În ceea e priveşte sprijinul necesar pentru exercitatea funcţiilor de management de către AM POIM și de către organismul intermediar cu rol în implementarea acestei axe prioritare, acesta va fi finanţat 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 | 0,00 | 0,00 | 556.921.098,00 | 36.346.260,00 | 304.767.215,00 | 19.889.978,00 | 312.648.219,00 | 20.404.315,00 | 357.050.365,00 | 23.302.125,00 | 394.491.876,00 | 25.745.665,00 | 405.496.531,00 | 26.463.860,00 | 2.331.375.304,00 | 152.152.203,00 |
| **Total** **FEDR** |  | **0,00** | **0,00** | **556.921.098,00** | **36.346.260,00** | **304.767.215,00** | **19.889.978,00** | **312.648.219,00** | **20.404.315,00** | **357.050.365,00** | **23.302.125,00** | **394.491.876,00** | **25.745.665,00** | **405.496.531,00** | **26.463.860,00** | **2.331.375.304,00** | **152.152.203,00** |
| FC |  | 0,00 | 0,00 | 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 |
| **Total** |  | **0,00** | **0,00** | **2.164.358.069,00** | **138.948.620,00** | **1.197.613.142,00** | **76.880.144,00** | **1.252.556.635,00** | **80.398.469,00** | **1.341.029.243,00** | **86.109.287,00** | **1.422.690.721,00** | **91.375.378,00** | **1.472.024.653,00** | **94.540.123,00** | **8.850.272.463,00** | **568.252.021,00** |

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

**Tabelul 18a: Plan de finanțare**

| **Axă prioritară** | **Fond** | **Categoria de regiune** | **Baza de calcul pentru sprijinul din partea Uniunii**  **(Costul total eligibil sau costul public eligibil)** | **Sprijinul din partea Uniunii**  **(a)** | **Contrapartidă națională**  **(b) = (c) + (d)** | **Defalcarea indicativă a contrapartidei naționale** | | **Finanțare totală**  **(e) = (a) + (b)** | **Rata de cofinanțare**  **(f)  = (a) / (e) (2)** | **Contribuțiile BEI (g)** | **Alocare principală** | | **Rezerva de performanță** | | **Suma rezervei de performanță ca proporție din sprijinul total din partea Uniunii** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Finanțarea publică națională**  **(c )** | **Finanțarea publică națională**  **(d) (1)** | **Sprijinul din partea Uniunii (h) = (a) - (j)** | **Contrapartidă națională**  **(i) = (b) – (k)** | **Sprijinul din partea Uniunii**  **(j)** | **Contrapartidă națională**  **(k) = (b) \* ((j) / (a)** | **(l) = (j) / (a) \* 100** |
| AP1 | FC |  | Public | 3.404.255.320,00 | 1.134.751.773,00 | 1.134.751.773,00 | 0,00 | 4.539.007.093,00 | 75,0000000055% |  | 3.200.000.001,00 | 1.066.666.667,00 | 204.255.319,00 | 68.085.106,00 | 6,00% |
| AP2 | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Public | 1.702.734.955,00 | 567.578.318,00 | 567.578.318,00 | 0,00 | 2.270.313.273,00 | 75,0000000110% |  | 1.597.430.305,00 | 532.476.768,00 | 105.304.650,00 | 35.101.550,00 | 6,18% |
| AP3 | FC |  | Public | 2.892.443.785,00 | 510.431.257,00 | 510.431.257,00 | 0,00 | 3.402.875.042,00 | 84,9999999794% |  | 2.718.897.158,00 | 479.805.382,00 | 173.546.627,00 | 30.625.875,00 | 6,00% |
| AP4 | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Public | 425.531.915,00 | 75.093.868,00 | 75.093.868,00 | 0,00 | 500.625.783,00 | 84,9999998901% |  | 400.000.000,00 | 70.588.236,00 | 25.531.915,00 | 4.505.632,00 | 6,00% |
| AP5 | FC |  | Public | 478.723.404,00 | 84.480.601,00 | 84.480.601,00 | 0,00 | 563.204.005,00 | 84,9999999556% |  | 450.000.000,00 | 79.411.765,00 | 28.723.404,00 | 5.068.836,00 | 6,00% |
| AP6 | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Public | 197.329.787,00 | 34.822.904,00 | 34.822.904,00 | 0,00 | 232.152.691,00 | 84,9999998492% |  | 185.490.000,00 | 32.733.530,00 | 11.839.787,00 | 2.089.374,00 | 6,00% |
| AP7 | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Public | 89.904.255,00 | 15.865.457,00 | 15.865.457,00 | 0,00 | 105.769.712,00 | 84,9999998109% |  | 84.510.000,00 | 14.913.530,00 | 5.394.255,00 | 951.927,00 | 6,00% |
| AP7 | FC |  | Public | 159.574.468,00 | 28.160.201,00 | 28.160.201,00 | 0,00 | 187.734.669,00 | 84,9999996538% |  | 150.000.000,00 | 26.470.589,00 | 9.574.468,00 | 1.689.612,00 | 6,00% |
| AP8 | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Public | 68.026.595,00 | 12.004.694,00 | 12.004.694,00 | 0,00 | 80.031.289,00 | 84,9999991878% |  | 63.944.999,00 | 11.284.412,00 | 4.081.596,00 | 720.282,00 | 6,00% |
| **Total** | **FC** |  |  | **6.934.996.977,00** | **1.757.823.832,00** | **1.757.823.832,00** | **0,00** | **8.692.820.809,00** | **79,7784416518%** |  | **6.518.897.159,00** | **1.652.354.403,00** | **416.099.818,00** | **105.469.429,00** | **6,00%** |
| **Total** | **FEDR** | **Mai puțin dezvoltate** |  | **2.483.527.507,00** | **705.365.241,00** | **705.365.241,00** | **0,00** | **3.188.892.748,00** | **77,8805592806%** |  | **2.331.375.304,00** | **661.996.476,00** | **152.152.203,00** | **43.368.765,00** | **6,13%** |
| **Total general** |  |  |  | **9.418.524.484,00** | **2.463.189.073,00** | **2.463.189.073,00** | **0,00** | **11.881.713.557,00** | **79,2690754479%** | **0,00** | **8.850.272.463,00** | **2.314.350.879,00** | **568.252.021,00** | **148.838.194,00** |  |

(1) A se completa doar când axele prioritare sunt exprimate în costuri totale.

(2) În tabel, această rată poate fi rotunjită la numărul întreg cel mai apropiat. Rata exactă utilizată pentru rambursări este raportul (f).

**Tabelul 18c: Defalcarea planului de finanțare în funcție de axă prioritară, fond, categorie de regiuni și obiective tematice**

| **Axă prioritară** | **Fond** | **Categoria de regiune** | **Obiectiv tematic** | **Sprijinul din partea Uniunii** | **Contrapartidă națională** | **Finanțare totală** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei TEN-T și a metroului | 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 |
| Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil şi eficient | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore | 1.702.734.955,00 | 567.578.318,00 | 2.270.313.273,00 |
| Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii de management eficient al resurselor | 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 |
| Protecţia mediului prin măsuri de conservare a biodiversităţii, monitorizarea calităţii aerului şi decontaminare a siturilor poluate istoric | 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 |
| Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea şi gestionarea riscurilor | FC |  | Promovarea adaptării la schimbările climatice, a prevenirii și a gestionării riscurilor | 478.723.404,00 | 84.480.601,00 | 563.204.005,00 |
| Promovarea energiei curate şi eficienţei energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Sprijinirea 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 |
| Creşterea eficienţei energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în oraşele selectate | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Sprijinirea 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 |
| Creşterea eficienţei energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în oraşele selectate | FC |  | Sprijinirea 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 |
| Sisteme inteligente şi sustenabile de transport al energiei electrice şi gazelor naturale | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Promovarea sistemelor de transport sustenabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore | 68.026.595,00 | 12.004.694,00 | 80.031.289,00 |
| **Total** |  |  |  | **9.418.524.484,00** | **2.463.189.073,00** | **11.881.713.557,00** |

**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 | 752.000.000,00 | 7,98% |
| AP2 | 212.585.960,40 | 2,26% |
| 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** | **2.508.505.555,60** | **26,63%** |

# 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 aasupra 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 şi 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 condiţii 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* ***–*** *Protecţia mediului prin măsuri de conservare a biodiversităţii, monitorizarea calităţii aerului şi 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 a altor arii naturale protejate, precum și reconstrucție ecologică a ecosistemelor din afara ariilor protejate;
* *Axa prioritara 5 – Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea şi 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; aceste măsuri trebuie să respecte metodologia de evaluare din ghidul solicitantului și să derive din planul de management al riscului la inundații; totodată, vor fi avute în vedere și măsuri de întărire a capacității de răspuns a structurilor cu rol în managementul situațiilor de urgență, în acord cu evaluarea națională a riscurilor;
* *Axa prioritara 6 – Promovarea energiei curate şi eficienţei 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 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 dezoltare ale ITI, a priorităților de finanțare propuse și a corelării intervențiilor susșinute prin POIM cu cele finanțate prin alte PO este prezentată în Anexa 3.

Alocările financiare prezentate în Tabelul 21 sunt indicative, valorile proiectelor din portofoliul ITI urmând a fi stabilite după definitivarea studiilor de fezabilitate, în special pentru axele prioritare bazate pe listă de proiecte fundamentate prin alte documente strategice. De asemenea, alocările vor fi activate doar în cazul în care strategiile naționale relevante pentru axele prioritare respective (ex. MPGT) identifică proiecte care să contribuie la dezvoltarea ITI, în acord cu condiţiile de finanţare stabilite prin POIM.

**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 şi eficient | FEDR | 236.000.000,00 |
| AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii de management eficient al resurselor | FC | 60.000.000,00 |
| AP4 - Protecţia mediului prin măsuri de conservare a biodiversităţii, monitorizarea calităţii aerului şi decontaminare a siturilor poluate istoric | FEDR | 60.000.000,00 |
| AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea şi gestionarea riscurilor | FC | 47.640.000,00 |
| AP6 - Promovarea energiei curate şi eficienţei 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 şi a sinergiilor dintre programele şi 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 şi 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 deschise mai multor beneficiari (OS 4.1., OS 6.1., 6.2., 6.4.) se vor avea în vedere acordarea de punctaje suplimentare acelor proiecte localizate în cele 12 județe  riverane  Dunării  (Caraș-Severin,  Mehedinți,  Dolj,  Olt,  Teleorman,  Giurgiu,  Călărași,  Ialomița,  Brăila,  Galați,  Tulcea, Constanța).

În  județele  riverane  Dunării,  principalele  tipuri  de  investiții  vor  viza  în  special  protecția biodiversității, producția de energie din surse regenerabile și eficiența energetică. Proiectele trebuie să respecte criteriile stabilite în cadrul axelor corespunzătoare POIM, precum și 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 excluziune 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 Romaniei) | Aron Ion Popa, Președinte |
| Organism către care Comisia va efectua plăți | Ministerul Finanțelor Publice - Autoritatea de Certificare și Plată | Lucica Tarara, Director General |

## 7.2 Implicarea partenerilor relevanți

**7.2.1 Acțiunile întreprinse cu scopul de a implica partenerii relevanți în pregătirea programului operațional și rolul acestora în implementarea, monitorizarea și evaluarea programului**

Pregătirea Programului Operaţional Infrastructură Mare 2014-2020 fost coordonată de către Ministerul Fondurilor Europene, cu respectarea şi aplicarea principiului parteneriatului, care a presupus o cooperare strânsă cu o serie de autorităţile publice, precum şi cu principalele tipuri de beneficairi, şi alţi reprezentanţi ai societăţii civile, mediului academic şi socio-economic implicate sau vizaţi de acţiunile finanţabile 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 activităţilor de consultare mai sus menţionate, în perioada de pregătire a POIM au fost organizate şedinte de lucru mixte de coordonare între echipele de planificare ale POIM, PO Competitivitate, POR şi PNDR, cu scopul identificării nevoilor specifice şi complementare şi 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 finanţate în cadrul POIM, plecând de la liniile directoare enunţate 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 şi schimbări climatice, organizat pe patru grupuri de lucru (managementul apei, gestionarea deşeurilor şi situri contaminate, biodiversitate, schimbări climatice şi 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 candidature transmise în urma unor anunţuri publice (http://www.fonduri-structurale.ro/Document\_Files//Stiri/00011259/cqdba\_4\_Selectie\_parteneri\_societate\_civ ila.pdf; http://www.ampost.ro/pagini/aplicatie), păstrând principiul formulat prin regulamentul de organizare şi funcţionare ca societatea civilă şi mediul academic şi privat să reprezinte un minim 30% din componenţa membrilor, alături de care au fost identificaţi ca principali parteneri o serie de instituţii cu atribuţii în domeniu, precum şi reprezentanţi ai structurilor asociative ale autorităţilor locale, principalii beneficiari (în sectorul transport) sau asociaţii 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 Competivitatea. 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 menţionate au fost implicate în procesul de elaborare a analizelor socio-economice şi de identificare a nevoilor de dezvoltare specific domeniului acoperit de fiecare grupul de lucru, fiind implicate ulterior şi în procesul de elaborare a POIM.

*Acțiuni 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, Apelor şi Pădurilor şi Ministerul Economiei prin Departamentul de Energie, a pus la dispoziţia partenerilor implicaţi, documente şi informaţii relevante.

În paralel, au fost organizate o serie de consultări la nivel regional, prin dezbateri publice orientate spre programele operaţionale, precum şi seminarii şi focus-grupuri specifice, orientate spre anumite tipuri de intervenţie (de ex. Seminar cu Asociaţiile de Dezvoltare Intercomunitară pe domeniul apă-canal şi cu operatorii regionali de apă, principalii distribuitori de energie electrică pentru promovarea ”smart grid”, GL biodiversitate, GL calitatea apei, GL eficiență energetic ș.a). POIM a fost promovat în cadrul a 8 evenimente organizate la nivelul regiunilor de dezvoltare, precum și în cadrul evenimentelor publice organizate pe diverse teme.

Versiunile intermediare ale POIM au fost publicate pe pagina de Internet a MFE, fiind lansată invitația de participare la procesul de consultare prin completarea unui chestionar. Au fost primite cca. 20 de chestionare completate, cărora li s-au adăugat comentariile formulate punctual pe marginea unor aspecte. Partenerii care au transmis chestionare au fost invitați la reuniuni tehnice pentru a discuta propunerile formulate sau pentru a clarifica anumite neclarități.

Principalii parteneri având și rol de potențiali beneficiari au fost implicați în toate aspectele legate de elaborarea POIM (definire obiective specifice, analiza alocărilor financiare, definirea indicatorilor).

Toate părțile consultate au avut posibilitatea exprimării unui punct de vedere integrat vizând atât viziunea generală şi obiectivele POIM, cât şi direcţiile de acţiune şi activităţile specifice. Multe dintre recomandări şi sugestii se vor regăsi ulterior în ghidul solicitantului şi în alte documente de implementare. Principalele contribuții ale partenerilor sunt reflectate în Anexa 5. Principalele sugestii formulate care au fost prealuate 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 funcţiona şi ulterior, pe parcusul 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 şi 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; relevanţa domeniului reprezentat pentru POIM; expertiza în pregătirea şi managementul proiectelor cu finanţare din fonduri europene;  motivaţia de a participa la lucrările CM; gradul de reprezentativitate sectorială (numărul de membri reprezentanţi) şi teritorială (local / regional / naţional) ş.a. Cel puţin 40% din membrii CM vor fi reprezentanţi ai societăţii civile, partenerilor socio-economici şi mediului academic, o serie de observatori urmând a fi desemnaţi 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 şi dezvoltarea culturii parteneriale pentru POIM, vor fi finanțate acțiuni specifice din Axa Prioritară 1, Acţiunea 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 reţea în etapele de implementare şi monitorizare a programului, precum şi promovare exemple de bună practică inclusiv prin organizarea de vizite la faţa locului pentru actorii cheie relevanți (autorități publice, reprezentanți mass-media etc.), de cel puţin două ori pe an, în afara reuniunilor ordinare ale CM. Regulamentul de organizare şi funcţionare a CM POIM va conţine reguli privind participarea la lucrările CM şi la sesiunile extra-ordinare şi evenimentele de comunicare organizate în contextul parteneriatului, reguli ce pot duce la excluderea organizaţiei ca membră a CM. De asemenea, vor fi avute în vedere intervenţii programate ale partenerilor cu privire la aspecte legate de evoluţia programului, temele şi cei reprezentaţi să le susţină urmând a fi stabilite în cadrul reuniunilor CM pentru sesiunile următoare.

Totodată, grupurile de lucru organizate şi active în procesul de programare vor fi menţinute 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 priveşte: consultările privind proiectele ghidurilor solicitantului, criteriile de evaluare a cererilor de finanţare,elaborarea Raportului Anual de Implementare şi evoluția procesului de implementare, elaborarea rapoartelor de evaluare, inclusiv monitorizarea cadrului de performanţă etc. Organizarea unor grupuri de lucru ad-hoc se poate avea în vedere, inclusiv a unor subsecţiuni tematice permanente ale CM.

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

* colaborarea și implicarea activă în implementarea FESI a organismelor non-guvernamentale şi a altor parteneri economici şi 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 potenţialilor 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 şi a grupurilor de lucru organizate pe teme specifice.

În ceea ce priveşte operaţionalizarea mecanismului de coordonare la nivel de Acord de Parteneriat, este de menţionat 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 reprezentanță ai societății civile. Componenţa CCMAP a fost definitivată la începutul lunii aprilie 2015, prima reuniune fiind organizată în mai 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

Mecanismelor de asigurare a coordonării între Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR), Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime (FEPAM) și alte instrumente de finanțare ale Uniunii și naționale și cu Banca Europeană de Investiții (BEI), ținând seama de dispozițiile relevante stabilite în cadrul strategic comun

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 şi (iii) patru grupuri de lucru funcţionale în coordonarea MFE. Rolul acestui mecanism este de a asigura, pe parcursul implementării, coordonarea strategică şi complementaritatea intervențiilor programelor finanţate din FESI, urmărind în acelaşi timp, coerenţa, sinergiile şi demarcarea cu alte programe/ instrumente naţionale şi europene.

Intervenţiile POIM vor fi subsumate activităţii a două dintre subcomitete tematice prevăzute în AP: *Dezvoltarea infrastructurii moderne* *pentru creştere şi locuri de muncă* și *Optimizarea utilizării şi protecţiei resurselor naturale şi activelor*.

***Complementaritatea priorităţilor de investiţii în cadrul POIM cu alte PO 2014-2020 şi surse naţionale***

*Energie curată şi eficienţă energetică.* În acest domeniu prin POIM sunt promovate intervenţii orientate spre creşterea eficienţei energetice, atât prin intervenţii orientate spre promovare cogenerării de înaltă eficienţă la nivelul consumatorilor industriali, cât şi prin reducerea pierderilor de energie termică la nivelul unor sisteme centralizate de termoficare. Aceste intervenţii vor fi complementare intervenţiilor finanţate prin POR constând în măsuri integrate de creştere a eficienţei energetice la nivelul clădirilor, oraşele susţinute prin POIM având prioritate la finanţare prin POR pentru măsurile de eficienţă energetică. Susţinerea prin POR a unor sisteme alternative de producere a energiei din RER la nivelul clădirilor completează investiţiile din POIM de promovare a producţiei de energie din RER, contribuind astfel la realizarea ţintelor naţionale în acord cu obiectivele Strategiei Europa 2020.

Prin PNDR se vor finanţa investiţii în exploataţii agricole pentru producerea de biocombustibili şi bioenergie pentru *consum propriu*, precum şi investiţii în procesarea biomasei şi alte tipuri de surse regenerabile din spaţiul rural. Aceste măsuri sunt complementare cu cele finanţate 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 acţiuni completează spectrul de proiecte finanţate prin POC care promovează energia, mediu şi schimbările climatice ca domenii de specializare inteligentă pentru 2014-2020. Cercetările în domeniul energiei urmăresc valorificarea superioară a combustibililor fosili, diversificarea surselor naţionale, transportul multifuncţional (“smart grids”). POIM va încuraja utilizarea tehnologiilor de ultimă generaţie, rezultate în urma unor procese inovative şi de cercetare.

Din perspectiva promovării cogenerării de înaltă eficiență, investițiile din POIM vor completa rezultate schemei de sprijin pentru promovarea cogenerării de înaltă eficiență pe baza cererii de energie termică utilă, extinzând aria celor care pot accesa scheme de sprijin pentru cogenerare.

*Schimbări climatice şi managementul riscurilor.* POIM va finanţa cu prioritate măsuri non-structurale de prevenire a inundaţiilor (alte tipuri de riscuri urmând a fi finanţate după finalizarea evaluării naţionale a riscurilor) ce au ca efect retenţia apei la nivelul peisajelor, ceea ce va contribui şi 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, îmbunătăţirea capacităţii de retenţie a apei, atenuarea riscului la inundaţii şi a efectelor negative ale viiturilor. Prin POIM vor fi finanţate împăduriri doar în contextul măsurilor de prevenire din Planurile de Management al Riscului la Inundaţii.

Prin fonduri naţionale şi PNDR se vor sprijini investiţii pentru extinderea *sistemului de* *irigaţii.*

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.

*Protecţia mediului.* Intervenţiile prevăzute în cadrul AP3 sunt complementare cu acţiunile similare finanţate prin PNDR, la nivelul exploataţiilor agricole sau prin măsurile de dezvoltare a infrastructurii de bază, dar şi din fonduri private (în special în domeniul reciclării). În vederea respectării angajamentelor României în domeniul apei și apei uzate, acţiunile promovate prin POIM vor fi completate prin PNDR, în cadrul măsurii de dezvoltare a infrastructurii de bază în spaţiul rural. Demarcarea va fi asigurată pe durata implementării în acord cu cerinţele Master Planurilor judeţene aprobate şi a listei de investiţii prioritare a acestora, gestionate de către Operatorii Regionali. Ambele programe vor finanţa aglomerări între 2.000 şi 10.000 p.e., demarcarea realizându-se pe baza unui protocol de colaborare între AM-urile celor două programe şi prin implicarea operatorilor regionali în etapa de elaborare şi avizare a documentaţiilor tehnice aferente proiectelor promovate de APL. Un mecanism similar va fi promovat şi pentru corelarea investiţiilor în acest sector finanţate prin alte surse de finanţare, prin implementarea principiilor de aliniere a regulilor de finanţare a infrastructurii de apă.

Proiectele de management integrat al deşeurilor, promovate prin POIM vor fi completate prin programe ale AFM, care contribuie la atingerea ţintelor de reciclare şi reutilizare a deşeurilor şi la reducerea fracţiei ce se depozitează. Corelarea se va face la momentul propunerii de noi programe finanţabile prin AFM sau alte surse naţionale. Prin PNDR vor fi finaţate măsuri dedicate la nivelul IMM-urilor şi grupurilor de producători agricoli pentru achiziţionarea de tehnologii pentru eliminarea deşeurilor.

În cadrul POIM sunt prevăzute intervenţii menite să asigure *protecţia şi* *conservarea siturilor Natura 2000 şi a ariilor naturale protejate,* prin elaborarea şi implementarea planurilor de management şi măsuri de refacere a ecosistemelor degradate. Nevoile specifice de conservare şi protejare a biodiversităţii sunt promovate şi prin FEADR, prin promovarea de măsuri de agro-mediu ce încurajează practicile agricole extensive. Zonele eligibile vor fi concentrate asupra siturilor Natura 2000. În scopul asigurării unui sprijin adecvat pentru proprietarii de terenuri din zone protejate, se va avea în vedere promovarea unei măsuri de plăţi compensatorii pentru siturile Natura 2000, pe baza unei analize comparative între măsurile de agro-mediu obligatorii și facultative şi 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 şi implementarea măsurilor de protecție și conservare identificate şi care nu au legătură cu acvacultura, în timp ce POPAM va susţine măsuri de utilizarea durabilă a resurselor piscicole prin acvacultura durabilă (Anexa 10).

Măsuri complementare cu cele finanţate 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 finanţări şi sinergia proiectelor promovate.

În ceea ce privește decontaminarea siturilor poluate istoric, prin POIM sunt vizate investiţiile în siturile poluate istoric, procesul de decontaminare având ca scop protecţia sănătăţii oamenilor şi refacerea ecosistemelor, în timp ce POR va asigura investiţii de regenerare a spațiilor urbane degradate și abandonate în scopul revitalizării urbane.

*Infrastructura de transport.* Pentru OT7, POIM prevede intervenţii publice în dezvoltarea reţelei TEN-T din România, a tuturor modurilor de transport, precum şi infrastructura rutieră de la nivel naţional, în scopul creşterii accesibilităţii regionale. Priorităţile de finanţare pentru infrastructura rutieră vor rezulta din prioritizarea MPGT şi vor fi complementare cu acţiunile finanţate prin POR,având ca obiectiv dezvoltarea reţelei de drumuri judeţene, care asigură conectivitatea directă sau indirectă TEN-T, în corelare cu PDR, şi din PNDR, care va susţine investiţiile de dezvoltare a reţelei de drumuri de interes local din spaţiul rural (Anexa 10).

*Capacitate administrativă.* Dezvoltarea capacităţii administrative pentru implementarea obiectivelor de politică publică relevante pentru POIM sunt susţinute prin POCA: conștientizarea cetățenilor cu privire la necesitatea eficienţei energetice; îmbunătăţirea transparenței și predictibilității cadrului de reglementare şi de simplificare a procedurilor; susţinerea managementului sistemului naţional pentru situaţii de urgenţă prin activități de consolidare a capacităţii de management al riscurilor, în principal prin reglementări şi proceduri de prevenire şi răspuns, măsuri de conştientizare 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 susţinere a capacităţii structurilor de management al acestora. Pentru OT7, POCA va susţine acțiuni de consolidare a capacității MT de a elabora și implementa strategii și politici de transport şi proiecte complexe (îmbunătăţirea condiţiilor de navigaţie), inclusiv acţiuni rezultate din analiza funcţională sau de gestionare a MPGT, precum implementarea contractelor de performanţă. Acţiuni complementare vor viza dezvoltarea capacităţii administrative a ANAF şi Poliţiei de Frontieră privind realizarea controlului vamal şi trecerea frontierei. Prin POAT vor fi susţinute acţiuni cu caracter orizontal legate de capacitatea beneficiarilor de a dezvolta şi implementa proiecte finanţabile prin POIM (Anexa 10).

***Coordonare intervenţiilor cu alte instrumente europene***

Prin POIM se va asigura complementaritatea cu proiectele finanţate prin Mecanismul SEE în domeniul biodiversităţii, , eficienţei energetice, resurselor regenerabile,  prin preluarea, acolo unde este relevant, a rezultatelor din proiectele finanţate prin SEE (ex. definirea serviciilor ecosistemelor agricole), sprijinirea cu prioritate a proiectelor ce vin în completarea celor finanţate prin SEE (ex. IMM-urile care au beneficiat de sprijin pentru eficienţă energetică vor fi punctate suplimentar dacă aplică pentru măsuri complementare în POIM) sau completarea finanţării pentru proiecte similare (ex. producţia 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 finanțai proiectul privind dezvoltări ale SNT în zona de Nord–Est a României în scopul îmbunătăţirii aprovizionării cu gaze naturale a zonei precum și a asigurării capacităţilor de transport spre Republica Moldova.

În domeniul energiei electrice, prin CEF se vor promova proiecte pentru creşterea capacităţii de schimb prin interfaţa de vest şi sud-vest a României, atât pe direcţia E-V la graniţa cu Ungaria şi Serbia, cât şi pe direcţia de tranzit N-S, prin întărirea culoarului Porţile de Fier–Reşiţa–Timişoara–Arad. Prin POIM vor fi promovate proiecte de creştere a capacităţii de transport între zona de est (în special Dobrogea) şi 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 Protecţie Civilă, Centrul Euro-Atlantic de Coordonare a Răspunsului la Dezastre și prin alte structuri internaționale de specialitate.

# 9. CONDIȚIONALITĂȚI EX ANTE

## 9.1 Condiționalități ex ante

Informații referitoare la evaluarea aplicabilității și îndeplinirii condiționalităților ex ante (opțional).

Ministerul Fondurilor Europene, în calitate de cordonator al elaborării documentelor de programare 2014-2020, a realizat o evaluare a gradului de îndeplinire a condiţionalităţilor, generale şi sectoriale, prezentată în Acordul de Parteneriat. Conform acestei evaluări, situaţia îndeplinirii ***condiţionalităţilor ex-ante tematice aplicabile*** prioritatilor de investitii selectate spre finanțare din POIM este următoarea:

1. Condiţionalităţile aferente intervenţiilor finanţate în cadrul OT 4, aplicabile Axelor Prioritare 6 și 7 sunt îndeplinite.
2. Condiţionalitatea aferentă intervenţiilor finanţate în cadrul OT 5, aplicabile Axei Prioritare 5 sunt în curs de îndeplinire, evaluarea naţională a riscurilor fiind în plină desfăşurare, în cadrul unui proiect de asistență tehnică, conform calendarului prezentat în planul de acțiuni.
3. Condiţionalitatea aferentă intervenţiilor finanţate în cadrul OT 6, aplicabile Axelor Prioritare 3 şi 4 sunt îndeplinite parţial, atât în ceea ce priveşte managementul reurselor de apă, dar şi în ce priveşte managementul deşeurilor. Stadiul îndeplinirii şi etapele ce urmează a fi parcurse până la îndeplinirea lor sunt prezentate în Tabelele 24-25 şi în Anexa 6.
4. Condiţionalitatea aferentă intervenţiilor finanţate în cadrul OT 7, aplicabilă Axelor Prioritare 1-2, respectiv cerinţa existenţie 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 priveşte criteriul privind capacitatea administrativă a principalilor beneficiari pentru sectorul transport, un plan de acţiune detaliat anexat programului.
5. Condiţionalitatea aferentă intervenţiilor finanţate în cadrul OT 7, aplicabilă Axei Prioritare 8 este îndeplinită.

In ceea ce privește ***condiționalitățile ex-ante generale,*** la nivelul POIM sunt aplicabile următoarele conditionalităţi:

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. Achiziţiile publice - Existenţa unor măsuri de aplicare eficace a dreptului Uniunii din domeniul achiziţiilor publice în ceea ce priveşte fondurile ESI
3. Ajutoare de stat - Existenţa unor măsuri de aplicare eficace a normelor Uniunii din domeniul ajutoarelor de stat în ceea ce priveşte fondurile ESI
4. Legislaţia de mediu privind evaluarea impactului asupra mediului (EIA) şi evaluarea strategică de mediu (SEA) - Existenţa unor măsuri de aplicare eficace a legislaţiei Uniunii din domeniul mediului referitoare la EIA şi SEA.
5. Sistemele statistice şi 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 şi eficienţei 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 şi eficienţei 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 şi 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 condiţii 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 condiţii 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 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei TEN-T și a metroului  AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil şi eficient | Nu |
| T.07.2 - Transport feroviar: Existența în planurile sau cadrele cuprinzătoare de transport a unei secțiuni explicite privind dezvoltarea transportului feroviar, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv privind transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T. Investițiile acoperă activele mobile, interoperabilitatea și consolidarea capacităților. | AP1 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei TEN-T și a metroului  AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil şi eficient | Nu |
| 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 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei TEN-T și a metroului  AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil şi eficient | Nu |
| T.07.4 - Dezvoltarea de sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei electrice. | AP8 - Sisteme inteligente şi sustenabile de transport al energiei electrice şi 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 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei TEN-T și a metroului  AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil şi eficient | Da |
| G.4 - Existența unor măsuri de aplicare eficace a dreptului Uniunii din domeniul achizițiilor publice în ceea ce privește fondurile ESI. | AP1 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei TEN-T și a metroului  AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil şi eficient  AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii de management eficient al resurselor  AP4 - Protecţia mediului prin măsuri de conservare a biodiversităţii, monitorizarea calităţii aerului şi decontaminare a siturilor poluate istoric  AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea şi gestionarea riscurilor  AP6 - Promovarea energiei curate şi eficienţei energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon  AP7 - Creşterea eficienţei energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în oraşele selectate  AP8 - Sisteme inteligente şi sustenabile de transport al energiei electrice şi gazelor naturale | Nu |
| G.5 - Existența unor măsuri de aplicare eficace a normelor Uniunii din domeniul ajutoarelor de stat în ceea ce privește fondurile ESI. | AP1 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei TEN-T și a metroului  AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil şi eficient  AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii de management eficient al resurselor  AP4 - Protecţia mediului prin măsuri de conservare a biodiversităţii, monitorizarea calităţii aerului şi decontaminare a siturilor poluate istoric  AP6 - Promovarea energiei curate şi eficienţei energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon  AP7 - Creşterea eficienţei energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în oraşele selectate  AP8 - Sisteme inteligente şi sustenabile de transport al energiei electrice şi gazelor naturale | Parțial |
| G.6 - Existența unor măsuri de aplicare eficace a legislației Uniunii din domeniul mediului referitoare la EIA și SEA. | AP1 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei TEN-T și a metroului  AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil şi eficient  AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii de management eficient al resurselor  AP4 - Protecţia mediului prin măsuri de conservare a biodiversităţii, monitorizarea calităţii aerului şi decontaminare a siturilor poluate istoric  AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea şi gestionarea riscurilor  AP6 - Promovarea energiei curate şi eficienţei energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon  AP7 - Creşterea eficienţei energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în oraşele selectate  AP8 - Sisteme inteligente şi sustenabile de transport al energiei electrice şi gazelor naturale | Parțial |
| 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. | AP1 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei TEN-T și a metroului  AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil şi eficient  AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii de management eficient al resurselor  AP4 - Protecţia mediului prin măsuri de conservare a biodiversităţii, monitorizarea calităţii aerului şi decontaminare a siturilor poluate istoric  AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea şi gestionarea riscurilor  AP6 - Promovarea energiei curate şi eficienţei energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon  AP7 - Creşterea eficienţei energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în oraşele selectate  AP8 - Sisteme inteligente şi sustenabile de transport al energiei electrice şi gazelor naturale | Parțial |

| **Condiționalitate ex-ante** | **Criterii** | **Criteriile îndeplinite (Da/Nu)** | **Referință** | **Explicații** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| T.04.2 - Au fost întreprinse acțiuni de promovare a unei cogenerări cu randament ridicat a energiei termice și a energiei electrice. | 1 - Sprijinul pentru cogenerare se bazează pe cererea de energie termică utilă și pe economiile de energie primară, în conformitate cu articolul 7 alineatul (1) și articolul 9 alineatul (1) literele (a) și (b) din Directiva 2004/8/CE; | Da | Elementele sunt prevăzute de art.8 potrivit HG 219/2007 privind promovarea cogenerării bazate pe cererea de energie termică utilă. Raportul privind potenţialul de cogenerare potrivit cerinţelor Directivei CE 8/2004 privind evoluţia promovării cogenerării în România poate fi consultat pe: http://ec.europa.eu/energy/efficiency/cogeneration/cogeneration\_en.htm | Conform art 8(2) HG 219/2007 privind promovarea cogenerarii bazate pe cererea de energie termica utila, analiza potenţialului naţional se bazeazã pe date ştiinţifice documentate şi este realizatã conform criteriilor specifice în acest HG. Analiza identificã cererea de energie termicã utilã pentru care se poate aplica cogenerarea de înaltã eficienţã, precum şi disponibilitatea instalaţiilor energetice existente sau preconizate a se instala, a combustibililor şi a surselor regenerabile de energie care pot fi utilizate în producerea energiei electrice şi termice în cogenerare.  Periodic se evalueazã progresele realizate urmãrindu-se creşterea cotei de producţie în cogenerare de eficienţã înaltã. Datele raportãrilor se coordoneazã cu cerinţele de raportare ale Comisiei Europene.  Rezultatul analizei este redat la cap.IV al Raportarii privind evaluarea promovării cogenerării in România, conform Directivei 2004/8/EC. (http://ec.europa.eu/energy/efficiency/cogeneration/cogeneration\_en.htm) |
| T.04.2 - Au fost întreprinse acțiuni de promovare a unei cogenerări cu randament ridicat a energiei termice și a energiei electrice. | 2 - Statele membre sau organismele lor competente au evaluat cadrul legislativ și normativ existent, cu privire la procedurile de autorizare sau alte proceduri în vederea: (a) încurajării proiectării de unități de cogenerare, în vederea satisfacerii cererilor de căldură utilă justificate din punct de vedere economic și a evitării unui volum mai mare de căldură decât căldura utilă; și (b) reducerii barierelor normative și de alt tip care stau în calea sporirii cogenerării. | Da | Ultima evaluare (raportul în conformitate cu Directiva UE 8/2004 privind promovarea cogenerării în evoluţia României) care conţine o analiză a  obstacolelor  poate fi găsită la umătoarea adresă: http://ec.europa.eu/energy/efficiency/cogeneration/cogeneration\_en.htm | Art19 alin(1) Ordinul ANRE nr 48/2013 privind Regulamentul de acordare a licenţelor şi autorizaţiilor în sectorul energiei electrice conţine cerinţele necesare cu privire la procedurile de autorizare. Cerinţe asemănătoare au fost stabilite în regulamentul anterior aprobat prin HG 540/2004.  Cadrul legislativ pentru promovarea schemei de sprijin (schema de sprijin de tip bonus a fost notificată Comisiei Europene şi autorităţilor române şi aprobată prin decizia CE (2009) 7085 din 17.09.2009 privind Ajutorul de Stat nr. 437/2009) a fost completat, sprijinul pentru cogenerare în noua schemă a fost acrodat în aprilie 2011. Aspectele legate de acordarea licenţelor şi crearea reţelelor au fost revizuite periodic de ANRE, ultimele comenzi în acest sens fiind 59/2013 şi 48/2013. |
| T.04.3 - Au fost efectuate acțiuni de promovare a producției și distribuției de energie din surse regenerabile. | 1 - Scheme de sprijin transparente, priorități privind accesul la rețea sau accesul garantat și prioritate pentru expediere, precum și norme standardizate privind suportarea separată și în comun a costurilor adaptărilor tehnice care au fost făcute publice, în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) și articolul 16 alineatele (2) și (3) din Directiva 2009/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului. | Da | Site-ul ANRE conține informatii despre sistemul de promovare, piața certificatelor verzi, garanții de origine, cadrul de reglementare http://www.anre.ro/informatii.php?id=388 Legea nr. 220/2008 pentru stabilirea sistemului de promovare a producerii energiei din surse regenerabile de energie, cu modificările și completările ulterioare HG nr 90/2008 pentru aprobarea Regulamentului privind racordarea utilizatorilor la rețelele electrice de interes public | Operatorii sistemelor de transport și operatorii sistemului de distribuție garantează prioritar transportul și distribuția energiei electrice produsă din surse regenerabile în măsura în care nu este afectată siguranța Sistemului Energetic Național.  În ceea ce privește certificatele verzi, Legea 220/2008 a fost supusă la două schimbări majore:  - OUG 57/2013 modifica sistemul de promovare a energiei din surse regenerabile și amână temporar acordarea unui număr de certificate verzi pentru fiecare 1 MWh produs si livrat de producatorii de energie electrica din surse regenerabile. Recuperarea certificatelor verzi amanate se va realiza esalonat cel mult pana la 31 decembrie 2020  - HG 994/2013 pentru aprobarea măsurii de reducere a numărului de certificate verzi |
| T.04.3 - Au fost efectuate acțiuni de promovare a producției și distribuției de energie din surse regenerabile. | 2 - Un stat membru a adoptat un plan național de acțiune în domeniul energiei regenerabile, în conformitate cu articolul 4 din Directiva 2009/28/CE. | Da | Planul Naţional de Actiune privind energia regenerabilă http://www.minind.ro/energie/PNAER\_final.pdf | PNAER respectă formatul stabilit prin Decizia CE 548/2009 și conţinele elemente privind obiectivele naționale pentru 2020 și masurile aferente de realizare. Obiectivele sectoriale sunt prezentate în PNAER (cap.3.2), iar măsurile de creştere a disponibilităţii biomasei sunt prezentate in cap. 4.6. Se admite introducerea pe piaţă numai a biocarburanţilor şi a biolichidelor care sunt produse din materii prime care îndeplinesc criteriile de durabilitate prevăzute in Hotărârea nr. 935/2011 privind promovarea utilizării biocarburanţilor şi a biolichidelor. |
| T.05.1 - Prevenirea și gestionarea riscurilor: existența evaluărilor naționale sau regionale ale riscurilor pentru gestionarea dezastrelor, luând în considerare adaptarea la schimbările climatice | 1 - Efectuarea unei evaluări naționale sau regionale a riscurilor care să includă următoarele elemente: | Nu |  | Evaluarea naţională a riscurilor este în curs de elaborare printr-un proiect de asistenţă tehnică. Proiectul a fost demarat la sfârşitul anului 2013 şi care se va termina în noiembrie 2016. |
| T.05.1 - Prevenirea și gestionarea riscurilor: existența evaluărilor naționale sau regionale ale riscurilor pentru gestionarea dezastrelor, luând în considerare adaptarea la schimbările climatice | 2 - o descriere a procesului, metodologiei, metodelor și datelor nesensibile utilizate la evaluarea riscurilor, precum și a criteriilor bazate pe riscuri pentru prioritizarea investițiilor; | Nu |  |  |
| T.05.1 - Prevenirea și gestionarea riscurilor: existența evaluărilor naționale sau regionale ale riscurilor pentru gestionarea dezastrelor, luând în considerare adaptarea la schimbările climatice | 3 - o descriere a scenariilor de risc unic și de riscuri multiple; | Nu |  |  |
| T.05.1 - Prevenirea și gestionarea riscurilor: existența evaluărilor naționale sau regionale ale riscurilor pentru gestionarea dezastrelor, luând în considerare adaptarea la schimbările climatice | 4 - ține seama, după caz, de strategiile naționale de adaptare la schimbările climatice. | 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. | 1 - În sectoarele sprijinite prin FEDR, Fondul de coeziune și FEADR, un stat membru asigură contribuția diferitelor utilizări ale apei la recuperarea costurilor serviciilor de utilizare a apei, pe sector, în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) prima liniuță din Directiva 2000/60/CE, ținând seama, după caz, de efectele sociale, de mediu și economice ale recuperării, precum și de condițiile geografice și climatice ale regiunii/regiunilor afectate. | Nu |  | Contribuţia utilizării apei la recuperarea costurilor serviciilor de apă este stabilită prin art. 80-82 din Legea Apelor nr 107/1996, care a transpus art. 9 din DCA 2000/60/EC. Astfel, au fost stabilite contribuţii specifice în managementul apei pentru utilizarea acesteia, ţinând cont de categoria de resurse de apă şi de diferiţii utilizatori de apă.  http://www.rowater.ro/Lists/Legislatie%20specifica/DispForm.aspx?ID=1&Source=http%3A%2F%2Fwww%2Erowater%2Ero%2FLists%2FLegislatie%2520specifica%2FAllitemsg%2Easpx  În cadrul procesului de elaborare a celui de a 2-lea Plan de Management al Bazinelor Hidrografice (PMBH) va fi realizată o analiză privind identificarea externalităţilor ca parte componenta a costurilor de mediu precum şi a eventualului impact asupra resursei de apă, în baza metodologiilor recomandate de Comisia Europeană. |
| 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. | 2 - Adoptarea unui plan de gestionare a bazinului hidrografic, pentru districtul în care se situează un bazin hidrografic, în conformitate cu articolul 13 din Directiva 2000/60/CE. | Da | Planul naţional de management aferent porţiunii din bazinul hidrografic internaţional al fluviului Dunărea cuprinsă în teritoriul României şi 11 planuri de  management ale bazinelor hidrografice au fost aprobate prin HG no.80/2011. http://www.rowater.ro/Lists/Legislatie%20specifica/Allitemsg.aspx?ShowInGrid=False Fiecare PMBH a fost elaborat de ANAR în acord cu prevederile art. 13 din Directiva 2000/60/CE şi cu elemente conţinute în Anexa VII a Directivei. | PMBH includ o analiză a caracteristicilor bazinului hidrografic, a impactului activităților umane asupra apei și o evaluare economică a utilizării apei pe baza căreia s-au stabilit programe de monitorizare. Monitorizarea stării apelor se efectuează de ANAR prin administrațiile bazinelor hidrografice (ABH). Pentru corpurile de apă din zona Deltei Dunării, monitorizarea se realizează de Institutul Național de Cercetare și Dezvoltare "Delta Dunării"-Tulcea, iar pentru corpurile de apă de coastă monitorizarea este efectuată de către ABH Dobrogea-Litoral și Institutul Național de Cercetare Dezvoltare Marină "Grigore Antipa" Constanța.  PMBH de pe teritoriul național al bazinului hidrografic Districtului Dunării conține o listă a obiectivelor de mediu pentru apele de suprafață, apele subterane și zonele protejate, fiind adoptate și în curs de implementare planuri de măsuri.  PMBH pot fi consultate pe site-ul ANAR http://www.rowater.ro/SCAR/Planul%20de%20management.aspx |
| 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. | 1 - În temeiul articolului 11 alineatul (5) din Directiva 2008/98/CE, s-a transmis Comisiei un raport de implementare cu privire la progresele înregistrate în atingerea țintelor de la articolul 11 din Directiva 2008/98/CE. | Da | Raportul a fost transmis Comisiei (14 februarie 2014). Raportul poate fi consultat pe website-ul Agenţiei Naţionale pentru Protecţia Mediului. http://www.anpm.ro/upload/124082\_Raport%20implementare%20Directiva%202008-98-CE%20privind%20deseurile.pdf Raportul a fost întocmit respectând Decizia Comisiei din 18.04.2012 de punere în aplicare a chestionarului de raportare de către statele membre cu privire la implementarea Directivei 2008/98/CE privind deşeurile | Sunt implementate măsuri legislative pentru a asigura atingerea ţintelor 2020:  - reducerea cu 15% a cantităţii de deşeuri eliminate prin depozitare din deşeurile municipale şi asimilabile colectate prin serviciul public de salubrizare Legea nr. 167/2010  - interzicerea eliminării prin depozitare finală:  o a deşeurilor de ambalaje, cu excepţia celor rezultate din colectarea selectivă ori din procesele de sortare, care nu sunt valorificabile sau care nu pot fi incinerate în instalaţii de incinerare art 16, alin 15 HG 621/2005  o a deşeurilor de echipamente electrice şi electronice - HG 1037/2010)  - în Legea 99/2014 de modificare a Legii 101/2006 privind serviciile de salubritate se prevede:  o implementarea sistemului de colectare separată a deşeurilor pe minim 4 fracţii  o interzicerea încredinţării la depozitare a fracţiei valorificabile colectate separat la sursă  o implementarea schemelor de colectare separată pe culori |
| 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. | 2 - Existența unuia sau mai multor planuri de gestionare a deșeurilor, astfel cum se prevede la articolul 28 din Directiva 2008/98/CE. | Nu |  | Strategia Naţională de Gestionare a Deşeurilor (SNGD) a fost revizuită in acord cu noile cerinţe/ghiduri europene. A fost adoptată prin HG nr. 870/2013.  http://mmediu.ro/new/wp-content/uploads/2014/01/2014-01-28\_SNGD\_HG\_870\_2013.pdf  Pe baza SNGD şi în acord cu noile cerinţe din Legea nr. 211/2011 privind regimul deşeurilor care a transpus Directiva 2008/98/CE, va fi revizuit Planul Naţional de Gestionare a Deşeurilor (PNGD). În prezent, procedura de achiziție a serviciilor de consultanță pentru realizare PNGD este în derulare, PNGD urmând a fi revizuit și aprobat până în noiembrie 2016. |
| 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. | 3 - Existența unor programe de prevenire a acumulării de deșeuri, în conformitate cu articolul 29 din Directiva 2008/98/CE. | Nu |  | Planul Naţional de Gestionare a Deşeurilor va conţine şi Planul Naţional de Prevenire a Generării Deşeurilor. |
| 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. | 4 - măsurile necesare pentru a atinge până în 2020 obiectivele privind pregătirea pentru reutilizare și reciclare în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din Directiva 2008/98/CE. | Nu | Legea deşeurilor nr. 211/2011  http://www.mmediu.ro/beta/wp-content/uploads/2012/05/2012-05-17\_LEGE\_211\_2011.pdf OUG 31/2013 -  a fost introdusă taxa de depozitare, cu o structură etapizată pornind de la 50/lei/tonă în 2014, însă prin Legea 384/24.12.2013 de aprobare a ordonanţei,  aplicarea acesteia a fost amânată până la 01 ianuarie 2017. http://www.afm.ro/legislatie\_acte\_normative.php | Legea deşeurilor nr. 211/2011 conţine măsurile necesare pentru atingerea ţintelor privind reutilizarea şi reciclarea până în 2020 în conformitate cu art 11 din Directiva 2008/98/EC.  Pe lângă Legea 211/2011 și OUG 31/2013 mai sunt relevante și următoarele prevederi legislative:  – Art. 10 (2), art.16(2) din HG nr. 621/2005 privind gestionarea ambalajelor şi a deşeurilor de ambalaje;  http://www.mmediu.ro/beta/wp-content/uploads/2012/05/2012-05-18\_hg\_621\_2005.pdf  – art.7(6), HG nr. 1037/2010 privind deşeurile de echipamente electrice şi electronice;  http://www.anpm.ro/legislations/view/69  – art. 7(7), HG nr. 1132/2008 privind regimul bateriilor şi acumulatorilor şi al deşeurilor de baterii şi acumulatori  http://www.mmediu.ro/beta/wp-content/uploads/2012/05/2012-05-18\_hg\_1132\_2008.pdf |
| 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. | 1 - Existența unuia sau mai multor planuri sau cadre cuprinzătoare pentru investițiile în transporturi care îndeplinesc cerințele legale pentru evaluarea strategică de mediu și care prevăd: | Nu | http://www.mt.ro/web14/strategia-in-transporturi/master-plan-general-transport/documente-master-plan | Proiectul MPGT este în curs de finalizare. Se preconizează finalizarea acestuia în iulie 2015 și aprobarea până în decembrie 2015. |
| 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. | 2 - contribuția la zona de transport unic la nivel european, în conformitate cu articolul 10 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului, inclusiv prioritățile pentru investiții în: | Nu |  |  |
| T.07.1 - Transporturi: Existența 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. | 3 - rețeaua TEN-T de bază și rețeaua globală, în cazul în care se preconizează investiții din partea FEDR și a Fondului de coeziune; și | Nu |  |  |
| T.07.1 - Transporturi: Existența unuia sau mai multor planuri sau cadre cuprinzătoare pentru investiții în transporturi, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T. | 4 - conectivitatea secundară; | Nu |  |  |
| T.07.1 - Transporturi: Existența unuia sau mai multor planuri sau cadre cuprinzătoare pentru investiții în transporturi, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T. | 5 - un flux realist și matur de proiecte pentru care se preconizează sprijin din partea FEDR și a Fondului de coeziune; | Nu |  |  |
| T.07.1 - Transporturi: Existența unuia sau mai multor planuri sau cadre cuprinzătoare pentru investiții în transporturi, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T. | 6 - Măsuri pentru a asigura capacitatea unor organisme intermediare și beneficiari de a asigura rezerva de proiecte. | Nu |  |  |
| T.07.2 - Transport feroviar: Existența în planurile sau cadrele cuprinzătoare de transport a unei secțiuni explicite privind dezvoltarea transportului feroviar, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv privind transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T. Investițiile acoperă activele mobile, interoperabilitatea și consolidarea capacităților. | 1 - Existența unuia sau mai multor planuri sau cadre cuprinzătoare pentru investițiile în transporturi care îndeplinesc cerințele legale pentru evaluarea strategică de mediu și care prevăd: | Nu | http://www.mt.ro/web14/strategia-in-transporturi/master-plan-general-transport/documente-master-plan | Proiectul MPGT este în curs de finalizare. Se preconizează finalizarea acestuia în iulie 2015 și aprobarea până în decembrie 2015. |
| T.07.2 - Transport feroviar: Existența în planurile sau cadrele cuprinzătoare de transport a unei secțiuni explicite privind dezvoltarea transportului feroviar, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv privind transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T. Investițiile acoperă activele mobile, interoperabilitatea și consolidarea capacităților. | 2 - contribuția la zona de transport unic la nivel european, în conformitate cu articolul 10 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului, inclusiv prioritățile pentru investiții în: | Nu |  |  |
| T.07.2 - Transport feroviar: Existența în planurile sau cadrele cuprinzătoare de transport a unei secțiuni explicite privind dezvoltarea transportului feroviar, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv privind transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T. Investițiile acoperă activele mobile, interoperabilitatea și consolidarea capacităților. | 3 - rețeaua TEN-T de bază și rețeaua globală, în cazul în care se preconizează investiții din partea FEDR și a Fondului de coeziune; și | Nu |  |  |
| T.07.2 - Transport feroviar: Existența în planurile sau cadrele cuprinzătoare de transport a unei secțiuni explicite privind dezvoltarea transportului feroviar, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv privind transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T. Investițiile acoperă activele mobile, interoperabilitatea și consolidarea capacităților. | 4 - conectivitatea secundară; | Nu |  |  |
| T.07.2 - Transport feroviar: Existența în planurile sau cadrele cuprinzătoare de transport a unei secțiuni explicite privind dezvoltarea transportului feroviar, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv privind transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T. Investițiile acoperă activele mobile, interoperabilitatea și consolidarea capacităților. | 5 - un flux realist și matur de proiecte pentru care se preconizează sprijin din partea FEDR și a Fondului de coeziune; | Nu |  |  |
| T.07.2 - Transport feroviar: Existența în planurile sau cadrele cuprinzătoare de transport a unei secțiuni explicite privind dezvoltarea transportului feroviar, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv privind transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T. Investițiile acoperă activele mobile, interoperabilitatea și consolidarea capacităților. | 6 - Măsuri pentru a asigura capacitatea unor organisme intermediare și beneficiari de a asigura rezerva de proiecte. | Nu |  |  |
| 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. | 1 - Existența în planul sau planurile sau cadrul sau cadrele de transport a unei secțiuni privind căile navigabile interioare și transportul maritim, porturile, legăturile multimodale și infrastructurile aeroportuare, care: | Nu | http://www.mt.ro/web14/strategia-in-transporturi/master-plan-general-transport/documente-master-plan | Proiectul MPGT, care acoperă inclusiv căile navigabile interioare și transportul maritim,porturile, legăturile multimodale și infrastructurile aeroportuare. Proiectul MPGT este în curs de fnalizare. Se preconizează finalizarea acestuia în iulie 2015 și aprobarea până în decembrie 2015. |
| 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. | 2 - să îndeplinească cerințele legale aplicabile evaluărilor strategice de mediu; | Nu |  |  |
| 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. | 3 - să stabilească un flux de proiecte realiste și mature (inclusiv un calendar și cadrul bugetar). | Nu |  |  |
| 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. | 4 - Măsuri pentru a asigura capacitatea unor organisme intermediare și beneficiari de a asigura rezerva de proiecte. | Nu |  |  |
| T.07.4 - Dezvoltarea de sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei electrice. | 1 - S-au adoptat planuri cuprinzătoare care descriu prioritățile privind infrastructura energetică națională care sunt: | Da | http://www.transelectrica.ro/documents/10179/981383/Planul+de+dezvoltare+a+RET+2014-+2023.pdf/21206b55-a47f-4834-a53f-b31642ad9f17) http://www.transgaz.ro/sites/default/files/uploads/users/admin/Temp/plan\_de\_dezvoltare\_pe\_10\_ani\_2014\_-\_2023\_14.12.2014.pdf | Planul de perspectivă RET a fost aprobat de ANRE și prezintă proiectele necesare pentru a dezvolta rețeaua națională de transport a energiei electrice, prioritizate pe baza criteriilor Ordinului ANRE 53/2013 și Rețelei europene a operatorilor de sisteme de transport de energie electrică stabilite prin Reg. CE nr. 347/2013.  Planul de dezvoltare a sistemului de transport gaze naturale (STGN) 2014-2020 este dezvoltat conform art128 lit(e) din Legea 123/2012 privind energia electrică și gazele naturale și în acord cu prevederile Directivei CE/73/2009 (art.22).  Planul de dezvoltare a STGN 2014-2023 a fost aprobat prin Decizia ANRE nr. 2819/17.12.2014. Întrucât TRANSGAZ este membru al ENTSOG, s-a avut în vedere o coordonare cu planurile de dezvoltare ale ceilorlalți operatori din regiune. |
| T.07.4 - Dezvoltarea de sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei electrice. | 2 - în conformitate cu articolul 22 din Directiva 2009/72/CE și articolul 22 din Directiva 2009/73/CE, unde este cazul; și | Da | Art 34(1), art 35 și art 125(6) din Legea 123/2012 privind energia electrică și gazele naturale http://www.minind.ro/energie/New\_Energy\_Law\_Official\_Gazette.pdf | În concordanță cu prevederile Legii 123/2012, operatorii de transport și de sistem pentru electiricitate și pentru gaz au obligația de a dezvolta planuri de investiții și de dezvoltare a rețelei de transport pe 10 ani în acord cu articolul 22 din Directiva 2009/72/CE şi articolul 22 din Directiva 2009/73/CE. Conform legislației planurile trebuie aprobate de ANRE.  Modelul de separare a activităților ales de autoritățile române este cel al operatorului independent de sistem (modelul ISO), (art. 13 (2) lit. c ) Directiva 2009/72/EC și art. 14 (2) lit. c) Directiva 2009/73/EC). |
| T.07.4 - Dezvoltarea de sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei electrice. | 3 - în conformitate cu planurile relevante de investiții regionale prevăzute la articolul 12 și cu planul de dezvoltare a rețelei la nivelul Uniunii pe o perioadă de zece ani, în conformitate cu articolul 8 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul (CE) Nr. 714/2009 al Parlamentului European și al Consiliului și Regulamentul (CE) Nr. 715/2009 al Parlamentului European și al Consiliului și | Da | Art 34(1), art 35 și art 125(6) din Legea 123/2012 privind energia electrică și gazele naturale http://www.minind.ro/energie/New\_Energy\_Law\_Official\_Gazette.pdf | În concordanță cu prevederile Legii 123/2012, operatorii de transport și de sistem pentru electricitate și pentru gaz au obligația de a dezvolta planuri de investiții și de dezvoltare a rețelei de transport pe 10 ani în acord cu articolul 22 din Directiva 2009/72/CE şi articolul 22 din Directiva 2009/73/CE. Conform legislației planurile trebuie aprobate de ANRE.  Modelul de separare a activităților ales de autoritățile române este cel al operatorului independent de sistem (modelul ISO), (art. 13 (2) lit. c ) Directiva 2009/72/EC și art. 14 (2) lit. c) Directiva 2009/73/EC). |
| T.07.4 - Dezvoltarea de sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei electrice. | 4 - care să fie compatibile cu articolul 3 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 347/2013 al Parlamentului European și al Consiliului; | Da | http://ec.europa.eu/energy/infrastructure/pci/doc/2013\_pci\_projects\_country.pdf | Pentru proiectele de interes comun care se regăsesc în lista celor 248 de proiecte cheie adoptată de Comisia Europeană la 14 octombrie 2013, au fost aplicate criteriile stabilite în art 3 alin (4) din din Regulamentul (UE) nr. 347/2013 privind orientările referitoare la infrastructurile energetice transeuropene [TEN-E].  Proiectele de interes comun propuse de Transelectrica și de Transgaz sunt gândite prin prisma planurilor de dezvoltare. |
| T.07.4 - Dezvoltarea de sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei electrice. | 5 - Aceste planuri conțin: un flux realist și matur de proiecte pentru care se preconizează sprijin din partea FEDR; | Da | Planul de Dezvoltare a RET 2014-2023 http://www.transelectrica.ro/documents/10179/981383/Planul+de+dezvoltare+a+RET+2014-+2023.pdf/21206b55-a47f-4834-a53f-b31642ad9f17 Lista proiectelor transport de gaz (PIC) şi din planul de dezvoltare a SNT sunt disponibile la http://ec.europa.eu/energy/infrastructure/pci/doc/2013\_pci\_projects\_country.pdf Planul de Dezvoltare a STN 2014-2023 http://www.transgaz.ro/sites/default/files/uploads/users/admin/Temp/plan\_de\_dezvoltare\_pe\_10\_ani\_2014\_-\_2023\_14.12.2014.pdf | Planul de Dezvoltare a RET 2014-2023 conține o listă cu proiecte de investiții aflate în diverse stadii de pregătire, inclusiv cu studii de fezabilitate aprobate.  Planul de dezvoltare a sistemului de transport gaze naturale 2014-2020 conține un flux realist de proiecte, aflate în diverse stadii de maturitate. |
| T.07.4 - Dezvoltarea de sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei electrice. | 6 - Aceste planuri conțin: măsuri de atingere a obiectivelor de coeziune socială și economică și protecție a mediului înconjurător, în conformitate cu articolul 3 alineatul (10) din Directiva 2009/72/CE și articolul 3 alineatul (7) din Directiva 2009/73/CE; | Da | Planurile de dezvoltare includ finanțarea și realizarea investițiilor în rețelele de transport, luând în considerare planurile și sistematizarea teritoriului traversat de acestea, în conformitate cu reglementările de mediu.  Studiile de fezabilitate ale proiectelor din planurile de perspectivă includ măsuri de protecție a mediului prin asigurarea conformității cu legislația în vigoare, precum și creșterea eficienței de transport prin reducerea pierderilor din sistem |  |
| T.07.4 - Dezvoltarea de sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei electrice. | 7 - Aceste planuri conțin: măsuri de optimizare a utilizării energiei electrice și de promovare a eficienței energetice, în conformitate cu articolul 3 alineatul (11) din Directiva 2009/72/CE și articolul 3 alineatul (8) din Directiva 2009/73/CE. | Da | Ordinul ANRE 53/2013 http://www.anre.ro/ro/energie-electrica/legislatie/metodologii-tarife/transport-si-servicii-de-sistem Art. 79 (4) lit f și g Legea 123/2012 privind  energia electrică și gazele naturale http://www.minind.ro/energie/New\_Energy\_Law\_Official\_Gazette.pdf Ordinul ANRE nr. 91/2013 http://www.anre.ro/ro/energie-electrica/legislatie/smart-metering | Ordinul ANRE 53/2013 reglementează metodologia pentru stabilirea tarifelor pentru serviciile de transport a energiei electrice. Aceasta este de tip venit plafon.  Aceeași metodologie se aplică și la stabilirea tarifelor de transport pentru gazele naturale.  Metodologiile de calcul a tarifelor de transport şi distribuţie conţin elemente stimulative pe termen scurt şi lung privind creşterea eficienţei energetice, a siguranţei în alimentare, integrarea armonioasă în piaţă, precum şi sprijinirea activităţii de cercetare aferente domeniului de activitate. Tarifele sunt nediscriminatorii şi reflectă costurile justificate ale operatorilor (art 79 (4), f și g Legea 123/2012).  Implementarea sistemelor de măsurare inteligentă a energiei electrice este asigurată prin Ordinul 91/2013. Operatorii de distribuţie concesionari implementează proiecte-pilot şi evaluează aspectele specifice din reţelele de distribuţie pentru stabilirea condiţiilor finale de implementare a sistemelor de măsurare inteligent |
| 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. | 1 - Măsuri în conformitate cu cadrul instituțional și juridic al statelor membre pentru consultarea și implicarea organismelor responsabile pentru protecția drepturilor persoanelor cu handicap sau a organizațiilor reprezentative ale persoanelor cu handicap sau a altor părți interesante relevante pe tot parcursul pregătirii și realizării programelor. | Da | http://www.cncd.org.ro/legislatie http://www.mmuncii.ro/j33/index.php/ro/legislatie/protectie-sociala/112:legislatie- combaterea-discriminarii/www.fonduri-ue.ro/poscce/fonduri\_structurale/cmonitorizare/HG\_CM\_POS\_CCE\_Nr\_1227\_2007\_230109.PDF www.fonduri-ue.ro/posdru/images/doc/rof\_cm\_modificat\_dupa\_consultare\_final.pdf www.mdrl.ro/\_documente/POR/hotarari/Componenta%20CM%20POR%20-%20anexa%201%20regulament.pdf www.poat.ro/upload/poat\_docs/regulament%20cm%20poat.pdf | MMFPSPV este membru în Comitetele de monitorizare ale programelor operaționale 2007-2013. Conform art.4 lit. i) pct 1 din HG 344/2014, MFPSPV elaborează, coordonează şi monitorizează implementarea strategiei naţionale în domeniul handicapului şi a planului naţional de acţiune. În comitete de monitorizare pentru PO 2014-2020, alături de aceste organisme sunt implicate și CNCD si Autoritatea Națională pentru Persoanele cu Dizabilităţi din MMFPSPV . De asemenea, s-a elaborat un proiect al documentului-cadru pentru consultarea și, respectiv, implicarea organismelor responsabile de antidiscriminare și un proiect de protocol între MMFPSPV, CNCD și AM-uri, documentul aflându-se în proces de avizare.  În conformitate cu art 2 alin f din HG 1194/2001, CNCD are atributii privind urmarirea aplicarii si respectarii, de catre autoritatile publice, persoanele juridice si persoanele, a dispozitiilor normative ce privesc prevenirea, sanctionarea și eliminarea oricăror forme de discriminare. |
| 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. | 2 - Măsuri pentru formarea personalului autorităților implicat în gestionarea și controlul fondurilor ESI în domeniul legislației aplicabile a Uniunii și în domeniul legislației și politicilor naționale privind persoanele cu handicap, inclusiv în ceea ce privește aplicarea practică a UNCRPD, reflectată în legislația Uniunii și cea națională, după caz. | Da | http://www.cncd.org.ro/noutati/Comunicate-de-presa/Lansarea-proiectului-Formare-in- domeniul-antidiscriminarii-egalitatii-de-gen-si-al- drepturilor-persoanelor-cu-dizabilitati-212/ http://www.fonduri-ue.ro/res/filepicker\_users/cd25a597fd-62/Informative/anunturi/06.08.2 014/Anunt.MFE.06.08.2014.pdf | Se implementează Contractul de finanțare nr. 1.3.174 din 14.05.2014 pentru proiectul "Formare în domeniul antidiscriminării, egalității de gen și al drepturilor persoanelor cu dizabilități", adresat angajaților din Autoritățile de Management, Organismele Intermediare, Autoritatea de Audit, Autoritatea de Certificare și Plăți și Ministerul Fondurilor Europene"  Cursurile au demarat în septembrie 2014 și vor continua până la finalul lui 2015. Până în prezent s-au făcut cursuri pe antidiscriminare, fiind instruite peste 600 persoane.  În luna februarie 2015 a demarat modulul 2, iar în iunie modulul 3 al proiectului care vizează instruiri privind egalitatea de șanse între femei și bărbați și drepturile persoanelor cu dizabilități. |
| 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. | 3 - Măsuri pentru asigurarea monitorizării aplicării articolului 9 din UNCRPD în legătură cu fondurile ESI pe tot parcursul pregătirii și realizării programelor. | Da | http://www.mmuncii.ro/j33/index.php/ro/2014-domenii/protectie-sociala/ppd/renph http://www.prestatiisociale.ro/index.php/welcome/page/inspectie-sociala/49/ http://www.fonduri-ue.ro/documente-programare/documente-cadru-de-implementare | Conform art2 Legea 221/2010 de ratificare a CDPD, MMFPSPV prin ANPD, este autoritate de coordonare pentru implementarea Convenţiei.  Aplicarea art 9 UNCRPD este realizată prin Legea 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu dizabilități, Agenţia Naţională pentru Plăţi şi Inspecţie Socială are reprezentare teritoriala si atributii de inspecţie privind sistemul naţional de asistenţă socială și participă la monitorizarea implementarii art9 din UNCRPD pe parcursul pregătirii și implementării programelor.  Legislaţia românească garantează drepturi egale pentru cetăţeni în scopul participării fără discriminare la viaţa economică şi socială, inclusiv în procesul de evaluare/selecţie/implementare a proiectelor finanţate în cadrul PO. DCI 2007-2013 conțin măsuri pentru asigurarea accesibilității persoanelor cu dizabilități. Acestea se vor regăsi și în ghidurile aferente perioadei 2014-2020. |
| G.4 - Existența unor măsuri de aplicare eficace a dreptului Uniunii din domeniul achizițiilor publice în ceea ce privește fondurile ESI. | 1 - Măsuri pentru aplicarea eficace a normelor Uniunii din domeniul achizițiilor publice prin intermediul unor mecanisme adecvate. | Nu |  | Cadrul legislativ național privind achizițiile publice este complet armonizat cu acquis-ul comunitar specific (OUG nr. 34/2006, HG nr. 925/2006, legislație de nivel terțiar).  Prevederile legislative au fost detaliate în protocoale între AM-uri, ANRMAP și UCVAP, care au fost revizuite sub coordonarea MFE, pentru a defini mecanismul de cooperare și feedback, momentul și amploarea verificărilor făcute de fiecare instituție și termenele limită procedurale.  Prin memorandum guvernamental a fost instituit mecanismul pentru identificarea ex-ante a conflictului de interese care prevede acordarea către ANI a tuturor competențelor necesare verificării conflictului de interese la procedurile de atribuire a contractelor de achiziții publice.  Prin memorandum au fost stabilite liste de verificare care asigură identificarea neregulilor la nivel orizontal din procesul de achiziții publice. OUG 66/2011 stabilește corecțiile ce trebuie aplicate în caz de nereguli. |
| G.4 - Existența unor măsuri de aplicare eficace a dreptului Uniunii din domeniul achizițiilor publice în ceea ce privește fondurile ESI. | 2 - Măsuri de asigurare a procedurilor transparente de atribuire a contractelor. | Nu |  | OUG 34/2006 care reglementează domeniul achiziţiilor publice stabileşte principiile care stau la baza atribuiri contractelor de achiziții publice: nediscriminarea, tratamentul egal; recunoașterea reciprocă; transparența, proporționalitatea; eficiența utilizării fondurilor publice și asumarea răspunderii.  Verificările ex-ante realizate de ANRMAP/UCVAP asigură îndrumare pentru autoritățile contractante.  Redactarea documentelor de licitaţie şi evaluarea de oferte se face de către sutoritatea contractantă cu respectarea legislaţiei terţiare, evitţndu-se aparişia situaţiilor identificate de către Comisia Europeană/AA.  SEAP este actualizat constant conform modificărilor legislative și este gestionat de MSI, acesta conţinând toate invitaţiile pentru depunerea de oferte cu o valoare estimată mai mică decât pragul specificat în directivele UE  Pentru achiziţiile directe cu o valoare mai mare de 5000 € sunt trimise notificari în sistem de catre autoritatile contractante  www.e-licitatie.ro |
| G.4 - Existența unor măsuri de aplicare eficace a dreptului Uniunii din domeniul achizițiilor publice în ceea ce privește fondurile ESI. | 3 - Modalitățile de formare și de difuzare a informațiilor pentru personalul implicat în implementarea fondurilor ESI. | Nu |  | S-au organizat sesiuni de formare pentru personalul implicat în aplicarea legislației UE privind achizițiile publice la toate nivelurile relevante (AM-uri, OI-uri, AC, AA și beneficiari).  Proiectul "Sprijin pentru personalul implicat în gestionarea instrumentelor structurale pentru a optimiza sistemul de achiziții publice" asigură diseminarea și schimbul de informații privind domeniul achizițiilor publice si organizarea de grupuri de lucru comune (ANRMAP, UCVAP, MFE, ACP, AA și AM-uri).  Proiectul "Instruire aplicată pentru continuarea întăririi capacității instituționale a administrației publice din România pentru o gestionare eficientă a fondurilor structurale, va furniza programe de formare în gestionarea instrumentelor structurale și a achizițiilor publice pentru toate organismele implicate în aplicarea normelor privind achizițiile publice în domeniul fondurilor ESI.  SEAP oferă informații pentru tot personalul care aplică normele UE privind achizițiile publice. |
| G.4 - Existența unor măsuri de aplicare eficace a dreptului Uniunii din domeniul achizițiilor publice în ceea ce privește fondurile ESI. | 4 - Măsuri de asigurare a capacității administrative de punere în aplicare și aplicare a normelor Uniunii din domeniul achizițiilor publice. | Nu |  | Autoritatea Națională pentru Reglementarea și Monitorizarea Achizițiilor Publice (ANRMAP) are un rol fundamental în elaborarea, promovarea și aplicarea politicii de achiziții publice.  Ministerul Fondurilor Europene a elaborat un Ghid privind principalele riscuri în domeniul achizițiilor publice. Ghidul se bazează pe recomandările Comisiei Europene emise în urma misiunilor de audit. Acest ghid ajută beneficiarii să evite greșelile în acest domeniu.  În prezent este în vigoare o documentație standardizată pentru proiectele de infrastructură (sectorul mediului și al transportului), folosită de către Autoritățile Contractante.  http://www.anrmap.ro/documente |
| G.5 - Existența unor măsuri de aplicare eficace a normelor Uniunii din domeniul ajutoarelor de stat în ceea ce privește fondurile ESI. | 1 - Măsuri referitoare la aplicarea eficace a normelor Uniunii privind ajutoarele de stat. | Nu |  |  |
| G.5 - Existența unor măsuri de aplicare eficace a normelor Uniunii din domeniul ajutoarelor de stat în ceea ce privește fondurile ESI. | 2 - Modalitățile de formare și de difuzare a informațiilor pentru personalul implicat în implementarea fondurilor ESI. | Da | www.renascc.eu www.ajutordestat.ro www.ajutordestat.eu | Începand cu 1 ianuarie 2007 legislația ajutorului de stat este direct aplicabilă în Romania. La nivel naţional Consiliul Concurenței (CC), instituţie independentă, îndeplinește rolul de punct de contact în domeniul ajutorului de stat între autorățatile române și Comisia Europeană (OUG nr. 77/2014 privind procedurile naţionale în domeniul ajutorului de stat, precum şi pentru modificarea şi completarea Legii concurenţei nr. 21/1996).  De asemenea, experți în domeniul ajutorului de stat din cadrul CC sunt implicati in grupul de lucru pentru elaborarea PO, oferind expertilor din  cadrul AM asistenta de specialitatea în identificarea elementelor de ajutor de stat specifice programului, încadrarea acestora pe regulamentele de ajutor de stat aplicabile, precum și în elaborarea propriu-zisă a schemelor de ajutor de stat. Personalul din cadrul sistemului de gestionare FESI a beneficiat de cursuri de formare profesională pe ajutor de stat. |
| G.5 - Existența unor măsuri de aplicare eficace a normelor Uniunii din domeniul ajutoarelor de stat în ceea ce privește fondurile ESI. | 3 - Măsuri de asigurare a capacității administrative de punere în aplicare și aplicarea normelor Uniunii din domeniul ajutoarelor de stat. | Da | www.renascc.eu www.ajutordestat.ro www.ajutordestat.eu | CC este organismul central care asigură la nivel național respectarea regulilor ajutorului de stat potrivit OUG nr. 77/2014 privind procedurile naţionale în domeniul ajutorului de stat, precum şi pentru modificarea şi completarea Legii concurenţei nr. 21/1996. Totodată, CC oferă asistență din punct de vedere legal si practic privind aplicabilitatea legislației ajutorului de stat în programele perationale. CC are capacitatea administrativă necesară îndeplinirii obligațiilor sale legate ajutoarele de stat acordate la nivel național (atât din fonduri europene, cât și din fonduri de la bugetul de stat). |
| G.6 - Existența unor măsuri de aplicare eficace a legislației Uniunii din domeniul mediului referitoare la EIA și SEA. | 1 - Măsuri referitoare la aplicarea eficace a Directivei 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului (EIA) și a Directivei 2001/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului (SEA). | Da | Directivele EIM/ESM sunt EIM – prin HG nr. 445/2009 http://www.mmediu.ro/protectia\_mediului/legislatie\_orizontala/legislatia\_specifica/HG445\_13\_iulie2009\_EIA.pdf ESM – prin HG nr. 1076/2004 http://www.mmediu.ro/protectia\_mediului/legislatie\_orizontala/legislatia\_specifica/HG-SEA-ROMANA.pdf Instituțional procedura EIM/ESM este pusă în aplicare unitar, de fiecare agenție județeană pentru protecția mediului, de ANPM și MMSC, conform OM nr. 135/2010 și prin HG nr. 1000/2012. | Există mecanisme pentru asigurarea calității informațiilor folosite în procesul EIM (HG nr. 445/2009) și ghiduri metodologice aplicabile etapelor procedurii-cadru EIA (Ordinul nr. 863/2002).  Se aplică măsuri juridice privind experții acreditați/calificați care elaborează documentația EIM-MO nr. 1026/2009:  Publicul are oportunitatea de a participa la procedurile de decizie în materie de mediu (art 15 și 16-HG nr. 445/2009,OM nr. 135/2010, art.28-33-HG 1076/2004, Ghidul privind consultarea publicului în cadrul procedurilor EIM și ESM).  Accesul la justiție al publicului se face pe baza art 24 și 25 din HG nr. 445/2009 și Legea nr 86/2000 de ratificare a Convenției Aarhus.  Există procedura de evaluare a impactului asupra mediului în context transfrontieră și de participare a publicului la luarea deciziei în cazul proiectelor cu impact transfrontieră (ordinul 864/2002). |
| G.6 - Existența unor măsuri de aplicare eficace a legislației Uniunii din domeniul mediului referitoare la EIA și SEA. | 2 - Măsuri de formare profesională și difuzare de informații pentru personalul care participă la punerea în aplicare a directivelor privind EIA și SEA. | Nu |  | În 2007, 2008, 2010 autoritățile de mediu au beneficiat de formare privind aplicarea: dispozițiilor EIM și ESM; orientărilor referitoare la planurile energetice, industriale, spațiale și de transport; a ghidurilor specifice fiecărui sector cu privire la ape, ape reziduale, deșeuri, încălzire și transport; a cerințelor în sensul anexei 21 la Regulamentul nr. 1083/2006.  România aplică un sistem de difuzare și schimb de informații pentru personalul implicat în punerea în aplicare a Directivei EIM și a Directivei ESM. Pe site-urile MMAP și ANPA au fost publicate informații cu privire la punerea în aplicare a Directivei EIM și a Directivei ESM.  În perioada 2014-2020, formarea autorităților de mediu se va desfășura pe baza strategiei și planului pentru formarea personalului implicat în punerea în aplicare a EIM și ESM la toate nivelurile relevante. Formarea se va desfășura în două etape: 2014-2016 și 2017-2020, folosind fonduri din perioadele de programare 2007-2013 și 2014-2020. |
| G.6 - Existența unor măsuri de aplicare eficace a legislației Uniunii din domeniul mediului referitoare la EIA și SEA. | 3 - Măsuri de asigurare a unei capacități administrative suficiente. | Da | Ghiduri: EIM pentru tipuri de proiecte de infrastructură http://www.anpm.ro/ghiduri\_eia ESM pentru anumite planificări sectoriale http://www.anpm.ro/articole/avizul\_de\_mediu evaluarea efectelor planurilor sau proiectelor asupra ariilor protejate http://www.mmediu.ro/protectia\_mediului/legislatie\_orizontala/legislatia\_specifica/Evaluarea-adecvata.pdf aplicarea procedurii de evaluare de mediu pentru planuri și programe http://www.mmediu.ro/legislatie/acte\_normative/legislatie\_orizontala/04sea.pdf | La nivelul APM-urilor și ANPM sunt structuri cu funcții și personal specializat privind EIA/SEA.  Procedura EIM/ESM este aplicată consecvent la nivelul autorităților în conformitate cu competențele instituite în OM nr. 135/2010 și HG nr. 1000/2012.  Legislația specifică include elemente care contribuie la asigurarea informațiilor folosite în procedurile EIM și ESM, astfel:  – HG nr. 445/2009 stabilește procedura pentru evaluarea impactului asupra mediului desfășurată de autoritățile centrale sau locale pentru protecția mediului, cu participarea autorităților publice sau locale,  – OM nr. 1026/2009 stabilește procedura prin care sunt înregistrați, în Registrul național, experții care elaborează rapoartele EIM, ESM și EM;  – Ordinul ministrului apelor și protecției mediului nr. 863/2002 privind aprobarea ghidurilor metodologice aplicabile etapelor procedurii-cadru de evaluarea a impactului asupra mediului. |
| 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. | 1 - Existența unor măsuri privind colectarea și agregarea rapidă a datelor statistice, cu următoarele elemente: identificarea surselor și mecanismelor de asigurare a validării statistice. | Nu | http://www.fonduri-ue.ro/propunerea-oficiala-a-acordului-de-parteneriat-2014-2020 Raport de evaluare a sistemelor electronice (se poate face disponibil la cerere) Front-office: https://www.mysmis.ro/Documentația tehnică aferentă SMIS/MYSMIS: Proceduri de realizare a copiilor de siguranță ale bazei de date SMIS, Proceduri de recuperare a sistemului informatic SMIS (de furnizat la cerere) http://www.dataprotection.ro/?pa ge=legislatie\_primara | Capitolul 4.1 al Acordului de Parteneriat furnizează informații privind sistemele electronice existente și acțiunile planificate pentru a permite gradual schimbul de informații între beneficiari și autoritățile responsabile de managementul și controlul fondurilor. Astfel, aranjamentele de colectare, stocare, prevenire a coruperii/pierderii și protecție a datelor, precum și locația de păstrare a acestora sunt deja realizate, fiind necesare doar ajustări la cerințele diționale ale Regulamentului delegat (UE) nr. 480/2014.  În POIM sunt stabilite sursa datelor și frecvența raportării pentru fiecare indicator de realizare și de rezultat. Pentru îndeplinirea în totalitate a criteriului este necesară stabilirea organismelor responsabile pentru colectarea datelor de la sursa de date, a resurselor umane aferente, a termenelor de colectare a datelor, a conținutuludatelor și a modalităților de procesare a acestora. |
| 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. | 2 - Existența unor măsuri privind colectarea și agregarea rapidă a datelor statistice, cu următoarele elemente: măsuri de publicare și de disponibilitate publică a datelor agregate. | Nu | tp://www.fonduri-ue.ro/documente-suport/rapoarte | Rapoartele anuale de implementare aferente POS Mediu 2007-2013, POS Transport şi POSCCE 2007-2013 sunt disponibile publicului pe website-ul oficial al Ministerului Fondurilor Europene.  Este necesară stabilirea măsurilor pentru publicarea datelor agregate. |
| G.7 - Existența unei baze statistice necesare pentru a efectua evaluări ale eficacității și impactului programelor. Existența unui sistem de indicatori de rezultat necesari pentru selectarea acțiunilor care contribuie în modul cel mai eficient la obținerea rezultatelor dorite, monitorizarea progreselor înregistrate în obținerea rezultatelor și efectuarea evaluării impactului. | 3 - Un sistem eficient de indicatori de rezultat care să includă: selectarea indicatorilor de rezultat pentru fiecare program care să ofere informații cu privire la motivele pentru care au fost selectate acțiunile politice finanțate prin program. | Da | Raportul de evaluare a POIM; transmis anexat prin SFC | În POIM au fost stabiliți indicatori de rezultat relevanți, care au fost analizați în raportul de evaluare ex-ante prin prisma subcriteriilor menționate măsurii în care indicatorii de rezultat acoperă obiectivele specifice, precum și a clarității și relevanței indicatorilor de rezultat. |
| G.7 - Existența unei baze statistice necesare pentru a efectua evaluări ale eficacității și impactului programelor. Existența unui sistem de indicatori de rezultat necesari pentru selectarea acțiunilor care contribuie în modul cel mai eficient la obținerea rezultatelor dorite, monitorizarea progreselor înregistrate în obținerea rezultatelor și efectuarea evaluării impactului. | 4 - Un sistem eficient de indicatori de rezultat care să includă: stabilirea de ținte pentru acești indicatori. | Da | Raportul de evaluare a POIM; transmis anexat prin SFC | În POIM au fost stabilite ținte indicatori de rezultat care au fost analizați în raportul de evaluare ex-ante prin prisma subcriteriilor menționate privind relevanța, claritatea și plauzabilitatea indicatorilor.  De asemenea, este necesară finalizarea procedurilor prin care se asigură că datele se colectează și agregă în timp util, astfel încât să servească necesităților de raportare. |
| 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. | 5 - Un sistem eficient de indicatori de rezultat care să includă: robustețea și validarea statistică, claritatea interpretării normative, capacitatea de reacție la politică, colectarea în timp util a datelor. | Nu | Raportul de evaluare a POIM; transmis anexat prin SFC | În POIM au fost stabiliți indicatori de rezultat care au fost analizați în raportul de evaluare ex-ante prin prisma subcriteriilor menționate. |
| G.7 - Existența unei baze statistice necesare pentru a efectua evaluări ale eficacității și impactului programelor. Existența unui sistem de indicatori de rezultat necesari pentru selectarea acțiunilor care contribuie în modul cel mai eficient la obținerea rezultatelor dorite, monitorizarea progreselor înregistrate în obținerea rezultatelor și efectuarea evaluării impactului. | 6 - Proceduri pentru a se asigura că toate operațiunile finanțate prin program adoptă un sistem eficace de indicatori. | Nu |  | Este necesară finalizarea procedurilor prin care se asigură că datele aferente proiectelor se colectează și agregă în timp util pentru a servi necesităților de raportare.  De asemenea, este necesară elaborarea planului de evaluare a POIM care să identifice nevoile adiționale de date.  Odată identificată această nevoie, vor fi stabilite procedurile/ aranjamentele de colectare sau accesare a acestora |

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

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

| **Condiționalitate ex-ante generală** | **Criteriile neîndeplinite** | **Acțiunile care urmează să fie întreprinse** | **Termenul-limită (data)** | **Organisme responsabile** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| G.4 - Existența unor măsuri de aplicare eficace a dreptului Uniunii din domeniul achizițiilor publice în ceea ce privește fondurile ESI. | 1 - Măsuri pentru aplicarea eficace a normelor Uniunii din domeniul achizițiilor publice prin intermediul unor mecanisme adecvate. | Asigurarea cadrului legislativ clar, stabil și coerent  - Împuternicirea autorității competente pentru a asigura coerența cu legislația sectorială  - Monitorizarea și gestionarea achizițiilor publice  - Evaluarea impactului și consultarea actorilor interesați înainte de lansarea inițiativelor  - Transpunerea directivelor viitoare  - Promovarea codificării  Asigurarea cadrului instituțional eficient  - Coordonarea interinstituțională și instituțională  - jurisprudență accesibilă  Mecanisme eficiente de verificare și control  - Eficientizarea controalelor ex-ante  - Autorizarea UCVAP pentru evitarea contractelor ilegale  - Prevenirea și detectarea conflictului de interese  Consolidarea eficacității sistemului de căi de atac  - Descurajarea plângerilor abuzive  - Specializarea judecătorilor curților de apel  - Decizii CNSC previzibile | 29.05.2016 | ANRMAP  CNSC  MFE |
| G.4 - Existența unor măsuri de aplicare eficace a dreptului Uniunii din domeniul achizițiilor publice în ceea ce privește fondurile ESI. | 2 - Măsuri de asigurare a procedurilor transparente de atribuire a contractelor. | Elaborarea unui ghid de bune practici cu privire la principalele etape ce trebuie urmate în timpul procesului de evaluare, indiferent de sursa fondurilor și sursa de finanțare. | 31.07.2016 | ANRMAP  MFE |
| G.4 - Existența unor măsuri de aplicare eficace a dreptului Uniunii din domeniul achizițiilor publice în ceea ce privește fondurile ESI. | 3 - Modalitățile de formare și de difuzare a informațiilor pentru personalul implicat în implementarea fondurilor ESI. | România va elabora o Strategie națională privind formarea personalului, strategie ce va avea în vedere următoarele sarcini:  - Crearea unui grup de experți pentru evaluare  - Examinarea eficacității acțiunilor de formare a personalului  Elaborarea unui ghid de bune practici cu privire la etapele principale ce trebuie urmate în procesul de evaluare, indiferent de sursa fondurilor și sursa de finanțare | 30.09.2015 | ANRMAP  MFE |
| G.4 - Existența unor măsuri de aplicare eficace a dreptului Uniunii din domeniul achizițiilor publice în ceea ce privește fondurile ESI. | 4 - Măsuri de asigurare a capacității administrative de punere în aplicare și aplicare a normelor Uniunii din domeniul achizițiilor publice. | Elaborarea, ori de câte ori este relevant, a unei documentații standardizate de licitație și recurgerea, ori de câte ori este relevant, la OCA (organismele centrale de achiziții) | 30.06.2016 | ANRMAP  MFE |
| G.5 - Existența unor măsuri de aplicare eficace a normelor Uniunii din domeniul ajutoarelor de stat în ceea ce privește fondurile ESI. | 1 - Măsuri referitoare la aplicarea eficace a normelor Uniunii privind ajutoarele de stat. | Elaborarea unei baze de date care permite verificarea ex ante a eligibilităţii beneficiarilor pentru acordarea ajutoarelor de stat/ajutoarelor de minimis, constând în:  - Încheiere Protocol de cooperare între Consiliul Concurenței, Ministerul Fondurilor Europene și Serviciul de Telecomunicații Speciale pentru crearea, utilizarea și dezvoltarea/modificarea ulterioară a bazei de date (inclusiv modificarea legislaţiei naţionale privind ajutorul de stat).  - Procedura de achiziție de echipament și licențe informatice  - Achiziționarea echipamentului.  - Încărcarea datelor din SMIS ca parte a etapei de testare  - Actualizarea bazei de date în timp real (inclusiv importul de date din SMIS în timp real).  - Modificarea legislației naționale privind ajutorul de stat pentru a introduce obligația ca inițiatorii/concedenții ajutorului de stat să folosească baza de date. | 31.12.2015 | Consiliul Concurenței |
| G.6 - Existența unor măsuri de aplicare eficace a legislației Uniunii din domeniul mediului referitoare la EIA și SEA. | 2 - Măsuri de formare profesională și difuzare de informații pentru personalul care participă la punerea în aplicare a directivelor privind EIA și SEA. | Pentru perioada 2014-2020 formarea autorităților competente și implicate în punerea în aplicare a Directivelor EIM/ESM la toate nivelurile relevante va fi realizată pe baza strategiei și planului elaborat prin asistența JASPERS.  Strategia și planul cuprind 2 cicluri:  - Primul ciclu (2014 – 2016) va fi organizat în două etape:  Prima etapă prevede desfăşurarea unor sesiuni de instruire pentru un număr de aproximativ 400 de persoane, după cum urmează  o formare EIM: 15 sesiuni, 3 zile pentru fiecare sesiune;  o formare ESM: 15 sesiuni,2 zile pentru fiecare sesiune.  - Punerea în aplicare a celei de-a doua etape din primul ciclu.  De asemenea, au fost identificate noi domenii pentru care pot fi necesare ghiduri și instrumente metodologice similare ghidurilor Jaspers, pentru realizarea EIA | 30.11.2016 | Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor |
| 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. | 1 - Existența unor măsuri privind colectarea și agregarea rapidă a datelor statistice, cu următoarele elemente: identificarea surselor și mecanismelor de asigurare a validării statistice. | 1.Elaborarea și aprobarea procedurilor de monitorizare (incusiv indicatorii financiari și fizici ai POIM), care vor conține informații privind organismele responsabile pentru colectarea datelor (inclusiv microdate), resursele umane  dedicate, termenele de colectare a datelor, conținutul datelor și modalitățile de procesare a acestora.  2. Adaptarea SMIS/MySMIS la cerințele Regulamentului Delegat (UE) nr. 480/2014 | 31.12.2015 | Ministerul Fondurilor Europe  AM POIM |
| G.7 - Existența unei baze statistice necesare pentru a efectua evaluări ale eficacității și impactului programelor. Existența unui sistem de indicatori de rezultat necesari pentru selectarea acțiunilor care contribuie în modul cel mai eficient la obținerea rezultatelor dorite, monitorizarea progreselor înregistrate în obținerea rezultatelor și efectuarea evaluării impactului. | 2 - Existența unor măsuri privind colectarea și agregarea rapidă a datelor statistice, cu următoarele elemente: măsuri de publicare și de disponibilitate publică a datelor agregate. | Elaborarea și aprobarea în CM a Strategiei de Comunicare, care va include măsurile pentru publicarea și punerea la dispoziția publicului a datelor agregate. | 31.12.2015 | Ministerul Fondurilor Europene |
| 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. | 5 - Un sistem eficient de indicatori de rezultat care să includă: robustețea și validarea statistică, claritatea interpretării normative, capacitatea de reacție la politică, colectarea în timp util a datelor. | Elaborarea și aprobarea procedurilor de monitorizare (inclusiv privind indicatorii financiari și fizici ai POIM), care vor conține informații privind organismele responsabile pentru colectarea datelor (inclusiv microdate), resursele umane dedicate, termenele de colectare a datelor, conținutul datelor și modalitățile de procesare a acestora. | 31.12.2015 | Ministerul Fondurilor Europene  AM POIM |
| G.7 - Existența unei baze statistice necesare pentru a efectua evaluări ale eficacității și impactului programelor. Existența unui sistem de indicatori de rezultat necesari pentru selectarea acțiunilor care contribuie în modul cel mai eficient la obținerea rezultatelor dorite, monitorizarea progreselor înregistrate în obținerea rezultatelor și efectuarea evaluării impactului. | 6 - Proceduri pentru a se asigura că toate operațiunile finanțate prin program adoptă un sistem eficace de indicatori. | 1. Elaborarea și aprobarea procedurilor de monitorizare a indicatorilor financiari și fizici ai POIM, care vor conține informații privind organismele responsabile pentru colectarea datelor, resursele umane dedicate, termenele de colectare a datelor, conținutul datelor și modalitățile de procesare a acestora.  2. Elaborarea și aprobarea în CM POIM a Planului de Evaluare a Programului care va identifica datele necesare evaluărilor și realizarea ulterioară a aranjamentelor de colectare sau accesare a datelor necesare evaluărilor de impact, altele decât cele furnizate de sistemul de monitorizare. | 31.12.2015 | Ministerul Fondurilor Europene  AM POIM |

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

| **Condiționalitate ex-ante tematică** | **Criteriile neîndeplinite** | **Acțiunile care urmează să fie întreprinse** | **Termenul-limită (data)** | **Organisme responsabile** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| T.05.1 - Prevenirea și gestionarea riscurilor: existența evaluărilor naționale sau regionale ale riscurilor pentru gestionarea dezastrelor, luând în considerare adaptarea la schimbările climatice | 1 - Efectuarea unei evaluări naționale sau regionale a riscurilor care să includă următoarele elemente: | Implementarea unui proiect de asistență tehnică pentru elaborarea evaluării riscului la nivel național. | 30.11.2016 | Ministerul Afacerilor Interne - Inspectoratul General al Situațiilor de Urgență |
| T.05.1 - Prevenirea și gestionarea riscurilor: existența evaluărilor naționale sau regionale ale riscurilor pentru gestionarea dezastrelor, luând în considerare adaptarea la schimbările climatice | 2 - o descriere a procesului, metodologiei, metodelor și datelor nesensibile utilizate la evaluarea riscurilor, precum și a criteriilor bazate pe riscuri pentru prioritizarea investițiilor; | Conform HG 2288/2004 au fost identificate instituțiile care au atribuții în prevenirea și gestionarea riscurilor.  Evaluării principalelor riscuri din România se va realiza de către Grupul de lucru privind evaluarea riscurilor la nivel naţional (GLERN) care are reprezentanți ai tuturor autorităților administrației publice centrale care au în gestiune tipuri de risc, reprezentanți ai mediului academic/ universitar și instituții de cercetare în domeniu. Pentru instituirea oficială a GLERN va fi elaborat şi aprobat cadrul legal.  GLERN este sprijinit de asistență tehnică.  Evaluarea tuturor riscurilor se va realiza pe baza unei metodologii, în conformitate cu Ghidul CE de evaluare și de cartografiere a riscului și va lua în considerare toate cele 3 categorii de impact (uman; economic și de mediu; politic și social) precum și aspectele transfrontieră.  Evaluarea riscurilor va furniza prioritizarea investițiilor. | 30.11.2016 | Ministerul Afacerilor Interne - Inspectoratul General al Situațiilor de Urgență |
| T.05.1 - Prevenirea și gestionarea riscurilor: existența evaluărilor naționale sau regionale ale riscurilor pentru gestionarea dezastrelor, luând în considerare adaptarea la schimbările climatice | 3 - o descriere a scenariilor de risc unic și de riscuri multiple; | Vor fi elaborate scenarii single-risk and multi-risk după evaluare.  De asemenea, evaluarea va furniza o descriere a scenariilor. | 30.11.2016 | Ministerul Afacerilor Interne - Inspectoratul General al Situațiilor de Urgență |
| T.05.1 - Prevenirea și gestionarea riscurilor: existența evaluărilor naționale sau regionale ale riscurilor pentru gestionarea dezastrelor, luând în considerare adaptarea la schimbările climatice | 4 - ține seama, după caz, de strategiile naționale de adaptare la schimbările climatice. | Strategia națională de adaptare la schimbările climatice va fi luată în considerare pentru prioritizarea investițiilor care se adresează riscurilor specifice, asigurând rezilienţa la dezastrele naturale şi dezvoltarea unui sistem de management al dezastrelor.  Strategia națională de adaptare la schimbările climatice a fost aprobată prin HG nr. 529/2013 şi se adresează impactului acestora asupra sănătăţii, agriculturii și pădurilor, biodiversității și ecosistemelor, apelor, zonelor marine și de coastă, infrastructurii și construcțiilor; precum şi componentei de adaptare.  http://www.mmediu.ro/beta/wp-content/uploads/2013/10/2013-10-01\_SNSC.pdf  O detaliere extinsă a acțiunilor sectoriale va fi realizată prin Planul Național de Acțiuni privind Schimbările Climatice, a cărui pregătire a demarat în trimestrul II, 2014, ca parte a unui proiect de asistență tehnică aflat în derulare. | 30.11.2016 | Ministerul Afacerilor Interne - Inspectoratul General al Situațiilor de Urgență  Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor |
| 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. | 1 - În sectoarele sprijinite prin FEDR, Fondul de coeziune și FEADR, un stat membru asigură contribuția diferitelor utilizări ale apei la recuperarea costurilor serviciilor de utilizare a apei, pe sector, în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) prima liniuță din Directiva 2000/60/CE, ținând seama, după caz, de efectele sociale, de mediu și economice ale recuperării, precum și de condițiile geografice și climatice ale regiunii/regiunilor afectate. | O analiză aspura recuperării costurilor pentru serviciile de apă a fost îndeplinită în primele PMBH, costurile serviciilor de apă fiind recuperate conform art. 9 Directiva Cadru Apă.  Prevederi privind recuperarea costurilor se regăsesc în Legea 241/2006 a serviciului de alimentare cu apă şi de canalizare și HG 1202/2010 privind actualizarea cuantumului contribuţiilor specifice de gospodărire a resurselor de apă.  http://www.rowater.ro/Lists/Legislatie%20specifica/Allitemsg.aspx?ShowInGrid=False  Master Planurile elaborate pentru investițiile de apă/apă uzată pentru 43 de județe din România au un capitol special pentru analiza economică. Au fost luate în considerare accesibilitatea populației privind prețul apei, efectele economice ale recuperării costurilor serviciilor de apă și condițiile geografice specifice.  Reactualizare celor 11 PMBH va cuprinde o analiză privind identificarea externalităților ca parte componentă a costurilor de mediu precum și a impactului asupra resursei de apă. | 22.12.2015 | Ministerul Mediului, Apelor şi Pădurilor |
| 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. | 2 - Existența unuia sau mai multor planuri de gestionare a deșeurilor, astfel cum se prevede la articolul 28 din Directiva 2008/98/CE. | PNGD va fi revizuit pe baza SNGD şi a Legii 211/2011 de transpunere a Directivei 2008/98/CE, fiind utilizată asistența tehnică.  În realizarea PNGD se va ţine seama de ierarhia deşeurilor și de următoarele:  - tipul, cantitatea şi sursa deşeurilor generate în teritoriu, deşeurile care ar putea fi expediate de pe sau pe teritoriul naţional, precum şi o evaluare a evoluţiei fluxurilor de deşeuri  - schemele existente de colectare a deşeurilor şi principalele instalaţii de eliminare şi valorificare  - o evaluare a necesarului de noi scheme de colectare, închiderea instalaţiilor de deşeuri existente, infrastructura suplimentară pentru instalaţiile de deşeuri şi, dacă este cazul, investiţiile aferente  - informaţii privind criteriile de identificare a amplasamentului şi capacitatea de eliminare sau de operare a instalaţiilor majore de valorificare  PNGD va acoperi și deșeurile din construcții și demolări. | 30.11.2016 | Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor |
| 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. | 3 - Existența unor programe de prevenire a acumulării de deșeuri, în conformitate cu articolul 29 din Directiva 2008/98/CE. | Planul Național de Prevenire a Deșeurilor va fi elaborat ca parte a PNGD în vederea decuplării legăturii dintre creșterea economică și impactul asupra mediului asociat cu generarea de deșeuri.  Planul Naţional de Prevenire a Generării Deşeurilor va respecta ierarhia deşeurilor, va stabili un set de indicatori (calitativi şi cantitativi), obiective şi măsuri specifice. | 30.11.2016 | Ministerul Mediului, Apelor şi Pădurilor |
| 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. | 4 - măsurile necesare pentru a atinge până în 2020 obiectivele privind pregătirea pentru reutilizare și reciclare în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din Directiva 2008/98/CE. | Măsuri de îmbunătăţire a aplicabilităţii instrumentelor economice existente şi măsuri de promovare a unor noi instrumente economcie vor fi identificate în baza unei analize realizate cu sprijin JASPERS ce va sprijini Ministerul Mediului, Apelor şi Pădurilor în justificarea şi actele normative necesare pentru implementarea acestor măsuri, ce au ca scop atingerea ţintelor de reciclare şi reutilizare în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din Directiva 2008/98/CE. Analiza realizată va fi corelată cu elementele prezentate în PNGD. | 31.10.2016 | Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor |
| T.07.1 - Transporturi: Existența unuia sau mai multor planuri sau cadre cuprinzătoare pentru investiții în transporturi, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T. | 5 - un flux realist și matur de proiecte pentru care se preconizează sprijin din partea FEDR și a Fondului de coeziune; | MPGT va livra un portofoliu realist şi matur de proiecte, inclusiv proiecte ce vor fi finanţate din fonduri europene. Dezvoltarea MPGT include un amplu proces de identificare a nevoilor/intervenţiilor/proiectelor, inclusiv modelarea traficului şi ACB. Planul de implementare şi planul financiar vor face parte, de asemenea, din MPGT. | 30.12.2015 | Ministerul Transporturilor |
| 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. | 1 - Existența unuia sau mai multor planuri sau cadre cuprinzătoare pentru investițiile în transporturi care îndeplinesc cerințele legale pentru evaluarea strategică de mediu și care prevăd: | Master Planul General de Transport (MPGT) se află în etapa de finalizare, urmând a fi aprobat după finalizarea procedurii SEA. Elaborarea MPGT a început în aprilie 2012 cu sprijin prin AT.  MPGT include toate modurile de transport (drumuri, cale ferată, apă, aer şi intermodalitate) şi conţine un plan de investiţii multilateral pentru sectorul transport până în 2030. El este în acord cu SEA, care este în etapă finală. Un grup de lucru a fost înfiinţat pentru elaborareai Raportului de Mediu. MPGT se bazează pe Modelul Naţional de Transport, incluzând reţeaua TEN-T centrală şi extinsă, conexiunile la reţeaua TEN-T la nivel naţional.  MPGT conține un portofoliu realist şi matur de proiecte, inclusiv proiecte finanţate din fonduri europene. Planul de implementare şi planul financiar fac parte din MPGT.  Proiectul MPGT a fost publicat spre consultare publică (http://www.mt.ro/web14/strategia-in-transporturi/master-plan-general-transport/documente-master-plan) în octombrie 2014 și în mai 2015 | 30.12.2015 | Ministerul Transporturilor |
| 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. | 2 - contribuția la zona de transport unic la nivel european, în conformitate cu articolul 10 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului, inclusiv prioritățile pentru investiții în: | MPGT conţine Modelul Naţional de Transport, incluzând reţeaua TEN-T centrală şi extinsă, conexiunile la reţeaua TEN-T la nivel naţional.  Conectivitatea secundară cu reţeaua TEN-T este asigurată şi analizată, de asemenea, în cadrul MPGT. | 30.12.2015 | Ministerul Transporturilor |
| 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. | 3 - rețeaua TEN-T de bază și rețeaua globală, în cazul în care se preconizează investiții din partea FEDR și a Fondului de coeziune; și | MPGT va conţine Modelul Naţional de Transport, incluzând reţeaua TEN-T centrală şi extinsă, conexiunile la reţeaua TEN-T la nivel naţional. | 30.12.2015 | Ministerul Transporturilor |
| T.07.1 - Transporturi: Existența unuia sau mai multor planuri sau cadre cuprinzătoare pentru investiții în transporturi, în conformitate cu cadrul instituțional al statelor membre (inclusiv transportul public la nivel local și regional), care să sprijine dezvoltarea infrastructurii și să îmbunătățească conectivitatea la rețelele globale și de bază TEN-T. | 4 - conectivitatea secundară; | Conectivitatea secundară cu reţeaua TEN-T este asigurată şi analizată, de asemenea, în cadrul MPGT. | 30.12.2015 | Ministerul Transporturilor |
| 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. | 6 - Măsuri pentru a asigura capacitatea unor organisme intermediare și beneficiari de a asigura rezerva de proiecte. | Măsurile pentru asigurarea capacității organismelor intermediare și a beneficiarilor să livreze lista de proiecte:  - Semnarea contractelor de performanţă între MT şi principalii beneficiari (martie 2016)  - Îmbunătăţirea procedurilor operaţionale la nivelul beneficiarilor pentru verificarea maturităţii proiectelor, cu accent pe procedurile EIA şi verificarea documentaţiilor tehnice de pregătire a proiectelor (Octombrie 2015)  - Dezvoltarea unui sistem de motivare a personalului beneficiarilor, bazat pe criterii de performanţă (Martie 2016) | 30.12.2016 | Ministerul Transporturilor  Ministerul Fondurilor Europene |
| 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. | 1 - Existența în planul sau planurile sau cadrul sau cadrele de transport a unei secțiuni privind căile navigabile interioare și transportul maritim, porturile, legăturile multimodale și infrastructurile aeroportuare, care: | MPGT este în etapă de finalizare. Elaborarea MPGT a început în aprilie 2012 cu sprijin prin asistenţă tehnică.  MPGT include toate modurile de transport și conține un plan de investiţii multilateral pentru sectorul transport până în 2030. El este în acord cu SEA, care este etapă finală. Un grup de lucru a fost înfiinţat, în vederea elaborării Raportului de Mediu. MPGT se bazează pe Modelul Naţional de Transport, incluzând reţeaua TEN-T centrală şi extinsă, conexiunile la reţeaua TEN-T la nivel naţional.  MPGT conține un portofoliu realist şi matur de proiecte, inclusiv proiecte ce vor fi finanţate din fonduri europene. Planul de implementare şi planul financiar fac parte din MPGT.  Proiectul Master Planului General de Transport al României a fost publicat spre consultare publică (http://www.mt.ro/web14/strategia-in-transporturi/master-plan-general-transport/documente-master-plan) în octombrie 2014 și în versiune finală în mai 2015. | 30.12.2015 | Ministerul Transporturilor |
| 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. | 2 - să îndeplinească cerințele legale aplicabile evaluărilor strategice de mediu; | El este în acord cu SEA, care este în curs de elaborare. Un grup de lucru a fost înfiinţat în vederea elaborării Raportului de Mediu.  MPGT conţine Modelul Naţional de Transport, incluzând reţeaua TEN-T centrală şi extinsă, conexiunile la reţeaua TEN-T la nivel naţional.  Conectivitatea secundară cu reţeaua TEN-T este asigurată şi analizată, de asemenea, în cadrul MPGT. | 30.12.2015 | Ministerul Transporturilor |
| 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. | 3 - să stabilească un flux de proiecte realiste și mature (inclusiv un calendar și cadrul bugetar). | MPGT conține un portofoliu realist şi matur de proiecte, inclusiv proiecte ce vor fi finanţate din fonduri europene, prezentate în Strategia de Implementare a MPGT. Dezvoltarea MPGT a inclus un amplu proces de identificare a nevoilor/intervenţiilor/proiectelor, inclusiv modelarea traficului şi ACB. Planul de implementare şi planul financiar fac parte, de asemenea, din MPGT. | 30.12.2015 | Ministerul Transporturilor |
| 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. | 4 - Măsuri pentru a asigura capacitatea unor organisme intermediare și beneficiari de a asigura rezerva de proiecte. | La nivelul MFE va fi disponibilă o asistență tehnică de sprijin pentru beneficiarii pentru alte moduri de transport, concentrându-se asupra tuturor aspectelor relevante privind managementul ciclului de proiect (pregatirea, licitație, implementare, management tehnic și financiar, povara administrativă, etc.), furnizarea de sprijin ad-hoc pentru beneficiarii în dezvoltare a proiectului (inclusiv în realizarea procedurii EIA și identificarea unor măsuri adecvate pentru a atenua impactul negativ asupra mediului). AT va fi disponibil în perioada 1 ianuarie - 31 decembrie 2016, dar și ulterior, pe parcursul întregii perioade de programare. | 30.12.2016 | Ministerul Fondurilor Europene |

# 10. REDUCEREA SARCINII ADMINISTRATIVE PENTRU BENEFICIARI

Rezumat al evaluării sarcinii administrative a beneficiarilor și, dacă este cazul, acțiunile planificate însoțite de un grafic indicativ de reducere a sarcinii administrative.

Măsurile pentru reducerea sarcinii administrative asupra beneficiarilor adoptate începând cu 2013 şi 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 si de Investiţii”, 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 aplicaţiei de finanţare (între 60% pentru POST şi 75% pentru POSM),  iar pentru beneficiarii privaţii ai POS CCE, cele mai mari costuri au vizat întocmirea cererilor de rambursare (47,73%), cererea de finanţarea reprezentând 25%.

Principalele măsuri de simplificare relevante pentru POIM vizează:

**Pregătire proiecte şi cerere de finanţare**

1. Transmiterea cererilor de finanţare prin sistem electronic;
2. Standardizarea formatelor cererilor de finanţare, plecând de formatul pentru proiect major, cu eliminarea /simplificarea anumitor cerinţe pentru proiectele cu valori mici;
3. Existenţa unor indicaţii clare privind modul de întocmire a analizei cost-beneficiu / analiza financiară pentru a facilita justificarea proiectului şi pentru a exista elemente comune de evaluare;
4. Simplificarea cerinţelor 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 obligaţia de a efectua EIA înainte de demararea procedurilor de achiziţie publică;
6. Solicitarea de declaraţii pe propria răspundere pentru unele documente, ce vor fi aduse numai în faza de contractare, sau eliminarea depunerii acestora la cererea de finanţare (ex. fişele de post ale pentru persoanele din UIP);
7. Introducerea, acolo unde este posibil, a unei etape de pre-calificare (depunerea ideii / fişei 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 aplicaţiei şi 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. Înfiinţarea unui "birou unic" care să furnizeze sprijin şi informaţii IMM-urilor. Pentru OS unde există beneficiar unic sau competiţie limitată, AM va asigura un sprijin permanent din partea în elaborarea dosarului de finanţare şi 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 / secţiuni nu vor fi activate pentru proiectele mici)

**2.** A**sigurarea finanțării.**Încheierea unor protocoale de colaborare cu instituţii financiare pentru crearea de produse facile de asigurarea a contribuţiei proprii a beneficiarilor ce intră sub incidenţa ajutorului de stat;

**3. Monitorizare și raportare.** Pentru proiectele de infrastructură s-a dezvoltat un sistem de monitorizare electronică ce va fi utilizat şi pentru POIM, cu scopul de a înlocui versiunea tipărită a raportărilor, asigurând totodată existenţa unei baze de date ce poată fi utilizată în scopuri de monitorizare. Acest instrument este bazat pe o aplicaţie web ce va fi completată lunar de beneficiarii proiectelor cu date privind proiectul şi 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 finanţate prin POIM.

4. **Rambursarea cheltuielilor**

* Reducerea numărului de documente solicitate prin limitarea la acele documente care fac dovada realităţii şi legalităţii cheltuielii (ex. efectuarea plăţilor, aprobarea de către inginer, conformarea cu prevederile din cotractul de finanţare),
* Aplicarea cheltuielilor indirecte ca metodă de simplificare a costurilor, unde poate fi aplicată

**5. Standardizarea procedurilor de achiziţii publice.** Procesul de standardizare fi extins și pentru tipuri de intervenții (ex. servicii, situri contaminate), în paralel cu introducerea aplicării condiţiilor de contract unitare pentru contractele de lucrări și actualizarea documentelor standard de achiziţie;

**6.Sprijin acordat beneficiarilor.** La nivelul POIM se va asigura o funcție permanentă de help-desk pentru aplicanţii şi beneficiarii unor investiţii ce necesită o abordare specifică (ex. biodiversitate).

Procesul de simplificare are în vedere şi dezvoltarea de formate standard pentru toate documentele solicitate la nivelul întregului program, cât şi îmbunătăţirea 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 frunizarea de informaţii privind posibilitățile de finanțare din FESI și alte fonduri, precum și consiliere în acest sens, prin mecanismul de “ghişeu unic” pentru IMM-uri (ex. pentru OS 6.2. şi 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 prevede 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 îmbunătăţirea calităţii aerului: promovarea modurilor de transport prietenos cu mediul – transportul feroviar, intermodal, naval, metroul, producția de energie din resurse regenerabile şi cogenerare, reabilitarea rețelelor de transport și distribuție a energiei termice ce vor duce la evitarea emisiilor de carbon; Ecosistemele naturale restaurate, siturile contaminate depoluate, şi ariile naturale protejate, în special zonele umede, şi alte tipuri de infrastructură verde,  care oferă servicii de sechestrare a carbonului;
* Utilizarea de sisteme de colectare a gazelor produse la nivelul depozitelor de deşeuri;
* 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, implementăriia unor soluții economice bazate pe consum redus de apă (OS 3.2, AP7), energie (transport, construcţia unor clădiri), și promovarea achizițiilor publice ecologice (unde este fezabil).
* Introducerea în ghidul solicitantului, a unor cerinţe specifice privind prevenirea generării de deşeuri, în special cele provenite din construcții prin reutilizarea acestora în activităţile de construcţii (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 vedereaprevenirii riscurilor accentuate de schimbările climatice, în special inundații. Măsurile de protecţie a biodiversităţii, inclusiv crearea de zone umede, refacerea ecosistemelor şi alte măsuri de infrastructură verde, contribuie la reţinerea naturală a apei şi reducerea riscului de secetă (şi vice-versa: infrastructura verde pentru prevenirea inundaţiilor şi secetei contribuie la dezvoltarea biodiversităţii).

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 şi a măsurilor de protecţie a mediului recomandate prin Raportul de Mediu şi 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.

Menținerea condițiilor pentru egalitatea de gen este un element important al politicilor comunitare orizontale au o dimensiune socială importantă. Din punct de vedere al tipurilor de proiecte promovate prin POIM (infrastructura de transport, mediu și energie), grupul țintă și structura de gen sunt mai puțin relevante pentru a impune anumite condiții pentru elaboarea 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 oamenilor 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 acţiuni de conştientizare privind importanţa egalităţii de gen la nivelul structurilor parteneriale ale POIM, precum şi publicarea unor materiale informative privind acest principiu.

## 11.3 Egalitatea de gen

Descrierea contribuției programului operațional la promovarea egalității de gen și, dacă este cazul, aranjamentele prin care se asigură integrarea acestei perspective la nivelul programului operațional și al operațiunilor.

Menținerea condițiilor pentru egalitatea de gen este un element important al politicilor comunitare orizontale au o dimensiune socială importantă. Din punct de vedere al tipurilor de proiecte promovate prin POIM (infrastructura de transport, mediu și energie), grupul țintă și structura de gen sunt mai puțin relevante pentru a impune anumite condiții pentru elaboarea și aprobarea proiectelor, prioritare fiind locația proiectului și contribuția la obiectivele programului.

Cu toate aceste, implementarea acestui principiu este esențială având în vedere că infrastructura dezvoltată asigură accesul la oamenilor 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 acţiuni de conştientizare privind importanţa egalităţii de gen la nivelul structurilor parteneriale ale POIM, precum şi 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**

| **Proiect** | **Data planificată a notificării/depunerii (an, trimestru)** | **Data planificată a începerii implementării (an, trimestru)** | **Data planificată a finalizării (an, trimestru)** | **Axe prioritare / Priorități de investiții** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1.1. Autostrada Sibiu-Pitesti | 2016, trimestrul 3 | 2017, trimestrul 1 | 2021, trimestrul 4 |  |
| 1.1. Fazarea Autostrăzii Lugoj-Deva (Lot 2,3,4) | 2015, trimestrul 4 | 2016, trimestrul 1 | 2018, trimestrul 1 |  |
| 1.1. Fazarea Autostrăzii Sebes-Turda (Lot 1,2,3,4) | 2015, trimestrul 4 | 2016, trimestrul 1 | 2018, trimestrul 1 |  |
| 1.1. Fazarea Autostrăzii Timişoara-Lugoj (lot 2) | 2015, trimestrul 4 | 2016, trimestrul 1 | 2018, trimestrul 1 |  |
| 1.1. Fazarea VO Bacău | 2015, trimestrul 4 | 2016, trimestrul 2 | 2018, trimestrul 1 |  |
| 1.1. Fazarea autostrăzii Câmpia Turzii – Târgu Mureș | 2015, trimestrul 4 | 2016, trimestrul 1 | 2018, trimestrul 1 |  |
| 1.2. Fazarea proiectului Reabilitare linie de cale ferata Brasov-Simeria - tronson Sighișoara-Coșlariu | 2016, trimestrul 1 | 2016, trimestrul 1 | 2018, trimestrul 1 |  |
| 1.2. Fazarea proiectului Reabilitare linie de cale ferată Brașov-Simeria - tronson Coșlariu-Simeria | 2016, trimestrul 1 | 2016, trimestrul 1 | 2018, trimestrul 1 |  |
| 1.2. Reabilitare linie cale ferată București-Aeroport Henri Coandă | 2017, trimestrul 2 | 2017, trimestrul 4 | 2021, trimestrul 4 |  |
| 1.2. Reabilitare linie de cale ferată Focșani-Roman | 2018, trimestrul 4 | 2019, trimestrul 1 | 2021, trimestrul 4 |  |
| 1.2. Reabilitare linie de cale ferată Radna-Gurasada-Simeria tronson 1 Simeria-km 614 | 2016, trimestrul 1 | 2016, trimestrul 1 | 2020, trimestrul 1 |  |
| 1.3. Modernizare ecluze: Agigea, Cernavodă, Ovidiu, Galerii ape mari Ovidiu și Năvodari și stații de pompare | 2017, trimestrul 1 | 2017, trimestrul 3 | 2021, trimestrul 4 |  |
| 1.3. Realizarea unui terminal RO-RO și pentru autoturisme în Portul Constanța Sud – Agigea (molul 3S) – Etapa 1A | 2017, trimestrul 1 | 2017, trimestrul 3 | 2021, trimestrul 4 |  |
| 1.3. Îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre între Călărași și Brăila | 2016, trimestrul 2 | 2017, trimestrul 2 | 2021, trimestrul 2 |  |
| 1.4. Fazarea Liniei de metrou Magistrala 5 – Secțiunea Râul Doamnei - Eroilor, inclusiv Valea Ialomiței | 2015, trimestrul 4 | 2016, trimestrul 1 | 2017, trimestrul 1 |  |
| 1.4. Fazarea Magistralei 4 Racordul 2 Secțiunea Parc Bazilescu- Străulești | 2015, trimestrul 4 | 2016, trimestrul 1 | 2020, trimestrul 4 |  |
| 1.4. Fazarea proiectului Îmbunătățirea serviciilor de transport public de călători cu metroul pe Magistrala 2 Berceni- Pipera | 2015, trimestrul 4 | 2016, trimestrul 1 | 2020, trimestrul 4 |  |
| 2.1 Drum expres Ploiești-Buzău | 2017, trimestrul 3 | 2018, trimestrul 1 | 2021, trimestrul 1 |  |
| 2.1. Drum expres Buzău-Focșani | 2017, trimestrul 3 | 2018, trimestrul 1 | 2021, trimestrul 1 |  |
| 2.1. Drum expres Focșani-Bacău | 2017, trimestrul 3 | 2018, trimestrul 1 | 2021, trimestrul 1 |  |
| 2.1. Fazare Reabilitare DN 6 Alexandria-Craiova | 2015, trimestrul 4 | 2016, trimestrul 1 | 2017, trimestrul 1 |  |
| 2.1. Fazare Reabilitare DN 73 Pitești-Brașov | 2015, trimestrul 4 | 2016, trimestrul 1 | 2017, trimestrul 1 |  |
| 2.1. Modernizarea centurii de sud a Bucureștiului – 4 benzi | 2016, trimestrul 3 | 2016, trimestrul 3 | 2021, trimestrul 4 |  |
| 2.2. Fazare Reabilitare DN 76 Deva-Oradea | 2015, trimestrul 4 | 2016, trimestrul 1 | 2018, trimestrul 1 |  |
| 2.3. Reabilitarea și dezvoltarea infrastructurii aeroportului Craiova | 2016, trimestrul 4 | 2017, trimestrul 3 | 2020, trimestrul 4 |  |
| 2.7. Electrificare linie cale ferată Cluj-Napoca-Episcopia Bihor | 2017, trimestrul 1 | 2017, trimestrul 2 | 2021, trimestrul 4 |  |
| 3.1. Fazarea proiectului "Sistem de management integrat al deşeurilor în judeţul Hunedoara" | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 | AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii de management eficient al resurselor / 6i - investiții în sectorul deșeurilor, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe |
| 3.1. Fazarea proiectului "Sistem de management integrat al deşeurilor în judeţul Iași" | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 | AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii de management eficient al resurselor / 6i - investiții în sectorul deșeurilor, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe |
| 3.1. Instalaţie de valorificare energetică cu cogenerare de înaltă eficienţă a deşeurilor municipale în municipiul Bucureşti | 2017, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 2 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.1.Sistem de management integrat al deşeurilor în judeţul Galaţi | 2016, trimestrul 1 | 2016, trimestrul 2 | 2020, trimestrul 4 | AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii de management eficient al resurselor / 6i - investiții în sectorul deșeurilor, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe |
| 3.2. Finalizarea staţiei de epurare Glina, reabilitarea principalelor colectoare de canalizare şi a canalului colector Dâmboviţa (Caseta) în Municipiul Bucureşti – Etapa II | 2015, trimestrul 4 | 2016, trimestrul 1 | 2022, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în aria de operare a SC Euro APAVOL SA | 2017, trimestrul 1 | 2017, trimestrul 2 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în aria de operare a SC Raja Constanţa SA | 2016, trimestrul 3 | 2016, trimestrul 4 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţele Cluj şi Sălaj | 2016, trimestrul 4 | 2017, trimestrul 1 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţele Sibiu şi Brasov | 2017, trimestrul 1 | 2017, trimestrul 2 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Alba | 2016, trimestrul 2 | 2016, trimestrul 3 | 2022, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Arad | 2016, trimestrul 3 | 2016, trimestrul 4 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Argeş | 2016, trimestrul 4 | 2017, trimestrul 1 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Bacău | 2016, trimestrul 3 | 2016, trimestrul 4 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Bihor | 2017, trimestrul 2 | 2017, trimestrul 3 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Bistriţa Năsăud | 2016, trimestrul 4 | 2017, trimestrul 1 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Botoşani | 2017, trimestrul 2 | 2017, trimestrul 3 | 2018, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Braşov | 2017, trimestrul 2 | 2017, trimestrul 3 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Brăila | 2017, trimestrul 1 | 2017, trimestrul 2 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Buzău | 2017, trimestrul 1 | 2017, trimestrul 2 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Caraș-Severin | 2016, trimestrul 2 | 2016, trimestrul 3 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Covasna | 2017, trimestrul 2 | 2017, trimestrul 3 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Călăraşi | 2016, trimestrul 3 | 2016, trimestrul 4 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Dolj | 2016, trimestrul 3 | 2017, trimestrul 4 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Dâmboviţa | 2016, trimestrul 2 | 2016, trimestrul 3 | 2022, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Galaţi | 2016, trimestrul 3 | 2016, trimestrul 4 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Giurgiu | 2017, trimestrul 1 | 2017, trimestrul 2 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Gorj | 2017, trimestrul 3 | 2017, trimestrul 4 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Harghita | 2017, trimestrul 3 | 2017, trimestrul 4 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Hunedoara (DEVA) | 2017, trimestrul 2 | 2017, trimestrul 3 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Iaşi | 2016, trimestrul 3 | 2016, trimestrul 4 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Ilfov | 2016, trimestrul 1 | 2016, trimestrul 2 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Maramureş | 2017, trimestrul 2 | 2017, trimestrul 3 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Mehendinţi | 2016, trimestrul 2 | 2016, trimestrul 3 | 2022, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Mureş | 2017, trimestrul 2 | 2017, trimestrul 3 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Neamţ | 2016, trimestrul 4 | 2017, trimestrul 1 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Olt | 2016, trimestrul 4 | 2017, trimestrul 1 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Prahova | 2017, trimestrul 1 | 2017, trimestrul 2 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Satu Mare | 2016, trimestrul 2 | 2016, trimestrul 3 | 2022, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Suceava | 2016, trimestrul 1 | 2016, trimestrul 2 | 2021, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Teleorman | 2016, trimestrul 4 | 2017, trimestrul 1 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Timiş | 2016, trimestrul 2 | 2016, trimestrul 3 | 2022, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Tulcea | 2017, trimestrul 1 | 2017, trimestrul 2 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Vaslui | 2017, trimestrul 1 | 2017, trimestrul 2 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Vrancea | 2016, trimestrul 1 | 2016, trimestrul 2 | 2021, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Vâlcea | 2016, trimestrul 3 | 2016, trimestrul 4 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în regiunea Turda Câmpia Turzii | 2016, trimestrul 1 | 2016, trimestrul 2 | 2021, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în regiunea Valea Jiului (judeţul Hunedoara) | 2015, trimestrul 4 | 2016, trimestrul 1 | 2021, trimestrul 4 |  |
| 3.2. Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă şi apă uzată în regiunile Mediaş, Agnita şi Dumbrăveni, judeţul Sibiu | 2017, trimestrul 1 | 2017, trimestrul 2 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2.1 Fazarea proiectului Extinderea şi modernizarea sistemului de alimentare cu apă şi canalizare în judeţul Timiş | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 | AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe |
| 3.2.1 Fazarea proiectului Extinderea şi reabilitarea infrastructurii de apă şi apă uzată în judeţul Neamţ | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 | AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe |
| 3.2.1 Fazarea proiectului Extinderea și reabilitarea sistemelor de alimentare cu apă şi canalizare în judeţul Călărași | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 | AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe |
| 3.2.1 Fazarea proiectului Reabilitarea şi extinderea sistemelor de apǎ şi apǎ uzatǎ in judetul Tulcea | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 | AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe |
| 3.2.1 Fazarea proiectului Reabilitarea și modernizarea sistemului de apă și canalizare în județul Mehedinți | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 | AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe |
| 3.2.1. Fazarea proiectului Extinderea și modernizarea sistemelor de apă și apă uzată în judeţul Arad | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 |  |
| 3.2.1. Fazarea proiectului Extinderea și modernizarea sistemelor de apă și apă uzată în judeţul Argeș | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 |  |
| 3.2.1. Fazarea proiectului Extinderea și modernizarea sistemelor de apă și apă uzată în judeţul Bacău | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 |  |
| 3.2.1. Fazarea proiectului Extinderea și modernizarea sistemelor de apă și apă uzată în judeţul Bistrița | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 |  |
| 3.2.1. Fazarea proiectului Extinderea și modernizarea sistemelor de apă și apă uzată în judeţul Botoşani | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 3.2.1. Fazarea proiectului Extinderea și modernizarea sistemelor de apă și apă uzată în judeţul Brașov | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 |  |
| 3.2.1. Fazarea proiectului Extinderea și modernizarea sistemelor de apă și apă uzată în judeţul Caraș Severin | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 |  |
| 3.2.1. Fazarea proiectului Extinderea și modernizarea sistemelor de apă și apă uzată în judeţul Covasna | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 |  |
| 3.2.1. Fazarea proiectului Extinderea și modernizarea sistemelor de apă și apă uzată în judeţul Dâmbovița | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 |  |
| 3.2.1. Fazarea proiectului Extinderea și modernizarea sistemelor de apă și apă uzată în judeţul Galați | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 |  |
| 3.2.1. Fazarea proiectului Extinderea și modernizarea sistemelor de apă și apă uzată în judeţul Maramureș | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 |  |
| 3.2.1. Fazarea proiectului Extinderea și modernizarea sistemelor de apă și apă uzată în judeţul Mureș | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 |  |
| 3.2.1. Fazarea proiectului Extinderea și modernizarea sistemelor de apă și apă uzată în judeţul Olt | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 |  |
| 3.2.1. Fazarea proiectului Extinderea și modernizarea sistemelor de apă și apă uzată în judeţul Satu Mare | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 |  |
| 3.2.1. Fazarea proiectului Extinderea și modernizarea sistemelor de apă și apă uzată în judeţul Vaslui | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 |  |
| 3.2.1. Fazarea proiectului Extinderea și modernizarea sistemelor de apă și apă uzată în judeţul Vâlcea | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 |  |
| 3.2.1. Fazarea proiectului Extinderea și modernizarea sistemelor de apă și apă uzată în județele Sibiu și Brașov | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 |  |
| 3.2.1. Fazarea proiectului Extinderea și modernizarea sistemelor de apă și apă uzată în județul Bihor | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 | AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe |
| 3.2.1. Fazarea proiectului Extinderea și modernizarea sistemelor de apă și apă uzată în municipiul București | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 |  |
| 3.2.1. Fazarea proiectului Reabilitarea şi extinderea sistemelor de alimentare cu apă şi canalizare în judeţul Teleorman | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 | AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe |
| 3.2.1.Fazarea proiectului Extinderea și modernizarea sistemelor de apă și apă uzată în judeţul Prahova | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 |  |
| 3.2.1.Fazarea proiectului Extinderea și reabilitarea sistemelor de apă și apă uzată în județul Hunedoara | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 | AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii de management eficient al resurselor / 6ii - Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe |
| 4.3. Reabilitarea siturilor petroliere contaminate istoric din România - faza a IIa | 2016, trimestrul 4 | 2016, trimestrul 4 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 5.1. Amenajare râu Trotuș și afluenti – faza a IIa | 2016, trimestrul 4 | 2017, trimestrul 2 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 5.1. Fazarea proiectului Reducerea eroziunii costiere | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 |  |
| 5.1. Protecţia şi reabilitarea zonei costiere – Faza a IIa | 2016, trimestrul 1 | 2017, trimestrul 1 | 2023, trimestrul 4 |  |
| 5.1. WATMAN – faza II | 2016, trimestrul 2 | 2017, trimestrul 1 | 2020, trimestrul 4 |  |
| 7.1. Fazarea proiectului Retehnologizarea sistemului de termoficare din municipiul Bacău în vederea conformării la normele de protecția mediului privind emisiile poluante în aer și pentru cresterea eficienței în alimentarea cu căldură urbană | 2015, trimestrul 4 | 2015, trimestrul 4 | 2018, trimestrul 4 |  |
| 7.2. Modernizarea sistemului de transport al energiei termice în Municipiul București | 2017, trimestrul 2 | 2018, trimestrul 1 | 2021, trimestrul 4 |  |
| 8.2. Dezvoltarea capacității de transport a SNT în vederea asigurării fluxului de gaze naturale pe direcția România – Republica Moldova (componente din proiect/staţii de comprimare gaze ) | 2016, trimestrul 4 | 2017, trimestrul 4 | 2021, trimestrul 4 |  |

## 12.2 Cadrul de performanță al programului operațional

**Tabelul 28: Cadrul de performanță pentru fiecare fond și fiecare categorie de regiune (tabel rezumativ)**

| **Axă prioritară** | **Fond** | **Categoria de regiune** | **Indicator sau etapă cheie de implementare** | **Unitate de măsură, dacă este cazul** | **Punctul de referință pentru 2018** | | | **Obiectivul final (2023)** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **B** | **F** | **T** | **B** | **F** | **T** |
| AP1 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei TEN-T și a metroului | FC |  | Căi ferate: Lungimea totală a liniilor de cale ferată renovate sau modernizate din care: TEN-T | Km |  |  | 0 |  |  | 140,00 |
| AP1 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei TEN-T și a metroului | FC |  | Drumuri: Lungimea totală a drumurilor nou construite din care: TEN-T | Km |  |  | 0 |  |  | 200,00 |
| AP1 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei TEN-T și a metroului | FC |  | Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorităţii de certificare, certificată de această autoritate | Euro |  |  | 566.746.118 |  |  | 4.539.007.093,00 |
| AP1 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei TEN-T și a metroului | FC |  | Lungimea liniilor de cale ferată renovate sau modernizate, cuprinse în proiectele majore transmise Comisiei Europene spre aprobare | km |  |  | 140 |  |  | 0,00 |
| AP1 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei TEN-T și a metroului | FC |  | Lungimea drumurilor nou construite pe reţeaua TEN-T, cuprinse în proiectele majore transmise Comisiei Europene spre aprobare | km |  |  | 160 |  |  | 0,00 |
| AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil şi eficient | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Drumuri: Lungimea totală a drumurilor nou construite din care: TEN-T | Km |  |  | 0 |  |  | 175,00 |
| AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil şi eficient | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorităţii de certificare, certificată de această autoritate | Euro |  |  | 266,158,713.00 |  |  | 2.270.313.273,00 |
| AP2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil şi eficient | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Lungimea drumurilor nou construite pe reţeaua TEN-T, cuprinse în proiectele majore transmise Comisiei Europene spre aprobare | km |  |  | 140 |  |  | 0,00 |
| AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii de management eficient al resurselor | FC |  | Deșeuri solide: Capacitate suplimentară de reciclare a deșeurilor | Tone/an |  |  | 440,000.00 |  |  | 940.000,00 |
| AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii de management eficient al resurselor | FC |  | Distribuția apei; Populație suplimentară care beneficiază de o mai bună alimentare cu apă | persoane |  |  | 0 |  |  | 3.300.000,00 |
| AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii de management eficient al resurselor | FC |  | Epurarea apelor uzate: Populație suplimentară care beneficiază de o mai bună tratare a apelor uzate | Echivalent populație |  |  | 0 |  |  | 1.870.000,00 |
| AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii de management eficient al resurselor | FC |  | Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorităţii de certificare, certificată de această autoritate | Euro |  |  | 570.000.000 |  |  | 3.402.875.042,00 |
| AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii de management eficient al resurselor | FC |  | Populaţia suplimentară care beneficiază de o mai bună epurare a apelor uzate din proiectele transmise spre aprobare Comisiei Europene | l.e. |  |  | 1.500.000 |  |  | 0,00 |
| AP3 - Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii de management eficient al resurselor | FC |  | Populaţia suplimentară care beneficiază de o mai bună alimentare cu apă din proiectele transmise spre aprobare Comisiei Europene | locuitori |  |  | 2.640.000 |  |  | 0,00 |
| AP4 - Protecţia mediului prin măsuri de conservare a biodiversităţii, monitorizarea calităţii aerului şi decontaminare a siturilor poluate istoric | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Natură și biodiversitate: Suprafața habitatelor sprijinite în vederea obținerii unui stadiu de conservare mai bun | hectare |  |  | 0 |  |  | 60.000,00 |
| AP4 - Protecţia mediului prin măsuri de conservare a biodiversităţii, monitorizarea calităţii aerului şi decontaminare a siturilor poluate istoric | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorităţii de certificare, certificată de această autoritate | Euro |  |  | 58.805.927 |  |  | 500.625.783,00 |
| AP4 - Protecţia mediului prin măsuri de conservare a biodiversităţii, monitorizarea calităţii aerului şi decontaminare a siturilor poluate istoric | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Seturi de măsuri/planuri de management/planuri de acţiune ce urmează a fi elaborate și aprobate din proiectele contractate | Planuri |  |  | 49,00 |  |  | 0,00 |
| AP4 - Protecţia mediului prin măsuri de conservare a biodiversităţii, monitorizarea calităţii aerului şi decontaminare a siturilor poluate istoric | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Habitate de interes comunitar preconizate a fi sprijinite în vederea obținerii unui stadiu de conservare mai bun din proiectele contractate | ha |  |  | 42.000 | 0,00 |  |  |
| AP4 - Protecţia mediului prin măsuri de conservare a biodiversităţii, monitorizarea calităţii aerului şi decontaminare a siturilor poluate istoric | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Seturi de măsuri/planuri de management/plan uri de acţiune aprobate | Planuri |  |  | 0 |  |  | 60.000,00 |
| AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea şi gestionarea riscurilor | FC |  | Prevenirea și gestionarea riscurilor: Populație care beneficiază de măsuri de protecție împotriva inundațiilor | persoane |  |  | 0 |  |  | 170.000,00 |
| AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea şi gestionarea riscurilor | FC |  | Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorităţii de certificare, certificată de această autoritate | Euro |  |  | 70.322.358 |  |  | 563.204.005,00 |
| AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea şi gestionarea riscurilor | FC |  | Populația care va beneficia de măsuri de protecţie împotriva inundaţiilor din proiecte contractate | Persoane |  |  | 110,000 |  |  | 0,00 |
| AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea şi gestionarea riscurilor | FC |  | Lungimea de plajă şi/sau faleză protejată inclusă în proiecte majore transmise COM | Km |  |  | 12,65 |  |  | 0,00 |
| AP5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea şi gestionarea riscurilor | FC |  | Lungime de plajă şi/ sau faleză protejată | km |  |  | 0 |  |  | 12,65 |
| AP6 - Promovarea energiei curate şi eficienţei energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Energiile din surse regenerabile: Capacitate suplimentară de producere a energiei din surse regenerabile | MW |  |  | 0 |  |  | 60,00 |
| AP6 - Promovarea energiei curate şi eficienţei energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorităţii de certificare, certificată de această autoritate | Euro |  |  | 27.269.778 |  |  | 232.152.691,00 |
| AP6 - Promovarea energiei curate şi eficienţei energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Capacitate instalată pentru producţia de energie regenerabilă din proiecte contractate | MW |  |  | 48 |  |  | 0,00 |
| AP6 - Promovarea energiei curate şi eficienţei energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Capacitate instalată pentru producţia de energie în cogenerare de înaltă eficiență dinproiecte contractate | MW |  |  | 40 |  |  | 0,00 |
| AP6 - Promovarea energiei curate şi eficienţei energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Capacitate instalată în cogenerare de înaltă eficiență | MW |  |  | 0 |  |  | 50,00 |
| AP7 - Creşterea eficienţei energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în oraşele selectate | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorităţii de certificare, certificată de această autoritate | Euro |  |  | 12.424.222 |  |  | 105.769.712,00 |
| AP7 - Creşterea eficienţei energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în oraşele selectate | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Lungimea reţelei termice propuse spre reabilitare/extindere în contractele de achiziţie publică semnate | Km |  |  | 130 |  |  | 0,00 |
| AP7 - Creşterea eficienţei energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în oraşele selectate | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Lungimea reţelei termice reabilitate / extinse | Km |  |  | 0 |  |  | 130,00 |
| AP7 - Creşterea eficienţei energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în oraşele selectate | FC |  | Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorităţii de certificare, certificată de această autoritate | Euro |  |  | 23.440.786 |  |  | 187.734.669,00 |
| AP7 - Creşterea eficienţei energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în oraşele selectate | FC |  | Lungimea reţelei termice propuse spre reabilitare/extindere incluse în proiectul major transmis Comisiei Europene spre aprobare | Km |  |  | 500 |  |  | 0,00 |
| AP7 - Creşterea eficienţei energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în oraşele selectate | FC |  | Lungimea reţelei termice reabilitate / extinse | Km |  |  | 0 |  |  | 500,00 |
| AP8 - Sisteme inteligente şi sustenabile de transport al energiei electrice şi gazelor naturale | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Suma totală a cheltuielii eligibile din sistemul contabil al autorităţii de certificare, certificată de această autoritate | Euro |  |  | 9.400.862 |  |  | 80.031.289,00 |
| AP8 - Sisteme inteligente şi sustenabile de transport al energiei electrice şi gazelor naturale | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Lungimea conductei de transport de gaz operaţională construită din contracte de achiziţie publică semnate | Km |  |  | 160 |  |  | 0,00 |
| AP8 - Sisteme inteligente şi sustenabile de transport al energiei electrice şi gazelor naturale | FEDR | Mai puțin dezvoltate | Lungimea conductei de transport de gaz operaţională construită | Km |  |  | 0 |  |  | 160,00 |

## 12.3 Parteneri relevanți implicați în pregătirea programului

* Aeroport Kogălniceanu
* Aeroport Timişoara
* AFDJ Galaţi
* AFER
* APDF Giurgiu
* APDM Galaţi
* APM Constanţa
* ARR
* ARSVOM Constanţa
* CFR Călători, CFR Marfa SA, CFR SA
* CNADNR
* Metrorex
* Autoritatea Aeronautică Civilă Română
* ANR
* CN ACN SA
* Asociaţia Camera de Comerţ Americană în România (AmCham Romania)
* Asociaţia Regională pentru Promovarea Aviaţiei (ARPA)
* Asociaţia Aeroporturilor din România
* Federaţia Operatorilor Români în Transporturi
* Federaţia Sindicatelor Transportatorilor Feroviari din România
* Uniunea Porturilor Interioare Româneşti
* Asociaţia Cărăuşilor Particulari din România
* Federaţia Naţională a Sindicatelor din Aeroporturi
* Uniunea Română de Transport Public
* Organizaţia Patronală ”Operatorul Portuar” Constanţa
* Uniunea Naţională a Transportatorilor Rutieri din România
* Administratia Natională Apele Române
* Agenţia Naţională pentru Protecţia Mediului
* Administraţia Fondului pentru Mediu
* Autoritatea Nationala de Reglementare in domeniul Energiei
* Salvaţi Dunărea şi Delta
* Garda Naţională de Mediu
* Asociaţia Română de Salubritate
* Organizatia Patronala şi Profesionala REMAT
* CIROM
* ECOROM
* ECOTIC
* Asociaţia ROREG
* Comitetul National Roman al Consiliului Mondial al Energiei
* Asociatia Patronală Surse Noi de Energie
* Fondul Global de Mediu (GEF – Global Environment  Facility)
* RNP – Rom Silva
* Universitatea Politehnica
* ICEMENERG
* Asociatia Consumatorilor de Energie din Romania
* Institutul de Studii si Proiectari Energetice (ISPE)
* Academia Română
* Camera de Comert si Industrie a Municipiului Bucuresti
* Asociatia Municipiilor din Romania
* Fundaţia TERRA Mileniul III
* Asociaţia WWF Programul Dunăre Carpaţi România
* ACRAFE -Asociaţia Consultanţilor din România pentru Accesarea Fondurilor Europene (ACRAFE)
* Fondul National de Garantare a Creditelor pentru IMM
* Confederatia Nationala a Patronatului Roman
* Asociaţia Agenţiilor pentru Dezvoltare Regională din România
* Asociaţia Comunelor din România
* Asociaţia Consultanţilor din România pentru Accesarea Fondurilor Europene
* Asociaţia Consultanţilor în Management din România
* Asociaţia Oamenilor de Afaceri din România

Documente

| **Titlul documentului** | **Tipul documentului** | **Data documentului** | **Referința locală** | **Referința Comisiei** | **Fișiere** | **Data trimiterii** | **Trimis de** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Anexa 4. Corelarea obiectivelor POIM cu obiectivele Strategiei Dunării | Informații suplimentare | 15.06.2015 |  | Ares(2015)2819573 | Anexa 4. Corelarea obiectivelor POIM cu obiectivele Strategiei Dunării | 06.07.2015 | nbarbufl |
| Anexa 5. Contributiile partenerilor relevanti in elaborarea POIM | Informații suplimentare | 15.06.2015 |  | Ares(2015)2819573 | Anexa 5. Contributiile partenerilor relevanti in elaborarea POIM | 06.07.2015 | nbarbufl |
| Anexa 10. Matricea corelarilor intre POIM si alte programe | Informații suplimentare | 15.06.2015 |  | Ares(2015)2819573 | Anexa 10. Matricea corelarilor intre POIM si alte programe | 06.07.2015 | nbarbufl |
| Anexa 8.2. Rezumat nontehnic\_SEA POIM | Raport de evaluare ex ante | 15.06.2015 |  | Ares(2015)2819573 | Anexa 8.2. Rezumat nontehnic\_SEA POIM | 06.07.2015 | nbarbufl |
| Anexa 11. Matrice corelare asistenta tehnica POIM\_POAT | Informații suplimentare | 15.06.2015 |  | Ares(2015)2819573 | Anexa 11. Matrice corelare asistenta tehnica POIM\_POAT | 06.07.2015 | nbarbufl |
| Anexa 12. Informatii privind mecanismul on-stop-shop | Informații suplimentare | 15.06.2015 |  | Ares(2015)2819573 | Anexa 12. Informatii privind mecanismul on-stop-shop | 06.07.2015 | nbarbufl |
| Anexa 6.G6 Detailed action plan for EAC G6\_EAC\_EIA\_SEA | Documentare referitoare la evaluarea aplicabilității și îndeplinirii condiționalităților ex-ante. | 15.06.2015 |  | Ares(2015)2819573 | Anexa 6.G6 Detailed action plan for EAC G6\_EAC\_EIA\_SEA | 06.07.2015 | nbarbufl |
| Anexa 1. Principalele harti relevante pentru sectorul de transport | Informații suplimentare | 15.06.2015 |  | Ares(2015)2819573 | Anexa 1. Principalele harti relevante pentru sectorul de transport | 06.07.2015 | nbarbufl |
| Anexa 6.5.1. Detailed action plan for EAC 5.1. Risk prevention and risk management | Documentare referitoare la evaluarea aplicabilității și îndeplinirii condiționalităților ex-ante. | 15.06.2015 |  | Ares(2015)2819573 | Anexa 6.5.1. Detailed action plan for EAC 5.1. Risk prevention and risk management | 06.07.2015 | nbarbufl |
| Anexa 6.6.1. Detailed action plan for EAC 6.1. Water sector | Documentare referitoare la evaluarea aplicabilității și îndeplinirii condiționalităților ex-ante. | 03.07.2015 |  | Ares(2015)2819573 | Anexa 6.6.1. Detailed action plan for EAC 6.1. Water sector | 06.07.2015 | nbarbufl |
| Anexa 8.1. Proiect Declaratie SEA\_POIM 2014-2020 | Raport de evaluare ex ante | 15.06.2015 |  | Ares(2015)2819573 | Anexa 8.1. Proiect Declaratie SEA\_POIM 2014-2020 | 06.07.2015 | nbarbufl |
| Anexa 2. Informatii suplimentare privind biodiversitatea | Informații suplimentare | 15.06.2015 |  | Ares(2015)2819573 | Anexa 2. Informatii suplimentare privind biodiversitatea | 06.07.2015 | nbarbufl |
| Anexa 3. Nevoile de dezvoltare si prioritatile ITI Delta Dunarii finantabile prin POIM | Informații suplimentare | 15.06.2015 |  | Ares(2015)2819573 | Anexa 3. Nevoile de dezvoltare si prioritatile ITI Delta Dunarii finantabile prin POIM | 06.07.2015 | nbarbufl |
| Anexa 6.6.2.Detailed action plan for waste\_EAC 6.2. Waste management | Documentare referitoare la evaluarea aplicabilității și îndeplinirii condiționalităților ex-ante. | 15.06.2015 |  | Ares(2015)2819573 | Anexa 6.6.2.Detailed action plan for waste\_EAC 6.2. Waste management | 06.07.2015 | nbarbufl |
| Anexa 6.7. Detailed action plan for EAC 7.1.\_7.2.\_7.3.transport | Documentare referitoare la evaluarea aplicabilității și îndeplinirii condiționalităților ex-ante. | 15.06.2015 |  | Ares(2015)2819573 | Anexa 6.7. Detailed action plan for EAC 7.1.\_7.2.\_7.3.transport | 06.07.2015 | nbarbufl |

Anexele prezentate de către regulamentul de punere în aplicare al Comisiei de stabilire a modelului de program

| **Titlul documentului** | **Tipul documentului** | **Versiunea programului** | **Data documentului** | **Referința locală** | **Referința Comisiei** | **Fișiere** | **Data trimiterii** | **Trimis de** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Anexa 9. Rezumat pentru cetateni privind POIM | Rezumat pentru cetățeni | 1.2 | 15.06.2015 |  | Ares(2015)2496319 | Anexa 9. Rezumat pentru cetateni privind POIM | 15.06.2015 | nbarbufl |
| Anexa 8.2. Rezumat nontehnic\_SEA POIM | Raport de evaluare ex ante | 1.3 | 15.06.2015 |  | Ares(2015)2819573 | Anexa 8.2. Rezumat nontehnic\_SEA POIM | 06.07.2015 | nbarbufl |
| Programme Snapshot 2014RO16M1OP001 1.3 | Prezentare succintă a datelor înainte de trimitere | 1.3 | 06.07.2015 |  | Ares(2015)2819573 | Programme Snapshot 2014RO16M1OP001 1.3 ro | 06.07.2015 | nbarbufl |
| Anexa 6.G6 Detailed action plan for EAC G6\_EAC\_EIA\_SEA | Documentare referitoare la evaluarea aplicabilității și îndeplinirii condiționalităților ex-ante. | 1.3 | 15.06.2015 |  | Ares(2015)2819573 | Anexa 6.G6 Detailed action plan for EAC G6\_EAC\_EIA\_SEA | 06.07.2015 | nbarbufl |