**Template for programmes supported from the ERDF (Investment for Jobs and growth goal), ESF+, the JTF, the Cohesion Fund and the EMFF – Article 16(3)**

|  |  |
| --- | --- |
| CCI | XXXXXX |
| Title in EN | Transport Operational Programme 2021-2027 |
| Title in national language(s) | Programul Operational Transport 2021-2027 |
| Version | Draft v1 |
| First year | 2021 |
| Last year | 2027 |
| Eligible from | 01 ianuarie 2021 |
| Eligible until | 31 decembrie 2029 |
| Commission decision number |  |
| Commission decision date |  |
| Member State amending decision number |  |
| Member State amending decision entry into force date |  |
| Non substantial transfer (art. 19.5) | Yes/No |
| NUTS regions covered by the programme (not applicable to the EMFF) |  |
| Fund concerned | [x]  ERDF |
| [x]  Cohesion Fund |
| [ ]  ESF+ |
| [ ]  JTF |
| [ ]  EMFF |

\* Numbers in square brackets refer to number of characters.”

**1. Programme strategy: main development challenges and policy responses**

Reference: Article 17(3*)(a)(i)-(vii) and 17(3)(b) CPR*

|  |
| --- |
| Text field [30 000]***Viziunea pentru anul 2030*** este de a extinde/moderniza infrastructura de transport pe teritoriul Romaniei in vederea imbunatatirii conectivitatii intre regiunile tarii dar si cu restul tarilor din Uniunea Europeana.***Obiectivul general*** - POT 2021-2027 a fost elaborat pentru a răspunde nevoilor de dezvoltare ale României identificate în Acordul de Parteneriat 2021-2027 şi în acord cu Raportul de țară, si Recomandarile specifice de Tara, dar si strategiei dezvoltata de Romnaia pentru recuperarea decalajelor de dezvoltare in domeniul infrastructurii de transport, *Planul investitional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport peperioada 2020-2030.*Strategia POT s-a dezvoltat la intersecția politicii europene de transport evidențiată prin Politica TEN-T, Strategia Europa 2020, pachetul “*Europa în mișcare*” și nevoile naționale de dezvoltare a infrastructurii și serviciilor de transport, precum și a siguranței rutiere așa cum sunt prezentate în Strategia actualizată de implementare a Master Planului General de Transport al României parte din *Planul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030.* Prin urmare principala provocare pe care POT 2021-2027 va trebui să o rezolve o reprezintă recuperarea decalajului de dezvoltare a infrastructurii de transport a României, adaptata inclusiv utilizarii duale si asigurând în același timp atingerea obiectivelor europene de reducere a emisiilor de carbon și transferul spre o mobilitate durabilă și sigură.Pentru identificarea celorlalte provocări la care POT 2021-2027 va răspunde sunt avute in vedere principalele obiective prevăzute de documentele strategice europene și naționale, precum și impactul asupra economiei globale produs de criza noului Coronavirus COVID-19.Ca raspuns la criza generata de noul Coronavirus, Uniunea Europeana a lansat un nous instrument – Facilitatea de Redresare si Rezilienta care va oferi sprijin in domenii precum ocuparea fortei de munca, domeniul social, educatie, sanatate, sectorul financiar, mediul de afaceri dar si pentru reformele si investitiile care contribuie la tranzitia digirtala si tranzitia verde.În cadrul pachetului „*Europa în mișcare*” din mai 2018, Comisia Europeană a prezentat o nouă abordare privind politica de siguranță rutieră a UE[[1]](#footnote-1), alături de un Plan de acțiune strategic pe termen mediu. *Strategia Națională de Dezvoltare Durabilă 2030* recunoaște importanța transportului în ceea ce privește dezvoltarea durabilă, mai ales din perspectiva calității aerului și a tranziției către mijloace cu emisii reduse (sau fără emisii). În ceea ce privește investițiile pentru metrou, acestea sunt fundamentate prin Strategia de Dezvoltare a infrastructurii de Transport cu Metroul, aceasta cuprinzând lista intervențiilor planificate până în anul 2037 dar și de Planul de Mobilitate Urbană București-Ilfov.Conform Raportului de țară privind România[[2]](#footnote-2), diferențele dintre regiuni sunt substanțiale. Analizând PIB-ul pe cap de locuitor aferent anului 2016, măsurat în funcție de standardul puterii de cumpărare (SPC), 7 regiuni se situează la jumătate din media UE, excepție făcând doar Regiunea București-Ilfov având valoarea PIB de 1,4 ori mai mare decât media UE. De asemenea, în București-Ilfov investițiile ca procent din PIB sunt de două ori mai mari decât media UE și de 1,5 ori mai ridicate decât media națională. Indicatorii socio-economici regionali arată că există un decalaj major între capitala aflată în creștere, care atrage în principal mână de lucru calificată în sectoarele cu o valoare adăugată mai mare, și restul țării, unde ocuparea forței de muncă este concentrată în sectoarele cu valoare adăugată mai scăzută, în contextul emigrației. Trei dintre cele opt regiuni din România se numără printre cele mai sărace 20 de regiuni din UE.Un alt element de noutate introdus de Comisia Europeana pentru perioada de programare 2021-2027 se refera la Mobilitatea Militara, componenta ce a fost introdusa si in Regulamentul privind Mecanismul pentru Interconectarea Europei 2021-2027 (CEF 2.0). Creșterea mobilității militare reprezintă unul din cele 17 angajamente asumate de țara noastră în momentul aderării la cooperarea structurală permanentă (PESCO) și constituie totodată un angajament de cel mai înalt nivel adoptat cu ocazia Summit-ului NATO din luna iunie 2018.Din perspectiva mobilității militare, se constată o necesitate de creștere a capacității de transport a forțelor armate naționale și străine precum și a transporturilor adiacente acestora, în contextul de securitate regională a UE.In cadrul POT 2021-2027, la nivel de axa prioritara (dupa caz) se va stabili un portofoliu de acțiuni prioritate, pentru toate modurile de transport, respectând cerințele militare impuse şi având in vedere justificarea utilizării duale care trebuie atribuita viitoarelor proiecte, respectiv justificarea civilă şi justificarea militară.In contextul actual geo-politic și militar, atât Forțele Armate Române cât și cele ale natiunilor NATO și UE și-au manifestat intenția de a utiliza toate modurile de transport, proiectele din domeniul mobilității militare fiind proiecte complexe, multidisciplinare cu o abordare interinstituțională.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. Pentru infrastructura rutieră, rețeaua TEN-T centrală dezvoltată în România pe două dintre cele nouă coridoare, respectiv coridoarele Rin–Dunăre și Orient/Est-Mediteranean, potrivit Regulamentului nr. 1315/2013,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.

***România se află sub media europeană la sectorul infrastructură și transport la toate criteriile de analiză privind investițiile și infrastructura***, conform celui mai recent *European Transport and Infrastructure ScoreBoard* (2019). Astfel, față de media europeană România se situa în 2018 pe ultimul loc la calitatea drumurilor (cu un scor de 2,96), fiind situată sub media europeană și la eficiența serviciilor de cale ferată (3.06), eficiența serviciilor portuare (3,93), eficiența serviciilor de transport aerian (4,68). ***Infrastructura rutieră***Conform Raportului Forumul Economic 2019, România se situează pe locul 119 din 141 de ţări analizate prin prisma calității infrastructurii rutiere. România se situează pe ultimul loc în Europa în ceea ce priveşte nr. de km de autostradă la 100.000 de locuitori, la nivelul anului 2019, 848,12 km din lungimea reţelei de transport rutier de interes național de 17.091 km fiind la nivel de autostradă (Eurostat).La nivelul anului 2017, viteza medie de circulaţie pe drumurile naţionale era de 70 km/h pentru autoturisme şi de 64 km/h pentru vehiculele grele de marfă. În ceea ce priveşte reţeaua TEN-T, viteza de circulaţie ponderată cu lungimea era de 76 km/h pentru autoturisme şi de 69 km/h pentru vehicule grele pe reţeaua TEN-T centrală şi de 68 km/h pentru autoturisme şi de 64 km/h pentru vehicule grele pe reţeaua TEN-T globală (sursa: CESTRIN).Deficitul de infrastructură se reflectă într-o mobilitate redusă, conectivitate insuficientă la nivelul anumitor regiuni cu impact major asupra disparității regionale (spre exemplu regiunea Nord-Est), trafic de tranzit ridicat la nivelul a numeroase localități care nu beneficiază de variante de ocolire, 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 și blocaje de trafic. 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 județene.La nivelul anului 2018, din totalul drumurilor naţionale, 34,9% (6.194 km) erau drumuri europene, 4,6% (823 km) autostrăzi, iar din punctul de vedere al numărului de benzi de circulaţie, 10,6% (1.873 km) drumuri cu 4 benzi, 1,6% (290 km) erau drumuri cu 3 benzi şi 0,2% (31 km) drumuri cu 6 benzi. Drumurile judeţene erau în proporţie de 40,4% drumuri modernizate şi 38,2% dintre drumurile comunale erau drumuri pietruite (http://www.revistadestatistica.ro/supliment/wp-content/uploads/2018/05/A12\_rrss05\_2018\_ro.pdf). Având în vedere tipul de acoperământ, structura reţelei de drumuri publice dispunea de: 34.900 km (40,5%) drumuri modernizate (în proporţie de 92,1% drumuri modernizate cu îmbrăcăminţi asfaltice de tip greu şi mijlociu), 21.074 km (24,5%) drumuri cu îmbrăcăminţi uşoare rutiere şi 30.125 km (35,0%) drumuri pietruite şi de pământ.Referitor la starea tehnică a drumurilor publice, 41,4% din lungimea drumurilor cu îmbrăcăminţi grele şi 48,2% din lungimea drumurilor cu îmbrăcăminţi uşoare rutiere aveau durata de serviciu depăşită, fi ind necesare noi lucrări de modernizare (http://www.revistadestatistica.ro/supliment/wp-content/uploads/2018/05/A12\_rrss05\_2018\_ro.pdf).Potrivit Raportului de Competivitate Globală al World Economic Forum pentru anul 2018, România este pe ultimul loc în Uniunea Europeană în ceea ce privește investițiile în calitatea drumurilor și infrastructura existentă, cu un scor de 2.96 dintr-o evaluare maximală pozitivă de 7.Deasemenea, transportul rutier de mărfuri a înregistrat o creștere anuală constantă și semnificativă (de la 198.638 mii tone în 2015 la 237.132 mii tone în 2018, cu o creștere de 8,78% în 2016 comparativ cu 2015 apoi cu o creștere anuală de aproximativ 4,75% în următorii ani).Din perspectiva guvernanței transportului rutier, se constată o necesitate de creștere a capacității în pregătirea si implementarea proiectelor.***Nevoi de dezvoltare: creşterea accesibilității regiunilor și populației prin construcția/ modernizarea rețelei rutiere, la standarde europene, în special la nivelul rețelei TEN-T; reducerea incidenței accidentelor cu efecte grave; reducerea timpului de staţionare la ieşirea din ţară; îmbunătățirea guvernanței sectorului rutier.******Strategia: finalizarea tronsoanelor rutiere iniţiate anterior și continuarea investițiilor în dezvoltarea rețelei TEN-T centrale și globale pentru asigurarea accesibilității la piețele internaționale, 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;*** ***Infrastructura și servicii feroviare***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.* Toate aceste aspecte sunt avute în vedere în promovarea şi finanţarea proiectelor pentru perioada de programare 2021-2027.Serviciile oferite de transportul feroviar sunt necompetitive și neprofitabile. Principalele neajunsuri constatate ale serviciilor furnizate sunt: perioade lungi de aşteptare în cadrul orarelor de călătorie; timpi mari de călătorie influențaţi de opririle dese; calitatea slabă a materialului rulant; 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 primară (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, integrarea cu celelate moduri de transport de la nivel urban/regional.Pentru perioada de programare 2021-2027, în contextul aprobării la nivelul UE a Pactului Ecologic European, dezvoltarea transportului feroviar devine esențială pentru atingerea obiectivelor de sustenabilitate prevăzute în strategia UE. Sectorul feroviar are o contribuție substanțială la economia UE, angajând direct peste 1 milion de persoane (întreprinderi feroviare, administratori de infrastructură). Sistemul feroviar european transportă aproximativ 1,6 miliarde de tone de marfă și 9 miliarde de călători în fiecare an [[3]](#footnote-3). Conform *EU Statistical pocketbook* 2019[[4]](#footnote-4), la nivelul României, 10.766 km infrastructură feroviară se afla în operare în 2017, din care 37,4% este electrificată (4.030 km).Luând în considerare regresul în care se află căile ferate din România, în raport cu evoluţia ascendentă a acestui sistem de transport în vestul Europei, este necesară identificarea resurselor şi strategiilor care să reechilibreze balanţa dintre modurile de transport, urmărindu-se punerea în aplicare a obiectivelor privind mobilitatea.**Starea precara a infrastructurii de cale ferată**La începutul anilor 1990, România avea una din cele mai mari, dense și utilizate rețele de căi ferate din Europa. Întreţinerea unei infrastructuri atât de mari necesita sume considerabile care nu au putut fi alocate de-a lungul anilor. Declinul economic de la începutul anilor 1990, cauzat de trecerea țării la economia de piață, a dus la intrarea într-o relativă perioadă de declin a Căilor Ferate Române. Rute mai puțin circulate au fost desființate, iar utilizarea materialului rulant învechit a condus la scăderea confortului călătorilor şi a vitezelor de deplasare pe infrastructura feroviară. În cazul transportului feroviar de călători, numărul pasagerilor a scăzut simţitor, aceştia preferând transportul rutier.La nivelul anului 2019, nr. de km de cale ferată în operare situaţi pe rețeaua primară însumau 3.252,1 km din care numai 2509.3 km erau electrificaţi. În 2019, numai 406 km din reţeaua primară erau modernizaţi şi receptionaţi situaţi pe coridorul Rhine-Dunăre (Bucureşti – Constanţa 225 km, Bucureşti – Predeal 140 km şi Km.614 – Curtici 42 km). În ceea ce priveşte echiparea cu ERTMS, în 2019, numai pe 79 km de km de cale ferată aveau instalat ERTMS nivel 2 pe coridorul Rhine-Dunăre (Buftea - Brazi – 37 km şi Km.614 – Arad – Curtici Frontiera 42 km).La nivelul UE, în 2016, cheltuielile totale raportate cu întreținerea și reînnoirea s-au ridicat la 26 de miliarde EUR. Proporția cheltuielilor cu întreținerea și reabilitarea a fost de aproximativ 54 % din total.Intreţinerea şi asigurarea funcţionării infrastructurii feroviare publice se realizează de către CNCF CFR SA pe baza veniturilor proprii şi, în completare, în limita sumelor aprobate anual cu această destinaţie, din fonduri alocate de la bugetul de stat. În România sumele alocate de la bugetul de stat pentru lucrările de reparaţie şi întreţinere a infrastructurii feroviare au scăzut simţitor în ultimii ani.Finanţarea la un nivel necorespunzător a infrastructurii feroviare, situaţie care continuă şi în prezent, a condus la reducerea vitezelor de circulaţie pe calea ferată din România.Scăderea considerabilă a vitezei tehnice de deplasare în cazul transportului feroviar indică starea actuală de degradare a infrastructurii feroviare. Viteza tehnică de deplasare a trenurilor a crescut doar pe anumite secţiuni ale coridoarelor europene care străbat România şi care au fost modernizate, în special Coridorul IV Curtici-Bucureşti-Constanţa.În ceea ce priveşte viteza medie comercială a trenurilor de călători se constată că, în perioada 2011- 2018, aceasta a înregistrat mici variaţii, iar în intervalul 2016-2018 se observă un trend uşor ascendent în timp ce, în cazul trenurilor de marfă, valorile acesteia au scăzut cu aproape 25%. Diminuarea constantă a sumelor alocate pentru întreţinerea şi reparaţia căii ferate, în intervalul menţionat anterior, a avut ca efect degradarea continuă a infrastructurii feroviare.Pe secţiunile de cale ferată care fac parte din coridoarele TEN-T şi care au fost modernizate, se pot atinge viteze de deplasare de până la 160 km/h. Cu toate acestea, din cauza zonelor cu restricţii şi a materialului rulant învechit, vitezele medii comerciale şi de deplasare sunt mici. Astfel, în perioada 2016-2018, dacă se compară viteza medie de deplasare a trenurilor de călători pe întreaga reţea feroviară cu cea înregistrată pe secţiile de cale ferată modernizate (Bucureşti-Constanţa, Bucureşti-Câmpina şi Curtici-km 614), se observă o creştere cu aproximativ 20 km/h a vitezei medii de deplasare (viteza medie tehnică de deplasare) pe tronsoanele unde au fost realizate lucrările de modernizare, cu excepţia tronsonului Curtici-km 614.Pe tronsonul București – Constanța, cu o lungime de 225 de km, viteza maximă admisă este de 160 km/h. Însă, pe acest tronson, viteza este mai mică din cauza restricţiilor de viteză (pe podurile dunărene, pe anumite declivități sau curbe, precum și în staţiile nereabilitate, cum sunt, de exemplu, staţia Ciulniţa, Feteşti sau Constanţa. Conform informaţiilor furnizate de CFR SA, pentru trenurile IR (interregio), care circulă fără oprire şi au o durată totală de parcurs de 2 ore, viteza maximă de deplasare este de 112,5 km/h, fiind influențată şi de restricţiile de viteză prezentate mai sus. Condiţia este ca operatorul de transport feroviar să poată asigura locomotive și vagoane apte pentru viteza maximă a liniei, de 160 km/h. CFR SA precizează că, în realitate, CFR Călători dispune de un număr limitat de astfel de garnituri de tren.În prezent, se mentin disparităţile 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.**Servicii de transportul feroviar necompetitive și neprofitabile** Căile ferate rămân unul dintre cele mai sigure moduri de transport. În 2016, în Europa, s-au înregistrat 964 de decese feroviare, majoritatea acestora implicând persoane care au utilizat in mod necorespunzător trecerile la nivel.In corelare cu tendințele europene şi în Romania, în privinţa siguranţei şi securităţii transportului feroviar vor continua a fi finanţate, în special, obiective de investiţii ce vizează modernizarea trecerilor la nivel de cale ferată, precum şi alte intervenţii considerate a fi necesare în baza unor fundamentări adecvate a necesităţii acestora.In ceea ce privește îmbunătăţirea interoperabilității, toate obiectivele de investiţii avute in vedere pentru perioada 2021 – 2027 vor include echiparea cu ERTMS a noilor tronsoane modernizate. Planul de acțiune privind implementarea ERTMS elaborat împreună cu serviciile Comisiei Europene (CE) este deja în curs de implementare la nivelul MTIC și se urmăreşte ca sistemul ERTMS nivel 2 să fie funcțional în cel mai scurt timp, cel puţin pentru acele proiecte care au fost și vor fi cofinanțate din fonduri UE, în special cele ce vizează finalizarea coridoarelor TEN-T centrale Rhine-Dunăre si Orient – East – Med ce traversează teritoriul naţional.În intervenția complexă de modernizarea a sectoarelor de cale ferată sunt prevăzute și lucrări pentru realizarea de instalații de semnalizare, ERTMS, GSM-R, centralizare electronică și control moderne, în conformitatea cu cerințele europene. Astfel, sectoarele de cale ferată modernizate sau în curs de modernizare dispun de astfel de instalații care, în relație cu dispozitivele și echipamentele cu care materialul rulant este echipat, pot crește cu până la 30% capacitatea de transport al sectorului de cale ferată (printr-un management modern al traficului), creșterea siguranței (se reduce la minimum eroarea umană) și se poate circula în regim de interoperabilitate (trenuri internaționale directe pentru care nu este nevoie de schimbarea mijlocului de remorcare la frontieră). Pentru a putea beneficia de aceste avantaje și pentru a valorifica la maxim infrastructura modernizată sau în curs de modernizare, se propune, complementar cu înnoirea parcului de material rulant și echiparea și compatibilizarea locomotivelor existente cu sisteme ERTMS. În această manieră, investiția de modernizare a infrastructurii cu sistem ERTMS este operaționalizată iar beneficiile vor fi generate atât pentru gestionarul infrastructurii (prin TUI dar și prin managementul modern al traficului), cât și pentru operatori (costuri de exploatare reduse, siguranța circulației**).**Conform datelor Eurostat 2019, serviciile de pasageri pe calea ferată se situau în 2018 la 5.426 milioane pasageri-km (2018).În România numărul de pasageri în transportul interurban şi internaţional de pasageri pe calea ferată este de 66.500 mii în 2018, fiind aproximativ constant în ultimii 4 ani, conform datelor INSSE. În același timp se evidențiază creșterea constantă a numărului de pasageri ai transportului rutier: de la 275.548 mii în 2015 la 361.338 mii în 2018.În timp ce în România tendinţa călătorilor de a alege transportul feroviar în detrimentul altor mijloace de transport, este constantă, tendința medie de a călători cu trenul în UE a crescut in ultimii ani. Deși ponderea modală a autoturismului în transportul terestru a rămas peste 80 %, ponderea transportul feroviar de călători a crescut de la 7,0 % la 7,6 % între 2007 și 2016.În 2016, volumele traficului de marfă din UE atinseseră 419 miliarde de tone-km, aproximativ jumătate din totalul traficului feroviar de marfă fiind transfrontalier. Această caracteristică îi conferă traficului feroviar de marfă o puternică dimensiune europeană și îl face cu atât mai sensibil la o lipsă de interoperabilitate și cooperare între rețelele naționale feroviare, care îi poate afecta competitivitatea. Din aceste considerente, la nivel european, fiabilitatea serviciilor de transport de marfă este semnificativ mai scăzută decât fiabilitatea serviciilor de transport de călători.În România, în ceea ce priveşte transportul feroviar de mărfuri, creşterea mare a volumului comerţului cu bunuri de larg consum, în detrimentul bunurilor industriale, lipsa facilităţilor de încărcare-descărcare pentru astfel de bunuri şi scăderea vitezei de deplasare a impulsionat creşterea numărului firmelor de transport rutier de marfă.Restricțiile operaționale de infrastructură limiteaza, de asemenea, transportul feroviar și reprezintă un obstacol în calea unor servicii feroviare mai eficace. În particular, incompatibilitatea sistemelor naționale vechi de control al trenurilor constituie un obstacol semnificativ în calea interoperabilității.Întreținerea și reabilitarea rețelei existente pentru a îmbunătăți siguranța și performanța operațională și pentru a asigura un serviciu fiabil reprezintă o provocare majoră pentru administratorii de infrastructură – în special având în vedere creșterea traficului și obiectivele de performanță exigente convenite între autoritățile naționale și operatori.Aşadar, în ceea ce priveşte principalele neajunsuri constatate ale serviciilor de transport feroviar amintim: perioade lungi de aşteptare în cadrul orarelor de călătorie; timpi mari de călătorie influențaţi de opririle dese; calitatea slabă a materialului rulant; 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 primară (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, integrarea cu celelate moduri de transport de la nivel urban/regional.Vârsta medie a materialului rulant este de 30 de ani. Parcul de vagoane al SNTFC CFR Călători SA, cel mai mare operator de servicii feroviare din România, însumează 2280 unităţi cu o vechime medie de 30 de ani, dar reţinând faptul că peste 770 de unităţi sunt mai vechi de 20 de ani şi peste 220 unităţi sunt mai vechi de 40 de ani. Parcul activ de vagoane al societăţii este de aproximativ 840, insuficient pentru o operare fără riscuri a rutelor cuprinse în mersul trenurilor aferent anului 2019, respectiv a obligaţiei de serviciu public. Parcul de locomotive al SNTFC CFR Călători SA este de peste 1080 unităţi, din care parcul activ însumează numai circa 440 de unităţi. Vârsta medie a parcului de locomotive inventariat se prezintă astfel: locomotive electrice 38 ani, locomotive diesel 44 ani, iar automotoare 49 ani. Cele mai noi locomotive au fost livrate în perioada 2009-2011. **Necesitatea realizarii de investiţii utilizând trenurile de lucru**În intervalul 2015-2018, din datele incluse în Documentul de Referinţă al Reţelei elaborat de CFR SA, rezultă că lungimea totală a reţelei de cale ferată a rămas aproape neschimbată (2015-10.629 km; 2018-10.628 km). În schimb, s-a înregistrat o uşoară creştere a lungimii liniei duble şi a celei electrificate (7,94 km linia dublă şi 2,6 km linia electrificată).În ultimii 30 de ani, România a reușit să modernizeze mai puțin de 700 km din cei peste 10.000 km de căi ferate, acțiune realizată în principal cu fonduri UE. Astfel din 2007 până în prezent au fost investiți aproximativ 5 mld. euro pentru modernizarea a 500 km de cale ferata dintr-un total de aprox. 2.400 km pe cale ferată care aparțin rețelei TEN-T Core.În afară de finanțarea UE, lucrările de reînnoire efectuate cu resurse naționale sunt extrem de limitate, cu o medie de aproximativ 12 km de cale ferată unică / an (comparativ cu o rată de aproximativ 800 km / an înainte de 1990). Acest lucru a dus în timp la acumularea unuei restanțe la reparații estimata în prezent la 9.800 km (pe o singură cale) pe întreaga rețea - cu consecința în numărul mare de restricții de viteză care afectează performanța sistemului feroviar.Aceste date arată că, în ciuda finanţării de proiecte ample de infrastructura de cale ferată, investiţiile nu evoluează în ritmul necesar pentru a acoperi deficienţele de infrastructură, ceea ce face necesară schimbarea abordarii de finanţare şi susţinerea proiectelor ce presupun reabilitarea căii ferate existente pe tronsoanele considerate prioritare, prin utilizarea unor tehnologii care să permită accelerarea ritmului de modernizare a infrastructurii de cale ferată.În loc de modernizări costisitoare, orientate către viteze mai mari - ceea ce înseamnă în cele mai multe cazuri reconstruirea liniilor pe alinieri noi, noul concept avut in vedere pentru perioada 2021- 2027 se va baza pe reabilitarea liniilor existente pe aliniamentul actual folosind trenuri de modernizare a căilor ferate. Astfel, rata de productivitate preconizată este de 300 km de cale ferată (cale unică) / pe an / tren. Dacă vor fi folosite două astfel de trenuri putem estima că se vor putea moderniza aproximativ 600 km de cale ferată (cale unică) / an. De asemenea, prin această metodă se vor satisface și cerinței de interoperabilitate cu privire la sarcina pe osie de 22,5 t aplicabilă pentru liniile TEN-T.Totuși o serie de alte lucrări complementare (pe care aceste trenuri de lucru nu le poate realiza) vor face obiectul unor intervenții separate de mai mică anvergură, sub formă de pachete de lucrări (reabilitarea poduri, podețe, tuneluri, semnalizare / ERTMS, alte lucrări pentru creșterea atractivității transportului feroviar: e.g. gări, puncte de oprire).Utilizând noul concept, se poate estimat că modernizarea rețelei feroviare TEN-T Core din România și a unor segmente din rețeaua TEN-T Comprehensive s-ar putea realiza în aproximativ șapte ani cu un cost de 2.1 mld euro (180 mil. euro pentru achiziția a două trenuri de lucru din POIM 2014-2020, respectiv 1.9 mld. euro pentru materiale și forță de muncă din POT 2021-2027) Modernizările pe actualul aliniament al căilor ferate ca obiective de investiţii noi va crea premisele dublării numărului de km de cale ferată reabilitaţi. Modernizările pe aliniamentele deja existente reduc considerabil costurile investiţionale, comparativ cu lucrările ce vizează linii noi de cale ferată, mai ales că acestea vor fi însoţite de instalarea pe tronsoanele vizate a sistemului GSMR (parte integrantă a ERTMS) în vederea eficientizării traficului. Cu atât mai mult, aceste invesţii răspund politicilor decarbonizării şi digitalizării transporturilor la nivel european.***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, integrarea serviciilor cu cele de la nivel local/regional; soluţii specifice de siguranţă şi securitate;******Strategia: continuarea investițiilor initiate pe tronsoanele feroviare care asigură conectivitatea cu pieţele europene, în coordonare cu proiectele propuse spre finantare in CEF, conform prioritizării din MPGT/ Planul investitional pentru perioada 2020-2030; utilizarea trenurilor de lucru; îmbunătăţirea condiţiilor de management şi control al traficului feroviar; implementarea unui mix de măsuri de reformă și optimizare a serviciilor;*** **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. Mărfurile încărcate şi descărcate în porturile în care sunt oprerate nave maritime au totalizat 11.040 mii tone, iar transportul maritim de containere a însumat 160 mii TEU, în cursul trimestrului I 2018. În aceeaşi perioadă, pe căi navigabile interioare au fost transportate 5.548 mii tone mărfuri şi respectiv 328 TEU şi au fost înregistrate valori de 2.433 mil. tone-kilometri, respectiv 275 mii TEU-kilometri (<https://insse.ro/cms/sites/default/files/field/publicatii/transportul_portuar_de_marfuri_si_pasageri_tr1_18.pdf>). La nivelul anului 2019, în transportul maritim au fost înregistrate 53.098 mii tone mărfuri transportate, din care 53.095 mii tone în transport internaţional, volumul total marcând o creștere cu 8,3% față de anul 2018. Mărfurile transportate pe căi navigabile interioare au totalizat 33.261 mii tone, din care 51,7% în transport național. Volumul mărfurilor transportate a înregistrat o creștere cu 11,9% față de anul precedent, în timp ce parcursul mărfurilor a crescut cu 13,8% (<https://insse.ro/cms/sites/default/files/field/publicatii/transportul_de_pasageri_si_marfuri_pe_moduri_de_transport_in_anul_2019.pdf>) Traficul total de mărfuri înregistrat în porturile maritime românești în 2019 a fost de 66.603.292 tone, în creștere cu 8,64% comparativ cu 2018. În traficul total, cea mai mare pondere, de 32%, o dețin cerealele, urmate de petrol brut 12,1%, articole diverse 9,9%, produse petroliere 9,5%, minereuri de fier, deșeuri de fier 7,8%, îngrășăminte (naturale și chimice) 6%, minereuri și deșeuri neferoase și combustibili minerali solizi, fiecare cu 5,8% (https://www.intermodal-logistics.ro/trafic-de-marfuri-record-in-porturile-romanesti-in-2019). Traficul maritim a crescut cu 5,8%, la 51.458.726 tone (48.638.917 tone în 2018), iar cel fluvial a crescut la 15.144.566 tone, cu 19,58% față de 12.664.857 tone, cantitate înregistrată în anul 2018.Dunărea reprezintă artera principală a căilor navigabile interioare ale României. În anul 2019 pe căile navigabile interioare ale României s-au transportat 33,26 milioane tone marfă echivalentul a aprox. 14 miliarde tone-km.Cauzele principalele ale utilizării inferioare a Dunării 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 cantități 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.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 2019 în portul Constanța a fost operat un volum de mărfuri de 56.750 mii tone (sursa: Plan Investițional).De remarcat este faptul că operarea de containere rămâne relevantă doar la nivelul porturilor maritime (P. Constanța) în 2019 înregistrându-se aprox. 665 mii TEU nivel sensibil egal cu cel din 2018, pe când la nivelul porturilor fluviale nivelul de operare a containerelor este neglijabil (aprox. 1800 TEU în 2019). (sursa: Plan Investițional)Evoluția în anul 2019 consolidează poziția portului Constanța de hub de cereale. În 2019, traficul de cereale a atins un record de 21.329.156 tone, față de aproape 18 milioane tone în 2018 sau 20,3 milioane tone în 2016.În portul Constanța, traficul de mărfuri înregistrat în 2019 a fost de 58.132.555 tone, față de 53.006.755 tone în 2018.În portul Constanța zona Midia, traficul de mărfuri înregistrat în 2019 a fost de 8.195.807 tone, comparativ cu 2018, când s-au înregistrat 8.183.924 tone.În portul Mangalia, traficul de mărfuri înregistrat în 2019 a fost de 271.722 tone, față de 2018, când s-au înregistrat 113.095 tone (https://www.intermodal-logistics.ro/trafic-de-marfuri-record-in-porturile-romanesti-in-2019).***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; creșterea accesibilității la porturile dunărene și pe sectoarele transfrontaliere.******Strategia: creşterea atractivității transportului naval prin îmbunătăţirea condiţiilor de navigație și a mobilităţii pe reţeaua TEN-T centrală prin investiţii în infrastructura portuară și în conexiunile cu hinterlandul.*** ***Transportul intermodal*** In Romania 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 europene.Transportul intermodal s-a dezvoltat aleatoriu în România. Inițiative minore conduse de mediu privat există în jurul aglomerațiilor urbane sau zonelor industriale. Se simte lipsa unei abordări centralizate susținute de către stat pentru a aduce terminalele intermodale la dimensiunile necesare modificării tiparelor de transport în scopul minimizării transportului rutier de lungă distanță considerat mai putin prietenos cu mediul.Investitiile din POT vor avea in vedere îmbunătățirea integrării sistemului feroviar în sistemul de transport intermodal prin implementarea tehnologiilor digitale și de stimulare a inovării.Luând în considerare potențialul de creștere al transportului containerizat, pentru perioada 2021 - 2027 a fost identificata necesitatea de a dezvolta terminale intermodale in mai multe locatii din tara. 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), este foarte important ca proiectele de terminalele intermodale să fie lansate pornind de la nevoia reala din piata, 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) prin dezvoltarea capacităţii terminalelor intermodale şi a porturilor.*** **Siguranța, securitate si interoperabilitate**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 96 fatalități/1 mil locuitori față de media UE de 49 fatalități /1 mil locuitori în 2018. Deși numărul accidentelor fatale a scăzut în 2018 cu 4,3% față de anul precedent, de la 1.951 decese la 1.867, România se situează în continuare pe ultimul loc din UE la numărul de accidente grave.Coridoarele de conectivitate ale României trebuie completate cu accesibilitatea regionala altfel efectele de rețea neputând fii atinse. Rămâne o prioritate**amenajarea centurilor sau variantelor ocolitoare**pentru a elimina fluxurile de trafic greu din oraș pentru majoritatea orașelor din România, definitivarea centurilor permite eliminarea fluxurilor de trafic greu de pe artere importante, aspect care are un impact ridicat asupra siguranței in trafic, reducerii poluării sau si asupra calităţii locuirii in zonele eliberate de traficul greu. Totodată, îmbunătăţirea calităţii drumurilor naționale cu impact regional, precum si a conectivității cu rețeaua TEN-T vor asigura reducerea timpului necesar accesării nodurilor principale ale rețelei transeuropene de transport.Se îmbunătățește astfel conectivitatea la nivelul anumitor regiuni cu impact major asupra disparității regionale (regiunea Nord-Est si Delta Dunării), se elimina traficul de tranzit in localitățile care nu beneficiază de variante de ocolire, se realizează conectarea municipiilor la principalele rute de transport si de acces la rețeaua TEN-T, asigurând o mai buna interconectare a principalelor centre economice si urbane cu alte noduri de transport intermodal.**Transportul cu metroul**În cazul Regiunii București Ilfov, (mai ales a Capitalei) metroul rămâne unul din principalele mijloace de transport, singurul care a reușit să susțină o creștere lentă a numărului de pasageri transportați în intervalul 2014-2018. Deși reprezintă doar 4 % din lungimea întregii rețele de transport public a capitalei, metroul asigură transportul a cca. 24% (2016) din volumul total al călătorilor ce utilizează mijloacele de transport în comun din Municipiul București. În Bucureşti sunt aprox. 2,3 mil. loc, iar 30.000 – 35.000 de persoane sunt în tranzit zilnic. Bucureștiul este orașul cu cele mai mari ambuteiaje din Europa, și unul dintre cele mai afectate din întreaga lume, având un nivel de congestie de 41%, ajungând pe locul 8 în clasamentul celor mai grave din lume și cel mai prost din Europa.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 călători/zi lucrătoare şi peste 16 mil. călători într-o lună. 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.Avantajele competitive ale metroului față de celelalte mijloace de transport sunt: frecvența, viteza comercială, capacitatea, confortul și siguranța. Astfel extinderea rețelei de metrou pentru a putea deservi mai bine zonele de activități localizate la marginea Capitalei sau pentru a putea accesa zone cu o densitate ridicată a populației rămâne o prioritate și în perioada 2021-2027.**Obiectivele de investiţii urmărite a fi implementate în perioada programatică 2021-2027 vor fi orientate, in principal, spre continuarea investiţiilor demarate în perioada 2014-2020.****Mobilitate urbană**Tot din perspectiva mobilității urbane se are in vedere o schimbare de atitudine la nivelul populației urbane față de modul de transport pe calea ferată prin creșterea numărului de călători pe calea ferată pentru serviciile de transport metropolitan care să contribuie la îmbunătăţirea siguranţei, reducerea impactului asupra mediului și creșterea intermodalității și calității transportului metropolitan.Cu excepția Bucureștiului, transportul urban în celelalte arii metropolitane se realizează exclusiv prin mijloace de transport de suprafață, predominant cu autobuze și microbuze. Pentru asigurarea obiectivului de neutralitate față de carbon cuprins în Strategia europeană - Green Deal, precum și pentru integrarea la nivel urban a serviciilor feroviare de transport de pasageri POT are in vedere investiții de dezvoltare a sistemelor de cale ferată urbane pentru ariile metropolitane atât în ceea ce privește construcția/modernizarea infrastructurii, cât și achiziționarea de material rulant ecologic (trenuri metropolitane) necesare operării pe rețeaua feroviară pentru deplasările de scurt parcurs, în regiunile metropolitane. Investițiile se vor baza pe integrarea modurilor de transport urban în cadrul Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD). Numărul orașelor care beneficiază de sisteme de management al traficului si alte sisteme inteligente de management a mobilității este încă foarte redus (sub 20) ceea ce evidențiază dificultatea de a înțelege și gestiona deplasarea în mediul urban sau regional. Lipsa unor sisteme de management al traficului face ca planificarea mobilității să fie foarte dificilă, integrarea cu infrastructurile rețelei de transport TEN-T să fie dificilă și costisitoare iar măsurile să nu fie mereu bazate pe date reale sau relevante.Eforturile investiționale realizate în ultimii ani, atât prin alocare bugetară cât și prin instrumentele de finanțare europene, au dus la progrese semnificative care trebuie continuate si accelerate. Nevoile de investiții sunt semnificative, iar Planul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030 însumând intervenții în sectoarele rutier, feroviar, naval, aeroportuar și de transport multimodal în valoare de peste xxx miliarde euro, vine să răspundă noilor provocări lansate de COM pentru perioada 2021-2027, respectiv mobilitatea militara, pactul ecologic și promovarea infrastructurilor verzi.***Aspectele de mediu din perspectiva Programului Operaţional Transport 2021-2027***Menţinerea şi refacerea Infrastructurii verzi va reprezenta o preocupare pentru toate proiectele de infrastructură de transport. Pentru proiectele ce vizează construcția de noi infrastructuri, selectarea alternativei de traseu preferate se va realiza astfel încât să se evite afectarea componentelor valoroase ale infrastructurii verzi (habitate protejate, zonele nucleu ale habitatelor speciilor sălbatice protejate) şi să se menţină / refacă permeabilitatea pentru fauna sălbatică, în principal la nivelul coridoarelor ecologice identificate la nivel naţional, regional şi local.Proiectele de reabilitare / modernizare / extindere a infrastructurilor de transport vor identifica toate presiunile existente şi potenţialele ameninţări asupra infrastructurii verzi şi vor include măsuri pentru reducerea / evitarea impacturilor semnificative. O atenţie importantă va fi acordată refacerii conectivităţii ecologice în zona coridoarelor ecologice (detalii privind identificarea coridoarelor ecologice pot fi obţinute de aici: <http://corehabs.ro/ro/rapoarte-produse>). Proiectarea măsurilor de menţinere / refacere a conectivităţii ecologice, pentru fiecare proiect finanţat prin POT, se va realiza într-o maniera integrată ţinând cont de impactul cumulat cu alte presiuni şi ameninţări din zona de implementare a proiectelor, precum şi de contribuţia schimbărilor climatice. Măsurile de evitare a fragmentării şi/sau de defragmentare trebuie să fie eficiente la nivelul coridorului ecologic şi nu doar la nivelul zonei de proiect. Măsurile de menţinere / refacere a conectivităţii ecologice implementate în proiectele finanţate prin POT vor respecta cerinţele şi recomandările exprimate prin cele mai recente ghiduri tehnice elaborate la nivel European, regional şi naţional**[[5]](#footnote-5)**.Toate proiectele finanţate prin POT trebuie să asigure evitarea deteriorării stării corpurilor de apă, în principal prin evitarea intervenţiilor asupra cursurilor de apă de suprafaţă şi reducerea riscurilor de contaminare a apelor. Menţinerea / îmbunătăţirea conectivităţii ecologice la nivelul cursurilor de apă este esenţială pentru protecţia infrastructurii verzi. Conectivitatea ecologică trebuie asigurată atât la nivelul habitatelor acvatice (substrat şi corpul apei) cât şi la nivelul habitatelor terestre ripariene (vegetaţia malurilor).Se încurajează, în toate situaţiile în care este posibil, implementarea soluţiilor bazate pe procese naturale (care asigură dezvoltarea infrastructurii verzi) ce pot oferi mai multe beneficii ecologice decât infrastructura gri (construită). Spre exemplu: perdele forestiere în locul panourilor fonoabsorbante, evitarea afectării terenului natural (ex: tuneluri forate în locul celor realizate prin săpare şi acoperire cu pământ) sau sisteme naturale pentru pre-epurarea apelor potenţial contaminate.***Lecții învăţate*** – Complexitatea proiectelor de infrastructură impune alocarea de timp și resurse suficiente pentru pregătirea acestora, pentru a diminua riscurile în timpul implementării. Experiența perioadelor de programare din pre-aderare și post-aderare a demonstrat faptul că buna pregătire a unui proiect ce va fi implementat într-un exercițiu programatic trebuie inițiată cu cel puțin trei ani înainte de începerea acestuia, astfel încât, la data semnării contractului de finanțare și a contractelor economice din cadrul acestuia, să fi fost deja finalizate procedurile de expropriere și de obținere a avizelor și autorizațiilor necesare pentru începerea execuției lucrărilor. Conceptul de bună pregătire a proiectelor cuprinde unele măsuri concrete care trebuie avute in vedere, pentru asigurarea unor premise sănătoase de implementare a proiectelor:* Renunțarea la utilizarea criteriului “prețului cel mai scăzut” în atribuirea contractelor de execuție și consultanță ce conferă, printr-o alocare financiară realistă, premisele unei implementări eficiente a investiției;
* Utilizarea unui model de contract unitar, ce stabilește un echilibru între drepturile și obligațiile părților contractante;
* Existența unei strategii investiționale pe termen scurt, mediu și lung;
* Creșterea expertizei tehnice și a implicării (know-how și ownership) din partea principalilor beneficiari prin stabilirea și responsabilizarea unităților de proiect (personalul este suficient de bine plătit pentru a se evita fluctuația acestuia);

Cu toate aceste lecții presupuse a fi învăţate, există în continuare o serie de aspecte deficitare, care afectează dezvoltarea infrastructurii în ritmul dorit și pentru care sunt necesare următoarele măsuri de remediere:* reducerea perioadelor de derulare a procedurilor de achiziție publică, inclusiv contracararea contestațiilor excesive din partea ofertanților;
* reducerea timpilor pentru luarea deciziilor aferente implementării contractelor;
* reducerea perioadelor de eliberare a autorizaţiilor și avizelor;
* îmbunătățirea capacității de monitorizare a calității lucrărilor.

Existența unor factori externi atribuțiilor AM: deficitul de forță de muncă, atât de bază cât și specializată, creșterea costurilor la materiale și manopera (ce nu au fost prevăzute în ofertele financiare inițiale), etc. se număra si aceștia printre factorii care afectează investițiile in acest domeniu.***Sistemul de management si control pentru PO Transport 2021-*2027** Pentru perioada de programare 2021-2027 este propus ca Ministerul Transporturilor, Infrastructurii si Comunicațiilor prin Direcţia Generala Organismul Intermediar pentru Transport sa îndeplinească rolul de Autoritate de Management pentru acest program.Funcția contabilă va fi îndeplinită de Autoritatea de Certificare şi Plată (ACP), structură în cadrul Ministerului Finanţelor Publice. Aceasta va îndeplini: * funcţia contabilă prevăzută în regulament pentru programele;
* atribuțiile financiare orizontale ce derivă din relația cu Comisia Europeană (primirea fondurilor de la CE, asigurarea schimburilor valutare şi alimentarea conturilor AM, ţinerea evidenţelor contabile privind sumele primite şi efectuarea reconcilierilor bancare, elaborarea previziunilor cererilor de plată ce urmează a fi transmise CE prin intermediul SFC, în colaborare cu MFE) pentru toate programele operaționale cu excepția celor de cooperare teritorială,
* alte atribuții necesare implementării fluxurilor financiare.

Funcția de audit va fi îndeplinită, ca și în prezent, de Autoritatea de Audit de pe lângă Curtea de Conturi a României, organism independent din punct de vedere operațional fața de Curtea de Conturi și față de celelalte autorități responsabile cu managementul și implementarea fondurilor externe nerambursabile.***Capacitatea administrativa***Întărirea capacitații administrative a principalilor beneficiari din sectorul transporturilor, in special a marilor beneficiari, CNAIR, CN CFR SA, Metrorex, ARF, reprezintă o prioritate pentru creșterea capacitații de implementare a proiectelor. In cadrul fiecărei axe sunt avute in vedere si acțiuni legate de îmbunătăţirea guvernantei in acest sector.***Metodologia de alocare financiară la nivelul POT 2021-2027*** – Alocarea FEN prevăzuta în cadrul POT are in vedere finalizarea proiectelor demarate in perioada 2014-2020 precum și a proiectelor prioritizate pentru finalizarea rețelei primare a României situate pe rețeaua TEN-T CORE si TEN-T Comprehensive și conectivitatea secundară conform Planului investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030.Portofoliul de proiecte propuse spre finanțare are la baza scenariul în care: proiectele propuse spre finanțare se încadrează in triplu (200%) alocării disponibile prin POT (cu supracontractare), în conformitate cu abordarea avută în perioada de programare 2014-2020. |

*For the Investment for Jobs and Growth goal:*

|  |
| --- |
| **Table 1** |
| **Policy objective**  | **Specific objective**  | **Justification (summary)****[2 000 per specific objective or dedicated priority]** |
| OP 3 | 3.2 Dezvoltarea unei rețele TEN-T durabilă, rezilientă în fața schimbărilor climatice, inteligentă, sigură și intermodală | Prezentul obiectiv specific este sustinut, corelat cu elementele de ordin strategic prezente in Planul investitional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030, document strategic structurat in x capitole care prezinta viziunea investitionala a Romaniei pentru urmatoarea decada si pentru fiecare mod de transport.România nu are încă realizată rețeaua primară de infrastructură terestră care să asigure în condiții de siguranță legăturile între toate regiunile României precum și legăturile cu vecinii, în particular cu vecinii – state UE. Rețeaua primară de infrastructură terestră este asigurată predominant de sectoare care sunt situate pe rețeaua TEN-T.Utilitatea autostrazilor sau drumurilor expres consta in crearea unor cai de comunicatie moderne cu implicatii in dezvoltarea regionala a zonei, fluidizarea traficului, devierea traficului de tranzit, cresterea sigurantei utilizatorilor, micsorarea timpilor de parcurs, facilitarea pe viitor a unui sistem de intretinere a carosabilului si scaderea poluarii in zonele tranzitate in prezent. |
|  | 3.3 Dezvoltarea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere | Rețeaua primară de infrastructură terestră are nevoie de o rețea secundară care să asigure încărcările/descărcările necesare accesibilității regionale și a marilor centre urbaneNecesitatea unei retele de drumuri moderne si sigure care sa raspunda cerintei crescande de transport, sa respecte Directivele UE si care sa determine reducerea traficului de tranzit, conduc la promovarea de investitii care sa asigure accesibilitatea regionala si urbana a retelei primare de transport in mod eficient si cu un impact redus asupra mediului, dar cu oportunitati in cresterer pentru mediul economic si social. |
| OP 2 | Mobilitate națională, regional și locală sustenabilă, | Prezentul obiectiv specific este sustinut, corelat cu elementele de ordin strategic prezente in PMUD BI.Politicile de transport si mobilitate, la nivelul Uniunii Europene, au ca viziune comuna realizarea unui sistem de transport integrat si functional, competitiv si sustenabil, prin sprijinirea mobilitatii, si reducerea emisiilor de carbon. Mobilitatea este extrem de importanta si se reflecta in calitatea vietii cetatenilor, prin libera circulatie a persoanelor si bunurilor.Mobilitatea urbană este slab dezvoltată în toată România. Mobilitatea urbană se confrunta cu un deficit de finantare, organizare sectorială precară și o capacitate administrativă slabă a actorilor locali.O serie de orase in expansiune (București, Cluj, Iași,Timișoara, etc) se confruntă cu provocări sporite datorită extinderii recente a zonelor lor funcționale și de suburbanizare, precum și calității slabe a planurilor de mobilitate urbană și a punerii în aplicare întârziate a proiectelor existente. Bucureștiul este unul dintre cele mai congestionate orașe din lume, iar dezvoltarea infrastructurii de metrou ramen in continuare o prioritate.Sunt necesare investiții cu un rang ridicat de prioritate pentru a crea conexiuni suburbane feroviare și multimodale în centrele urbane mai mari (noduri ale rețelei primare) și în jurul acestora;Deasemenea sunt necesare investiții cu un rang ridicat de prioritate pentru a sprijini dezvoltarea sistemelor de transport urban în regiunile mai puțin dezvoltate, cum ar fi transportul feroviar ușor și liniile de metrou. |

*For the EMFF:* ***N/A***

|  |
| --- |
| **Table 1A** |
| **Policy objective**  | **Priority** | **SWOT analysis (for each priority)** | **Justification (summary)** |
|  |  | Strengths[10 000 per priority] | [20 000 per priority] |
| Weaknesses[10 000 per priority] |
| Opportunities[10 000 per priority] |
| Threats[10 000 per priority] |
| Identification of needs on the basis of the SWOT analysis and taking into account the elements set out in Article 6(6) of the EMFF Regulation[10 000 per priority] |

**1bis. Coordination, demarcation, complementarities between the Funds, and complementarities between the Funds and other Union instruments and funds (where a Partnership Agreement is not prepared)**

*Reference: Article 17(3) fifth subparagraph, CPR; Article 8(1)(b)(ii)-(iii), CPR*

*Text field [120 000]*

***N/A.*** *Aceasta sectiune este descrisa in cadrul Acordului de Parteneriat*

**2. Priorities**

*Reference: Article 17(2) and 17(3)(c) CPR*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ID | Title [300] | TA | Basis for calculation | Fund | Category of region supported | Specific Objective selected |
| 1 | Prioritatea 1 – Îmbunătăţirea conectivităţii prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport rutier | NO |  | FEDR | Less developed regions | Dezvoltarea unei rețele TEN-T durabilă, rezilientă în fața schimbărilor climatice, inteligentă, sigură și intermodală |
|  | FC | NA | Dezvoltarea unei rețele TEN-T durabilă, rezilientă în fața schimbărilor climatice, inteligentă, sigură și intermodală |
| 2 | Prioritatea 2 – Îmbunătăţirea conectivităţii prin dezvoltarea infrastructurii rutiere pentru accesibilitate teritoriala | NO |  | FEDR | Less developed | Dezvoltarea si consolidarea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, flexibile și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la reteua TEN-T și mobilitatea transfrontaliera |
| 3 | Prioritatea 3 – Îmbunătăţirea conectivităţii prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport pe calea ferată | NO |  | FEDR | Less developed regions | Dezvoltarea unei rețele TEN-T durabilă, rezilientă în fața schimbărilor climatice, inteligentă, sigură și intermodală |
|  | FC | NA | Dezvoltarea unei rețele TEN-T durabilă, rezilientă în fața schimbărilor climatice, inteligentă, sigură și intermodală |
| 4 | Prioritatea 4 – Îmbunătăţirea mobilităţii naţionale, durabila şi reziliența în faţa schimbărilor climatice prin creșterea calității serviciilor de transport pe calea ferata | NO |  | FEDR | Less developed regions  | promovarea eficientei energetice si reducerea emisiilor de carbonPromovarea mobilitatii urbane multimodale durabile |
|  | Prioritatea 5 – Îmbunătăţirea conectivităţii prin creşterea gardului de utilizare a transportului cu metroul în regiunea Bucureşti-Ilfov | NO |  | FC | N/A | Promovarea mobilitatii urbane multimodale durabile |
|  | Prioritatea 6 - Îmbunătăţirea conectivităţii şi mobilităţii urbane, durabila şi rezilientă în faţa schimbărilor climatice prin creșterea calității serviciilor de transport pe calea ferata | NO |  | FEDR |  | Promovarea mobilitatii urbane multimodale durabile |
|  | Prioritatea 7 – Dezvoltarea de centre logistice | NO |  | FC |  | Dezvoltarea unei rețele TEN-T durabilă, rezilientă în fața schimbărilor climatice, inteligentă, sigură și intermodală |
|  | Prioritatea 8 – Creșterea gradului de utilizare a Dunarii si porturilor maritime si fluiale  | NO |  | FC |  | Dezvoltarea unei rețele TEN-T durabilă, rezilientă în fața schimbărilor climatice, inteligentă, sigură și intermodală |
|  | Prioritatea 9 – Creșterea gradului de siguranța pe rețeaua rutieră de transport | NO |  | FEDR |  | Dezvoltarea unei rețele TEN-T durabilă, rezilientă în fața schimbărilor climatice, inteligentă, sigură și intermodală |
|  | Prioritatea 10 – Asistenta Tehnica | DA |  | FC |  | N/A |

 **2.A Priorities other than technical assistance**

**2.A.1 Title of the priority [300]** (repeated for each priority)\*

**1. Îmbunătăţirea conectivităţii prin dezvoltarea reţelei TEN-T de transport rutier**

*Reference: Article 4(1), 10 and 13 ESF+*

|  |
| --- |
| [ ]  This is a priority dedicated to youth employment |
| [ ]  This is a priority dedicated to innovative actions |
| [ ]  This is a priority dedicated to support to the most deprived under the to specific objective set out in point (xi) of Article 4(1) of the ESF+ regulation\*\* |
| [ ] This is a priority dedicated to support to the most deprived under the to specific objective set out in point (x) of Article 4(1) of the ESF+ regulation**[[6]](#footnote-6)** |

*\* Ticking box applicable to ESF+ priorities. In case of EMFF, title of the priority is pre-defined.*

*\*\* If marked go to section 2.A.2.a*

**2.A.2 Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention** (not applicable to the EMFF) *[This was point 2.1.1.3 in the Commission proposal and has been moved up following changes in Article 17(3)(c) CPR]*

*Reference: Article 17(3)(c) CPR*

|  |
| --- |
| **Table 4: Dimension 1 – intervention field** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region[[7]](#footnote-7)** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
| 1. Îmbunătăţirea conectivităţii prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport rutier | FEDR | LDR | 057- Autostrăzi și drumuri nou construite – Rețeaua globală TEN-T050 – Protecția naturii și a biodiversității, infrastructura verde | 469.139.000 |
| FC | N/A | 056- Autostrăzi și drumuri nou construite – Rețeaua centrală TEN-T050 – Protecția naturii și a biodiversității, infrasructura verde | 1.456.550.000 |

|  |
| --- |
| **Table 5: Dimension 2 – form of support** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region[[8]](#footnote-8)** | **Code** | **Amount (EUR)** |
| 1. Îmbunătăţirea conectivităţii prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport rutier | FEDR | LDR | 01 - grant | 469.139.000 |
| FC | N/A | 01 - grant | 1.456.550.000 |

|  |
| --- |
| **Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region[[9]](#footnote-9)** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
|  |  |  |  |  |

|  |
| --- |
| **Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
|  |  |  |  |  |

**2.A.3 Specific objective[[10]](#footnote-10) (Investment for Jobs and Growth goal) repeated for each selected specific objective for priorities other than technical assistance**

**Dezvoltarea unei rețele TEN-T durabilă, rezilientă în fața schimbărilor climatice, inteligentă, sigură și intermodală**

**2.A.3.1 Interventions of the Funds**

*Reference: Article 17(3)(d)(i),(iii),(iv),(v),(vi);*

*The related types of actions – Article 17(3)(d)(i) CPR; Article 6(2) ESF+*

|  |
| --- |
| *Text field [8 000]*Prin POT se urmărește sprijinirea strategiei României de recuperare a decalajului de dezvoltare în domeniul infrastructurii rutiere și asigurarea conectivității cu restul UE, precum și între regiunile României prin realizarea rețelei primare de infrastructură rutieră de mare viteză. Rețeaua primară la nivelul României este întinsă în preponderență pe aliniamentul rețelei TEN-T Centrale și TEN-T Globale. Operațiunile vizate de această prioritate vor include finalizarea proiectelor fazate din perioada precedentă de finanțare europeană (2014-2020, precum și a proiectelor prioritizate pentru finalizarea rețelei primare a României situate pe rețeaua TEN-T Centrala și TEN-T Globala conform strategiei actualizate de implementare a Master Planului General de Transport al României cuprinsă în Planul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pe perioada 2020-2030. Investițiile vor fi acompaniate de măsuri de protecția naturii și a biodiversității (infrastructură verde) în legătură directă cu infrastructura de transport rutieră.Proiecte fazate:* Autostrada Sibiu-Piteşti (loturile 1,4,5);
* Infrastructură integrată pentru zona orbitală a Municipiului Bucureşti (Autostrada Centura Sud);
* Autostrada Transilvania (fara tunelul Meseş).

Proiecte noi de investiţii:* Autostrada Piteşti-Sibiu (loturile 2,3);
* Autostrada Ploieşti-Comarnic-Braşov;
* Autostrada Giurgiu – Bucureşti;
* Autostrada Sibiu – Braşov;
* Drum expres Bucureşti - Alexandria – Craiova;
* Autostrada Ungheni - Iaşi - Tg. Neamţ;
* Autostrada Braşov (inclusiv Bypass Braşov Nord) – Bacău;
* Autostrada Paşcani - Suceava – Siret;
* Autostrada Tg. Mureş – Braşov;
* Autostrada Timişoara – Moraviţa.

Rețeaua primară reflectă la nivel național conceptul politicii UE de focalizare a principalelor investiții pe o rețea compactă ce reprezintă coloana vertebrală a sistemului de transport. Rețeaua primară rutieră va reprezenta baza de la care România va aborda procesul de revizuire a politicii TEN-T europene planificat pentru 2021. Se așteaptă ca prin realizarea rețelei primare de infrastructură rutieră a României să se contribuie semnificativ la îmbunătățirea conectivității și mobilității europene, transfrontaliere și naționale, diminuarea disparităților regionale, creșterea siguranței rutiere, cu impact asupra creșter numărului de utilizatori pentru transprtul de marfă și persoane.**Beneficiar:*** Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - C.N.A.I.R
 |

*The main target groups - Article 17(3)(d)(iii):*

*Text field [1 000]*

*NA*

*Specific territories tageted, including the planned use of territorial tools – Article 17(3)(d)(iv)*

*Text field [2 000]*

*NA*

*The interregional and transnational actions –Article – 17(3)(d)(v)*

*Text field [2 000]*

*NA*

*The planned use of financial instruments – Article – 17(3)(d)(vi)*

*Text field [1 000]*

*NA*

**2.A.3.2 Indicators**

*Reference: Article 17(3)(d)(ii) CPR*

|  |
| --- |
| **Table 2: Output indicators** |
| **Priority**  | **Specific objective (Investment for Jobs and Growth goal or EMFF)** | **Fund** | **Category of region** | **ID [5]** | **Indicator [255]**  | **Measurement unit** | **Milestone (2024)** | **Target (2029)** |
| 1.Imbunatatirea conectivitatii prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport rutier | Dezvoltarea unei rețele TEN-T durabilă, rezilientă în fața schimbărilor climatice, inteligentă, sigură și intermodală | FEDR | LDR | RCO 43 – | Lungimea drumurilor noi care beneficiază de sprijin - TEN-T | km |  | 80 |
| FC | NA | RCO 43 – | Lungimea drumurilor noi care beneficiază de sprijin - TEN-T | km |  | 208 |

|  |
| --- |
| **Table 3: Result indicators** |
| **Priority**  | **Specific objective (Investment for Jobs and Growth goal or EMFF)** | **Fund** | **Category of region**  | **ID [5]** | **Indicator [255]** | **Measurement unit** | **Baseline or reference value** | **Reference year** | **Target (2029)** | **Source of data [200]** | **Comments [200]** |
| 1.Imbunatatirea conectivitatii prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport rutier | Dezvoltarea unei rețele TEN-T durabilă, rezilientă în fața schimbărilor climatice, inteligentă, sigură și intermodală | FEDR | LDR | RCR 55 - | Utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite sau modernizate |  | ……. | ….. | …….. |  |  |
| FC | NA | RCR 55 - | Utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite sau modernizate |  | ……. | ….. | …….. |  |  |

*[Point 2.1.1.3 in the Commission proposal has been moved up following changes in Article 17(3)(c) CPR and it is now point 2.1.1.bis]*

**Titlul priorității:**

**2. Imbunatatirea conectivitatii prin dezvoltarea infrastructurii rutiere pentru accesibilitate teritoriala**

|  |
| --- |
| **Table 4: Dimension 1 – intervention field** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region[[11]](#footnote-11)** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
| 2. Imbunatatirea conectivitatii prin dezvoltarea infrastructurii rutiere pentru accesibilitate teritoriala | FEDR | LDR | 058 - Legături rutiere secundare nou construite către rețeaua rutieră și nodurile TEN-T059-Alte drumuri de acces naționale, regionale și locale nou construite050 – Protecția naturii și a biodiversității, infrastructură verde | 452.000.000 |

|  |
| --- |
| **Table 5: Dimension 2 – form of support** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region[[12]](#footnote-12)** | **Code** | **Amount (EUR)** |
| 2. Imbunatatirea conectivitatii prin dezvoltarea infrastructurii rutiere pentru accesibilitate teritoriala | FEDR | LDR | 01 - grant | 452.500.000 |

|  |
| --- |
| **Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region[[13]](#footnote-13)** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
|  |  |  |  |  |

|  |
| --- |
| **Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
|  |  |  |  |  |

**2.A.3 Specific objective[[14]](#footnote-14) (Investment for Jobs and Growth goal) repeated for each selected specific objective for priorities other than technical assistance**

***Dezvoltarea si consolidarea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, flexibile și intermodale,***

***inclusiv îmbunătățirea accesului la reteua TEN-T și mobilitatea transfrontaliera (3.3.)***

**2.A.3.1 Interventions of the Funds**

*Reference: Article 17(3)(d)(i),(iii),(iv),(v),(vi);*

*The related types of actions – Article 17(3)(d)(i) CPR; Article 6(2) ESF+*

|  |
| --- |
| *Text field [8 000]*Planul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport a României pe perioada 2020-2030, document ce actualizează strategia de implementare a Master Planului General de Transport al României a introdus conceptele de rețea primară, secundară și terțiară ca principale categorii de definire a importanței legăturilor de transport ale României cu vecinii precum și între regiunile sale. La nivel central responsabilitatea realizării rețelei primare și secundare revine Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor. Rețeaua secundară de transport are rolul de a asigura accesibilitatea regională și urbană a rețelei primare de transport în mod eficient, sigur și cu impact redus asupra mediului. Fără o accesibilitate crescută a regiunilor și centrelor urbane la rețeaua primară vor fi afectate accesul la piața unică și locurile de muncă, se reduc oportunitățile de investiții și scade gradul de satisfacție socială cu efecte negative asupra mediului.Operațiunile prevăzute în cadrul acestei priorități vor viza construcția variantelor de ocolire și realizarea accesului municipiilor la sectoarele rețelei rutiere primare (la nivel de drum național situat pe rețeaua secundară), precum și construcția altor sectoare de drum național situate pe rețeaua secundară, ținând cont de impactul asupra habitatelor naturale și conectivității ecologice. Investițiile vor fi acompaniate de măsuri de protecția naturii și a biodiversității (infrastructură verde) în legătură directă cu infrastructura de transport rutieră.In acest scop vor fi promovate pachete de investitii in toate regiunile de dezvoltare ale Romaniei, precum si proiecte care vizeaza drumuri expres, transregio sau eurotrans, dar si noduri rutiere pe reteaua primara pentru a asigura accesibilitatea in zonele adiacente.***Beneficiar(i) în parteneriat sau individual:**** *Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere -C.N.A.I.R*
* *Directiile Regionale de Drumuri si Poduri (7 direcții regionale și București)*
* *Administrații Publice Locale (inclusiv asociații ale acestora și parteneriate cu ceilalți beneficiari)*
 |

*The main target groups - Article 17(3)(d)(iii):*

*Text field [1 000]*

*NA*

*Specific territories tageted, including the planned use of territorial tools – Article 17(3)(d)(iv)*

*Text field [2 000]*

*NA*

*The interregional and transnational actions –Article – 17(3)(d)(v)*

*Text field [2 000]*

*NA*

*The planned use of financial instruments – Article – 17(3)(d)(vi)*

*Text field [1 000]*

*NA*

**2.A.3.2 Indicators**

*Reference: Article 17(3)(d)(ii) CPR*

|  |
| --- |
| **Table 2: Output indicators** |
| **Priority**  | **Specific objective (Investment for Jobs and Growth goal or EMFF)** | **Fund** | **Category of region** | **ID [5]** | **Indicator [255]**  | **Measurement unit** | **Milestone (2024)** | **Target (2029)** |
| 2.Imbunatatirea conectivitatii prin dezvoltarea infrastructurii rutiere pentru accesibilitate teritoriala | Dezvoltarea si consolidarea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, flexibile și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la reteua TEN-T și mobilitatea transfrontaliera (3.3.) | FEDR | LDR | RCO 43 – | Lungimea drumurilor noi care beneficiază de sprijin - TEN-T | km |  | 162 |
| RCO 44 | Lungimea drumurilor noi sau modernizate – non TEN-T | km |  | 234 |

|  |
| --- |
| **Table 3: Result indicators** |
| **Priority**  | **Specific objective (Investment for Jobs and Growth goal or EMFF)** | **Fund** | **Category of region**  | **ID [5]** | **Indicator [255]** | **Measurement unit** | **Baseline or reference value** | **Reference year** | **Target (2029)** | **Source of data [200]** | **Comments [200]** |
| Imbunatatirea conectivitatii prin dezvoltarea infrastructurii rutiere pentru accesibilitate teritoriala | Dezvoltarea si consolidarea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, flexibile și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la reteua TEN-T și mobilitatea transfrontaliera (3.3.) | FEDR | LDR | RCR 55 - | Utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite sau modernizate |  | ….. | …… | ……. |  |  |

**Titlul priorității:**

***3. Imbunatatirea conectivitatii prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport pe calea ferată***

|  |
| --- |
| **Table 4: Dimension 1 – intervention field** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region[[15]](#footnote-15)** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
| 3. Imbunatatirea conectivitatii prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport pe calea ferată | FEDR | LDR | 050 – Protecția naturii și a biodivesrității, infrastructura verde | 440.000.000 |
| FC | NA | 067- Căi ferate reconstruite sau îmbunătățite – Rețeaua centrală TEN-T071- ERTMS050 – Protecția naturii și a biodiversității, infrastructură verde | 620.000.000 |

|  |
| --- |
| **Table 5: Dimension 2 – form of support** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region[[16]](#footnote-16)** | **Code** | **Amount (EUR)** |
| 3. Imbunatatirea conectivitatii prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport pe calea ferată | FEDR | LDR | 01 - grant | 440.000.000 |
|  | FC | NA | 01 - grant | 620.000.000 |

|  |
| --- |
| **Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region[[17]](#footnote-17)** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
|  |  |  |  |  |

|  |
| --- |
| **Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
|  |  |  |  |  |

**2.A.3 Specific objective[[18]](#footnote-18) (Investment for Jobs and Growth goal) repeated for each selected specific objective for priorities other than technical assistance**

***Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabile,adaptata la schimbările climatice, sigură și intermodală***

**2.A.3.1 Interventions of the Funds**

*Reference: Article 17(3)(d)(i),(iii),(iv),(v),(vi);*

*The related types of actions – Article 17(3)(d)(i) CPR; Article 6(2) ESF+*

|  |
| --- |
| *Text field [8 000]*În domeniul infrastructurii feroviare POT își va focaliza intervențiile asupra continuării modernizării rețelei primare de cale ferată a României care în conformitate cu Planul Investițional privind dezvoltarea infrastructurii de transport a României pe perioada 2020-2030 prevede secțiuni situate peredominant pe rețeaua TEN-T Centrală. În cadrul rețelei primare de cale ferată atenție deosebită va fi acordată finalizării proiectelor demarate cu finanțare europeană în perioada 2014-2020. În coordonare cu intervețiile finanțate în cadrul Mecanismului Interconectarea Europei (CEF) se vor focaliza investițiile asupra finalizării coridorului, Rin –Dunare precum și a celorlalte secțiuni ale rețelei primare. Investițiile vor fi acompaniate de măsuri de protecția naturii și a biodiversității (infrastructură verde) în legătură directă cu infrastructura de transport feroviară. În plus se urmăresc investiții punctuale pentru evitarea coliziunilor cu oameni și animale.Rețeaua primară reflectă la nivel național conceptul politicii UE de focalizare a principalelor investiții pe o rețea compactă ce reprezintă coloana vertebrală a sistemului de transport. Rețeaua primară feroviară va reprezenta baza de la care România va aborda procesul de revizuire a politicii TEN-T europene planificat pentru 2021.Proiecte fazate:* Pod Grădiștea (Bucureşti - Giurgiu Fr.).

Proiecte noi de investiţii:* Bucureşti – Giurgiu;
* Craiova - Dr.Tr.Severin – Caransebeş;
* Focşani - Roman - Paşcani - Suceava – Vicşani;
* Reabilitare Braşov – Predeal;
* Port Constanţa - complex feroviar;
* Tren Metropolitan Bucureşti (Centura feroviară).

Proiecte de rezervă:* Bucureşti – Craiova;
* Cluj – Suceava;
* Coşlariu – Cluj.

Luând în considerare experiențele trecutului, parametrii tehnici vizați de noile investiți în rețeaua primară sprijinite prin intermediul acestei priorități sunt aliniați cu cei prevăzuți pentru rețeaua TEN-T (centrală) în cadrul Regulamentului 1315/2013, în particular electrificare, ERTMS nivel 2, viteza liniei de 100 km/h, ecartament de 1435 mm, treceri la nivel cu bariere automate și posibilitatea circulației trenurilor de 740 m lungime. Având în vedere aceste considerente se încurajează utilizarea modernizării online cu condiția introducerii ERTMS și modernizării/reconstrucției structurilor necesare. În acest sens vor fi susținute acțiunile pentru achiziție de mijloacele de lucru (trenuri de lucru și echipamente) pentru asigurarea proceselor modernizare a infrastructurilor feroviare de către administratorul infrastructurii conform parametrilor tehnici menționați mai sus.Se vor finanța operațiuni pentru:* **Constructia infrastructurii feroviare aflate pe reteaua TEN-T (inclusiv ERTMS)**
* **Modernizarea infrastructurii feroviare aflate pe reteaua TEN-T (inclusiv ERTMS și modernizarea gărilor)**
* **Achizitia de trenuri de lucru si echipamente conexe pentru modernizare și electrificare CF,**
* **Modernizarea/reabilitarea podurilor și podețeleor feroviare.**

Principalul rezultat urmărit constă în creșterea gradului de utilizare al infrastructurii feroviare ( pasageri și transport de marfă) și se așteaptă îmbunătățirea conectivității transfrontaliere, diminuarea disparităților regionale precum și a emisiilor de CO2, oferind totodată conexiuni ecologice îmbunătățite cu un grad de siguranță și securitate sporit față de alte moduri de transport.***Beneficiar (individual sau în parteneriat cu APL):**** *Compania Națională Caile Ferate Romane – CN CFR SA*
* *Directiile Regionale de Cai Ferate*
 |

*The main target groups - Article 17(3)(d)(iii):*

*Text field [1 000]*

*NA*

*Specific territories tageted, including the planned use of territorial tools – Article 17(3)(d)(iv)*

*Text field [2 000]*

*NA*

*The interregional and transnational actions –Article – 17(3)(d)(v)*

*Text field [2 000]*

*NA*

*The planned use of financial instruments – Article – 17(3)(d)(vi)*

*Text field [1 000]*

*NA*

**2.A.3.2 Indicators**

*Reference: Article 17(3)(d)(ii) CPR*

|  |
| --- |
| **Table 2: Output indicators** |
| **Priority**  | **Specific objective (Investment for Jobs and Growth goal or EMFF)** | **Fund** | **Category of region** | **ID [5]** | **Indicator [255]**  | **Measurement unit** | **Milestone (2024)** | **Target (2029)** |
| 3.Imbunatatirea conectivitatii prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport pe calea ferată | Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabile,adaptata la schimbările climatice, sigură și intermodală | FC | LDR | RCO 49 - | Lungimea căilor ferate reconstruite sau modernizate - TEN-T | km |  | 164 |
| RCO 109 | Lungimea cailor ferate TEN-T echipate cu ERTMS | km. |  | 164 |

|  |
| --- |
| **Table 3: Result indicators** |
| **Priority**  | **Specific objective (Investment for Jobs and Growth goal or EMFF)** | **Fund** | **Category of region**  | **ID [5]** | **Indicator [255]** | **Measurement unit** | **Baseline or reference value** | **Reference year** | **Target (2029)** | **Source of data [200]** | **Comments [200]** |
| 3.Imbunatatirea conectivitatii prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport pe calea ferată | Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabile,adaptata la schimbările climatice, sigură și intermodală | FEDR | LDR | RCR 58 - | Numarul annual de pasageri pe caile ferate care beneficiaza de sprijin | Nr. pasageri/an | …. | …. | …… |  |  |
| RCR 59 -  | Transport de marfa pe caile ferate | Tone/an | …. | …. | …… |  |  |
| FC | NA | RCR 58 - | Numarul annual de pasageri pe caile ferate care beneficiaza de sprijin | Nr. pasageri/an | …. | …. | …… |  |  |
| RCR 59 -  | Transport de marfa pe caile ferate | Tone/an | …. | …. | …… |  |  |

**Titlul priorității:**

**4 Îmbunătățirea mobilității naționale, durabile și reziliente față de schimbări climatice prin creșterea capacității de transport pe calea ferată**

|  |
| --- |
| **Table 4: Dimension 1 – intervention field** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region[[19]](#footnote-19)** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
| 4. Îmbunătățirea mobilității naționale, durabile și reziliente față de schimbări climatice prin creșterea capacității de transport pe calea ferată | FEDR | LDR | 072- Active feroviare mobile074 – Material rulant urban ecologic | 250.000.000 |

|  |
| --- |
| **Table 5: Dimension 2 – form of support** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region[[20]](#footnote-20)** | **Code** | **Amount (EUR)** |
| 4. Îmbunătățirea mobilității naționale, durabile și reziliente față de schimbări climatice prin creșterea capacității de transport pe calea ferată | FEDR | LDR | 01 - grant | 250.000.000 |

|  |
| --- |
| **Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region[[21]](#footnote-21)** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
|  |  |  |  |  |

|  |
| --- |
| **Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
|  |  |  |  |  |

**2.A.3 Specific objective[[22]](#footnote-22) (Investment for Jobs and Growth goal) repeated for each selected specific objective for priorities other than technical assistance**

**Promovarea mobilitatii urbane multimodale durabile**

**2.A.3.1 Interventions of the Funds**

*Reference: Article 17(3)(d)(i),(iii),(iv),(v),(vi);*

*The related types of actions – Article 17(3)(d)(i) CPR; Article 6(2) ESF+*

|  |
| --- |
| *Text field [8 000]*Pentru a asigura beneficiile economice, sociale și de mediu aduse de modernizarea rețelei feroviare de cale ferată este necesar ca serviciile de transport să fie la calitatea solicitată de utilizatori. În particular transportul feroviar public de pasageri trebuie susținut pentru creșterea ponderei în cadrul pieței de transport. POT va sprijini acest demers prin susținerea proiecteor de achiziție de material rulant, atât cele demarate în cadrul perioadei precedente de programare (Material rulant (20 Regio + 10 Intercity)), cât și proiectele noi, ce vizează achiziţia a 11 tr. cu Hidrogen. Materialul rulant va trebui să fie nou, dotat cu echipament ERTMS (nivelul 2) și să contribuie la obiectivul de neutralitate față de carbon cuprins în cadrul European Green Deal. În plus față de achiziția de material rulant pentru transportul de călători vor fi sprijinite măsurile de facilitare a eficienței transportului feroviar public de călători (optimizarea mersului trenurilor – graficului de călătorii, sistemele de ticketing, măsuri de creștere a accesibilității persoanelor cu deficiențe de deplasare și alte măsuri similare).Se vor finanța operațiuni pentru:- achiziția de material rulant ecologic,- măsuri de reformă în domeniul transportului feroviar de călători.Prin realizarea operațiunilor precizate mai sus se așteaptă creșterea numărului de călători pe calea ferată.***Beneficiar:**** Autoritatea pentru Reforma Feroviara (ARF),
* Parteneriate ale operatorilor feroviari de transport de călători cu ARF.
 |

*The main target groups - Article 17(3)(d)(iii):*

*Text field [1 000]*

***NA***

*Specific territories tageted, including the planned use of territorial tools – Article 17(3)(d)(iv)*

*Text field [2 000]*

***NA***

*The interregional and transnational actions –Article – 17(3)(d)(v)*

*Text field [2 000]*

***NA***

*The planned use of financial instruments – Article – 17(3)(d)(vi)*

*Text field [1 000]*

***NA***

**2.A.3.2 Indicators**

*Reference: Article 17(3)(d)(ii) CPR*

|  |
| --- |
| **Table 2: Output indicators** |
| **Priority**  | **Specific objective (Investment for Jobs and Growth goal or EMFF)** | **Fund** | **Category of region** | **ID [5]** | **Indicator [255]**  | **Measurement unit** | **Milestone (2024)** | **Target (2029)** |
| 4.Îmbunătățirea mobilității naționale, durabile și reziliente față de schimbări climatice prin creșterea capacității de transport pe calea ferată | Promovarea mobilitatii urbane multimodale durabile | FEDR | LDR | RCO 57 -  | Material rulant ecologic pentru transportul public | Nr. (locomotive/rame electrice, automotoare/ vagoane) |  | 28 |

|  |
| --- |
| **Table 3: Result indicators** |
| **Priority**  | **Specific objective (Investment for Jobs and Growth goal or EMFF)** | **Fund** | **Category of region**  | **ID [5]** | **Indicator [255]** | **Measurement unit** | **Baseline or reference value** | **Reference year** | **Target (2029)** | **Source of data [200]** | **Comments [200]** |
| Îmbunătățirea mobilității naționale, durabile și reziliente față de schimbări climatice prin creșterea capacității de transport pe calea ferată | Promovarea mobilitatii urbane multimodale durabile | FEDR | LDR | RCR 58 - | Numărul anual de pasageri pe căile ferate care beneficiază de sprijin | Nr. pasageri/an | ….. | ….. | ……. |  |  |

**Titlul priorității:**

1. **Îmbunătățirea conectivității prin creșterea gradului de utilizare a transportului cu metroul**

**in regiunea Bucuresti-Ilfov**

|  |
| --- |
| **Table 4: Dimension 1 – intervention field** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region[[23]](#footnote-23)** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
| 5.Îmbunătățirea conectivității prin creșterea gardului de utilizare a transportului cu metroul in regiunea Bucureşti-Ilfov | FC | NA | 073- Infrastructuri de transporturi urbane curate074 – Material rulant urban ecologic | 250.000.000 |

|  |
| --- |
| **Table 5: Dimension 2 – form of support** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region[[24]](#footnote-24)** | **Code** | **Amount (EUR)** |
| 5.Îmbunătățirea conectivității prin creșterea gardului de utilizare a transportului cu metroul in regiunea Bucuresti-Ilfov | FC | NA | 01 - grant | 250.000.000 |

|  |
| --- |
| **Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region[[25]](#footnote-25)** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
|  |  |  |  |  |

|  |
| --- |
| **Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
|  |  |  |  |  |

**2.A.3 Specific objective[[26]](#footnote-26) (Investment for Jobs and Growth goal) repeated for each selected specific objective for priorities other than technical assistance**

***Promovarea mobilitatii urbane multimodale durabile***

**2.A.3.1 Interventions of the Funds**

*Reference: Article 17(3)(d)(i),(iii),(iv),(v),(vi);*

*The related types of actions – Article 17(3)(d)(i) CPR; Article 6(2) ESF+*

|  |
| --- |
| *Text field [8 000]*Transportul cu metroul reprezintă pentru regiunea capitalei României cel mai prietenos cu mediu mod de transport. Pentru extinderea beneficiilor acestui mod de transport, precum și pentru creșterea siguranței în operare POT va sprijini realizarea acțiunilor pentru investiții în infrastructura de metrou, atât cele demarate în perioada precedentă de programare, cât și cele noi.Proiecte fazate:* Magistrala 2 de metrou;
* Magistrala 6 de metrou. 1 Mai - Otopeni (SUD).

Proiecte de investiţii noi:* Magistrala 5 - etapa 2 - Eroilor – Iancului;
* Extensii magistrale Metrou Bucureşti ce asigură conectivitatea cu centura rutieră şi feroviară.

Proiecte de rezervă:* Magistrala 7 Metrou Bucureşti;
* Magistrala 8 Metrou Bucureşti.

Se vor finanța operațiuni pentru:* Investiţii în infrastructura de metrou (noi tronsoane, stații aferente),
* Investiţii în material rulant, modernizare instalaţii,
* Investiţii în echipamente conexe, măsuri de creștere a accesibilității persoanelor cu deficiențe de deplasare, inclusiv sisteme de siguranta,
* Modernizarea stațiilor a căror condiții de desfășurare a călătoriilor nu corespund standardelor de siguranță actuale,
* Susținerea integrării căltoriilor la nivel metropolitan cu alte sisteme de transport public de călători.

Prin realizarea operațiunilor menționate mai sus se vor asigura premisele pentru creșterea numărului de călători cu metroul și creșterea gradului de atractivitate al acestui mod de transport,cu scopul reducerii traficului auto și a poluării la nivelul ariei metropolitane a Bucureștiului.***Beneficiar:**** *METROREX (inclusiv parteneriate cu PMB și primăriile de sector)*
 |

*The main target groups - Article 17(3)(d)(iii):*

*Text field [1 000]*

***NA***

*Specific territories tageted, including the planned use of territorial tools – Article 17(3)(d)(iv)*

*Text field [2 000]*

***NA***

*The interregional and transnational actions –Article – 17(3)(d)(v)*

*Text field [2 000]*

***NA***

*The planned use of financial instruments – Article – 17(3)(d)(vi)*

*Text field [1 000]*

***NA***

**2.A.3.2 Indicators**

*Reference: Article 17(3)(d)(ii) CPR*

|  |
| --- |
| **Table 2: Output indicators** |
| **Priority**  | **Specific objective (Investment for Jobs and Growth goal or EMFF)** | **Fund** | **Category of region** | **ID [5]** | **Indicator [255]**  | **Measurement unit** | **Milestone (2024)** | **Target (2029)** |
| 5.Îmbunătățirea conectivității prin creșterea gardului de utilizare a transportului cu metroul in regiunea Bucuresti-Ilfov | Promovarea mobilitatii urbane multimodale durabile | FC | NA | RCO 55 -  | Lungimea liniilor de tramvai și metrou - noi | km |  | 13 |
| FEDR |  | RCO 56 - | Lungimea liniilor de tramvai și metrou - reconstruite/modernizate | Km |  | 13 |
| RCO57 -  | Material rulant ecologic pentru transportul public | Nr. trenuri |  |  |

|  |
| --- |
| **Table 3: Result indicators** |
| **Priority**  | **Specific objective (Investment for Jobs and Growth goal or EMFF)** | **Fund** | **Category of region**  | **ID [5]** | **Indicator [255]** | **Measurement unit** | **Baseline or reference value** | **Reference year** | **Target (2029)** | **Source of data [200]** | **Comments [200]** |
| 5.Îmbunătățirea conectivității prin creșterea gardului de utilizare a transportului cu metroul in regiunea Bucuresti-Ilfov | Promovarea mobilitatii urbane multimodale durabile | FC | NA | RCR 63 - | Numărul anual de utilizatorii ai liniilor de tramvai și de metrou noi/modernizate | Nr. pasageri/an | ….. | ….. | ……. |  |  |

**Titlul priorității:**

1. **Îmbunătățirea conectivității si mobilităţii urbane, durabila şi rezilientă in fata schimbărilor climatice prin creșterea calității serviciilor de transport pe calea ferata**

|  |
| --- |
| **Table 4: Dimension 1 – intervention field** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region[[27]](#footnote-27)** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
| 6.Îmbunătățirea conectivității si mobilitatii urbane, durabila si rezilienta in fata schimbarilor climatice prin creșterea calității serviciilor de transport pe calea ferata | FEDR | LDR | 073- Infrastructuri de transporturi urbane curate074 – Material rulant urban ecologic065 – Cai ferate nou construite retea globala TEN-T068 – Cai ferate reconstruite sau modernizate – retea globala TEN-T069 – Alte cai ferate modernizate | 350.000.000 |

|  |
| --- |
| **Table 5: Dimension 2 – form of support** |
| Priority No | **Fund** | **Category of region[[28]](#footnote-28)** | **Code** | **Amount (EUR)** |
| 6.Îmbunătățirea conectivității si mobilitatii urbane, durabila si rezilienta in fata schimbarilor climatice prin creșterea calității serviciilor de transport pe calea ferata | FEDR | LDR | 01 - grant | 350.000.000 |

|  |
| --- |
| **Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region[[29]](#footnote-29)** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
|  |  |  |  |  |

|  |
| --- |
| **Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
|  |  |  |  |  |

**2.A.3 Specific objective[[30]](#footnote-30) (Investment for Jobs and Growth goal) repeated for each selected specific objective for priorities other than technical assistance**

**Promovarea mobilitatii urbane multimodale durabile**

**2.A.3.1 Interventions of the Funds**

*Reference: Article 17(3)(d)(i),(iii),(iv),(v),(vi);*

*The related types of actions – Article 17(3)(d)(i) CPR; Article 6(2) ESF+*

|  |
| --- |
| *Text field [8 000]*România are mai multe zone metropolitane. Cu excepția Bucureștiului transportul urban în celelalte arii metropolitane se realizează exclusiv prin mijloace de transport de suprafață, predominant cu autobuze și microbuze. Pentru asigurarea obiectivului de neutralitate climatică cuprins în Strategia europeană - Green Deal, precum și pentru integrarea la nivel urban a serviciilor feroviare de transport de pasageri POT va sprijini prin intermediul acestei priorități investiții de dezvoltare a sistemelor de cale ferată urbane pentru zonele metropolitane atât în ceea ce privește construcția/modernizarea infrastructurii, cât și achiziționarea de material rulant ecologic (trenuri metropolitane) necesare operării pe rețeaua feroviară pentru deplasărle de scurt parcurs în regiunile metropolitane, inclusiv legătura feroviară la aeroportul care deservește zona metropolitană. Investițiile se vor baza pe integrarea modurilor de transport urban în cadrul Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD). Operațiunile finanțate prin intermediul acestei priorități vor viza:* **achiziția de trenuri metropolitane (material rulant)**
* **construcția/modernizarea/optimizarea infrastructurii necesare**
* **asigurarea legăturii feroviare cu aeroportul ce deservește zona metropolitană,**
* **optimizarea mersului trenurilor – graficului de călătorii, sistemele de ticketing (inclusiv integrare cu alte moduri de transport), măsuri de creștere a accesibilității persoanelor cu deficiențe de deplasare și alte măsuri similare**

Prin implementarea operațiunilor menționate mai sus POT propune o schimbare de atitudine la nivelul populației urbane față de modul de transport pe calea ferată prin creșterea numărului de călători pe calea ferată pentru serviciile de transport metropolitan care să contribuie la îmbunătăţirea siguranţei, reducerea impactului asupra mediului și creșterea intermodalității și calității transportului metropolitan.Proiecte noi de investiţii urmărite vor viza zonele metropolitane cu prioritate în:* Cluj-Napoca;
* Braşov;
* Sibiu;
* Timişoara;
* Iaşi;
* Oradea;
* Craiova.

***Beneficiar(i):**** *Parteneriate între Autoritățile Publice Locale (inclusiv asocieri ale acestora) și Compania Națională Căile Ferate Române-C.N.C.F.R. și/sau ARF*
 |

*The main target groups - Article 17(3)(d)(iii):*

*Text field [1 000]*

***NA***

*Specific territories tageted, including the planned use of territorial tools – Article 17(3)(d)(iv)*

*Text field [2 000]*

***NA***

*The interregional and transnational actions –Article – 17(3)(d)(v)*

*Text field [2 000]*

***NA***

*The planned use of financial instruments – Article – 17(3)(d)(vi)*

*Text field [1 000]*

***NA***

**2.A.3.2 Indicators**

*Reference: Article 17(3)(d)(ii) CPR*

|  |
| --- |
| **Table 2: Output indicators** |
| **Priority**  | **Specific objective (Investment for Jobs and Growth goal or EMFF)** | **Fund** | **Category of region** | **ID [5]** | **Indicator [255]**  | **Measurement unit** | **Milestone (2024)** | **Target (2029)** |
| 6.Îmbunătățirea conectivității si mobilitatii urbane, durabila si rezilienta in fata schimbarilor climatice prin creșterea calității serviciilor de transport pe calea ferata | Promovarea mobilitatii urbane multimodale durabile | FEDR | LDR | RCO 50-  | Lungimea cailor ferate reconstruite sau modernizate non-TEN-T | km | …. | ….. |
| RCO57 -  | Material rulant ecologic pentru transportul public | Nr. trenuri | ….. | …… |

|  |
| --- |
| **Table 3: Result indicators** |
| **Priority**  | **Specific objective (Investment for Jobs and Growth goal or EMFF)** | **Fund** | **Category of region**  | **ID [5]** | **Indicator [255]** | **Measurement unit** | **Baseline or reference value** | **Reference year** | **Target (2029)** | **Source of data [200]** | **Comments [200]** |
| 6.Îmbunătățirea conectivității si mobilitatii urbane, durabila si rezilienta in fata schimbarilor climatice prin creșterea calității serviciilor de transport pe calea ferata | Promovarea mobilitatii urbane multimodale durabile | FEDR | LDR | RCR 58 - | Numărul anual de pasageri pe caile ferate care beneficiaza de sprijin | Nr. pasageri/an |  |  |  |  |  |

**Titlul priorității:**

1. **Dezvoltarea de centre logistice**

|  |
| --- |
| **Table 4: Dimension 1 – intervention field** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region[[31]](#footnote-31)** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
| 7.Dezvoltarea de centre logistice | FC | NA | 078- Transporturi multimodale (TEN-T)079- Transporturi multimodale (neurbane) | 85.000.000 |

|  |
| --- |
| **Table 5: Dimension 2 – form of support** |
| Priority No | **Fund** | **Category of region[[32]](#footnote-32)** | **Code** | **Amount (EUR)** |
| 7.Dezvoltarea de centre logistice | FC | NA | 01 - grant | 85.000.000 |

|  |
| --- |
| **Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region[[33]](#footnote-33)** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
|  |  |  |  |  |

|  |
| --- |
| **Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
|  |  |  |  |  |

**2.A.3 Specific objective[[34]](#footnote-34) (Investment for Jobs and Growth goal) repeated for each selected specific objective for priorities other than technical assistance**

***Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabila, adaptata la schimbările climatice, sigură și intermodală (3.2.)***

**2.A.3.1 Interventions of the Funds**

*Reference: Article 17(3)(d)(i),(iii),(iv),(v),(vi);*

*The related types of actions – Article 17(3)(d)(i) CPR; Article 6(2) ESF+*

|  |
| --- |
| *Text field [8 000]*Un sistem de transport eficient trebuie să asigure traseul neîntrerupt în special al mărfurilor la destinațiile solicitate. Un sistem de transport multimodal asigură acest deziderat prin utilizarea a mai mult de un mod de transport. În România în cadrul principalelor orașe este necesară dezvoltarea centrelor logistice pentru asigurarea transportului multimodal. POT urmărește sprijinirea investițiilor ce vizează dezvoltarea centrelor logistice multimodale în orașele din România cu peste 100.000 de locuitori. Operațiunile vizate în cadrul acestei priorități sunt:* **Investitii in modernizarea centrelor logistice multimodale**
* **Dezvoltarea de centre logistice multimodale**
* **Investitii in instalatii si echipamente de operare în cadrul centrelor logistice multimodale**
* **Investiții în infrastructura de acces la centrele logistice multimodale**

Investițiile în infrastructura terminalelor intermodale, a instalațiilor și echipamentelor aferente se vor efectua în conformitate cu prevederile legislației privind ajutorul de stat (maxim 10 MEUR/investiție fonduri publice, maxim 20 MEUR valoarea totală a unei investiții).Prin realizarea operațiunilor menționate mai sus se așteaptă creșterea accesibilității regionale și scăderea costului generalizat al transportului către destinațiile aflate în cadrul principalelor orașe ale României (cu peste 100.000 loc.).***Beneficiar(i):**** *Agenți economici privați*
 |

*The main target groups - Article 17(3)(d)(iii):*

*Text field [1 000]*

***NA***

*Specific territories tageted, including the planned use of territorial tools – Article 17(3)(d)(iv)*

*Text field [2 000]*

***NA***

*The interregional and transnational actions –Article – 17(3)(d)(v)*

*Text field [2 000]*

***NA***

*The planned use of financial instruments – Article – 17(3)(d)(vi)*

*Text field [1 000]*

***NA***

**2.A.3.2 Indicators**

*Reference: Article 17(3)(d)(ii) CPR*

|  |
| --- |
| **Table 2: Output indicators** |
| **Priority**  | **Specific objective (Investment for Jobs and Growth goal or EMFF)** | **Fund** | **Category of region** | **ID [5]** | **Indicator [255]**  | **Measurement unit** | **Milestone (2024)** | **Target (2029)** |
| 7. Dezvoltarea de centre logistice | Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabila, adaptata la schimbările climatice, sigură și intermodală (3.2.) | FC | NA | RCO 54-  | Conexiuni intermodale - noi sau modernizate | Nr.  |  | 10 |

|  |
| --- |
| **Table 3: Result indicators** |
| **Priority**  | **Specific objective (Investment for Jobs and Growth goal or EMFF)** | **Fund** | **Category of region**  | **ID [5]** | **Indicator [255]** | **Measurement unit** | **Baseline or reference value** | **Reference year** | **Target (2029)** | **Source of data [200]** | **Comments [200]** |
| 7.Dezvoltarea de centre logistice | Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabila, adaptata la schimbările climatice, sigură și intermodală (3.2.) | FC | NA | RCR 59 - | Transport de marfă pe căile ferate  | Mii tone/an | …… | ……. | …… |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |

**Titlul priorității:**

1. **Creșterea gradului de utilizare a Dunării și porturilor maritime și fluviale**

|  |
| --- |
| **Table 4: Dimension 1 – intervention field** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region[[35]](#footnote-35)** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
| 8. Creșterea gradului de utilizare a Dunării și porturilor maritime și fluviale | FC | NA | 080- Porturi maritime (TEN-T)081- Alte porturi maritime082- Căi navigabile și porturi interioare (TEN-T)083- Căi navigabile și porturi interioare (regionale și locale) | 200.000.000 |

|  |
| --- |
| **Table 5: Dimension 2 – form of support** |
| Priority No | **Fund** | **Category of region[[36]](#footnote-36)** | **Code** | **Amount (EUR)** |
| 8. Creșterea gradului de utilizare a Dunării și porturilor maritime și fluviale | FC | NA | 01 - grant | 200.000.000 |

|  |
| --- |
| **Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region[[37]](#footnote-37)** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
|  |  |  |  |  |

|  |
| --- |
| **Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
|  |  |  |  |  |

**2.A.3 Specific objective[[38]](#footnote-38) (Investment for Jobs and Growth goal) repeated for each selected specific objective for priorities other than technical assistance**

***Dezvoltarea unei retele TEN-T sustenabile, adaptata la schimbarile climatice, sigura si intermodala***

**2.A.3.1 Interventions of the Funds**

*Reference: Article 17(3)(d)(i),(iii),(iv),(v),(vi);*

*The related types of actions – Article 17(3)(d)(i) CPR; Article 6(2) ESF+*

|  |
| --- |
| *Text field [8 000]*Transportul naval este alături de transportul feroviar considerat un mod de transport mai prietenos cu mediu și astfel participă la implementarea strategiei europene Green Deal prin capacitatea de prelua cantități importante de mărfuri de la transportul rutier contribuind la obținerea dezideratului de neutralitate a emisiilor de carbon până în 2050. Transportul naval este susținut în sinergie și de Mecanismul Interconectarea Europei 221-2027 În coordonare cu investițiile CEF, POT va urmări finanțarea operațiunilor care să contribuie la îmbunătăţirea navigației pe Dunăre, precum și a gradului de utilizare a porturilor românești.Investțiile vor viza cu precădere porturile situate pe rețeaua primară a României corelând potențialul de dezvoltare a porturilor (trafic) cu nevoia de specializare a porturilor în funcție de dezvoltarea economică în aria lor de deservire (hinterland).). Investițiile vor viza infrastructura portuară ce cuprinde cheuri, dane, bazine diguri și alte construcții hidrotehnice similare,, utilitățile pentru serviciile portuare, căile de acces rutier și feroviar, platforme (inclusiv utilitățile aferente). Investițiile privind modernizarea/dezvoltarea terminalelor intermodale situate în aria portuară vor fi susținute de această prioritate.Instalațiile, echipamentele și facilitățile de încărcare/descărcare pot fi finanțate în condițiile respectării regulilor de ajutor de stat.În ceea ce privește îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre vor fi sprijinite acțiunile ce au ca impact eliminarea punctelor critice pentru navigație pe Dunăre și creșterea eficienței transportului naval pe canalele navigabile ale acesteia.Se vor finanța operațiuni pentru:* **Modernizarea si dezvoltarea infrastructurii porturare (inclusiv infrastructura de acces) în porturile rețelei portuare primare a României;**
* **Asigurarea condiţiilor optime de navigaţie în bazinele portuare prin dragaj;**
* **Dezvoltarea instalațiilor, echipamentelor și facilităților de încărcare/descărcare în porturile rețelei portuare primare a României**
* **Lucrări hidrotehnice pentru eliminarea punctelor critice pentru navigație pe Dunăre și creșterea eficienței transportului naval pe canalele navigabile ale acesteia**

Proiecte de investiţii:* Porturi situate pe reţeaua primară maritimă - Port Contanţa:

(Investițiile vor viza, fără a se limita, cu respectarea regulilor de ajutor de stat: legatura cu autostrada şi alte drumuri interioare şi pasaje; scheme suprastructură operatori privaţi (depozitare + instalaţii de încarcat/descarcat); Molul III+IV Sud; Digitalizarea Portului Constanţa; Optimizare cheuri şi dane existente, dragaj)* Porturi situate pe reţeaua primară fluvială:
* Port Galați:

(Investițiile vor viza, fără a se limita, cu respectarea regulilor de ajutor de stat: Schema suprastructura operatori privati operare resurse minerale si containere(logistica);Infrastrcutura de conectivitate; Cheuri şi dane, dragaj)* Port Brăila:

(Investițiile vor viza, fără a se limita, cu respectarea regulilor de ajutor de stat:Schema suprastructura operatori privaţi operare cereale; Infrastrcutura de conectivitate; Cheuri şi dane, dragaj)* Alte porturi fluviale
* Imbunătăţirea condiţiilor de navigaţie pe Dunăre+ canale navigabile:

(Investițiile vor viza, fără a se limita, cu respectarea regulilor de ajutor de stat: Canalul Sulina; Punctul critic Bala; Poarta Albă – Midia.)Se așteaptă ca realizarea operațiunilor precizate mai sus să conducă la creșterea volumului de mărfuri operate în cadrul porturilor aflate pe rețeaua primară a României, creșterea ariei deservite de aceste porturi, precum și creșterea tranzitului de mărfuri către vecinii României ce nu au acces la zone maritime.***Beneficiar(i):**** *Administratorii porturilor maritime si fluviale*
* *Operatori Privati*
* *MTIC*
 |

*The main target groups - Article 17(3)(d)(iii):*

*Text field [1 000]*

***NA***

*Specific territories tageted, including the planned use of territorial tools – Article 17(3)(d)(iv)*

*Text field [2 000]*

***NA***

*The interregional and transnational actions –Article – 17(3)(d)(v)*

*Text field [2 000]*

***NA***

*The planned use of financial instruments – Article – 17(3)(d)(vi)*

*Text field [1 000]*

***NA***

**2.A.3.2 Indicators**

*Reference: Article 17(3)(d)(ii) CPR*

|  |
| --- |
| **Table 2: Output indicators** |
| **Priority**  | **Specific objective (Investment for Jobs and Growth goal or EMFF)** | **Fund** | **Category of region** | **ID [5]** | **Indicator [255]**  | **Measurement unit** | **Milestone (2024)** | **Target (2029)** |
| 8.Creșterea gradului de utilizare a Dunării și porturilor maritime și fluviale | Dezvoltarea unei retele TEN-T sustenabile, adaptata la schimbarile climatice, sigura si intermodala | FC | NA | RCO 51-  | Lungimea căilor navigabile interioare noi sau modernizate - TEN-T | km | ….. | ….. |
| RCO 54-  | Conexiuni intermodale - noi sau modernizate | Nr. |  | 3 |

|  |
| --- |
| **Table 3: Result indicators** |
| **Priority**  | **Specific objective (Investment for Jobs and Growth goal or EMFF)** | **Fund** | **Category of region**  | **ID [5]** | **Indicator [255]** | **Measurement unit** | **Baseline or reference value** | **Reference year** | **Target (2029)** | **Source of data [200]** | **Comments [200]** |
| 8.Creșterea gradului de utilizare a Dunării și porturilor maritime și fluviale | Dezvoltarea unei retele TEN-T sustenabile, adaptata la schimbarile climatice, sigura si intermodala | FC | NA | RCR 60 - | Transport de marfă pe căile navigabile interioare | Mii tone/an | …… | …… | ……. |  |  |

**Titlul priorității:**

1. **Creșterea gradului de siguranța pe rețeaua rutiera de transport**

|  |
| --- |
| **Table 4: Dimension 1 – intervention field** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region[[39]](#footnote-39)** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
| 9.Creșterea gradului de siguranța pe rețeaua rutiera de transport | FEDR | LDR | 060- Autostrăzi și drumuri reconstruite sau îmbunătățite – Rețeaua centrală TEN-T 061- Autostrăzi și drumuri reconstruite sau îmbunătățite – Rețeaua globală TEN-T062- Alte drumuri reconstruite sau îmbunătățite (autostrăzi, drumuri naționale, regionale sau locale) | 100.000.000 |

|  |
| --- |
| **Table 5: Dimension 2 – form of support** |
| Priority No | **Fund** | **Category of region[[40]](#footnote-40)** | **Code** | **Amount (EUR)** |
| 9.Creșterea gradului de siguranța pe rețeaua rutiera de transport | FEDR | LDR | 01 - grant | 100.000.000 |

|  |
| --- |
| **Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region[[41]](#footnote-41)** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
|  |  |  |  |  |

|  |
| --- |
| **Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
|  |  |  |  |  |

**2.A.3 Specific objective[[42]](#footnote-42) (Investment for Jobs and Growth goal) repeated for each selected specific objective for priorities other than technical assistance**

***Dezvoltarea unei retele TEN-T sustenabile, adaptata la schimbarile climatice, sigura si intermodala***

**2.A.3.1 Interventions of the Funds**

*Reference: Article 17(3)(d)(i),(iii),(iv),(v),(vi);*

*The related types of actions – Article 17(3)(d)(i) CPR; Article 6(2) ESF+*

|  |
| --- |
| *Text field [8 000]*Siguranța rutieră în România este printre cele mai scăzute dintre statele UE. Factorii care au condus la această situație variază de la standardul tehnic scăzut al infrastructurii rutiere naționale până la comportamentul inadecvat al conducătorilor auto. Prin această prioritate POT urmărește finanțarea de operațiuni care să contribuie la îmbunătăţirea siguranței circulației rutiere, reducerea nrumarului de accidente rutiere, în particular a accidentelor fatale în scopul contribuției la „Viziunea 0” a Comisiei Europene, precum și minimizarea efectelor economice cauzate de acceste accidente.Prin intermediul acestei priorități se vor finanța operațiuni ce vizează* **Masuri „hard” și „soft” care contribuie la imbunatatirea sigurantei traficului pe reteaua rutiera,**
* **Eliminarea punctelor negre,**
* **Echipamente de interventie in conditii meteo speciale**

Prin implementarea operațiunilor menționate mai sus se așteaptă o scădere considerabilă a numărului de accidente rutiere.***Beneficiar(i):**** *CNAIR,*
* *Direcțiile regionale de drumuri și poduri*
* *Poliția rutieră,*
 |

*The main target groups - Article 17(3)(d)(iii):*

*Text field [1 000]*

***NA***

*Specific territories tageted, including the planned use of territorial tools – Article 17(3)(d)(iv)*

*Text field [2 000]*

***NA***

*The interregional and transnational actions –Article – 17(3)(d)(v)*

*Text field [2 000]*

***NA***

*The planned use of financial instruments – Article – 17(3)(d)(vi)*

*Text field [1 000]*

***NA***

**2.A.3.2 Indicators**

*Reference: Article 17(3)(d)(ii) CPR*

|  |
| --- |
| **Table 2: Output indicators** |
| **Priority**  | **Specific objective (Investment for Jobs and Growth goal or EMFF)** | **Fund** | **Category of region** | **ID [5]** | **Indicator [255]**  | **Measurement unit** | **Milestone (2024)** | **Target (2029)** |
| 9. Creșterea gradului de siguranța pe rețeaua rutiera de transport | Dezvoltarea unei retele TEN-T sustenabile, adaptata la schimbarile climatice, sigura si intermodala | FEDR | LDR | RCO 45-  | Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate - TEN-T | km | ….. | ….. |
| RCO46 -  | Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate - altele | km | …… | …… |

|  |
| --- |
| **Table 3: Result indicators** |
| **Priority**  | **Specific objective (Investment for Jobs and Growth goal or EMFF)** | **Fund** | **Category of region**  | **ID [5]** | **Indicator [255]** | **Measurement unit** | **Baseline or reference value** | **Reference year** | **Target (2029)** | **Source of data [200]** | **Comments [200]** |
| 9. Creșterea gradului de siguranța pe rețeaua rutiera de transport | Dezvoltarea unei retele TEN-T sustenabile, adaptata la schimbarile climatice, sigura si intermodala | FEDR | LDR | RCR 55 - | Utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite sau modernizate | Nr./an | …… | …… | ……. |  |  |

**2.A.3 Specific objective[[43]](#footnote-43) (Investment for Jobs and Growth goal) repeated for each selected specific objective for priorities other than technical assistance**

**2.A.3.1 Interventions of the Funds**

*Reference: Article 17(3)(d)(i),(iii),(iv),(v),(vi);*

*The related types of actions – Article 17(3)(d)(i) CPR; Article 6(2) ESF+*

|  |
| --- |
| *Text field [8 000]* |

*The main target groups - Article 17(3)(d)(iii):*

*Text field [1 000]*

*Specific territories tageted, including the planned use of territorial tools – Article 17(3)(d)(iv)*

*Text field [2 000]*

*The interregional and transnational actions –Article – 17(3)(d)(v)*

*Text field [2 000]*

*The planned use of financial instruments – Article – 17(3)(d)(vi)*

*Text field [1 000]*

**2.B.1.2.Indicators**

**Output indicators with the corresponding milestones and targets – Article 17(3)(e)bis(ii)**

|  |
| --- |
| **Table 2: Output indicators** |
| **Priority**  | **Specific objective (Investment for Jobs and Growth goal EMFF)** | **Fund** | **Category of region** | **ID [5]** | **Indicator [255]**  | **Measurement unit** | **Milestone (2024)** | **Target (2029)** |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |

**2.B.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention** *Reference Article 17(3)(e)bis(iv)*

|  |
| --- |
| **Table 8: Dimension 1 – intervention field** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
|  |  |  |  |  |

**2.B.2 Priority for technical assistance pursuant to Article 32 – repeated for each TA priority**

*Reference: Article 17(3)(e)*

1. **Asistență tehnică**

**2.B.2.1 Description of technical assistance under financing not linked to costs – Article 32**

|  |
| --- |
| *Text field [3 000]* Îmbunătăţirea capacităţii de gestionare şi implementare a fondurilor FEDR, FC, alocate in POT 2021-2027 rămâne o prioritate. La nivelul Autoritatii de Management dar si la nivelul marilor beneficiari este nevoie de fundamentarea priorităţilor strategice prin studii, analize, evaluări, precum şi de întărire a capacităţii acestor instituţii de a de a pregăti portofolii de proiecte mature si de a asigura implementarea judicioasa a proiectelor in termenele asumate. Funcţia de evaluare necesita si ea sprijin, fiind in responsabilitatea AM POT, si ţinând cont de importanţa acesteia în implementarea eficace a fondurilor şi în eficientizarea sistemului de management. Consolidarea capacităţii administrative rămâne o prioritate pentru perioada 2021-2027 şi se va realiza în conformitate cu Roadmapul privind cresterea capacitatii administrative, aflat în proces de elaborare. Prin măsurile de asistență tehnică prevazute in POT se urmăresc finanțarea de operațiuni care să contribuie la îmbunătăţirea capacității instituționale a autorității de management a programului, să sprijine managementul programului operațional și măsurile de informare și publicitate ale acestuia. Se vor finanța operațiuni pentru:* Sprijin pentru sistemul de management si control al AM POT
* Masuri de informare si publicitate POT
* Evaluarea Programului Operațional Transport
* Alte măsuri de AT

***Beneficiar:**** *Autoritatea de Management pentru Programul Operational Transport 2021-2027*
* *Principalii beneficiari ai interventiilor POT 2021-2027*
 |

**2.B.2.2. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention**

*Reference: Article 17(3)(e)*

|  |
| --- |
| **Table 8: Dimension 1 – intervention field** |
| **Priority No** | **Fund** | **Category of region** | **Code**  | **Amount (EUR)** |
| 10.Asistenta Tehnica  | FC | NA | 132 - Îmbunătățirea capacității autorităților și organismelor de sistem legate de punerea în aplicare a implementarii fondurilor141- Pregătirea, implementarea, monitorizarea și controlul142 - Evaluare și studii, culegere de date143 - Consolidarea capacității autorităților din statele membre, a beneficiarilor și a partenerilor relevanți | 88.450.000 |

**3. Financial plan**

*Reference: Article 17(3)(f)(i)-(iii); Article 106(1)-(3), Article 10; Article 21; CPR*

**3.A Transfers and contributions[[44]](#footnote-44)**

*Reference: Article 10; Article 21; CPR*

|  |
| --- |
| [ ]  Programme amendment related to Article 10, CPR (contribution to Invest EU) |
| [ ]  Programme amendment related to Article 21, CPR (transfers to instruments under direct or indirect management orbetween shared management funds) |

**Table 15: Contributions to InvestEU\* NA**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Category of regions | Window 1 | Window 2 | Window 3 | Window 4 | Window 5 | Amount |
|  |  | (a) | (b) | (c) | (d) | (e) | (f)=(a)+(b)+(c)+(d)+(e)) |
| ERDF | More developed |  |  |  |  |  |  |
| Less developed |  |  |  |  |  |  |
| Transition |  |  |  |  |  |  |
| Outermost and northern sparsely populated |  |  |  |  |  |  |
| ESF+ | More developed |  |  |  |  |  |  |
| Less developed |  |  |  |  |  |  |
| Transition |  |  |  |  |  |  |
| Outermost and northern sparsely populated |  |  |  |  |  |  |
| JTF\* | More developed |  |  |  |  |  |  |
| Less developed |  |  |  |  |  |  |
| Transition |  |  |  |  |  |  |
| CF |  |  |  |  |  |  |  |
| EMFF |  |  |  |  |  |  |  |
| Total |  |  |  |  |  |  |  |

\* Initial JTF allocation (without complementary resources transferred) within the limits set in Article 21.

**Table 16: Transfers to instruments under direct or indirect management\* NA**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Fund** | **Category of regions** | **Instrument 1** | **Instrument 2** | **Instrument 3** | **Instrument 4** | **Instrument 5** | **Transfer amount** |
|  |  | (a) | (b) | (c) | (d) | (e) | (f)=(a)+(b)+(c)+(d)+(e) |
| ERDF | More developed |  |  |  |  |  |  |
| Transition |  |  |  |  |  |  |
| Less developed |  |  |  |  |  |  |
| Outermost and northern sparsely populated |  |  |  |  |  |  |
| ESF+ | More developed |  |  |  |  |  |  |
| Transition |  |  |  |  |  |  |
| Less developed |  |  |  |  |  |  |
| Outermost and northern sparsely populated |  |  |  |  |  |  |
| CF |  |  |  |  |  |  |  |
| EMFF |  |  |  |  |  |  |  |
| Total |  |  |  |  |  |  |  |

\* Cumulative amounts for all transfers during programming period.

**Table 17: Transfers between shared management funds\* NA**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Receiving fund / instrument Transferring fund /instrument | **ERDF** | **ESF+** | **CF** | **EMFF** | **AMIF** | **ISF** | **BMVI** | **Total**  |
| More developed | Transition | Less developed | Outermost and northern sparsely populated | More developed | Transition | Less developed | Outermost and northern sparsely populated  |
| **ERDF** | More developed |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Transition |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Less developed |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Outermost and northern sparsely populated |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **ESF+** | More developed |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Transition  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Less developed |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Outermost and northern sparsely populated |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **CF** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **EMFF** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Total** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

\* Cumulative amounts for all transfers during programming period.

**Table 18: Initial JTF allocation to the programme1**

*Reference: Article 21**a*

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Initial JTF allocation to the programme\* per category of region** |
| **More developed** | **Transition** | **Less developed** |
| **Initial JTF allocation in the programme\*** |  |  |  |

\* Programme with the JTF allocation.

1 When JTF is the ‘fund concerned’ (basic data on the programme, p.1 of programme template).”

(5) Under point 3.A, a new ticking box is inserted, after Table 18:

**“Obligatory transfer of ERDF and ESF+ resources as complementary support to the Just Transition Fund2**

|  |  |
| --- | --- |
| **Transfer to JTF** | [ ]  concerns internal transfers within the programme with JTF allocation (Table 18A) |
| [ ]  concerns transfers from other programmes to the programme with JTF allocation (Table 18B) |
|  | [ ]  N/A (ie no support from JTF to the programme) |

2 In case a programme supported by the JTF receives complementary support (cf Article 21a) within the programme and from other programmes both Tables 18A and 18B need to be filled in.”

 **Table 18A: Transfer of ERDF and ESF+ resources to the Just Transition Fund (JTF) within the programme**

|  |  |
| --- | --- |
|  | **JTF allocation in the programme\* per category of region** |
| **More developed** | **Transition** | **Less developed** |
| **Transfer within the programme\* (complementary support) per category of region** |  |  |  |
| **ERDF** | More developed |  |  |  |
| Transition |  |  |  |
| Less developed |  |  |  |
| Outermost and northern sparsely populated |  |  |  |
| **ESF+** | More developed |  |  |  |
| Transition |  |  |  |
| Less developed |  |  |  |
| Outermost and northern sparsely populated |  |  |  |
| **Total**  | More developed |  |  |  |
|  | Transition |  |  |  |
|  | Less developed |  |  |  |
|  | Outermost and northern sparsely populated |  |  |  |

\* Programme with the JTF allocation.”

**Table 18B: Transfer of ERDF and ESF+ resources from other programme(s) to the Just Transition Fund (JTF) in this programme**

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Complementary support to the JTF in this programme (CCI number)\* per category of region** |
| **More developed** | **Transition** | **Less developed** |
| **Transfer(s) from other programme(s)\*\* per category of region** |  |  |  |
| **Programme 1 (CCI number)** |  |  |  |
| **ERDF** | More developed |  |  |  |
|  | Transition |  |  |  |
|  | Less developed |  |  |  |
|  | Outermost and northern sparsely populated |  |  |  |
| **ESF+** | More developed |  |  |  |
|  | Transition |  |  |  |
|  | Less developed |  |  |  |
|  | Outermost and northern sparsely populated |  |  |  |
| **Programme 2 (CCI number)** |  |  |  |
| **Programme 3 (CCI number)** |  |  |  |
| **Total ERDF** | More developed |  |  |  |
|  | Transition |  |  |  |
|  | Less developed |  |  |  |
|  | Outermost and northern sparsely populated |  |  |  |
| **Total ESF+** | More developed |  |  |  |
|  | Transition |  |  |  |
|  | Less developed |  |  |  |
|  | Outermost  |  |  |  |
| **Total** |  |  |  |

\* programme with JTF allocation, which receives complementary support from the ERDF and ESF+.

\*\* programme providing the complementary support from the ERDF and ESF+ (source).”

**3.1 Financial appropriations by year**

*Reference: Article 17(3)(f)(i)*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Fund** | **Category of region** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **Total**  |
|
| ERDF | More developed |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Transition |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Less developed |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Outermost and northern sparsely populated |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Total |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| ESF+ | More developed |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Transition |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Less developed |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Outermost and northern sparsely populated |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Total  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Cohesion Fund | N/A |  |  |  |  |  |  |  |  |
| EMFF | N/A |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Total  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

**3.2.** **Total financial appropriations by fund and national co-financing \***

*Reference: Article 17(3)(f)(ii), Article 17(6)*

*For the Investments for Jobs and Growth goal:*

|  |
| --- |
|  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

|  |
| --- |
| **Table 11: Total financial allocations by fund and national contribution** |
|
| **Policy objective** | **Priority** | **Basis for calculatio n EU support (total or public)** | **Fund** | **Category of region\*** | **Union contribution** | **National contribution** | **Indicative breakdown of national contribution** | **Total** | **Co- financing rate** |
| **No or TA** | P/T |  | **(a)** | **(b)=(c)+(d)** | **public(** | **private(** | **(e)=(a)+(b** | **(f)=(a)/(e)\*** |
|   | **c)** | **d)** | **)\*\*** | **\*** |
| **OP 3** | Prioritatea 1 |  | FEDR | Mai puțin dezvoltată | *469.139.000* | *703.709.000* | *703.709.000* |  | *1.172.848.000* | *40,00%* |
|  | FC | NA | *1.456.550.000* | *2.184.825.000* | *2.184.825.000* |  | *3.641.375.000* | *40,00%* |
| Prioritatea 2 |  | FEDR | Mai puțin dezvoltată | *452.500.000* | *301.667.000* | *301.667.000* |  | *754.167.000* | *60,00%* |
| Mai dezvoltată |
| Prioritatea 3 |  | FEDR | Mai puțin dezvoltată | *440.000.000* | *77.647.000* | *77.647.000* |  | *517.647.000* | *85,00%* |
| Mai dezvoltată |
|  | FC | NA | *620.200.000* | *109.447.000* | *109.447.000* |  | *729.647.000* | *85,00%* |
| Prioritatea 7 |  | FC | NA | *85.000.000* | *15.000.000* | *15.000.000* |  | *100.000.000* | *85,00%* |
| Prioritatea 8 |  | FC | NA | *200.000.000* | *35.294.000* | *35.294.000* |  | *235.294.000* | *85,00%* |
| Prioritatea 9 |  | FEDR | Mai puțin dezvoltată | *100.000.000* | *17.647.000* | *17.647.000* |  | *117.647.000* | *85,00%* |
| Mai dezvoltată |
| **OP 2** | Prioritatea 4 |  | FEDR | Mai puțin dezvoltată | *250.000.000* | *44.118.000* | *44.118.000* |  | *294.118.000* | *85,00%* |
| Mai dezvoltată |
| Prioritatea 5 |  | FC | NA | *250.000.000* | *44.118.000* | *44.118.000* |  | *294.118.000* | *85,00%* |
| Prioritatea 6 |  | FEDR | Mai puțin dezvoltata | *350.000.000* | *61.765.000* | *61.765.000* |  | *411.765.000* | *85,00%* |
|   | Prioritatea 10 – Asistenta Tehnica |  | FC | NA | *88.450.000* | *15.609.000* | *15.609.000* |  | *104.059.000* | *85,00%* |
| **Total FEDR** |  |  | **2.061.639.000** | ***1.206.552.000*** | ***1.206.553.000*** |  | ***3.268.191.000*** | ***63,08%*** |
|
| **Total FC** |  |  | **2.700.200.000** | ***2.404.293.000*** | ***2.404.293.000*** |  | ***5.104.493.000*** | ***52,90%*** |
|

*For the EMFF:*

*Reference: Article 17(3)(f)(iii)*

*EMFF programmes using technical assistance according to Article 30(4)*

|  |
| --- |
| **Table 11 A** |
| **Priority** | **Specific Objective** (nomenclature set out in the EMFF Regulation) | **Basis for calculation****of EU support** | **EU contribution** | **National public** | **Total** | **Co-financing rate** |
| Priority 1 | 1.1 | Public |  |  |  |  |
| 1.2 | Public |  |  |  |  |
| 1.3 | Public |  |  |  |  |
| 1.4 | Public |  |  |  |  |
| 1.5 | Public |  |  |  |  |
| Priority 2 | 2.1 | Public |  |  |  |  |
| Priority 3 | 3.1 | Public |  |  |  |  |
| Priority 4 | 4.1 | Public |  |  |  |  |
| Technical assistance (Article 30(4)) | 5.1 | Public |  |  |  |  |
| Technical assistance (Article 32) | 5.2 | Public |  |  |  |  |

*EMFF programmes using technical assistance according to Article 30(5)*

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Table 11 A** |
| **Priority** | **Specific objective** (nomenclature set out in the EMFF Regulation) | **Basis for calculation****of EU support** | **EU contribution** | **National public** | **Total** | **Co-financing rate\*** |
| **EU contribution without flat rate TA**  | **EU contribution for flat rate TA\*** |
| Priority 1 | 1.1 | Public |  |  |  |  |  |
| 1.2 | Public |  |  |  |  |  |
| 1.3 | Public |  |  |  |  |  |
| 1.4 | Public |  |  |  |  |  |
| 1.5 | Public |  |  |  |  |  |
| Priority 2 | 2.1 | Public |  |  |  |  |  |
| Priority 3 | 3.1 | Public |  |  |  |  |  |
| Priority 4 | 4.1 | Public |  |  |  |  |  |
| Technical assistance (Article 32) | 5.1 | Public |  |  |  |  |  |

\*\*\* According the percentages set out in Article 30(5), CPR

**4. Enabling conditions**

*Reference: Article 17(3)(h)CPR*

|  |
| --- |
| **Table 12: Thematic Enabling conditions**  |
| **Enabling conditions** | **Fund** | **Selected specific objective**(N/A to the EMFF) | **Fulfilment of enabling condition** | **Criteria**  | **Fulfilment of criteria** | **Reference to relevant documents**  | **Justification**  |
| Comprehensive transport planning at the appropriate level | FEDRFC | 3.2 Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure and intermodal TEN-T3.3 Sustainable, climate-resilient, intelligent and intermodal national, regional, and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility | Yes/No | Criterion 1 | Y/NPartially fulfilled  | [500]Investment Plan for 2020-2030 | [1 000]The Investment Plan for the period 2020-2030 has a programmatic character, having as main reference the socio-economic efficiency, recalibrating the investment objectives through a multi-criteria analysis, starting from the projects already finalized and those in progress, identifying the future needs and the sources of financing, proposals of measures to improve the implementation process and a series of horizontal measures throughout the transport sector. |
|  |  |  |  | Criterion 2 | Y/NOngoing | PNIESC 2021-2030National Integrated Plan for Energy and Climate Change | PNIESC includes within Operational Objective 9 "Increasing energy efficiency" measures related to several economic sectors under the responsibility of several state authorities depending on the area of competence of each institution. After PNIESC approval by the government through a normative act, the implementation of the measures on the specific areas will be carried out by the competent institutions concerned. |
|  |  |  |  | Criterion 3 | Y/NY(Fulfilled) | GTMPGeneral Transport Master Plan | The scenarios analysed by Investment Plan for 2020-2030 have the TEN-T network as prime criteria for prioritization of projects (25% weight), as defined in the Regulations (EU) no. 1315/2013 and 1316/2013, followed by economic sustainability (75% weight). |
|  |  |  |  | Criterion 4 | Y/NOngoing | GTMPGeneral Transport Master Plan | For the regional transport infrastructure based on the RDAs proposals the Ministry of , European Funds with the support of Minnistry of Transport analyses the connection of the primary transport network with the secondary and tertiary network and establish the elements that ensure the regional connectivity.All the measures undertaken focused to ensure the proper connection of the tertiary transport network (county roads) managed at level of local authorities with primary and secondary network manged at center level. |
| e |  |  |  | Criterion 5 | Y/NY (Fulfilled) |  | Investment objectives in the railway sector include equipping with ERTMS 2. All projects aimed at modernizing the railway infrastructure financed under the current programming period through LIOP and CEF include equipping with ERTMS 2. This approach will continue in the 2021-2027 programming period. |
|  |  |  |  | Criterion 6 | Y/NY(Fulfilled) | GTMPGeneral Transport Master PlanInvestmenl Plan 2020-2030 | GTMP and Investment Plan 2020-2030 covers all modes of transport: road, rail, naval, air and intermodal. GTMP planned the network of public freight terminals, located balanced at the national network level, to ensure non-discriminatory access of logistics operators, rail-road and rail-river services integrators, starting from the existing freight flows at national level. The analysis considered the following elements: connectivity with other modes, geographical distribution of goods entry points in Romania (ports) and population centres, the current network of railways and roads, the current and potential traffic flows, the coverage area of freight truck drive. |
|  |  |  |  | Criterion 7 | Y/NY(Fulfilled) | Strategy regarding the National policy Framework for the development of the alternative fuuel market(GD no. 87/2018)  | The purpose of the Strategy is to support the development of alternative fuel infrastructure in Romania, so that all relevant modes of transport, methods and technologies can be used in a non-discriminatory manner in accordance with their efficiency, applicability and cost-effectiveness to ensure a high-grade transport system of continuity and a minimal impact on the environment and population health, both in urban agglomerations, as well as along inter-urban infrastructure and TEN-T networks.During the current program period, through CEF are funded actions aimed at creating a sustainable network of alternative fuels, thus starting the implementation at national level of a network of alternative fuels located on the main sections of the TEN-T core network. |
|  |  |  |  | Criterion 8 | Y/NPartially fulfilled | Investment Plan for 2020-2030 | All the updated measures aimed to improve road safety are treated in a distinct chapter of the Investment Plan for the period 2020-2030. |
|  |  |  |  | Criterion 9 | Y/NOngoing | Investment Plan for 2020-2030 | The Investment Plan for the period 2020-2030 elaborated by MoTIC contains a distinct chapter called Financing strategy. This chapter analyses the total financing available for the sector (as well as the specific conditions for each funding source) including European funds, Recovery and Resilience Facility, external loans, the state budget and other sources. A clear prioritization of the projects that can / will be implemented within the limits of the available funding ceilings will be proposed and the financing scenarios and the related list of the priority projects will be presented to the Government decision. Based on the Government's decision on the agreed financing scenario, a national financing commitment will be ensured for the next 10 years. The coverage of this need will be assured by the Ministry of Public Finance taking into account the different sources of financing. |

|  |
| --- |
| **Table 12: Hoizontal Enabling conditions** |
| **Enabling conditions** | **Fund** | **Specific objective**(N/A to the EMFF) | **Fulfilment of enabling condition** | **Criteria**  | **Fulfilment of criteria** | **Reference to relevant documents**  | **Justification**  |
| **Mecanisme eficiente de monitorizare a pieţei achiziţiilor publice** |  | NA | Yes/No | Există mecanisme de monitorizare care acoperă toate contractele de achiziţie din fonduri, în acord cu legislaţia UE privind achiziţiile. Această cerinţă include:1.Măsuri care să asigurare culegerea şi prelucrarea de date eficiente şi corecte privind procedurile de achiziţii peste pragurile UE în acord cu obligaţiile de raportare prevăzute la Art.83 şi 84 din Directiva 2014/24/EU şi Art.99 şi 100 din Directiva 2014/25/EU.  | Y | [500]HG 901/2015OUG nr. 13/2015OUG nr. 68/2019 | [1 000]Agenția Națională pentru Achiziții Publice (ANAP) exercită funcția de monitorizare a sistemului național de achiziţii publice, prin: -prelucrarea periodică a datelor și informaţiilor privind toate procedurile de achiziție în Sistemul Electronic de Achiziții Publice (SEAP) de către autoritățile/entitățile contractante, conform obligațiilor legale-prelucrarea datelor privind decizii ale Consiliului Național pentru Soluționarea Contestațiilor (CNSC) și ale Curților de apel-calcularea de indicatori de performanță relevanţi şi măsurabili-elaborarea de rapoarte și situații, conform obligațiilor de raportare prevăzute în directive și legislația națională.Datele și informațiile monitorizate sunt publicate periodic, pentru transparență și informare publică, pe site-ul instituției <http://anap.gov.ro/web/analize-si-rapoarte-statistice/?future=false> și au în vedere: mărimea și caracteristicile pieței, intensitatea concurenței, activitatea economică, eficiența achizițiilor publice, eventuale situații de comportament necorespunzător/nereguli. |
|  |  |  | 2.Măsuri care să asigure că datele acoperă cel puţin următoarele elemente:a.Calitatea şi intensitatea concurenţei: numele ofertanţilor câştigători, numărul ofertanţilor iniţiali şi valoarea contractualăb.Informaţii privind preţul final după finalizarea contractului şi privind participarea IMM-urilor în calitate de ofertanţi direcţi, în cazul în care sistemele naţionale furnizează astfel de informaţii | N | Legea nr. 98/2016, art. 232 (1)Legea nr. 99/2016, art. 252 (1)H.G. nr. 394/2016 art. 170, 171, 172 H.G. nr. 395/2016 art. 167, 168, 169Legea nr. 98/2016, art. 221 (6)Legea nr. 99/2016, art. 239  | a.Indicatorii se regăsesc în anunțurile de atribuire publicate în SEAP (<http://sicap-prod.e-licitatie.ro>), conform obligaţiilor legale de publicare.b.Indicatorul privind prețul final după finalizarea contractului se va regăsi în anunțurile de atribuire publicate în SEAP. Pentru a monitoriza modificările contractuale, în afara celor prevăzute în directive, trebuie modificat formularul standard 20 al JOUE.Măsuri ANAP:-instrucțiune care să vină în sprijinul AC în vederea utilizării formularului-modificări legislative, pentru introducerea obligației de a publica în SEAP și alte modificări decât cele din formularMăsuri ADR:-dezvoltarea platformei astfel încât să permită AC publicarea de informații suplimentare cu privire la modificările aduse prețului de semnare a contractului Termen: Trim IV 2020Indicatorul referitor la participarea IMM-urilor ca ofertanți direcți se regăsește în anunțurile de atribuire publicate în SEAP. Ofertanții au posibilitatea de a selecta tipul de entitate: mijlocie, mică, mare, informații preluate ulterior în mod automat în DUAE și în declarația cu participanții la procedură. |
|  |  |  | 3.Măsuri care să asigurare monitorizarea şi analiza datelor de către autorităţile naţionale competente conform cu art.83(2) din Directiva 2014/24/EU şi art.99(2) din Directiva 2014/25/EU |  |  | Prin HG nr. 901/2015, s-au introdus noi activități pentru calcularea unor indicatori ai sistemului de achiziții publice. S-a urmărit asigurarea colectării de date puse la dispoziție de către AADR, în prezent ADR, care este operatorul SEAP. S-a avut în vedere prelucrarea periodică a datelor și informaţiilor, crearea de instrumente necesare culegerii acestora, analiza datelor statistice în vederea calculării de indicatori relevanţi şi măsurabili, elaborarea de rapoarte și situații prin intermediul cărora să poată fi urmărit modul de funcționare a sistemului de achiziții publice. |
|  |  |  | 4.Măsuri care să asigure că rezultatele analizelor sunt publicate în conformitate cu prevederile art.83(3) din Directiva 2014/24/EU şi art.99(3) din Directiva 2014/25/EU |  |  | Pe site-ul ANAP <http://anap.gov.ro/web/analize-si-rapoarte-statistice/?future=false> sunt publicate date statistice rezultate în urma calculării acestor indicatori ai sistemului de achiziții publice. |
|  |  |  | 5.Măsuri care să asigure că toate informaţiile privind situaţiile de denaturare a concurenţei sunt comunicate autorităţilor naţionale competente în conformitate cu prevederile art.83(2) din Directiva 2014/24/EU şi art.99(2) din Directiva 2014/25/EU |  | Legea nr. 98/2016Legea nr. 99/2016 | Legea nr. 98/2016 privind achizitiile publice prevede în art.167(5), (6), (7) reglementări privind cazurile de licitaţii “trucate”.Legea nr. 99/2016 privind achizitiile sectoriale reglementează prin art.180 excluderea din procedura de atribuire a operatorilor economici aflaţi în situaţii de incompatibilitate.În conformitate cu art.180(3) sunt precizate motivele de excludere a candidatului/ofertantului de la o licitaţie ce are suspiciunea de a fi “trucată”, art.180(4) precizează că trebuie solicitat un punct de vedere asupra speţei către Consiliul Concurenţei, iar art.180(5) precizează că trebuie furnizate Consiliului Concurenţei toate informaţiile solicitate de către acesta. |
| **Instrumente şi capacitatea pentru aplicarea eficace a normelor privind ajutoarele de stat** |  |  |  | Autorităţile de management au instrumentele şi capacitatea să verifice conformitatea cu regulile de ajutor de stat:1.Pentru întreprinderi aflate în dificultate şi întreprinderi care fac obiectul unei cerinţe de recuperare |  | Registrul Ajutoarelor de Stat (RegAS) <http://www.ajutordestat.ro/?pag=206>OUG nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996 | Întreprinderile aflate în dificultate:AM-urile dețin proceduri prin care verifică administrativ – existența declaraţiei pe propria răspundere a beneficiarului- tehnico-economic criteriile care arată că acesta nu este în dificultate (Metodologie de verificare elaborată pe baza normelor UE privind ajutoarele de stat referitoare la conceptul de întreprindere în dificultate).Întreprinderile vizate de o cerință de recuperare:RegAS permite verificarea ex-ante a eligibilităţii beneficiarilor.OUG nr. 77/2014 - Cap. VI și VII conțin proceduri naţionale privind rambursarea/recuperarea ajutorului de stat ilegal şl a ajutorului de stat utilizat abuziv dispusă de CE, respectiv dispusă de furnizori. |
|  |  |  | 2.Prin acces la consiliere sau orientări în materie de ajutoare de stat, asigurate de experţi în ajutor de stat din instituţii locale sau naţionale |  | OUG nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996 | Alin. (2), art. 6 - CC acordă asistenţă de specialitate în domeniul ajutorului tuturor entităților care aplică regulile ajutorului de statAM-urile au acces la paltforma wiki prin CC.  |
| **Aplicarea şi implementarea eficientă a Cartei UE privind Drepturile Fundamentale** |  |  |  | Mecanisme eficiente sunt în vigoare pentru asigurarea conformităţii cu Carta UE privind Drepturile Fundamentale:1. Modalităţi prin care se asigură conformitatea programelor sprijinite de Fonduri şi implementarea lor cu prevederile relevante ale Cartei |  |  | MFE a elaborat o propunere de Ghid pentru aplicarea Cartei Drepturilor Fundamentale UE în implementarea fondurilor europene, ghid care se asigură că activitățile și verificările pentru respectarea dispozițiilor Cartei sunt integrate în toate etapele, documentele și activitățile derulate implicând resurse financiare UE.Ghidul include obligațiile autorităților de management și a celorlalte instituții implicate în implementarea fondurilor, în redactarea lui luându-se în considerare și opiniile avizate ale Agenției pentru Drepturi Fundamentale . Acesta urmează să fie supus consultării autorităților de management și altor entități. |
|  |  |  | 2.Modalităţi de raportare către comitetul de monitorizare cu privire la cazurile de neconformitate ale operaţiunilor sprijinite de Fonduri cu Carta şi plângeri referitoare la Cartă transmise în acord cu aranjamentele făcute în conformitate cu Art.63(3) CPR |  |  |
| **Implementarea şi aplicarea Convenţiei Organizaţiei Naţiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu dizabilităţi (UNCRPD) în acord cu Decizia Consiliului 2010/48/EC** |  |  |  | Un cadru naţional care să asigure implementarea UNCRPD care include:1.Obiective cu ţinte măsurabile, mecanisme pentru colectare date şi monitorizare  |  | Strategia națională ”O societate fără bariere pentru persoanele cu dizabilități 2016-2020” | Strategia Națională privind Drepturile Persoanelor cu Dizabilități 2021-2027 și Planul Operațional aferent sunt în curs de elaborare şi se bazează pe Raportul de evaluare al Strategiei Naționale „O societate fără bariere pentru persoanele cu dizabilități 2016-2020” și pe diagnoza situaţiei persoanelor cu dizabilităţi în România. Până în prezent, au fost finalizate Raportul de evaluare a implementării Strategiei naționale ”O societate fără bariere pentru persoanele cu dizabilități 2016-2020”, setul de indicatori cheie privind implementarea UNCRPD și Planul preliminar de cercetare pentru colectarea datelor privind indicatorii cheie. Începând din decembrie 2019, a fost operaționalizat Comitetul Interministerial pentru asigurarea implementării UNCRPD, care reunește reprezentanți ai instituțiilor și autorităților publice cu atribuții în implementarea UNCRPD. |
|  |  |  | 2.Aranjamente care să asigure că politica de accesibilitate, legislaţia şi standardele sunt reflectate corespunzător în pregătirea şi implementarea programelor2a.Raportarea aranjamentelor către comitetul de monitorizare, cu privire la cazurile de neconformitate a operaţiilor sprijinite de Fonduri cu UNCRPD şi reclamaţii privind UNCRPD transmise în acord cu aranjamentele făcute în conformitate cu Art.63(6) CPR |  | Legea nr. 448/2006Legea nr. 292/2011 | A fost elaborat și lansat în dezbatere publică Ghidul privind reflectarea UNCRPD în pregătirea și implementarea PO 2021-2027. Ghidul privind reflectarea UNCRPD în pregătirea și implementarea PO 2021-2027 este în curs de elaborare. Documentul prezintă cadrul legal și instituțional aplicabil, principalele dispoziții ale UNCRPD de care se va ține cont atât în etapa de programare, cât și în cea de implementare, precum și mecanismele de asigurare și verificare a respectării condiției favorizante.Fondurile UE nu vor sprijini acțiuni care să contribuie la vreo formă de segregare pentru persoanele cu dizabilități, urmărind, la nivelul fiecărui obiectiv specific, promovarea de acțiuni privind accesibilitatea, adaptarea rezonabilă, designul universal, cercetarea și utilizarea de noi tehnologii, inclusiv tehnologii și dispozitive asistive și tehnologii de acces destinate persoanelor cu dizabilități. Totodată, se va ține cont de principiul parteneriatului cu organismele responsabile de promovarea drepturilor persoanelor cu dizabilități. Anexele la Ghid cuprind screeningul legislativ pentru toate obiectivele specifice din cadrul celor 5 obiective de politică UE. În ceea ce privește raportarea către Comitetul de monitorizare al programului a cazurilor de neconformitate a operaţiunilor sprijinite de Fonduri, aceasta se va realiza în manieră similară celei din perioada de programare 2014-2020, cu participarea în cadrul acestui comitet a reprezentanților autorităților de management, ANDPDCA, DCEI-Punctul de contact pentru implementarea Convenției privind drepturile persoanelor cu dizabilități și ai altor structuri relevante din punct de vedere al implementării și aplicării UNCRPD. |

**5. Programme authorities**

*Reference: Article 17(3)(j); Article 65, Article 78 CPR*

|  |
| --- |
| **Table 13: Programme authorities** |
| **Programme authorities**  | **Name of the institution** [500] | **Contact name** [200] | **E-mail** [200] |
| Managing authority | **Ministerul Transporturilor, Infrastructurii si Comunicatiilor – Directia Generala Organismul Intermediar pentru Transport.** |  |  |
| Audit authority | **Autoritatea de Audit- Organism independent pe langa Curtea de Conturi a Romaniei** |  |  |
| Body which receives payments from the Commission | **Ministerul Finantelor Publice - Autoritatea de Certificare si Plata** |  |  |
| Where app**l**icable, body or, bodies which receive payments from the Commission in case of technical assistance pursuant to Article 30(5) |  |  |  |
| Accounting function in case this function is entrusted to a body other than the managing authority | **Ministerul Finantelor Publice - Autoritatea de Certificare si Plata** |  |  |

*Reference: 4th subparagraph of Article 17(3)*

**The repartition of the reimbursed amounts for technical assistance pursuant to Article 30(5) if more bodies are identified to receive reimbursements**

|  |
| --- |
| **The portion of the percentages set out in Article 30(5)(b) that would be reimbursed to the bodies which receive payments from the Commission in case of technical assistance pursuant to Article 30(5) (in percentage points)** |
| Body 1 | p.p. |
| Body 2 | p.p. |

**6. Partnership**

*Reference: Article 17(3)(g)*

|  |
| --- |
| *Text field [10 000]*Asigurarea parteneriatului în procesul de programare și gestionare a fondurilor europene reprezintă o precondiție pentru elaborarea unor documente de programare solide, bazate pe prioritățile stabilite la nivel european, național și regional în vederea punerii în practică a unor politici economice, sociale și teritoriale realiste, eficiente, eficace și cu impact pozitiv în viața cetățenilor și în reducerea diferențelor de dezvoltare la nivelul Uniunii Europene.În acord cu prevederile art. 6 din CPR, Romania și-a îndeplinit obligația de a organiza și implementa principiul parteneriatului cu implicarea partenerilor relevanți, în conformitate cu Regulamentul delegat (UE) nr. 240/2014 al Comisiei privind Codul european de conduită referitor la parteneriat, în cadrul fondurilor structurale și de investiții europene. Astfel, pentru creșterea implicării partenerilor în derularea activității structurilor parteneriale și pentru derularea unor procese de consultare eficiente și participativă, pe baza Regulamentului nr.240/2014, a fost elaborat Codul Național de Conduită privind Parteneriatul pentru Fondurile Europene aferente Politicii de Coeziune. Acest document stabilește o serie de norme, principii și reguli de bază care ghidează funcționarea structurilor parteneriale cu rol consultativ în procesul de programare și gestionare a fondurilor europene privind coeziunea, cu impact predilect asupra cadrului de programare 2021-2027. Documentul a fost utilizat in organizarea parteneriatului si diseminat în rândul membrilor structurilor parteneriale cu rol consultativ în procesul de programare a fondurilor europene privind coeziunea prin comunicare directă, în cadrul reuniunilor parteneriale, prin intermediul poștei electronice, precum și prin afișare pe web-site-ul MFE (http://mfe.gov.ro/wp-content/uploads/2020/07/6588501da9e75a7d8003d010af3b03fd.pdf).Așadar, bazat pe prevederile din regulamentele europene și pe Codul Național de Conduită privind Parteneriatul pentru Fondurile Europene aferente Politicii de Coeziune, documentele de programare au fost elaborate într-un parteneriat larg și eficient din care fac parte autorități naționale, regionale și locale, parteneri relevanți din societatea civilă, sindicate, asociații de afaceri și mediul academic. Preocupările pentru asigurarea parteneriatului au început în luna mai 2019, când MFE a demarat pregătirea cadrului partenerial prin constituirea a 5 grupuri parteneriale aferente celor 5 Obiective de Politică prevăzute la nivelul propunerii de Regulament General pentru perioada 2021-2027. Ca urmare, în luna noiembrie 2019, MFE a organizat reuniuni ale acestor grupuri în care a fost prezentată și dezbătută logica intervenției pe fiecare dintre cele 5 obiective de politică. Documentele au fost publicate pe site-ul MFE, la secțiunea Perioada de Programare 2021-2027, astfel încât să se asigure transparența dezbaterilor și posibilitatea de consultare cât mai largă a tuturor părților interesate (http://mfe.gov.ro/minister/perioade-de-programare/perioada-2021-2027/).În data de 28 noiembrie 2019, MFE a organizat un eveniment de amploare vizând consultarea asupra viitoarei perioade de programare – 2021-2027, eveniment la care au participat reprezentanți ai mediului de afaceri, societății civile, autorităților publice centrale și locale, beneficiari de fonduri europene. Cu acest prilej, au fost prezentate: stadiul negocierilor documentelor de programare 2021-2027, logica intervenției pe fiecare obiectiv de politica și arhitectura viitoarelor programe operaționale, precum și mecanismul de consultare partenerială.Odată cu stabilirea arhitecturii documentelor de programare și a cadrului instituțional de gestionare a fondurilor europene aferente Politicii de Coeziune 2021-2027, începând cu luna martie 2020, s-a trecut la etapa de constituire a cadrului partenerial la nivelul fiecărui Program Operațional și a Comitetului pentru Coordonarea și Managementul Acordului de Parteneriat (CCMAP). Astfel, în perioada 20.05.2020 – 05.06.2020, MFE a derulat Apelul Național pentru exprimarea interesului privind participarea în cadrul procesului de consultare partenerială pentru elaborarea documentelor programatice pentru perioada 2021-2027 (http://mfe.gov.ro/minister/perioade-de-programare/perioada-2021-2027/).Selecția partenerilor s-a efectuat în conformitate cu prevederile Codului Național de Conduită privind Parteneriatul pentru Fondurile Europene aferente Politicii de Coeziune, principiile de bază privind identificarea partenerilor relevanți fiind următoarele: principiul reprezentativității; principiul echilibrului intereselor; principiul implicării active; principiul responsabilității si principiul regularității participării. De asemenea, prin metodologia internă de selecție a partenerilor, au fost stabilite criterii specifice procesului de programare a fondurilor europene, precum: relevanța obiectului de activitate pentru domeniile de intervenție ale fondurilor europene; recunoașterea organizației la nivel național; nivelul de specializare; experiența anterioară; performanța; capacitatea de reprezentare; capacitatea de planificare strategică; integritatea; susținerea politicilor privind principiile orizontale ale Uniunii Europene. Totodată, metodologia conține formulare de candidatură care au fost completate de către cei care doreau să devină membri în structurile parteneriale, precum și grile de evaluare pe baza cărora s-a făcut selecția candidaților, acestea fiind publicate pe site-ul MFE în vederea asigurării unui proces de selecție transparent. De asemenea, comisiile de selecție a candidaturilor și de soluționare a contestațiilor au fost aprobate prin ordin de ministru. In urma apelului public lansat pe site-ul MFE, au fost înregistrate 230 de candidaturi, reprezentând 735 de solicitări de participare la structurile parteneriale, atât din mediul social (asociații, fundații, sindicate, patronate, organizații și forme asociative), cât și din mediul economic (societăți pe acțiuni, societăți cu răspundere limitată). La nivelul CCMAP au fost selectați să participe partenerii care și-au exprimat opțiunea de a fi membri ai acestei structuri parteneriale și care, totodată, au obținut punctajele cele mai mari la nivelul candidaturilor pentru Programele Operaționale, cu asigurarea reprezentării echilibrate a partenerilor sociali, societății civile și mediului academic pe domeniile majore aferente Programelor Operaționale, cu luarea în considerare a unui procent de reprezentare public/privat (parteneri) de 55% (mediul public) versus 45% (mediul privat/parteneri). Astfel, la nivelul CCMAP, din cele 67 de entități membre, 31 reprezintă parteneri selectați din mediul privat. Procesul de selecție a partenerilor s-a finalizat pe data de 20 iulie 2020, când MFE a afișat listele finale cu organizațiile/entitățile selectate în cadrul structurilor parteneriale pentru elaborarea Programelor Operaționale și a Acordului de Parteneriat 2021-2027.Totodată, pentru asigurarea unei consultări tematice, la nivel orizontal cu cele mai relevante categorii de beneficiari ai fondurilor europene, urmare a adoptării Memorandumului cu tema: Rezultatele celei de a 5-a runde de negocieri informale între autoritățile române și Comisia Europeană privind documentele naționale de programare a finanțărilor din fonduri europene 2021-2027, 2-4 decembrie 2019, au fost constituite prin Decizii ale Primului Ministru 3 Comitete Consultative dedicate parteneriatului cu: mediul de afaceri; societatea civilă si autoritățile locale. În data de 31 iulie 2020, MFE a publicat în consultare publică, pe site-ul instituției, propunerile de documente de programare specifice perioadei 2021-2027, respectiv Acordul de Parteneriat și programele operaționale, în vederea transmiterii de comentarii, observații sau propuneri pe marginea acestora la o adresa de e-mail dedicată parteneriat.programare@mfe.gov.ro. De asemenea, în vederea facilitării comunicării, au fost create adrese de e-mail specifice fiecărui program (ex: pot@mfe.gov.ro). De asemenea, în perioada 18-27 august 2020 s-au derulat consultări publice la nivelul tuturor structurilor parteneriale constituite pentru Programele Operaționale și Acordul de Parteneriat, la care au participat 945 de reprezentanți ai instituțiilor publice, ai societății civile, mediului academic și economic. În luna septembrie 2020, au fost convocate și Comitetele Consultative tematice privind mediul de afaceri și societatea civilă și au fost prezentate documentele de programare, prilej cu care au fost primite o serie de comentarii și propuneri care au fost atent analizate și avute în vedere la definitivarea primului draft al programelor si Acordului de Parteneriat.*Structura partenerială POT* Elaborarea POT 2021-2027 a fost coordonată de MFE, cu respectarea şi aplicarea principiului parteneriatului, și a presupus o cooperare strânsă cu autorităţile publice responsabile de politicile domeniilor finanțate prin program, precum şi cu principalele tipuri de beneficiari, şi alţi reprezentanţi ai societăţii civile, mediului academic şi socio-economic implicate sau vizaţi de acţiunile finanţabile prin POT.În vederea definitivării componenței structurii parteneriale de la nivelul POT, pe lângă partenerii sociali selectați în cadrul Apelului național, au fost desemnați prin ordin comun de ministru reprezentanți ai principalelor instituții implicate în procesul de elaborare a POT, după cum urmează: Ministerul Transporturilor, Infrastructurii si Comunicatiilor, Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației, Ministerul Apărării Naționale, Secretariatul General al Guvernului.*Consultări publice*In data de 18 august 2020 a avut loc consultarea publică în sistem videoconferință privind elaborarea Programului Operațional Transport, fiind transmise un număr de 48 invitații, la aceasta reuniune participand 32 de entitati.Ca urmare a desfășurării acestui proces amplu de consultare publică, au fost primite o serie de contribuții, acestea fiind analizate și parțial preluate la nivelul Programului Operațional. MFE a centralizat propunerile primite, modalitatea în care acestea au fost integrate sau o justificare a motivului pentru care acestea nu au fost preluate. |

**7. Communication and visibility**

*Reference: Article 17(3)(i) CPR, Article 42(2) CPR*

|  |
| --- |
| *Text field [4 500]*Îmbunătățirea vizibilității politicii de coeziune reprezintă o prioritate majoră în perioada de programare financiară 2021-2027, fiind imperios necesară creșterea gradului de conștientizare a beneficiilor finanțărilor UE pentru cetățeni. Astfel, vor fi întreprinse demersurile necesare pentru asigurarea comunicării și vizibilității, pe scară largă și sistematică, a oportunităților, rezultatelor și impactului finanțărilor asigurate prin proiectele implementate în temeiul politicii de coeziune. În acord cu prevederile art.41 și 43 din CPR privind vizibilitatea, activitățile de comunicare vor fi coordonate la nivel național în cadrul unei Strategii naționale de comunicare, care va pune bazele unei comunicări coerente la nivel național a temei fondurilor europene. Prin similitudine cu perioada de programare precedentă, această strategie va fi prezentată în Comitetul de Monitorizare al fiecărui program. Totodată, în conformitate cu obligațiile stabilite prin art 41 (b), portalul unic pentru fondurile europene www.fonduri-ue.ro, operaționalizat începând cu anul 2007, va oferi în continuare informații privind politica de coeziune și fondurile aferente acesteia, precum și acces la toate programele operaționale din România, incluzând obiectivele și activitățile acestora, oportunitățile de finanțare și rezultatele obținute în urma implementării. Portalul unic va comunica spre cetățeni rolul și realizările obținute cu fondurile europene, va publica în format deschis listele actualizate cu operațiunile (proiectele) cofinanțate de UE, va oferi acces la oportunitățile de finanțare active, la calendarul apelurilor de proiecte, la mecanismele de acordare a finanțărilor, la evaluările realizate și în general la toate documentele relevante pentru finanțarea europeană. Programul operațional... va dispune de o secțiune dedicată pe acest portal, care, in conformitate cu prevederile art. 44 (1.), va fi disponibilă în cel mult 6 luni de la aprobarea programului. În concordanță cu art. 43 din CPR, similar perioadei precedente de programare, fiecare program operațional va avea desemnat un responsabil privind acțiunile de comunicare.Abordarea în ceea de privește componenta de comunicare a programului, conf art.17 (i) cuprinde următoarele elemente:Obiectivele generale de comunicare ale programului, respectiv:1. Asigurarea transparenței în ceea ce privește obiectivele programului, oportunitățile de finanțare și rezultatele obținute;2. Sprijinirea potențialilor beneficiari cu informații menite să asigure elaborarea de proiecte mature;3. Sprijinirea beneficiarilor să-și implementeze corect și eficient proiectele.Publicul țintă căruia se adresează masurile de comunicare este reprezentat de: potențialii beneficiari și beneficiarii; publicul larg; actorii implicați, partenerii sociali, presa.Principalele canale și mijloacele de comunicare utilizate vor fi: evenimente și consultări (offline sau online); materiale de comunicare publicate online (ex tutoriale, ghiduri practice etc); pagina specifica programului pe website-ul unic, cu informații la zi; sprijin specific în cadrul centrului de informare pentru fonduri europene; colaborarea cu reprezentanții presei, cu liderii de opinie și reprezentanții new media pentru informarea obiectivă a publicului larg și a categoriilor de public specific; publicitate.Orientativ, bugetul utilizat pentru promovarea specifică a programului este de aproximativ …. euro. Indicatorii care vor fi utilizați pentru monitorizarea și evaluarea comunicării sunt: grad de cunoaștere a publicului larg cu privire la proiectele finanțate de UE în aria de interes a programului, număr de accesări a paginii specifice programului pe portalul unic.De asemenea, conform art. 42 din CPR și pentru a sprijini aplicarea prevederilor art.41 (a) și art.45, va fi elaborat un manual de identitate vizuală care va fi aplicat la nivel național și care va conține elementele de vizibilitate ce vor fi utilizate pentru toate materialele de comunicare și publicitate pentru operațiunile cofinanțate în cadrul tuturor programelor operaționale. Un alt instrument orizontal avut în vedere în perioada 2021-2027 este centrul de informare pentru fonduri europene, care va oferi informații publicului larg cu privire la finanțările europene, sprijin potențialilor beneficiari în identificarea oportunităților de finanțare și beneficiarilor în implementarea proiectelor lor. In acord cu art 44, autoritatea de management va informa beneficiarii cu privire la publicarea datelor referitoare la acordarea finanțării. De asemenea, le va aduce la cunoștință obligația ca, la cerere, să pună materiale de informare și promovare la dispoziția instituțiilor, organismelor sau agențiilor Uniunii, fără drepturi de autor, neexclusive și irevocabile pentru utilizarea acestora și cedarea oricăror drepturi preexistente atașate acestora (în conformitate cu anexa VIII a Regulamentului privind Dispozitiile Comune). |

**8. Use of unit costs, lump sums, flat rates and financing not linked to costs**

*Reference: Articles 88 and 89 CPR*

**Table 14: Use of Union contribution based on unit costs, lump sums, flat rates and on financing not linked to costs**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Indication of use of Articles 88 and 89 CPR\* | Priority No | Fund | Specific objective (Jobs and growth goal) or area of support (EMFF) |
| Use of reimbursement of eligible expenditure based on unit costs, lump sums and flat rates under priority according to Article 88 CPR | Priority 1 | ERDF | SO 1 |
| SO 2 |
| Priority 2 | ESF+ | SO 3 |
| SO 4 |
| Priority 3 | CF | SO 5 |
| SO 6 |
| Priority 4 | JTF | SO JTF |
| Use of financing not linked to costs according to Article 89 CPR | Priority 1 | ERDF | SO 7 |
| SO 8 |
| Priority 2 | ESF+ | SO 9 |
| SO 10 |
| Priority 3 | CF | SO 11 |
| SO 12 |
| Priority 4 | JTF | SO JTF |

***Appendix 1:* Union contribution based on unit costs, lump sums and flat rates**

**Template for submitting data for the consideration of the Commission**

**(Article 88)**

|  |  |
| --- | --- |
| Date of submitting the proposal |  |
| Current version  |  |

**A. Summary of the main elements**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Priority**  | **Fund** | **Specific objective**  | **Category of region**  | **Estimated proportion of the total financial allocation within the priority to which the SCO will be applied in % (estimate)** | **Type(s) of operation** | **Corresponding indicator name(s)** | **Unit of measurement for the indicator** | **Type of SCO (standard scale of unit costs, lump sums or flat rates)** | **Corresponding standard scales of unit costs, lump sums or flat rates** |
|  |  |  |  |  | Code | Description | Code  | Description |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

**B. Details by type of operation (to be completed for every type of operation)**

**Did the managing authority receive support from an external company to set out the simplified costs below?**

**If so, please specify which external company: Yes/No – Name of external company**

Types of operation:

|  |  |
| --- | --- |
| 1.1. Description of the operation type  |  |
| 1.2 specific objective |  |
| 1.3 Indicator name[[45]](#footnote-45) |  |
| 1.4 Unit of measurement for indicator |  |
| 1.5 Standard scale of unit cost, lump sum or flat rate |  |
| 1.6 Amount  |  |
| 1.7 Categories of costs covered by unit cost, lump sum or flat rate |  |
| 1.8 Do these categories of costs cover all eligible expenditure for the operation? (Y/N) |  |
| 1.9 Adjustment(s) method  |  |
| 1.10 Verification of the achievement of the unit of measurement - what document(s) will be used to verify the achievement of the unit of measurement?- describe what will be checked during management verifications (including on-the-spot), and by whom. - what arrangements to collect and store the data/documents described? |  |
| 1.11 Possible perverse incentives or problems caused by this indicator, how they could be mitigated, and the estimated level of risk |  |
| 1.12 Total amount (national and EU) expected to be reimbursed  |  |

**C: Calculation of the standard scale of unit costs, lump sums or flat rates**

*1.* Source of data used to calculate the standard scale of unit costs, lump sums or flat rates (who produced, collected and recorded the data; where the data are stored; cut-off dates; validation, etc.).

*2.* Please specify why the proposed method and calculation is relevant to the type of operation.

*3.* Please specify how the calculations were made, in particular including any assumptions made in terms of quality or quantities. Where relevant, statistical evidence and benchmarks should be used and attached to this annex in a format that is usable by the Commission.

*4*. Please explain how you have ensured that only eligible expenditure was included in the calculation of the standard scale of unit cost, lump sum or flat rate.

*5*. Assessment of the audit authority(ies) of the calculation methodology and amounts and the arrangements to ensure the verification, quality, collection and storage of data.

***Appendix 2:* Union contribution based on financing not linked to costs**

**Template for submitting data for the consideration of the Commission**

**(Article 89)**

|  |  |
| --- | --- |
| Date of submitting the proposal |  |
| Current version   |  |

**A. Summary of the main elements**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Priority**  | **Fund** | **Specific objective**  | **Category of region**  | **The amount covered by the financing not linked to cost** | **Type(s) of operation** | **Conditions to be fulfilled/results to be achieved** | **Corresponding indicator name(s)** | **Unit of measurement for the indicator** | **Envisaged reimbursement to the beneficiaries** |
|  |  |  |  |  |  |  | Code  | Description |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| The overall amount covered |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

**B. Details by type of operation (to be completed for every type of operation)**

Types of operation:

|  |  |
| --- | --- |
| 1.1. Description of the operation type  |  |
| 1.2 specific objective |  |
| 1.3 Conditions to be fulfilled or results to be achieved  |  |
| 1.4 Deadline for fulfilment of conditions or results to be achieved |  |
| 1.5 Indicator definition for deliverables |  |
| 1.6 Unit of measurement for indicator for deliverables |  |
| 1.7 Intermediate deliverables (if applicable) triggering reimbursement by the Commission with schedule for reimbursements | Intermediate deliverables  | Date | Amounts |
|  |  |  |
|  |  |  |
| 1.8 Total amount (including EU and national funding) |  |
| 1.9 Adjustment(s) method |  |
| 1.10 Verification of the achievement of the result or condition (and where relevant, the intermediate deliverables)- describe what document(s) will be used to verify the achievement of the result or condition- describe what will be checked during management verifications (including on-the-spot), and by whom.- describe what are the arrangements to collect and store the data/documents  |  |
| 1.10a Use of grants in the form of financing not linked to costs |  |
| 1.11 Arrangements to ensure the audit trail Please list the body(ies) responsible for these arrangements. |  |

***Appendix 2a: List of planned operations of strategic importance- Article 17(3)***

*Text field [2 000]*

*In aceasta sectiune au fost luate in considerare doar proiectele noi de investitii aferente modului de transport rutier si feroviar a caror valoare depaseste 100 milioane Euro.*

Rutier: proiecte noi de investitii

• Autostrada Piteşti-Sibiu (loturile 2,3);

• Autostrada Ploieşti-Comarnic-Braşov;

• Autostrada Giurgiu – Bucureşti;

• Autostrada Sibiu – Braşov;

• Drum expres Bucureşti - Alexandria – Craiova;

• Autostrada Ungheni - Iaşi - Tg. Neamţ;

• Autostrada Braşov (inclusiv Bypass Braşov Nord) – Bacău;

• Autostrada Paşcani - Suceava – Siret;

• Autostrada Tg. Mureş – Braşov;

• Autostrada Timişoara – Moraviţa.

Feroviar: proiecte noi de investitii

• Bucureşti – Giurgiu;

• Craiova - Dr.Tr.Severin – Caransebeş;

• Focşani - Roman - Paşcani - Suceava – Vicşani;

• Reabilitare Braşov – Predeal;

• Port Constanţa - complex feroviar;

• Tren Metropolitan Bucureşti (Centura feroviară).

***Appendix 4:* EMFF action plan for each outermost region**

**Template for submitting data for the consideration of the Commission**

|  |  |
| --- | --- |
| Date of submitting the proposal |  |
| Current version  |  |

**1. Description of the strategy for the sustainable exploitation of fisheries and the development of the sustainable blue economy**

|  |
| --- |
| *Text field [30 000]* |

**2. Description of the main actions envisaged and the corresponding financial means**

|  |  |
| --- | --- |
| **Description of the main actions** | **EMFF amount allocated (EUR)**  |
| Structural support to the fishery and aquaculture sector under the EMFF *Text field [10 000]* |  |
| Compensation for the additional costs under Article 21 of the EMFF*Text field [10 000]* |  |
| Other investments in the sustainable blue economy necessary to achieve a sustainable coastal development*Text field [10 000]* |  |

**3. Description of the synergies with other sources of Union funding**

|  |
| --- |
| *Text field [10 000]* |

1. <https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/move-2019-01178-01-00-ro-tra-00.pdf> [↑](#footnote-ref-1)
2. Raport de țară 2019 privind România, inclusiv un bilanț aprofundat referitor la prevenirea și corectarea dezechilibrelor economice, Document de lucru al Serviciilor Comisiei SWD(2019)1022 final [↑](#footnote-ref-2)
3. Al șaselea raport de monitorizare a evoluției pieței feroviare al Comisiei către Parlamentul European și Consiliu din 2019 (https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-6459-2019-INIT/ro/pdf) [↑](#footnote-ref-3)
4. <https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2019_en> [↑](#footnote-ref-4)
5. A se vedea spre exemplu proiectul Transgreen (<http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/transgreen>) sau ConnectGREEN (<http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/connectgreen>). [↑](#footnote-ref-5)
6. In case resources under the specific objective set out in point (x) of Article 4(1) of the ESF+ Regulation are taken into account for the purposes of Article 7(4) of the ESF+ Regulation. [↑](#footnote-ref-6)
7. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-7)
8. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-8)
9. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-9)
10. Except for a specific objective set out in Article 4(1)(c)(xi) of the ESF+ Regulation. [↑](#footnote-ref-10)
11. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-11)
12. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-12)
13. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-13)
14. Except for a specific objective set out in Article 4(1)(c)(xi) of the ESF+ Regulation. [↑](#footnote-ref-14)
15. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-15)
16. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-16)
17. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-17)
18. Except for a specific objective set out in Article 4(1)(c)(xi) of the ESF+ Regulation. [↑](#footnote-ref-18)
19. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-19)
20. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-20)
21. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-21)
22. Except for a specific objective set out in Article 4(1)(c)(xi) of the ESF+ Regulation. [↑](#footnote-ref-22)
23. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-23)
24. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-24)
25. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-25)
26. Except for a specific objective set out in Article 4(1)(c)(xi) of the ESF+ Regulation. [↑](#footnote-ref-26)
27. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-27)
28. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-28)
29. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-29)
30. Except for a specific objective set out in Article 4(1)(c)(xi) of the ESF+ Regulation. [↑](#footnote-ref-30)
31. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-31)
32. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-32)
33. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-33)
34. Except for a specific objective set out in Article 4(1)(c)(xi) of the ESF+ Regulation. [↑](#footnote-ref-34)
35. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-35)
36. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-36)
37. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-37)
38. Except for a specific objective set out in Article 4(1)(c)(xi) of the ESF+ Regulation. [↑](#footnote-ref-38)
39. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-39)
40. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-40)
41. Not relevant for CF [↑](#footnote-ref-41)
42. Except for a specific objective set out in Article 4(1)(c)(xi) of the ESF+ Regulation. [↑](#footnote-ref-42)
43. Except for a specific objective set out in Article 4(1)(c)(xi) of the ESF+ Regulation. [↑](#footnote-ref-43)
44. Applicable only to programme amendments in line with Article 10 and 21, CPR. [↑](#footnote-ref-44)
45. Several complementary indicators (for instance one output indicator and one result indicator) are possible for one type of operation. In these cases, fields 1.3 to 1.11 should be filled in for each indicator. [↑](#footnote-ref-45)