

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	<input checked="" type="checkbox"/> ERDF
	<input checked="" type="checkbox"/> Cohesion Fund
	<input type="checkbox"/> ESF+
	<input type="checkbox"/> JTF
	<input type="checkbox"/> 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 raspunde nevoilor de dezvoltare ale Romaniei identificate in Acordul de Parteneriat 2021-2027 si in acord cu Raportul de tara, si Recomandarile specifice de Tara, dar si strategiei dezvoltata de Romania pentru recuperarea decalajelor de dezvoltare in domeniul infrastructurii de transport, *Planul investitional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pe perioada 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, adaptată inclusiv utilizării duale și 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 în vedere principalele obiective prevăzute de documentele strategice europene și naționale, precum și impactul asupra economiei globale produs de criza noului Coronavirus COVID-19.

Ca răspuns la criza generată de noul Coronavirus, Uniunea Europeană a lansat un nou instrument – Facilitatea de Redresare și Reziliență care va oferi sprijin în domenii precum ocuparea forței de muncă, domeniul social, educație, sănătate, sectorul financiar, mediul de afaceri dar și pentru reformele și investițiile care contribuie la tranziția digitală și tranziția verde.

În cadrul pachetului „Europa în mișcare” din mai 2018, Comisia Europeană a prezentat o nouă abordare privind politica de siguranță rutieră a UE¹, 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 România², 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 Europeană pentru perioada de programare 2021-2027 se referă la Mobilitatea Militară, componenta ce a fost introdusă și în 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.

În cadrul POT 2021-2027, la nivel de axa prioritară (după caz) se va stabili un portofoliu de acțiuni prioritate, pentru toate modurile de transport, respectând cerințele militare impuse și având în vedere justificarea utilizării duale care trebuie atribuită viitoarelor proiecte, respectiv justificarea civilă și justificarea militară.

În contextul actual geo-politic și militar, atât Forțele Armate Române cât și cele ale națiunilor 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, rețeaua de transport europeană este structurată pe două niveluri: **rețea centrală și rețea globală**, cel mai înalt nivel de planificare a infrastructurii din cadrul UE.

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

¹ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/move-2019-01178-01-00-ro-tra-00.pdf

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

următoarele rute:

- Nădlac - Timișoara – Sibiu – București (centura București) – Constanța;
- Timișoara – Drobeta Turnu Severin - Calafat;
- București – Ploiești - Bacău – Suceava – granița cu Ucraina (Siret);
- Sebeș – Turda – Târgu Mureș – Târgu Neamț – Iași – granița cu Republica Moldova (Ungheni);
- București – Giurgiu.

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 țări analizate prin prisma calității infrastructurii rutiere. România se situează pe ultimul loc în Europa în ceea ce privește nr. de km de autostradă la 100.000 de locuitori, la nivelul anului 2019, 848,12 km din lungimea rețelei de transport rutier de interes național de 17.091 km fiind la nivel de autostradă (Eurostat).

La nivelul anului 2017, viteza medie de circulație pe drumurile naționale era de 70 km/h pentru autoturisme și de 64 km/h pentru vehiculele grele de marfă. În ceea ce privește rețeaua TEN-T, viteza de circulație ponderată cu lungimea era de 76 km/h pentru autoturisme și de 69 km/h pentru vehicule grele pe rețeaua TEN-T centrală și de 68 km/h pentru autoturisme și de 64 km/h pentru vehicule grele pe rețeaua 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 și urbane și cu alte noduri de transport intermodal, cum ar fi porturile și aeroporturile. Anumite zone prezintă o accesibilitate deficitară la rețelele de transport, fiind necesare investiții în continuare la nivelul drumurilor naționale și județene.

La nivelul anului 2018, din totalul drumurilor naționale, 34,9% (6.194 km) erau drumuri europene, 4,6% (823 km) autostrăzi, iar din punctul de vedere al numărului de benzi de circulație, 10,6% (1.873 km) drumuri cu 4 benzi, 1,6% (290 km) erau drumuri cu 3 benzi și 0,2% (31 km) drumuri cu 6 benzi. Drumurile județene erau în proporție de 40,4% drumuri modernizate și 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 rețelei de drumuri publice dispunea de: 34.900 km (40,5%) drumuri modernizate (în proporție de 92,1% drumuri modernizate cu îmbrăcămînți asfaltice de tip greu și mijlociu), 21.074 km (24,5%) drumuri cu îmbrăcămînți ușoare rutiere și 30.125 km (35,0%) drumuri pietruite și de pământ.

Referitor la starea tehnică a drumurilor publice, 41,4% din lungimea drumurilor cu îmbrăcămînți grele și 48,2% din lungimea drumurilor cu îmbrăcămînți ușoare rutiere aveau durata de serviciu depășită, fiind necesare noi lucrări de modernizare (http://www.revistadestatistica.ro/supliment/wp-content/uploads/2018/05/A12_rrss05_2018_ro.pdf).

Potrivit Raportului de Competitivitate 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 guvernării transportului rutier, se constată o necesitate de creștere a capacității în pregătirea și implementarea proiectelor.

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

Strategia: finalizarea tronsoanelor rutiere inițiate anterior 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 naționale care asigură conectivitatea zonelor cu o accesibilitate redusă; îmbunătățirea sistemului de management al infrastructurii rutiere și a condițiilor de siguranță;

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, și care trebuie adresate prin măsuri adecvate, investițiile în infrastructură trebuind a fi dublate de o reformă profundă a sistemului. Principalele probleme sunt: *sustenabilitatea infrastructurii, calitatea scăzută a serviciilor și a managementului, infrastructură neperformantă, siguranța și securitatea, guvernarea*. Toate aceste aspecte sunt avute în vedere în promovarea și finanțarea 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 așteptare în cadrul orarelor de călătorie; timpi mari de călătorie influențați de opririle dese; calitatea slabă a materialului rulant; prețuri ridicate și servicii de slabă calitate în gări. Utilizarea inefficientă a materialului rulant, precum și calitatea acestuia conduc la un nivel scăzut al serviciilor furnizate pasagerilor. Este necesară definirea clară a nivelului serviciilor pentru rețeaua primară (frecvență, indicatori de performanță, etc.), reducerea timpilor de așteptare în gări, realizarea unor programe atractive de circulație a trenurilor, îmbunătățirea serviciilor pentru călători, asigurarea unor programe și fonduri adecvate pentru întreținerea infrastructurii feroviare, integrarea cu celelalte 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.

Conform *EU Statistical pocketbook 2019*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 evoluția ascendentă a acestui sistem de transport în vestul Europei, este necesară identificarea resurselor și strategiilor care să reechilibreze balanța dintre modurile de transport, urmărindu-se punerea în aplicare a obiectivelor privind mobilitatea.

Starea precară 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. Întreținerea 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

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>)

⁴ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2019_en

relativă perioadă de declin a Căilor Ferate Române. Rute mai puțin circulat au fost desființate, iar utilizarea materialului rulant învechit a condus la scăderea confortului călătorilor și a vitezelor de deplasare pe infrastructura feroviară. În cazul transportului feroviar de călători, numărul pasagerilor a scăzut simțitor, aceștia preferând transportul rutier.

La nivelul anului 2019, nr. de km de cale ferată în operare situați pe rețeaua primară însumau 3.252,1 km din care numai 2509.3 km erau electrificați. În 2019, numai 406 km din rețeaua primară erau modernizați și receptionați situați pe coridorul Rhine-Dunăre (București – Constanța 225 km, București – Predeal 140 km și Km.614 – Curtici 42 km).

În ceea ce privește echiparea cu ERTMS, în 2019, numai pe 79 km de cale ferată aveau instalat ERTMS nivel 2 pe coridorul Rhine-Dunăre (Buftea - Brazi – 37 km și 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.

Întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice se realizează de către CNCF CFR SA pe baza veniturilor proprii și, în completare, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, din fonduri alocate de la bugetul de stat.

În România sumele alocate de la bugetul de stat pentru lucrările de reparație și întreținere a infrastructurii feroviare au scăzut simțitor în ultimii ani.

Finanțarea la un nivel necorespunzător a infrastructurii feroviare, situație care continuă și în prezent, a condus la reducerea vitezelor de circulație 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 secțiuni ale coridoarelor europene care străbat România și care au fost modernizate, în special Coridorul IV Curtici-București-Constanța.

În ceea ce privește viteza medie comercială a trenurilor de călători se constată că, în perioada 2011- 2018, aceasta a înregistrat mici variații, iar în intervalul 2016-2018 se observă un trend ușor ascendent în timp ce, în cazul trenurilor de marfă, valorile acesteia au scăzut cu aproape 25%. Diminuarea constantă a sumelor alocate pentru întreținerea și reparația căii ferate, în intervalul menționat anterior, a avut ca efect degradarea continuă a infrastructurii feroviare.

Pe secțiunile de cale ferată care fac parte din coridoarele TEN-T și care au fost modernizate, se pot atinge viteze de deplasare de până la 160 km/h. Cu toate acestea, din cauza zonelor cu restricții și a materialului rulant învechit, vitezele medii comerciale și de deplasare sunt mici. Astfel, în perioada 2016-2018, dacă se compară viteza medie de deplasare a trenurilor de călători pe întreaga rețea feroviară cu cea înregistrată pe secțiunile de cale ferată modernizate (București-Constanța, București-Câmpina și Curtici-km 614), se observă o creștere 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 excepția 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 restricțiilor de viteză (pe podurile dunărene, pe anumite declivități sau curbe, precum și în stațiile nereabilitate, cum sunt, de exemplu, stația Ciulnița, Fetești sau Constanța. Conform informațiilor furnizate de CFR SA, pentru trenurile IR (interregio), care circulă fără oprire și au o durată totală de parcurs de 2 ore, viteza maximă de deplasare este de 112,5 km/h, fiind influențată și de restricțiile de viteză prezentate mai sus. Condiția 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 mențin disparitățile semnificative în ceea ce privește dimensiunea rețelei raportat la cererea de trafic și resursele financiare insuficiente pentru întreținerea și operarea la standarde de calitate corespunzătoare.

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 în mod necorespunzător trecerile la nivel.

În corelare cu tendințele europene și în România, în privința siguranței și securității transportului feroviar vor continua a fi finanțate, în special, obiective de investiții ce vizează modernizarea trecerilor la nivel de cale ferată, precum și alte intervenții considerate a fi necesare în baza unor fundamentări adecvate a necesității acestora.

În ceea ce privește îmbunătățirea interoperabilității, toate obiectivele de investiții avute în 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 urmărește ca sistemul ERTMS nivel 2 să fie funcțional în cel mai scurt timp, cel puțin 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 și Orient – East – Med ce traversează teritoriul național.

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 și internațional 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 tendința 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 în 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 privește transportul feroviar de mărfuri, creșterea mare a volumului comerțului cu bunuri de larg consum, în detrimentul bunurilor industriale, lipsa facilităților de încărcare-descărcare pentru astfel de bunuri și scăderea vitezei de deplasare a impulsionat creșterea numărului firmelor de transport rutier de marfă.

Restricțiile operaționale de infrastructură limitează, de asemenea, transportul feroviar și reprezintă un obstacol în calea unor servicii feroviare mai eficiente. 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.

Așadar, în ceea ce privește principalele neajunsuri constatate ale serviciilor de transport feroviar amintim: perioade lungi de așteptare în cadrul orarelor de călătorie; timpi mari de călătorie influențați de opririle dese; calitatea slabă a materialului rulant; prețuri ridicate și servicii de slabă calitate în gări.

Utilizarea inefficientă a materialului rulant, precum și calitatea acestuia conduc la un nivel scăzut al serviciilor furnizate pasagerilor. Este necesară definirea clară a nivelului serviciilor pentru rețeaua primară (frecvență, indicatori de performanță, etc.), reducerea timpilor de așteptare în gări, realizarea unor programe atractive de circulație a trenurilor, îmbunătățirea serviciilor pentru călători, asigurarea unor programe și fonduri adecvate pentru întreținerea infrastructurii feroviare, integrarea cu celelalte 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 unități cu o vechime medie de 30 de ani, dar reținând faptul că peste 770 de unități sunt mai vechi de 20 de ani și peste 220 unități sunt mai vechi de 40 de ani. Parcul activ de vagoane al societății este de aproximativ 840, insuficient pentru o operare fără riscuri a rutelor cuprinse în mersul trenurilor aferent anului 2019, respectiv a obligației de serviciu public.

Parcul de locomotive al SNTFC CFR Călători SA este de peste 1080 unități, din care parcul activ însumează numai circa 440 de unități. 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 realizării de investiții utilizând trenurile de lucru

În intervalul 2015-2018, din datele incluse în Documentul de Referință al Rețelei elaborat de CFR SA, rezultă că lungimea totală a rețelei de cale ferată a rămas aproape neschimbată (2015-10.629 km; 2018-10.628 km). În schimb, s-a înregistrat o ușoară creștere a lungimii liniei duble și a celei electrificate (7,94 km linia dublă și 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 ferată 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 unei restanțe la reparații estimată 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 finanțării de proiecte ample de infrastructura de cale ferată, investițiile nu evoluează în ritmul necesar pentru a acoperi deficiențele de infrastructură, ceea ce face necesară schimbarea abordării de finanțare și susținerea 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 în 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 investiții noi va crea premisele dublării numărului de km de cale ferată reabilitați. Modernizările pe aliniamentele deja existente reduc considerabil costurile investiționale, comparativ cu lucrările ce vizează linii noi de cale ferată, mai ales că acestea vor fi însoțite de instalarea pe tronsoanele vizate a sistemului GSMR (parte integrantă a ERTMS) în vederea eficientizării traficului. Cu atât mai mult, aceste investiții răspund politicilor decarbonizării și digitalizării transporturilor la nivel european.

Nevoi de dezvoltare: creșterea accesibilității regiunilor și persoanelor prin reabilitarea și modernizarea rețelei feroviare la standarde europene; asigurarea unor resurse financiare adecvate pentru investiții și întreținere; creșterea competitivității transportului feroviar prin măsuri de reformă, inclusiv îmbunătățirea managementului, a serviciilor și calității materialului rulant, integrarea serviciilor cu cele de la nivel local/regional; soluții specifice de siguranță și securitate;

Strategia: continuarea investițiilor inițiate pe tronsoanele feroviare care asigură conectivitatea cu piețele europene, în coordonare cu proiectele propuse spre finanțare în CEF, conform prioritizării din MPGT/ Planul investițional pentru perioada 2020-2030; utilizarea trenurilor de lucru; îmbunătățirea condițiilor de management și control al traficului feroviar; implementarea unui mix de măsuri de reformă și optimizare a serviciilor;

Transportul fluvial și maritim în România este reprezentat prin transportul de marfă pe Dunăre și căile sale navigabile și de activitatea porturilor fluviale și maritime. Mărfurile încărcate și descărcate în porturile în care sunt operate nave maritime au totalizat 11.040 mii tone, iar transportul maritim de containere a însumat 160 mii TEU, în cursul trimestrului I 2018. În aceeași perioadă, pe căi navigabile interioare au fost transportate 5.548 mii tone mărfuri și respectiv 328 TEU și 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 internațional, 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 condiții adecvate; o lună de blocaj costă în jur de 2 mil. €). Prin urmare, timpii de parcurs pentru barje sunt mai mari în raport cu alte moduri de transport din România, cu efect negativ semnificativ asupra costurilor și atractivității transportului naval de marfă. Totodată, finanțarea pentru întreținerea șenalului navigabil este variabilă, bugetele de întreținere pentru cele trei țări dunărene fiind extrem de diferite (Austria: 250.000 €/km, România: 11.333 €/km; Bulgaria: 2.218 €/km), reflectate în niveluri diferite de navigabilitate și de calitate a tranzitului, conducând la incertitudine, în special pentru traficul naval de tranzit.

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

De-a lungul Dunării și a canalelor navigabile din România există 30 de porturi, 8 fiind situate pe TEN-T centrală. În multe porturi infrastructura rutieră și feroviară este veche, prost întreținută, necorespunzând cerințelor transportatorilor. 12 dintre porturile dunărene din România nu au încă conexiuni la rețeaua feroviară. Întreținerea necorespunzătoare, infrastructura învechită, lipsa legăturilor multimodale și procedurile lente de manipulare a fluxurilor existente reduce atractivitatea acestor porturi pentru potențiali utilizatori, dăunând competitivității pe termen lung a transportului naval de mărfuri și limitând potențialul de dezvoltare intermodală.

Portul Constanța este cel mai important port maritim al României și cel mai mare port la Marea Neagră, reprezentând totodată un nod de tranzit major ce face legătura între Europa de Vest și Est-Centrală cu Asia Centrală și Orientul Îndepărtat și având o amplasare geografică strategică, beneficiind de conexiuni cu Dunărea, cu autostrada A2 și 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: creșterea atractivității transportului naval prin îmbunătățirea condițiilor de navigație și a mobilității pe rețeaua TEN-T centrală prin investiții în infrastructura portuară și în conexiunile cu hinterlandul.

Transportul intermodal

În România 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 puțin prietenos cu mediul.

Investitiile din POT vor avea în 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 în mai multe locații din țară. 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 reală din piață, pe baze comerciale care oferă operatorilor și clienților flexibilitate în funcție de nevoi.

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

Strategia: creșterea atractivității transportului intermodal pentru atragerea unui volum crescut de mărfuri manipulat în terminale intermodale) prin dezvoltarea capacității terminalelor intermodale și a porturilor.

Siguranța, securitate și 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 regională altfel efectele de rețea neputând fi 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 în trafic, reducerii poluării sau și asupra calității locuirii în zonele eliberate de traficul greu. Totodată, îmbunătățirea calității drumurilor naționale cu impact regional, precum și 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 și Delta Dunării), se elimină traficul de tranzit în localitățile care nu beneficiază de variante de ocolire, se realizează conectarea municipiilor la principalele rute de transport și de acces la rețeaua TEN-T, asigurând o mai bună interconectare a principalelor centre economice și 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 București 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 rețelei transportului public de suprafață – rețea radial concentrică – cu o lungime de 69,2 km, distribuită pe 4 magistrale. Metroul bucureștean transportă în medie peste 600.000 călători/zi lucrătoare și peste 16 mil. călători într-o lună.

În vederea fluidizării traficului și promovării unui transport durabil în București, concomitent cu reducerea poluării,

este necesară extinderea transportului urban cu metroul, ca o necesitate pentru decongestionarea traficului de suprafață. Investițiile în modernizarea și extinderea rețelei de metrou vor contribui la scăderea emisiilor de carbon și vor contribui la atingerea țintelor pentru adaptarea la schimbările climatice.

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 investiții urmărite a fi implementate în perioada programatică 2021-2027 vor fi orientate, în principal, spre continuarea investițiilor demarate în perioada 2014-2020.

Mobilitate urbană

Tot din perspectiva mobilității urbane se are în 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 îmbunătățirea siguranței, 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 în 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 și 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 și 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 militară, pactul ecologic și promovarea infrastructurilor verzi.

Aspectele de mediu din perspectiva Programului Operațional Transport 2021-2027

Menținerea și 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) și să se mențină / refacă permeabilitatea pentru fauna sălbatică, în principal la nivelul coridoarelor ecologice identificate la nivel național, regional și local.

Proiectele de reabilitare / modernizare / extindere a infrastructurilor de transport vor identifica toate presiunile existente și potențialele amenințări asupra infrastructurii verzi și vor include măsuri pentru reducerea / evitarea impacturilor semnificative. O atenție importantă va fi acordată refacerii conectivității ecologice în zona coridoarelor ecologice (detalii privind identificarea coridoarelor ecologice pot fi obținute de aici: <http://corehabs.ro/ro/rapoarte-produse>).

Proiectarea măsurilor de menținere / refacere a conectivității ecologice, pentru fiecare proiect finanțat prin POT, se va

realiza într-o manieră integrată ținând cont de impactul cumulat cu alte presiuni și amenințări din zona de implementare a proiectelor, precum și de contribuția schimbărilor climatice. Măsurile de evitare a fragmentării și/sau de defragmentare trebuie să fie eficiente la nivelul coridorului ecologic și nu doar la nivelul zonei de proiect. Măsurile de menținere / refacere a conectivității ecologice implementate în proiectele finanțate prin POT vor respecta cerințele și recomandările exprimate prin cele mai recente ghiduri tehnice elaborate la nivel European, regional și național⁵.

Toate proiectele finanțate prin POT trebuie să asigure evitarea deteriorării stării corpurilor de apă, în principal prin evitarea intervențiilor asupra cursurilor de apă de suprafață și reducerea riscurilor de contaminare a apelor. Menținerea / îmbunătățirea conectivității ecologice la nivelul cursurilor de apă este esențială pentru protecția infrastructurii verzi. Conectivitatea ecologică trebuie asigurată atât la nivelul habitatelor acvatice (substrat și corpul apei) cât și la nivelul habitatelor terestre ripariene (vegetația malurilor).

Se încurajează, în toate situațiile în care este posibil, implementarea soluțiilor 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 și acoperire cu pământ) sau sisteme naturale pentru pre-epurarea apelor potențial contaminate.

Lecții învățate – 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 în 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 învățate, 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 autorizațiilor 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 numără și aceștia printre factorii care afectează investițiile în acest domeniu.

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>).

Sistemul de management si control pentru PO Transport 2021-2027

Pentru perioada de programare 2021-2027 este propus ca Ministerul, Transporturilor, Infrastructurii si Comunicatiilor prin Directia Generala Organismul Intermediar pentru Transport sa îndeplinească rolul de Autoritate de Management pentru acest program.

Capacitatea administrativa

Întărirea capacității administrative a principalilor beneficiari din sectorul transporturilor, în special a marilor beneficiari, CNAIR, CN CFR SA, Metrorex, ARF, reprezintă o prioritate pentru creșterea capacității de implementare a proiectelor. În cadrul fiecărei axe sunt avute în vedere și acțiuni legate de îmbunătățirea guvernantei în acest sector.

Metodologia de alocare financiară la nivelul POT 2021-2027 – Alocarea FEN prevăzută în cadrul POT are în vedere finalizarea proiectelor demarate în perioada 2014-2020 precum și a proiectelor prioritizate pentru finalizarea rețelei primare a României situate pe rețeaua TEN-T CORE și TEN-T Comprehensive conform Planului investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030.

Portofoliul de proiecte propuse spre finanțare are la baza 2 scenarii: primul scenariu este cel în care proiectele propuse spre finanțare se încadrează în alocarea disponibilă prin POT, iar scenariul 2 are în vedere o listă cu potențiale proiecte care totalizează dublul alocării POT.

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	<p>Prezentul obiectiv specific este susținut, corelat cu elementele de ordin strategic prezente în Planul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030, document strategic structurat în x capitole care prezintă viziunea investițională a României pentru următoarea decada și pentru fiecare mod de transport.</p> <p>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.</p> <p>Utilitatea autostrazilor sau drumurilor expres constă în crearea unor cai de comunicație moderne cu implicații în dezvoltarea regională a zonei, fluidizarea traficului, devierea traficului de tranzit, creșterea siguranței utilizatorilor, micșorarea timpilor de parcurs, facilitarea pe viitor a unui sistem de întreținere a carosabilului și scăderea poluării în zonele tranzitate în prezent.</p>
	3.3 Dezvoltarea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente în	Rețeaua primară de infrastructură terestră are nevoie de o rețea secundară care să asigure încărcările/descărcările necesare accesibilității regionale și a marilor centre urbane

	fața schimbărilor climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	Necesitatea unei rețele de drumuri moderne și sigure care să răspundă cerinței crescânde de transport, să respecte Directivele UE și care să determine reducerea traficului de tranzit, conduc la promovarea de investiții care să asigure accesibilitatea regională și urbană a rețelei primare de transport în mod eficient și cu un impact redus asupra mediului, dar cu oportunități în creștere pentru mediul economic și social.
OP 2	Mobilitate națională, regională și locală sustenabilă,	<p>Prezentul obiectiv specific este susținut, corelat cu elementele de ordin strategic prezente în PMUD BI.</p> <p>Politicile de transport și mobilitate, la nivelul Uniunii Europene, au ca viziune comună realizarea unui sistem de transport integrat și funcțional, competitiv și sustenabil, prin sprijinirea mobilității, și reducerea emisiilor de carbon. Mobilitatea este extrem de importantă și se reflectă în calitatea vieții cetățenilor, prin liberă circulație a persoanelor și bunurilor.</p> <p>Mobilitatea urbană este slab dezvoltată în toată România. Mobilitatea urbană se confruntă cu un deficit de finanțare, organizare sectorială precară și o capacitate administrativă slabă a actorilor locali.</p> <p>O serie de orașe în 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 rămân în continuare o prioritate.</p> <p>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;</p> <p>De asemenea 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.</p>

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 – Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport rutier	NO		FEDR	Less developed regions	developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure and intermodal TEN-T;
				FC	NA	developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure and intermodal TEN-T;
2	Prioritatea 2 – Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea infrastructurii rutiere pentru accesibilitate teritorială	NO		FEDR	Less developed	developing and enhancing sustainable, climate resilient, intelligent and intermodal national, regional and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility;
3	Prioritatea 3 – Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport pe calea ferată	NO		FEDR	Less developed regions	developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure and intermodal TEN-T;
				FC	NA	developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure and intermodal TEN-T;
4	Prioritatea 4 – Îmbunătățirea mobilității naționale, durabila și reziliența în fața schimbărilor climatice prin creșterea calității serviciilor de transport pe calea ferată	NO		FEDR	Less developed regions	promoting energy efficiency and reducing greenhouse gas emissions promoting sustainable multimodal urban mobility
	Prioritatea 5 – Îmbunătățirea conectivității prin creșterea gradului de utilizare a transportului cu metroul în regiunea București-Ilfov	NO		FC	N/A	promoting sustainable multimodal urban mobility;

	Prioritatea 6 - Îmbunătățirea conectivității și mobilității urbane, durabila și rezilientă în fața schimbărilor climatice prin creșterea calității serviciilor de transport pe calea ferată	NO		FEDR		promoting sustainable multimodal urban mobility;
	Prioritatea 7 – Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal	NO		FC		developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure and intermodal TEN-T;
	Prioritatea 8 – Creșterea gradului de utilizare a căilor navigabile și a porturilor	NO		FC		developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure and intermodal TEN-T;
	Prioritatea 9 – Creșterea gradului de siguranța și securitate pe rețeaua rutieră de transport	NO		FEDR		developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure and intermodal TEN-T;
	Prioritatea 10 – Asistența Tehnică	DA		FC		N/A

2.A Priorities other than technical assistance

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

1. Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport rutier

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

<input type="checkbox"/> This is a priority dedicated to youth employment
<input type="checkbox"/> This is a priority dedicated to innovative actions
<input type="checkbox"/> 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**
<input type="checkbox"/> 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

** 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*

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.

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	Code	Amount (EUR)
1. Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport rutier	FEDR	LDR	056- Autostrăzi și drumuri nou construite – Rețeaua centrală TEN-T 057- Autostrăzi și drumuri nou construite – Rețeaua globală TEN-T 060- Autostrăzi și drumuri reconstruite sau îmbunătățite – Rețeaua centrală TEN-T 061- Autostrăzi și drumuri reconstruite sau îmbunătățite – Rețeaua globală TEN-T	551.000.000
	FC	N/A	056- Autostrăzi și drumuri nou construite – Rețeaua centrală TEN-T 057- Autostrăzi și drumuri nou construite – Rețeaua globală TEN-T 060- Autostrăzi și drumuri reconstruite sau îmbunătățite – Rețeaua centrală TEN-T 061- Autostrăzi și drumuri reconstruite sau îmbunătățite – Rețeaua globală TEN-T	1.385.000.000

Table 5: Dimension 2 – form of support				
Priority No	Fund	Category of region ⁸	Code	Amount (EUR)
1. Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport rutier	FEDR	LDR	01 - grant	551.000.000
	FC	N/A	01 - grant	1.385.000.000

Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus				
Priority No	Fund	Category of region ⁹	Code	Amount (EUR)

⁷ Not relevant for CF

⁸ Not relevant for CF

⁹ Not relevant for CF

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

2.A.3 Specific objective¹⁰ (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) [DE INTRODUS PROIECTELE], precum și a proiectelor prioritizate pentru finalizarea rețelei primare a României situate pe rețeaua TEN-T CORE și TEN-T COMPREHENSIVE 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 [DE INTRODUS PROIECTELE].

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 transportul 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

¹⁰ Except for a specific objective set out in Article 4(1)(c)(xi) of the ESF+ Regulation.

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	.....	.....
				RCO 45 -	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate - TEN-T	km	.....	.....
		FC	NA	RCO 43 –	Lungimea drumurilor noi care beneficiază de sprijin - TEN-T	km	.....	.....
				RCO 45 -	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate - TEN-T	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]
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 noi construite, reconstruite sau modernizate		.....	.....	.....
		FC	NA	RCR 55 -	Utilizatori de drumuri		.....	.....	.....

					nou construite , reconstrui te sau moderniz ate						
--	--	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--

[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. Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea infrastructurii rutiere pentru accesibilitate teritorială

Table 4: Dimension 1 – intervention field				
Priority No	Fund	Category of region¹¹	Code	Amount (EUR)
2. Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea infrastructurii rutiere pentru accesibilitate teritorială	FEDR	LDR	058 - Legături rutiere secundare nou construite către rețeaua rutieră și nodurile TEN-T 059-Alte drumuri de acces naționale, regionale și locale nou construite 062- Alte drumuri reconstruite sau îmbunătățite (autostrăzi, drumuri naționale, regionale sau locale)	350.000.000

Table 5: Dimension 2 – form of support				
Priority No	Fund	Category of region¹²	Code	Amount (EUR)
2. Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea infrastructurii rutiere pentru accesibilitate teritorială	FEDR	LDR	01 - grant	350.000.000

Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus				
Priority No	Fund	Category of region¹³	Code	Amount (EUR)

¹¹ Not relevant for CF

¹² Not relevant for CF

¹³ Not relevant for CF

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

2.A.3 Specific objective¹⁴ (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 rețeaua 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/modernizarea variantelor de ocolire și construcția/modernizarea accesului municipiilor la sectoarele rețelei rutiere primare (la nivel de drum național situat pe rețeaua secundară), precum și și modernizarea sectoarelor de drum național situate pe rețeaua secundară.

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*

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

Text field [1 000]

NA

¹⁴ Except for a specific objective set out in Article 4(1)(c)(xi) of the ESF+ Regulation.

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	Cate gory of regio n	ID [5]	Indicator [255]	Measur ement unit	Milesto ne (2024)	Target (2029)
2.Imbunatatire a 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 rețeaua TEN-T și mobilitatea transfrontaliera (3.3.)	FEDR	LDR	RCO 43 –	Lungimea drumurilor noi care beneficiază de sprijin - TEN-T	km	.....	.....
				RCO 45 -	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate - TEN-T	km	.....	.....
				RCO 44	Lungimea drumurilor noi sau modernizate – non TEN-T	km	.....	.....
				RCO 46	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate non TEN-T	km	.....	.....

Table 3: Result indicators											
Priority	Specific objective (Investment for Jobs and Growth goal or EMFF)	Fund	Ca teg ory of re gio n	ID [5]	Indicator [255]	Measu remen t unit	Baselin e or referen ce value	Refer ence year	Target (2029)	Sou rce of data [200]	Com men ts [200]
Imbunatati rea conectivita tii prin dezvoltare a infrastruct urii rutiere pentru accesibilita te teritoriala	Dezvoltarea si consolidarea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, flexibile și intermodale, inclusiv îmbunătățire	FEDR	L D R	RCR 55 -	Utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite sau modernizate		.....	.....	.....

	a accesului la rețeaua TEN-T și mobilitatea transfrontalieră (3.3.)										
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Titlul priorității:

3. Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport pe calea ferată

Table 4: Dimension 1 – intervention field

Priority No	Fund	Category of region ¹⁵	Code	Amount (EUR)
3. Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport pe calea ferată	FEDR	LDR	064- Căi ferate nou construite – Rețeaua centrală TEN-T 065- Căi ferate nou construite – Rețeaua globală TEN-T 067- Căi ferate reconstruite sau îmbunătățite – Rețeaua centrală TEN-T 068- Căi ferate reconstruite sau îmbunătățite – Rețeaua globală TEN-T 069 – Alte cai ferate reconstruite sau modernizate 071- ERTMS	440.800.000
	FC	NA	064- Căi ferate nou construite – Rețeaua centrală TEN-T 065- Căi ferate nou construite – Rețeaua globală TEN-T 067- Căi ferate reconstruite sau îmbunătățite – Rețeaua centrală TEN-T 068- Căi ferate reconstruite sau îmbunătățite – Rețeaua globală TEN-T 069 - Alte cai ferate reconstruite sau modernizate 071- ERTMS	655.200.000

Table 5: Dimension 2 – form of support

Priority No	Fund	Category of region ¹⁶	Code	Amount (EUR)
3. Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport pe calea ferată	FEDR	LDR	01 - grant	440.800.000
	FC	NA	01 - grant	655.200.000

¹⁵ Not relevant for CF

¹⁶ Not relevant for CF

Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus				
Priority No	Fund	Category of region ¹⁷	Code	Amount (EUR)

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

2.A.3 Specific objective¹⁸ (Investment for Jobs and Growth goal) repeated for each selected specific objective for priorities other than technical assistance

Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabile, adaptată 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 predominant 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 [DE INTRODUS PROIECTELE]. În coordonare cu intervențiile finanțate în cadrul Mecanismului Interconectarea Europei (CEF) se vor focaliza investițiile asupra finalizării coridorului, Rin –Dunare precum și a celorlalte secțiuni ale rețelei primare. [DE INTRODUS PROIECTELE] 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.

Luând în considerare experiențele trecutului, parametri tehnici vizați de noile investiții 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

¹⁷ Not relevant for CF

¹⁸ Except for a specific objective set out in Article 4(1)(c)(xi) of the ESF+ Regulation.

menționați mai sus..

Se vor finanța operațiuni pentru:

- ✓ Construcția infrastructurii feroviare aflate pe rețeaua TEN-T (inclusiv ERTMS)
- ✓ Modernizarea infrastructurii feroviare aflate pe rețeaua TEN-T ((inclusiv ERTMS și modernizarea gărilor))
- ✓ Achiziția de trenuri de lucru și echipamente conexe pentru modernizare și electrificare CF,
- ✓ Modernizarea/reabilitarea podurilor și podețelor 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 Române – CN CFR SA
- ✓ Direcțiile Regionale de Cai Ferate

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

Text field [1 000]

NA

Specific territories targeted, 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	Cate gory of regio n	ID [5]	Indicator [255]	Meas ureme nt unit	Mileston e (2024)	Tar get (202 9)
3.Imbunatatire a conectivitatii prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport pe calea ferată	Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabile,adaptat a la schimbările climatice, sigură și intermodală	FEDR	LDR	RCO 47 –	Lungimea căilor ferate noi care beneficiază de sprijin - TEN-T	km	.....	.....
				RCO 49 -	Lungimea căilor ferate reconstruite sau modernizate - TEN-T	km	.....	.....
				RCO 50-	Lungimea cailor ferate reconstruite sau modernizate non TEN-T	km	.....	.....
				RCO 53-	Gări și instalații feroviare - noi sau modernizate	Nr.	.....	.....
				RCO 109-	Lungimea cailor ferate TEN-T echipate cu ERTMS	km	.....	.....
		FC	NA	RCO 47 –	Lungimea căilor ferate noi care beneficiază de sprijin - TEN-T	km	.....	.....
				RCO 49 -	Lungimea căilor ferate reconstruite sau modernizate - TEN-T	km	.....	.....
				RCO 50-	Lungimea cailor ferate reconstruite sau modernizate non TEN-T	km	.....	.....
				RCO 53-	Gări și instalații feroviare - noi sau modernizate	Nr.	.....	.....
				RCO 109	Lungimea cailor ferate TEN-T echipate cu ERTMS	km	.....	.....

Table 3: Result indicators

Priority	Specific objective (Investment for Jobs and Growth goal or EMFF)	Fund	Cat ego ry of regi on	ID [5]	Indicator [255]	Measur ement unit	Baselin e or referen ce value	Refer ence year	Target (2029)	Sou rce of data [200]	Com men ts [200]
3.Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport pe calea ferată	Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabile, adaptată la schimbările climatice, sigură și intermodală	FEDR	LD R	RCR 58 -	Numarul anual 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 anual 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	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 mobile 074 – Material rulant urban ecologic	250.000.000

Table 5: Dimension 2 – form of support				
Priority No	Fund	Category of region 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	Code	Amount (EUR)

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

¹⁹ Not relevant for CF

²⁰ Not relevant for CF

²¹ Not relevant for CF

2.A.3 Specific objective²² (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 proiectelor de achiziție de material rulant, atât cele demarate în cadrul perioadei precedente de programare [DE INTRODUS PROIECTELE], cât și proiectele noi [DE INTRODUS PROIECTELE]. 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 targeted, including the planned use of territorial tools – Article 17(3)(d)(iv)

Text field [2 000]

NA

²² Except for a specific objective set out in Article 4(1)(c)(xi) of the ESF+ Regulation.

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)	.....	.....

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:

5. Îmbunătățirea conectivității prin creșterea gradului de utilizare a transportului cu metroul în regiunea București-Ilfov

Table 4: Dimension 1 – intervention field				
Priority No	Fund	Category of region ²³	Code	Amount (EUR)
5.Îmbunătățirea conectivității prin creșterea gradului de utilizare a transportului cu metroul în regiunea București-Ilfov	FC	NA	073- Infrastructuri de transporturi urbane curate 074 – Material rulant urban ecologic	250.000.000

Table 5: Dimension 2 – form of support				
Priority No	Fund	Category of region ²⁴	Code	Amount (EUR)
5.Îmbunătățirea conectivității prin creșterea gradului de utilizare a transportului cu metroul în regiunea București-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	Code	Amount (EUR)

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

²³ Not relevant for CF

²⁴ Not relevant for CF

²⁵ Not relevant for CF

2.A.3 Specific objective²⁶ (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 [DE INTRODUS PROIECTELE], cât și cele noi [DE INTRODUS PROIECTELE].

Se vor finanța operațiuni pentru:

- Investiții în infrastructura de metrou (noi tronsoane, stații aferente),
- Investiții în material rulant, modernizare instalații,
- Investiții în echipamente conexe, măsuri de creștere a accesibilității persoanelor cu deficiențe de deplasare, inclusiv sisteme de siguranță,
- Modernizarea stațiilor a căror condiții de desfășurare a călătoriilor nu corespund standardelor de siguranță actuale,
- Susținerea integrării călătoriilor 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

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

Text field [1 000]

NA

Specific territories targeted, 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)

²⁶ Except for a specific objective set out in Article 4(1)(c)(xi) of the ESF+ Regulation.

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	Cate gory of regio n	ID [5]	Indicator [255]	Measur ement unit	Milesto ne (2024)	Target (2029)
5.Îmbunătățire a conectivității prin creșterea gardului de utilizare a transportului cu metroul în regiunea București- Ilfov	Promovarea mobilității urbane multimodale durabile	FC	NA	RCO 55 -	Lungimea liniilor de tramvai și metrou - noi	km	.....	.....
				RCO 56 -	Lungimea liniilor de tramvai și metrou - reconstruite/modernizate	Km	.....	.....
				RCO 57 -	Material rulant ecologic pentru transportul public	Nr. trenuri	.....	.....

Table 3: Result indicators											
Priority	Specific objective (Investment for Jobs and Growth goal or EMFF)	Fund	Ca teg ory of regio n	ID [5]	Indicator [255]	Measur ement unit	Baselin e or referen ce value	Refer ence year	Target (2029)	Sou rce of data [200]	Com men ts [200]
5.Îmbunătățirea conectivității prin creșterea gardului de utilizare a transportului cu metroul în regiunea București- Ilfov	Promovarea mobilității urbane multimodale durabile	FC	NA	RCR 63 -	Numărul anual de utilizatorii ai liniilor de tramvai și de metrou noi/moderni zate	Nr. pasageri /an	.....	.....	.....

Titlul priorității:

6. Îmbunătățirea conectivității și mobilității urbane, durabile și reziliența în fața schimbărilor climatice prin creșterea calității serviciilor de transport pe calea ferată

Table 4: Dimension 1 – intervention field				
Priority No	Fund	Category of region ²⁷	Code	Amount (EUR)
6.Îmbunătățirea conectivității și mobilității urbane, durabile și reziliența în fața schimbărilor climatice prin creșterea calității serviciilor de transport pe calea ferată	FEDR	LDR	073- Infrastructuri de transporturi urbane curate 074 – Material rulant urban ecologic 065 – Cai ferate nou construite rețea globală TEN-T 068 – Cai ferate reconstruite sau modernizate – rețea globală TEN-T 069 – Alte cai ferate modernizate	350.000.000

Table 5: Dimension 2 – form of support				
Priority No	Fund	Category of region ²⁸	Code	Amount (EUR)
6.Îmbunătățirea conectivității și mobilității urbane, durabile și reziliența în fața schimbărilor climatice prin creșterea calității serviciilor de transport pe calea ferată	FEDR	LDR	01 - grant	350.000.000

Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus				
Priority No	Fund	Category of region ²⁹	Code	Amount (EUR)

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

2.A.3 Specific objective³⁰ (Investment for Jobs and Growth goal) repeated for each selected specific objective for priorities other than technical assistance

²⁷ Not relevant for CF

²⁸ Not relevant for CF

²⁹ Not relevant for CF

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 opt arii metropolitane majore. 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 va sprijini prin intermediul acestei priorități 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).

Operațiunile finanțate prin intermediul acestei priorități vor viza:

- **achiziția de trenuri metropolitane (material rulant)**
- **construcția/modernizarea/optimizarea infrastructurii necesare**
- **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 îmbunătățirea siguranței, reducerea impactului asupra mediului și creșterea intermodalității și calității transportului metropolitan.

Beneficiar(i):

- ✓ *Parteneriate între Autoritățile Publice Locale 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 targeted, 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	Cate gory of regio n	ID [5]	Indicator [255]	Measur ement unit	Milestone (2024)	Tar get (202 9)
6.Îmbunătățire a conectivității și mobilitatii urbane, durabila și rezilienta în fața schimbărilor climatice prin creșterea calității serviciilor de transport pe calea ferată	Promovarea mobilitatii urbane multimodale durabile	FEDR	LDR	RCO 50-	Lungimea cailor ferate reconstruite sau modernizate non-TEN-T	km	....	.....
				RCO 57 -	Material rulant ecologic pentru transportul public	Nr. trenuri	.....	.....

Table 3: Result indicators											
Priority	Specific objective (Investment for Jobs and Growth goal or EMFF)	Fund	Ca teg ory of re gio n	ID [5]	Indicator [255]	Measur ement unit	Baselin e or referen ce value	Refer ence year	Target (2029)	Sou rce of data [200]	Com men ts [200]
6.Îmbunătățirea conectivității și mobilitatii urbane, durabila și rezilienta în fața schimbărilor climatice prin creșterea	Promovarea mobilitatii urbane multimodale durabile	FEDR	L D R	RCR 58 -	Numărul anual de pasageri pe caile ferate care beneficiază de sprijin	Nr. pasageri /an					

calității serviciilor de transport pe calea ferată											
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Titlul priorității:

7. Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal

Table 4: Dimension 1 – intervention field

Priority No	Fund	Category of region ³¹	Code	Amount (EUR)
7.Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal	FC	NA	078- Transporturi multimodale (TEN-T) 079- Transporturi multimodale (neurbane)	30.000.000

Table 5: Dimension 2 – form of support

Priority No	Fund	Category of region ³²	Code	Amount (EUR)
7.Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal	FC	NA	01 - grant	30.000.000

Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus

Priority No	Fund	Category of region ³³	Code	Amount (EUR)

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

Priority No	Fund	Category of region	Code	Amount (EUR)

³¹ Not relevant for CF

³² Not relevant for CF

³³ Not relevant for CF

2.A.3 Specific objective³⁴ (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 al călătorilor și 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 asigurarea atât a terminalelor de transport intermodal, cât și a legăturilor acestora cu principalele huburi modale. POT urmărește sprijinirea investițiilor ce vizează îmbunătățirea transportului multimodal de mărfuri și călători în orașele din România cu peste 100.000 de locuitori.

Operațiunile vizate în cadrul acestei priorități sunt:

- Investiții în modernizarea terminalelor intermodale
- Dezvoltarea de terminale intermodale
- Investiții în instalații și echipamente de transfer intermodal
- Investiții în legăturile între principalele hub-uri de transport (gară, aeroport, port, punct vamal, parc industrial, terminal intermodal)

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):

- ✓ *Autorități Publice Locale*
- ✓ *Parteneriate Autorități Publice Locale- Compania Națională Căile Ferate Române-C.N.C.F.R.*
- ✓ *Agenți economici privați*

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

Text field [1 000]

NA

Specific territories targeted, 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	Cate gory of regio n	ID [5]	Indicator [255]	Measur ement unit	Milestone (2024)	Tar get (202 9)
7.Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal	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.	.....	.....

Table 3: Result indicators											
Priority	Specific objective (Investment for Jobs and Growth goal or EMFF)	Fund	Ca teg ory of re gio n	ID [5]	Indicator [255]	Measur ement unit	Baselin e or referen ce value	Refer ence year	Target (2029)	Sou rce of data [200]	Com men ts [200]
7.Dezvolta rea unui sistem de transport multimoda l	Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabila, adaptata la schimbările climatice, sigură și intermodală (3.2.)	FC	N A	RCR 59 -	Transport de marfă pe căile ferate	Mii tone/an	.....	.....	.....

Titlul priorității:

8. Creșterea gradului de utilizare a porturilor

Table 4: Dimension 1 – intervention field				
Priority No	Fund	Category of region ³⁵	Code	Amount (EUR)
8.Creșterea gradului de utilizare a cailor navigabile si a porturilor	FC	NA	080- Porturi maritime (TEN-T) 081- Alte porturi maritime 082- 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	Code	Amount (EUR)
8.Creșterea gradului de utilizare a cailor navigabile si a porturilor	FC	NA	01 - grant	200.000.000

Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus				
Priority No	Fund	Category of region ³⁷	Code	Amount (EUR)

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

2.A.3 Specific objective³⁸ (Investment for Jobs and Growth goal) repeated for each selected specific objective for priorities other than technical assistance

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

2.A.3.1 Interventions of the Funds

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

³⁵ Not relevant for CF

³⁶ Not relevant for CF

³⁷ Not relevant for CF

³⁸ Except for a specific objective set out in Article 4(1)(c)(xi) of the ESF+ Regulation.

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 2021-2027 cu accent deosebit pe modernizarea căilor navigabile. Astfel, POT va urmări finanțarea operațiunilor care să contribuie la îmbunătățirea gradului de utilizare a porturilor românești.

Investițiile vor viza cu precădere porturile situate pe rețeaua primară a României (Constanța, Sulina, Tulcea, Galați, Brăila, Cernavodă, Călărași, Oltenița, Giurgiu, Corabia, Bechet, Calafat, Drobeta T. Severin, Moldova Noua). 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.

Se vor finanța operațiuni pentru:

- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii portuare (inclusiv infrastructura intermodală) în porturile rețelei portuare primare a României,
- Dezvoltarea instalațiilor, echipamentelor și facilităților de încărcare/descărcare în porturile rețelei portuare primare a României

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 și fluviale situate pe rețeaua primară*
- ✓ *Operatori Privati*
- ✓ *MTIC*

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

Text field [1 000]

NA

Specific territories targeted, 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	Cate gory of regio n	ID [5]	Indicator [255]	Measur ement unit	Milestone (2024)	Tar get (202 9)
8.Creșterea gradului de utilizare a cailor navigabile si a porturilor	Dezvoltarea unei rețele 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 52 -	Lungimea căilor navigabile interioare noi sau modernizate - altele	Km	.....	.....

Table 3: Result indicators											
Priority	Specific objective (Investment for Jobs and Growth goal or EMFF)	Fund	Cat ego ry of reg ion	ID [5]	Indicator [255]	Measur ement unit	Baselin e or referen ce value	Refer ence year	Target (2029)	Sou rce of data [200]	Com men ts [200]
8.Creșterea gradului de utilizare a cailor navigabile si a porturilor	Dezvoltarea unei rețele 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:

9. Creșterea gradului de siguranța și securitate pe rețeaua rutiera de transport

Table 4: Dimension 1 – intervention field				
Priority No	Fund	Category of region ³⁹	Code	Amount (EUR)
9.Creșterea gradului de siguranța si securitate 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-T 062- 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	Code	Amount (EUR)
9.Creșterea gradului de siguranța si securitate 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	Code	Amount (EUR)

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

2.A.3 Specific objective⁴² (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 schimbarile climatice, sigura si intermodala

³⁹ Not relevant for CF

⁴⁰ Not relevant for CF

⁴¹ Not relevant for CF

⁴² Except for a specific objective set out in Article 4(1)(c)(xi) of the ESF+ Regulation.

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 îmbunătățirea siguranței circulației rutiere, reducerea numărului de accidente rutiere, în particular a accidentelor fatale în scopul contribuției la „Viziunea 0” a Comisiei Europene, precum și minimizarea efectelor economice cauzate de aceste accidente..

Prin intermediul acestei priorități se vor finanța operațiuni ce vizează

- Măsuri „hard” și „soft” care contribuie la îmbunătățirea siguranței traficului pe rețeaua rutieră,
- Eliminarea punctelor negre,
- Echipamente de intervenție în condiții meteo speciale

Prin implementarea operațiunilor menționate mai sus se așteaptă o scădere considerabilă a numărului de accidente rutiere (cu 30% până în 2030).

Beneficiar(i):

- ✓ CNAIR,
- ✓ Poliția rutieră,

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

Text field [1 000]

NA

Specific territories targeted, 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	Cate gory of regio n	ID [5]	Indicator [255]	Measur ement unit	Milestone (2024)	Tar get (202 9)
9. Creșterea gradului de siguranța si securitate pe rețeaua rutiera de transport	Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabile, adaptata la schimbarile climatice, sigura si intermodala	FEDR	LDR	RCO 45-	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate - TEN-T	km	.....	.....
				RCO 46 -	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate - altele	km	.....	.....

Table 3: Result indicators											
Priority	Specific objective (Investment for Jobs and Growth goal or EMFF)	Fund	Ca teg ory of regio n	ID [5]	Indicator [255]	Measur ement unit	Baselin e or referen ce value	Refer ence year	Target (2029)	Sou rce of data [200]	Com men ts [200]
9. Creșterea gradului de siguranța si securitate pe rețeaua rutiera de transport	Dezvoltarea unei rețele 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 objective⁴³ (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 targeted, 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]

⁴³ Except for a specific objective set out in Article 4(1)(c)(xi) of the ESF+ Regulation.

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)

10. Asistență tehnică

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

Text field [3 000]

Îmbunătățirea capacității de gestionare și implementare a fondurilor FEDR, FC, alocate în POT 2021-2027 rămâne o prioritate.

La nivelul Autorității de Management dar și la nivelul marilor beneficiari este nevoie de fundamentarea priorităților strategice prin studii, analize, evaluări, precum și de întărire a capacității acestor instituții de a de a pregăti portofolii de proiecte mature și de a asigura implementarea judicioasă a proiectelor în termenele asumate. Funcția de evaluare necesită și ea sprijin, fiind în responsabilitatea AM POT, și ținând cont de importanța acesteia în implementarea eficientă a fondurilor și în eficientizarea sistemului de management.

Consolidarea capacității administrative rămâne o prioritate pentru perioada 2021-2027 și se va realiza în conformitate cu Roadmapul privind creșterea capacității administrative, aflat în proces de elaborare.

Prin măsurile de asistență tehnică prevăzute în POT se urmăresc finanțarea de operațiuni care să contribuie la îmbunătățirea 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 și control al AM POT
- Măsuri de informare și publicitate POT
- Evaluarea Programului Operațional Transport

Beneficiar:

- ✓ *Autoritatea de Management pentru Programul Operațional Transport 2021-2027*
- ✓ *Principalii beneficiari ai intervențiilor 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 implementării fondurilor 141- Pregătirea, implementarea, monitorizarea și controlul 142 - Evaluare și studii, culegere de date 143 - Consolidarea capacității autorităților din statele membre, a beneficiarilor și a partenerilor relevanți	50.000.000

--	--	--	--	--

3. Financial plan

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

3.A Transfers and contributions⁴⁴

Reference: Article 10; Article 21; CPR

<input type="checkbox"/> Programme amendment related to Article 10, CPR (contribution to Invest EU)
<input type="checkbox"/> Programme amendment related to Article 21, CPR (transfers to instruments under direct or indirect management or between shared management funds)

⁴⁴ Applicable only to programme amendments in line with Article 10 and 21, CPR.

Table 15: Contributions to InvestEU* NA

	Category of regions	Window 1 (a)	Window 2 (b)	Window 3 (c)	Window 4 (d)	Window 5 (e)	Amount (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	EMF F	AMIF	ISF	BM VI	T ot al
		More developed	Transition	Less developed	Outermost and northern sparsely populated	More developed	Transitio n	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	<input type="checkbox"/> concerns internal transfers within the programme with JTF allocation (Table 18A)
	<input type="checkbox"/> concerns transfers from other programmes to the programme with JTF allocation (Table 18B)
	<input type="checkbox"/> 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 appropriations by fund and national co-financing										
Policy/JTF objective or TA	Priority	Basis for calculation EU support (total or public)	Fund	Category of region**	EU contribution (a)	National contribution (b)=(c)+(d)	Indicative breakdown of national contribution		Total (e)=(a)+(b)***	Co-financing rate (f)=(a)/(e)***
							public (c)	private (d)		
	Priority 1	P/T	ERDF	Less developed						
				More developed						
				Transition						
				Special allocation for outermost and northern sparsely populated regions						
	Priority 2		ESF+	Less developed						
				More developed						
				Transition						
				Outermost and northern sparsely populated regions						
	Priority 3		JTF****	Less developed						
				More developed						
				Transition						
	Priority 4		CF							
TA	TA Art. 29 CPR		ERDF or ESF+ or CF or JTF							
	TA Art. 30 CPR		ERDF or ESF+ or CF or JTF							
Total ERDF				More developed						
				Transition						
				Less developed						
Total ESF+				Special allocation for outermost and northern sparsely populated regions						
				More developed						
				Transition						
				Less developed						

			Outermost and northern sparsely populated regions						
Total JTF			More developed						
			Transition						
			Less developed						
Total CF		N/A							
Grand total									

* Prior to the mid-term review in 2025 for the ERDF, the ESF+, the CF and the JTF, financial appropriations for the years 2021 to 2025 only.

**For ERDF: less developed, transition, more developed, and, where applicable special allocation for outermost and northern sparsely populated regions. For ESF+: less developed, transition, more developed and, where applicable, additional allocation for outermost and northern sparsely populated regions. For CF: not applicable. For technical assistance, application of categories of region depends on selection of a fund.

*** Where relevant for all categories of region.

**** Indicate the total JTF resources as a result of Table 18 (i.e. a JTF allocation and the complementary support transferred from the ERDF and the ESF+).”

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 to the percentages set out in Article 30(5), CPR

4. Enabling conditions

Reference: Article 17(3)(h)CPR

Table 12: 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	FEDR FC	3.2 Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure and intermodal TEN-T	Yes/No	Criterion 1	Y/N Partially fulfilled	[500] Investment Plan for 2020-2030	[1 000] The Investment Plan for the period 2020-2030 have a programmatic character, having as main reference the socio-economic

		3.3 Sustainable, climate-resilient, intelligent and intermodal national, regional, and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility					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/N Ongoing	PNIESC 2021-2030 National 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/N Fulfilled	GTMP General Transport Master Plan	The scenarios analysed by Investment Plan for 2020-2030 have the TEN-T network as prime criteria for prioritization of projects (30% weight), as defined in the Regulations (EU) no. 1315/2013 and 1316/2013, followed by economic sustainability (70% weight).
				Criterion 4	Y/N Ongoing	GTMP General Transport Master Plan	For the regional transport infrastructure, the Ministry of Public Works, Development and Administration (MPWDA) 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 aundertaken 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.
				Criterion 5	Y/N 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/N Fulfilled	GTMP General Transport Master Plan Investmenl Plan 2020- 2030	GTMP and Investment Plan covers all modes of transport: road, rail, naval, air and intermodal. GTMP planned the network of public freight terminals, located

							<p>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.</p>
				Criterion 7	Y/N Fulfilled	<p>Strategy regarding the National policy Framework for the development of the alternative fuel market (GD no. 87/2018)</p>	<p>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</p>

							<p>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.</p> <p>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.</p>
				Criterion 8	Y/N Partially fulfilled	Investment Plan for 2020-2030	<p>All the updated measures aimed to improve road safety will be treated in a distinct chapter of the Investment Plan for the period 2020-</p>

							2030.
				Criterion 9	Y/N Ongoing	Investment Plan for 2020-2030	<p>The Investment Plan for the period 2020-2030 which will be 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, external loans, the state budget and other sources.</p> <p>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</p>

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

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 –		
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 applicable, 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]

În cadrul actualului cadru de coordonare și parteneriat existent pentru Acordul de Parteneriat și programele operaționale (Comitetul de Coordonare pentru Managementul Acordului de Parteneriat - CCMAP, Comitete de Monitorizare -CM) inca din 2019 a demarat organizarea grupurilor tehnice de lucru corespunzătoare fiecărui Obiectiv de Politica 2021-2027, respectiv:

OP 1 - O Europă mai inteligentă – o transformare economică inovatoare și inteligentă

OP 2 - O Europă mai ecologică, cu emisii scăzute de carbon

OP 3 - O Europă mai conectată – mobilitate și conectivitate TIC regională

OP 4 - O Europă mai socială – implementarea Pilonului european al drepturilor sociale

OP 5 - O Europă mai aproape de cetățeni – dezvoltarea sustenabilă și integrată a zonelor urbane, rurale și de coastă prin inițiative locale

Grupurile de lucru tehnice sunt constituite cu participarea reprezentanților ministerelor / instituțiilor centrale relevante, partenerilor din societatea civilă, mediului privat, autorităților de management, ADR-urilor, etc.

Eficacitatea funcționării parteneriatului depinde de capacitatea părților interesate de a contribui la elaborarea documentelor de programare, în mod substanțial, concret și argumentat.

Membrii grupurilor de lucru au fost selectați având în vedere componența Comitetelor de Monitorizare dar și implicarea în diverse procese de consultare și în diverse structuri implicate în dezvoltarea economica și guvernare, precum și reprezentanți ai AM, OI, ADR.

Rolul acestor GLT este de a furniza informații pertinente despre situația actuală în domeniul în care activează, de a face propuneri și sugestii privind nevoile de investiții, criteriile de priorizare a acțiunilor, de a furniza argumente credibile pentru diferite etape de programare.

Primele reuniuni au avut loc începând cu luna iunie 2019, urmate ulterior de consultări scrise asupra fișelor elaborate pe domeniile din cadrul pentru fiecărui Obiectiv de Politica și asupra documentului cadrului logic de intervenție elaborat și cu sprijinul echipei de consultanți care sprijină MFE în elaborarea documentelor programatice, Acord de Parteneriat și programe operaționale pentru perioada 2021-2027.

Procesul de consultare a continuat, în mod transparent, în luna noiembrie 2019 când MFE a organizat prima consultare publică extinsă cu participarea reprezentanților autorităților publice centrale și locale, societății civile, mediului de afaceri, mediului academic, etc. în ceea ce privește perioada de programare 2021-2027 - *Viziune și*

demersuri. În cadrul acestei reuniuni, unul dintre subiectele abordate a fost arhitectura instituțională.

Mai mult, pe site-ul Ministerului Fondurilor Europene a fost creată o secțiune distinctă dedicată perioadei de programare 2021-2027 (<http://mfe.gov.ro/minister/perioade-de-programare/perioada-2021-2027/>) unde sunt postate documente relevante pe acest subiect, inclusiv informațiile cu privire la arhitectura instituțională, structura intervențiilor logice corespunzătoare fiecărui obiectiv de politică, propunerile de programe operaționale și posibilele finanțări avute în vedere.

7. Communication and visibility

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

Text field [4 500]

Regulamentul privind dispozițiile comune conține prevederi generale legate de comunicare, vizibilitate și transparență:

- Responsabilitățile privind vizibilitatea și comunicarea, care revin atât autorităților responsabile de programe, cât și beneficiarilor acestora, au fost întărite. Cerințele comune în materie de comunicare, transparență și vizibilitate asigură acțiuni de comunicare mai coerente, mai eficace și mai eficiente.
- Autoritățile responsabile de programe, beneficiarii și părțile interesate ale acestora din statele membre ar trebui să desfășoare acțiuni de sensibilizare privind realizările finanțărilor din partea Uniunii și să informeze publicul larg în consecință.
- Activitățile vizând transparența, comunicarea și vizibilitatea sunt esențiale pentru a da vizibilitate pe teren acțiunilor Uniunii și ar trebui să se bazeze pe informații adevărate, exacte și actualizate.

Autoritățile de management au următoarele atribuții:

- să publice informații structurate privind operațiunile și beneficiarii selecționați pe site-ul web al programului care furnizează sprijin operațiunii, ținând în același timp cont de cerințele referitoare la protecția datelor cu caracter personal în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/67945 al Parlamentului European și al Consiliului
- se asigură că, în termen de șase luni de la aprobarea programului, există un site web care conține informații privind programele aflate sub responsabilitatea sa, cuprinzând obiectivele, activitățile, posibilitățile de finanțare disponibile și realizările programelor.
 - pe site-ul web, cel târziu cu o lună înainte de lansarea unei cereri de propuneri, un rezumat al cererilor de propuneri planificate și publicate
 - publică pe site-ul web lista operațiunilor selectate pentru sprijin din partea fondurilor în cel puțin una dintre limbile oficiale ale Uniunii și actualizează lista respectivă cel puțin o dată la trei luni. Fiecare operațiune are un cod unic.
 - datele se publică pe site-ul web în formate deschise și prelucrabile automat, care permit sortarea, căutarea, extragerea, compararea și reutilizarea datelor.
 - informează beneficiarii cu privire la faptul că datele vor fi publicate înainte de publicarea lor
- se asigură că toate materialele de comunicare și vizibilitate, inclusiv cele de la nivelul beneficiarilor, sunt puse la dispoziția instituțiilor, organismelor sau agențiilor Uniunii, la cererea acestora, și că se acordă Uniunii o licență fără redevențe, neexclusivă și irevocabilă pentru utilizarea acestor materiale și a oricăror drepturi preexistente aferente acestora, în conformitate cu anexa VIII.
- Fiecare autoritate de management desemnează un responsabil cu comunicarea pentru fiecare program („responsabilul cu comunicarea al programului”).

Abordarea strategică a AM POT 2021-2027

Accentul acțiunilor de promovare și informare a POT nu va fi pus pe doar pe creșterea notorietății programului, ci mai ales pe creșterea gradului de cunoaștere a obiectivelor finanțărilor oferite de program și de înțelegere a mecanismelor de acordare a finanțărilor în rândul potențialilor beneficiari precum și al beneficiilor aduse de acestea în comunitățile locale.

Abordarea avută în vedere în ceea ce privește comunicarea și vizibilitatea programului, va avea în vedere definirea obiectivelor, a publicului-țintă, a canalelor de comunicare, a acoperirii la nivelul mijloacelor de comunicare socială, a activităților specifice, a bugetului planificat și a indicatorilor relevanți pentru monitorizarea și evaluarea acestora.

AM POT va asigura elaborarea, implementarea, evaluarea și revizuirea documentelor de programare pentru comunicare- Strategie/ Planul de Comunicare dar și a planurilor anuale de acțiuni, asigurând îndeplinirea prevederilor Regulamentelor comunitare în domeniul informării, în colaborare cu MFE. Va fi asigurată corelarea documentelor strategice cu celelalte Programe Operaționale în ceea ce privește activitățile de informare și publicitate astfel încât mesajul care este transmis să fie maximizat pentru a fi asigurată vizibilitatea necesară pentru contribuția financiară a Uniunii Europene.

Pentru a se asigura un concept unitar pentru identitatea vizuală vor fi respectate prevederile Manualului de Identitate Vizuală (MIV). Acest document va detalia regulile de identitate vizuală și excepțiile, sprijinind astfel asigurarea unei identități unitare.

Obiectivele generale:

- Implementarea transparentă a Programului Operațional Transport 2021-2027
- Acțiunile de informare, comunicare și transparență pentru POT 2021-2027 vor avea în vedere:
 - asigurarea transparenței și diseminarea informațiilor privind operațiunile POT și mecanismele de accesare, implementare și gestionare a acestora către toate categoriile de potențiali beneficiari/ beneficiari
 - asigurarea promovării beneficiilor intervențiilor finanțate din POT

Obiectivele specifice:

- Informarea tuturor categoriilor de public țintă cu privire la apelurile de proiecte, lansări de proiecte și stadiul de implementare în vederea creșterii absorbției (publicare pe site, transmitere informații prin e-mail, newsletter, etc)
- Explicarea regulilor și a mecanismului de acordare a finanțărilor și implementare a proiectelor, pe toată perioada de derulare a programului de finanțare
- Informarea beneficiarilor cu privire la MIV astfel încât aceștia să respecte și aplice regulile de informare, publicitate și vizibilitate în cadrul proiectelor pe care le derulează prin avizarea favorabilă
- Creșterea notorietății AM-POT ca instituție care gestionează POT 2021-2027
- Informarea publicului larg asupra beneficiilor aduse de implementarea programului

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 ⁴⁶	
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	

⁴⁶ 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.

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

Priorit y	Fund	Specific objectiv e	Categor y of region	The amount covered by the financin g not linked to cost	Type(s) of operatio n	Conditions to be fulfilled/resul ts to be achieved	Corresponding indicator name(s)		Unit of measureme nt for the indicator	Envisaged reimburse ment to the beneficiari es
							Cod e	Descriptio n		
The overall amoun t covere d										

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	
<p>1.10 Verification of the achievement of the result or condition (and where relevant, the intermediate deliverables)</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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	
<p>1.11 Arrangements to ensure the audit trail</p> <p>Please list the body(ies) responsible for these arrangements.</p>	

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

Text field [2 000]

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

<i>Text field [30 000]</i>

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 <i>Text field [10 000]</i>	
Compensation for the additional costs under Article 21 of the EMFF <i>Text field [10 000]</i>	
Other investments in the sustainable blue economy necessary to achieve a sustainable coastal development <i>Text field [10 000]</i>	

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

<i>Text field [10 000]</i>
