

SFC2021 Programme supported from the ERDF (Investment for jobs and growth goal), ESF+, the Cohesion Fund, the JTF and the EMFAF - Article 21(3)

|                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|---------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| CCI                                   | 2021RO16FFPR002                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Title in English                      | Transport                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Title in national language(s)         | RO - Transport                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Version                               | 1.0                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| First year                            | 2021                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Last year                             | 2027                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Eligible from                         | 01-Jan-2021                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Eligible until                        | 31-Dec-2029                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Commission decision number            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Commission decision date              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| NUTS regions covered by the programme | RO - România<br>RO1 - Macroregiunea Unu<br>RO11 - Nord-Vest<br>RO111 - Bihor<br>RO112 - Bistrița-Năsăud<br>RO113 - Cluj<br>RO114 - Maramureș<br>RO115 - Satu Mare<br>RO116 - Sălaj<br>RO12 - Centru<br>RO121 - Alba<br>RO122 - Brașov<br>RO123 - Covasna<br>RO124 - Harghita<br>RO125 - Mureș<br>RO126 - Sibiu<br>RO2 - Macroregiunea Doi<br>RO21 - Nord-Est<br>RO211 - Bacău<br>RO212 - Botoșani<br>RO213 - Iași<br>RO214 - Neamț<br>RO215 - Suceava<br>RO216 - Vaslui<br>RO22 - Sud-Est<br>RO221 - Brăila<br>RO222 - Buzău<br>RO223 - Constanța<br>RO224 - Galați<br>RO225 - Tulcea<br>RO226 - Vrancea<br>RO3 - Macroregiunea Trei<br>RO31 - Sud-Muntenia<br>RO311 - Argeș<br>RO312 - Călărași<br>RO313 - Dâmbovița<br>RO314 - Giurgiu<br>RO315 - Ialomița |

|                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                   | RO316 - Prahova<br>RO317 - Teleorman<br>RO32 - București-Ilfov<br>RO321 - București<br>RO322 - Ilfov<br>RO4 - Macoregiunea Patru<br>RO41 - Sud-Vest Oltenia<br>RO411 - Dolj<br>RO412 - Gorj<br>RO413 - Mehedinți<br>RO414 - Olt<br>RO415 - Vâlcea<br>RO42 - Vest<br>RO421 - Arad<br>RO422 - Caraș-Severin<br>RO423 - Hunedoara<br>RO424 - Timiș<br>ROZ - Extra-Regio NUTS 1<br>ROZZ - Extra-Regio NUTS 2<br>ROZZZ - Extra-Regio NUTS 3 |
| Fund(s) concerned | ERDF<br>Cohesion Fund                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Programme         | <input type="checkbox"/> under Investment for jobs and growth goal for the outermost regions only                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

## Table of Contents

|                                                                                                                                                      |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Programme strategy: main challenges and policy responses.....                                                                                     | 9  |
| Table 1 .....                                                                                                                                        | 20 |
| 2. Priorities.....                                                                                                                                   | 24 |
| 2.1. Priorities other than technical assistance .....                                                                                                | 24 |
| 2.1.1. Priority: 1. Îmbunătățirea conectivității primare rutiere .....                                                                               | 24 |
| 2.1.1.1. Specific objective: RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T (ERDF) ..... | 24 |
| 2.1.1.1.1. Interventions of the Funds .....                                                                                                          | 24 |
| The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation: .....                                                | 24 |
| The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR: .....                                                                                  | 28 |
| Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation .....             | 28 |
| Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR .....            | 29 |
| The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR .....                                                 | 29 |
| The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR .....                                                                 | 29 |
| 2.1.1.1.2. Indicators .....                                                                                                                          | 30 |
| Table 2: Output indicators .....                                                                                                                     | 30 |
| Table 3: Result indicators .....                                                                                                                     | 30 |
| 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention .....                                                       | 30 |
| Table 4: Dimension 1 - intervention field .....                                                                                                      | 30 |
| Table 5: Dimension 2 - form of financing .....                                                                                                       | 31 |
| Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus .....                                                                    | 31 |
| Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes .....                                                                                                   | 31 |
| Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension .....                                                            | 31 |
| 2.1.1.1. Specific objective: RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T (CF) .....   | 32 |
| 2.1.1.1.1. Interventions of the Funds .....                                                                                                          | 32 |
| The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation: .....                                                | 32 |
| The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR: .....                                                                                  | 36 |
| Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation .....             | 36 |
| Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR .....            | 37 |
| The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR .....                                                 | 37 |
| The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR .....                                                                 | 37 |
| 2.1.1.1.2. Indicators .....                                                                                                                          | 37 |
| Table 2: Output indicators .....                                                                                                                     | 38 |
| Table 3: Result indicators .....                                                                                                                     | 38 |
| 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention .....                                                       | 38 |
| Table 4: Dimension 1 - intervention field .....                                                                                                      | 38 |
| Table 5: Dimension 2 - form of financing .....                                                                                                       | 39 |
| Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus .....                                                                    | 39 |
| Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes .....                                                                                                   | 39 |
| Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension .....                                                            | 39 |
| 2.1.1. Priority: 2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere .....                                                                             | 41 |
| 2.1.1.1. Specific objective: RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T (ERDF) ..... | 41 |
| 2.1.1.1.1. Interventions of the Funds .....                                                                                                          | 41 |
| The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation: .....                                                | 41 |

|                                                                                                                                                                                                                                           |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR: .....                                                                                                                                                                       | 45 |
| Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation .....                                                                                                  | 45 |
| Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR .....                                                                                                 | 46 |
| The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR ..                                                                                                                                         | 46 |
| The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR.....                                                                                                                                                       | 46 |
| 2.1.1.1.2. Indicators .....                                                                                                                                                                                                               | 47 |
| Table 2: Output indicators .....                                                                                                                                                                                                          | 47 |
| Table 3: Result indicators .....                                                                                                                                                                                                          | 47 |
| 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention .....                                                                                                                                            | 47 |
| Table 4: Dimension 1 - intervention field .....                                                                                                                                                                                           | 47 |
| Table 5: Dimension 2 - form of financing.....                                                                                                                                                                                             | 48 |
| Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus .....                                                                                                                                                         | 48 |
| Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes.....                                                                                                                                                                                         | 48 |
| Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension ....                                                                                                                                                  | 48 |
| 2.1.1.1. Specific objective: RSO3.2. Developing and enhancing sustainable, climate resilient, intelligent and intermodal national, regional and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility (ERDF) ..... | 50 |
| 2.1.1.1.1. Interventions of the Funds .....                                                                                                                                                                                               | 50 |
| The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation: .....                                                                                                                                     | 50 |
| The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR: .....                                                                                                                                                                       | 56 |
| Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation .....                                                                                                  | 56 |
| Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR .....                                                                                                 | 57 |
| The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR ..                                                                                                                                         | 57 |
| The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR.....                                                                                                                                                       | 57 |
| 2.1.1.1.2. Indicators .....                                                                                                                                                                                                               | 57 |
| Table 2: Output indicators .....                                                                                                                                                                                                          | 58 |
| Table 3: Result indicators .....                                                                                                                                                                                                          | 58 |
| 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention .....                                                                                                                                            | 58 |
| Table 4: Dimension 1 - intervention field .....                                                                                                                                                                                           | 58 |
| Table 5: Dimension 2 - form of financing.....                                                                                                                                                                                             | 59 |
| Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus .....                                                                                                                                                         | 59 |
| Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes.....                                                                                                                                                                                         | 59 |
| Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension ....                                                                                                                                                  | 59 |
| 2.1.1. Priority: 3. Creșterea siguranței rutiere.....                                                                                                                                                                                     | 60 |
| 2.1.1.1. Specific objective: RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T (ERDF).....                                                                                       | 60 |
| 2.1.1.1.1. Interventions of the Funds .....                                                                                                                                                                                               | 60 |
| The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation: .....                                                                                                                                     | 60 |
| The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR: .....                                                                                                                                                                       | 62 |
| Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation .....                                                                                                  | 63 |
| Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR .....                                                                                                 | 64 |
| The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR ..                                                                                                                                         | 64 |
| The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR.....                                                                                                                                                       | 64 |
| 2.1.1.1.2. Indicators .....                                                                                                                                                                                                               | 64 |
| Table 2: Output indicators .....                                                                                                                                                                                                          | 64 |
| Table 3: Result indicators .....                                                                                                                                                                                                          | 64 |
| 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention .....                                                                                                                                            | 65 |

|                                                                                                                                                                                                                                           |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Table 4: Dimension 1 - intervention field .....                                                                                                                                                                                           | 65 |
| Table 5: Dimension 2 - form of financing.....                                                                                                                                                                                             | 65 |
| Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus .....                                                                                                                                                         | 65 |
| Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes.....                                                                                                                                                                                         | 66 |
| Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension ....                                                                                                                                                  | 66 |
| 2.1.1.1. Specific objective: RSO3.2. Developing and enhancing sustainable, climate resilient, intelligent and intermodal national, regional and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility (ERDF) ..... | 67 |
| 2.1.1.1.1. Interventions of the Funds .....                                                                                                                                                                                               | 67 |
| The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation: .....                                                                                                                                     | 67 |
| The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR: .....                                                                                                                                                                       | 69 |
| Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation.....                                                                                                   | 70 |
| Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR .....                                                                                                 | 71 |
| The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR ..                                                                                                                                         | 71 |
| The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR.....                                                                                                                                                       | 71 |
| 2.1.1.1.2. Indicators .....                                                                                                                                                                                                               | 71 |
| Table 2: Output indicators .....                                                                                                                                                                                                          | 71 |
| Table 3: Result indicators .....                                                                                                                                                                                                          | 71 |
| 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention .....                                                                                                                                            | 72 |
| Table 4: Dimension 1 - intervention field .....                                                                                                                                                                                           | 72 |
| Table 5: Dimension 2 - form of financing.....                                                                                                                                                                                             | 72 |
| Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus .....                                                                                                                                                         | 72 |
| Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes.....                                                                                                                                                                                         | 72 |
| Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension ....                                                                                                                                                  | 73 |
| 2.1.1. Priority: 4. Creșterea eficienței căilor ferate române.....                                                                                                                                                                        | 74 |
| 2.1.1.1. Specific objective: RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T (CF) .....                                                                                        | 74 |
| 2.1.1.1.1. Interventions of the Funds .....                                                                                                                                                                                               | 74 |
| The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation: .....                                                                                                                                     | 74 |
| The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR: .....                                                                                                                                                                       | 78 |
| Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation.....                                                                                                   | 78 |
| Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR .....                                                                                                 | 79 |
| The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR ..                                                                                                                                         | 79 |
| The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR.....                                                                                                                                                       | 79 |
| 2.1.1.1.2. Indicators .....                                                                                                                                                                                                               | 80 |
| Table 2: Output indicators .....                                                                                                                                                                                                          | 80 |
| Table 3: Result indicators .....                                                                                                                                                                                                          | 80 |
| 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention .....                                                                                                                                            | 80 |
| Table 4: Dimension 1 - intervention field .....                                                                                                                                                                                           | 81 |
| Table 5: Dimension 2 - form of financing.....                                                                                                                                                                                             | 81 |
| Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus .....                                                                                                                                                         | 81 |
| Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes.....                                                                                                                                                                                         | 81 |
| Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension ....                                                                                                                                                  | 81 |
| 2.1.1.1.1. Specific objective: RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T (ERDF).....                                                                                     | 82 |
| 2.1.1.1.1.1. Interventions of the Funds .....                                                                                                                                                                                             | 82 |
| The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation: .....                                                                                                                                     | 82 |
| The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR: .....                                                                                                                                                                       | 86 |

|                                                                                                                                                                                                                                           |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation .....                                                                                                  | 86  |
| Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR .....                                                                                                 | 87  |
| The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR .....                                                                                                                                      | 87  |
| The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR .....                                                                                                                                                      | 87  |
| 2.1.1.1.2. Indicators .....                                                                                                                                                                                                               | 88  |
| Table 2: Output indicators .....                                                                                                                                                                                                          | 88  |
| Table 3: Result indicators .....                                                                                                                                                                                                          | 88  |
| 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention .....                                                                                                                                            | 88  |
| Table 4: Dimension 1 - intervention field .....                                                                                                                                                                                           | 88  |
| Table 5: Dimension 2 - form of financing .....                                                                                                                                                                                            | 89  |
| Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus .....                                                                                                                                                         | 89  |
| Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes .....                                                                                                                                                                                        | 89  |
| Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension ....                                                                                                                                                  | 89  |
| 2.1.1. Priority: 5. Creșterea atractivității transportului feroviar de călători .....                                                                                                                                                     | 90  |
| 2.1.1.1. Specific objective: RSO3.2. Developing and enhancing sustainable, climate resilient, intelligent and intermodal national, regional and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility (ERDF) ..... | 90  |
| 2.1.1.1.1. Interventions of the Funds .....                                                                                                                                                                                               | 90  |
| The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation: .....                                                                                                                                     | 90  |
| The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR: .....                                                                                                                                                                       | 92  |
| Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation .....                                                                                                  | 92  |
| Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR .....                                                                                                 | 93  |
| The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR .....                                                                                                                                      | 93  |
| The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR .....                                                                                                                                                      | 93  |
| 2.1.1.1.2. Indicators .....                                                                                                                                                                                                               | 94  |
| Table 2: Output indicators .....                                                                                                                                                                                                          | 94  |
| Table 3: Result indicators .....                                                                                                                                                                                                          | 94  |
| 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention .....                                                                                                                                            | 94  |
| Table 4: Dimension 1 - intervention field .....                                                                                                                                                                                           | 94  |
| Table 5: Dimension 2 - form of financing .....                                                                                                                                                                                            | 94  |
| Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus .....                                                                                                                                                         | 95  |
| Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes .....                                                                                                                                                                                        | 95  |
| Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension ....                                                                                                                                                  | 95  |
| 2.1.1. Priority: 6. Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane (Urban mobility specific objective set out in point (viii) of Article 3(1)(b) of the ERDF and Cohesion Fund Regulation) .....                                  | 96  |
| 2.1.1.1. Specific objective: RSO2.8. Promoting sustainable multimodal urban mobility, as part of transition to a net zero carbon economy (ERDF) .....                                                                                     | 96  |
| 2.1.1.1.1. Interventions of the Funds .....                                                                                                                                                                                               | 96  |
| The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation: .....                                                                                                                                     | 96  |
| The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR: .....                                                                                                                                                                       | 99  |
| Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation .....                                                                                                  | 99  |
| Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR .....                                                                                                 | 100 |
| The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR .....                                                                                                                                      | 100 |
| The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR .....                                                                                                                                                      | 101 |
| 2.1.1.1.2. Indicators .....                                                                                                                                                                                                               | 101 |
| Table 2: Output indicators .....                                                                                                                                                                                                          | 101 |
| Table 3: Result indicators .....                                                                                                                                                                                                          | 101 |

|                                                                                                                                                     |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention .....                                                      | 101 |
| Table 4: Dimension 1 - intervention field .....                                                                                                     | 102 |
| Table 5: Dimension 2 - form of financing.....                                                                                                       | 102 |
| Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus .....                                                                   | 102 |
| Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes.....                                                                                                   | 102 |
| Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension ..                                                              | 102 |
| 2.1.1.1. Specific objective: RSO2.8. Promoting sustainable multimodal urban mobility, as part of transition to a net zero carbon economy (CF) ..... | 104 |
| 2.1.1.1.1. Interventions of the Funds .....                                                                                                         | 104 |
| The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation: .....                                               | 104 |
| The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR: .....                                                                                 | 107 |
| Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation.....             | 107 |
| Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR .....           | 108 |
| The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR.....                                                 | 108 |
| The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR.....                                                                 | 109 |
| 2.1.1.1.2. Indicators .....                                                                                                                         | 109 |
| Table 2: Output indicators .....                                                                                                                    | 109 |
| Table 3: Result indicators .....                                                                                                                    | 109 |
| 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention .....                                                      | 110 |
| Table 4: Dimension 1 - intervention field .....                                                                                                     | 110 |
| Table 5: Dimension 2 - form of financing.....                                                                                                       | 110 |
| Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus .....                                                                   | 110 |
| Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes.....                                                                                                   | 110 |
| Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension ..                                                              | 110 |
| 2.1.1. Priority: 7. Dezvoltarea transportului naval și multimodal .....                                                                             | 112 |
| 2.1.1.1. Specific objective: RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T (CF) .....  | 112 |
| 2.1.1.1.1. Interventions of the Funds .....                                                                                                         | 112 |
| The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation: .....                                               | 112 |
| The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR: .....                                                                                 | 115 |
| Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation.....             | 115 |
| Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR .....           | 116 |
| The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR.....                                                 | 116 |
| The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR.....                                                                 | 117 |
| 2.1.1.1.2. Indicators .....                                                                                                                         | 117 |
| Table 2: Output indicators .....                                                                                                                    | 117 |
| Table 3: Result indicators .....                                                                                                                    | 117 |
| 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention .....                                                      | 118 |
| Table 4: Dimension 1 - intervention field .....                                                                                                     | 118 |
| Table 5: Dimension 2 - form of financing.....                                                                                                       | 118 |
| Table 6: Dimension 3 – territorial delivery mechanism and territorial focus .....                                                                   | 118 |
| Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes.....                                                                                                   | 118 |
| Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension ..                                                              | 118 |
| 2.2. Technical assistance priorities .....                                                                                                          | 120 |
| 2.2.1. Priority for technical assistance pursuant to Article 36(4) CPR: 8. Asistență tehnică .....                                                  | 120 |
| 2.2.1.1. Intervention from the Funds .....                                                                                                          | 120 |
| The related types of actions – point (e)(i) of Article 22(3) CPR.....                                                                               | 120 |
| The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR: .....                                                                                 | 123 |
| 2.2.1.2. Indicators .....                                                                                                                           | 123 |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                    |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Table 2: Output indicators .....                                                                                                                                                                                                                                                   | 123 |
| 2.2.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention .....                                                                                                                                                                                       | 124 |
| Table 4: Dimension 1 - intervention field .....                                                                                                                                                                                                                                    | 124 |
| Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes.....                                                                                                                                                                                                                                  | 124 |
| Table 8: Dimension 7 – ESF+*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension ..                                                                                                                                                                                             | 124 |
| 3. Financing plan .....                                                                                                                                                                                                                                                            | 125 |
| 3.1. Transfers and contributions (1).....                                                                                                                                                                                                                                          | 125 |
| Table 15A: Contributions to InvestEU* (breakdown by year).....                                                                                                                                                                                                                     | 125 |
| Table 15B: Contributions to InvestEU* (summary).....                                                                                                                                                                                                                               | 125 |
| Justification, taking into account how those amounts contribute to the achievement of policy objectives selected in the programme in accordance with Article 10(1) of the InvestEU Regulation .....                                                                                | 126 |
| Table 16A: Transfers to instruments under direct or indirect management (breakdown by year).....                                                                                                                                                                                   | 126 |
| Table 16B: Transfers to instruments under direct or indirect management* (summary).....                                                                                                                                                                                            | 126 |
| Transfers to instruments under direct or indirect management - Justification .....                                                                                                                                                                                                 | 126 |
| Table 17A: Transfers between ERDF, ESF+ and Cohesion Fund or to another Fund or Funds* (breakdown by year).....                                                                                                                                                                    | 126 |
| Table 17B: Transfers between ERDF, ESF+ and Cohesion Fund or to another Fund or Funds (summary).....                                                                                                                                                                               | 126 |
| Transfers between shared management funds, including between cohesion policy funds - Justification.....                                                                                                                                                                            | 127 |
| 3.2. JTF: allocation in the programme and transfers (1) .....                                                                                                                                                                                                                      | 127 |
| 3.3. Transfers between categories of region resulting from the mid-term review.....                                                                                                                                                                                                | 127 |
| Table 19A: Transfers between categories of region resulting from the mid-term review within the programme (breakdown by year) .....                                                                                                                                                | 127 |
| Table 19B: Transfers between categories of region resulting from the mid-term review, to other programmes (breakdown by year).....                                                                                                                                                 | 127 |
| 3.4. Transfers back (1).....                                                                                                                                                                                                                                                       | 128 |
| Table 20A: Transfers back (breakdown by year) .....                                                                                                                                                                                                                                | 128 |
| Table 20B: Transfers back* (summary) .....                                                                                                                                                                                                                                         | 128 |
| 3.5. Financial appropriations by year .....                                                                                                                                                                                                                                        | 129 |
| Table 10: Financial appropriations by year .....                                                                                                                                                                                                                                   | 129 |
| 3.6. Total financial appropriations by fund and national co-financing .....                                                                                                                                                                                                        | 130 |
| Table 11: Total financial appropriations by fund and national co-financing .....                                                                                                                                                                                                   | 130 |
| 4. Enabling conditions .....                                                                                                                                                                                                                                                       | 131 |
| 5. Programme authorities.....                                                                                                                                                                                                                                                      | 143 |
| Table 13: Programme authorities .....                                                                                                                                                                                                                                              | 143 |
| The repartition of the reimbursed amounts for technical assistance pursuant to Article 36(5) CPR if more bodies are identified to receive payments from the Commission .....                                                                                                       | 143 |
| 6. Partnership .....                                                                                                                                                                                                                                                               | 144 |
| 7. Communication and visibility .....                                                                                                                                                                                                                                              | 147 |
| 8. Use of unit costs, lump sums, flat rates and financing not linked to costs .....                                                                                                                                                                                                | 149 |
| Table 14: Use of unit costs, lump sums, flat rates and financing not linked to costs.....                                                                                                                                                                                          | 149 |
| Appendix 1: Union contribution based on unit costs, lump sums and flat rates .....                                                                                                                                                                                                 | 150 |
| A. Summary of the main elements .....                                                                                                                                                                                                                                              | 150 |
| B. Details by type of operation.....                                                                                                                                                                                                                                               | 151 |
| C. Calculation of the standard scale of unit costs, lump sums or flat rates .....                                                                                                                                                                                                  | 151 |
| 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 is stored, cut-off dates, validation, etc.).....                                                                      | 151 |
| 2. Please specify why the proposed method and calculation based on Article 94(2) CPR is relevant to the type of operation. ....                                                                                                                                                    | 151 |
| 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, if requested, provided in a format that is usable by the Commission..... | 151 |

|                                                                                                                                                                                    |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 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. ....              | 151 |
| 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..... | 151 |
| Appendix 2: Union contribution based on financing not linked to costs .....                                                                                                        | 152 |
| A. Summary of the main elements .....                                                                                                                                              | 152 |
| B. Details by type of operation.....                                                                                                                                               | 153 |
| Appendix 3: List of planned operations of strategic importance with a timetable.....                                                                                               | 154 |
| DOCUMENTS .....                                                                                                                                                                    | 156 |

## 1. Programme strategy: main challenges and policy responses

Reference: points (a)(i) to (viii) and point (a)(x) of Article 22(3) and point (b) of Article 22(3) of Regulation (EU) 2021/1060 (CPR)

**Viziunea pentru anul 2030 a Programului Operațional Transport (POT) 2021-2027** este de a avea în funcțiune în România o rețea de infrastructura de transport de înaltă calitate care să asigure conectivitatea între România și restul Uniunii Europene, precum și între toate regiunile țării, în siguranță și în armonie cu obiectivele de neutralitate climatică și protecție a mediului.

**Obiectivul general al POT 2021-2027** este de a asigura realizarea investițiilor ce răspund nevoilor de dezvoltare ale României identificate în Acordul de Parteneriat 2021-2027 în concordanță cu Raportul de țară și Recomandările specifice de Țară, dar și cu strategia dezvoltată de România pentru recuperarea în mod sustenabil a decalajelor de dezvoltare a infrastructurii de transport, respectiv Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pe perioada 2021-2030 (PI).

*Strategia POT 2021-2027 s-a dezvoltat la intersecția politicii europene de transport evidențiată prin Regulamentul TEN-T (UE) nr. 1315/2013, Strategia UE pentru mobilitate durabilă și inteligentă, Pactul Ecologic European (Green Deal) 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 Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030 (PI).*

*Principala provocare pe care POT 2021-2027 va trebui să o rezolve o reprezintă recuperarea decalajului de dezvoltare a infrastructurii de transport a României, asigurând, în același timp, atingerea obiectivelor europene de reducere a emisiilor de carbon și transferul spre o mobilitate durabilă și sigură.*

Cadrul strategic al POT a fost compus luând în considerare Master Planul General de Transport al României (MPGT) a cărui strategie de implementare a fost actualizată de Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport (PI). MPGT, respectiv PI au fost elaborate pe baza unei metodologii agreate cu Comisia Europeană și cu experții Băncii Europene de Investiții (BEI) – JASPERS și PASSA. Programul Investițional este atașat la prezentul document. Lista de investiții prezentată în cadrul POT este identică cu lista proiectelor prioritizată în cadrul MPGT/PI, listă care a fost prioritizată ținând cont în principal de criteriul apartenenței proiectului la rețeaua TEN-T, în ordinea ierarhică Coridor TEN-T, Core TEN-T și Comprehensive TEN-T.

În plus față de cele menționate mai sus, strategia POT s-a format ținând cont de o serie de probleme și provocări ale sectorului de transport din România, o parte din acestea fiind identificate de CE în cadrul exercițiilor Semestrului European, iar o parte identificate de RO în cadrul MPGT/PI. Autoritățile RO au pregătit o prezentare comprehensivă a problemelor și soluțiilor pentru sectorul de transport din RO ce constituie baza pentru arhitectura POT în documentul Logica Intervențiilor pe care îl atașăm prezentului document.

Pe scurt, la elaborarea POT autoritățile RO au avut de rezolvat două probleme contrastante. O problemă ce

viza rezolvarea nevoilor interne focusate în principal pe dezvoltarea infrastructurii de transport de bază, dominant în sectorul rutier conform cerințelor și dorinței populației RO și o altă problemă care vizează implementarea politicii Green Deal care lasă deoparte infrastructura rutieră și se focusează pe infrastructura feroviară și navală. A nu se înțelege faptul că RO nu își dorește dezvoltarea infrastructurii feroviare și navale, ci a se înțelege că modurile de transport feroviar și naval în RO nu pot suplini lipsa de infrastructură de bază în sectorul rutier pe care societatea românească o privește încă ca pe un handicap. În fața aceste dihotomi autoritățile RO au elaborat o arhitectură a POT care vizează o mixtură de intervenții care acoperă ambele probleme menționate mai sus, adăugând o atenție deosebită asigurării sustenabilității acestor intervenții, în particular prin focusarea asupra implementării infrastructurii pentru combustibili alternativi pe infrastructura nou construită.

Din punct de vedere strategic, POT se corelează cu POIM 2014-2020 fiind o continuare logică a intervențiilor începute în acest program și a căror eligibilitate continuă în perioada 2021 -2027. De asemenea, POT se corelează cu intervențiile propuse de RO în cadrul programului CEF având grijă să nu suprapună proiectele finanțate din cele două instrumente și concentrând intervențiile pe rețeaua TEN-T Centrală. După cum se observă din descrierile axelor prioritare peste 90% din intervențiile POT sunt localizate pe rețeaua TEN-T Core. Având în vedere focusul programului pe intervențiile aferente rețelei TEN-T Core POT este corelat cu strategiile regionale referitoare la Regiunea Dunării, contribuind, în mod direct, la implementarea obiectivelor SUERD incluse în Axele Prioritare 1.a) Mobilitate navală și 1.b) Mobilitate feroviara - rutieră - aeriană.. Totodată POT contribuie la întărirea legăturilor strategice ale regiunii extinse a Mării Negre, precum și Parteneriatul Estic și Balcanii de Vest.

MPGT/PI au introdus conceptul de rețea primară, secundară și terțiară națională. Această defalcare este în particular importantă pentru sectorul rutier, în cadrul căruia rețeaua primară națională este constituită din rețeaua TEN-T Core de pe teritoriul României la care se adaugă câteva secțiuni situate pe rețeaua TEN-T Globală. Mai multe detalii despre aceste rețele se regăsesc în conținutul PI atașat prezentului document. Rețeaua terțiară în sectorul rutier este compusă din drumurile locale (drumuri județene, comunale și străzi în interiorul aglomerărilor urbane). Intervențiile vizând aceste infrastructuri nu fac obiectul POT, însă POT este corelat cu acestea în special cu intervențiile prevăzute în cadrul POR. Unele infrastructuri de drum național vizate de intervențiile POT pot traversa limitele administrative ale unor localități, dar trebuie menționat că răspunderea operării acestor infrastructuri rămâne la nivel național în coordonarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

Coordonarea, demarcarea și complementaritatea programelor din cadrul Politicii de coeziune și Politicii Agricole Comune vor fi revizuite atunci când Planul strategic CAP va fi finalizat.

Mai jos prezentăm sintetic contextul modurilor de transport din cadrul sectorului de transport al României, menționând că mai multe informații privind prioritizarea intervențiilor se regăsesc în cadrul descrierilor axelor prioritare.

#### *Infrastructura rutieră*

Conform Recomandărilor Specifice de Țară (2019 și 2020), România are un nivel scăzut al calității infrastructurii rutiere, rețeaua TEN-T nefiind încă finalizată, lipsind conexiunile transcarpatice. Lipsa unor conexiuni adecvate de transport reprezintă un obstacol în calea integrării teritoriale, lăsând izolate anumite regiuni precum Nord-Est și Sud-Vest Oltenia. Starea generală a infrastructurii rutiere rămâne precară.

Infrastructura nu ține pasul cu cererea de trafic generată de o economie în expansiune, în ciuda disponibilității unor finanțări semnificative din partea UE. Rețeaua rutieră se numără printre cele mai puțin dezvoltate din UE, cu doar 38 km la 1 milion de locuitori.

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, iar din lungimea rețelei de transport rutier de interes național de 17.091 km, la nivel de autostradă sunt doar 848,12 km (Eurostat).

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 ce 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 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.

Totodată, din perspectiva guvernării transportului rutier, se constată o necesitate de creștere a capacității administrative..

**Nevoi de dezvoltare:** creșterea conectivității regiunilor prin construirea/modernizarea rețelei rutiere, la standarde europene, în special la nivelul rețelei primare - TEN-T, instalarea de stații electrice de încărcare, sisteme STI și măsuri compensatorii pentru atenuarea efectelor schimbărilor climatice; 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 PI; 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.

#### *Siguranță, securitate și interoperabilitate*

România prezintă cea mai ridicată rată a accidentelor rutiere între SM. Rata mortalității generate de accidente 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.

Rămâne o prioritate amenajarea centurilor sau variantelor ocolitoare pentru a elimina fluxurile de trafic greu din oraș pentru majoritatea orașelor din România, definitivarea centurilor permițând eliminarea fluxurilor de trafic greu de pe artere importante, aspect care are un impact ridicat asupra siguranței în trafic, reducerii poluării, precum și asupra calității vieții 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 TEN-T. Se va îmbunătăți, astfel, conectivitatea la nivelul anumitor regiuni cu impact major asupra disparității regionale (regiunea Nord-Est și Delta Dunării), eliminându-se traficul de tranzit în localitățile ce nu beneficiază de

variante de ocolire și asigurându-se o mai bună interconectare a principalelor centre economice și urbane cu alte noduri de transport intermodal.

**Nevoi de dezvoltare:** reducere a numărului de victime (răniți sau decedați) cu 50% până în 2030.

Strategia: implementarea de măsuri de creștere a siguranței rutiere (amplasarea de parapete rutiere, atenuatoare de impact echipate cu sistem de detecție accidente și monitorizare trafic, semnalizarea sectoarelor de drum periculoase cu surse de lumină ce utilizează energie verde, etc.); eliminarea punctelor negre de pe rețeaua TEN-T; construcția de variante ocolitoare, pasaje denivelate; construcția de parcări securizate de-a lungul rețelei TEN-T.

### *Infrastructura feroviară și serviciile feroviare*

Conform Recomandărilor Specifice de Țară (2019 și 2020), infrastructura feroviară nu ține pasul cu cererea de trafic generată de o economie în expansiune, în ciuda disponibilității unor finanțări semnificative din partea UE. Modernizările și întreținerea insuficientă au redus viteza trenurilor și au afectat timpii de livrare. Reforma sectorului feroviar a rămas în urmă. Completarea legăturilor lipsă din tronsoanele feroviare transfrontaliere cu Ungaria și Bulgaria, secțiunea feroviară superioară a coridorului Rin-Dunăre, precum și lucrările de modernizare pe linia Arad-Timișoara-București-Constanța, precum și alte linii de legătură naționale importante, astfel cum sunt enumerate în PI, reprezintă prioritățile de investiții pentru următoarea perioadă de programare.

Pe secțiunile de cale ferată situate pe coridoarele TEN-T 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 mai mici. Viteza comercială medie a trenurilor de călători la nivelul întregii rețele este de 46 km/h, indicând o deteriorare acută a infrastructurii feroviare. Toate aceste date au condus la un mod de transport neatractiv și necompetitiv, solicitând intervenții structurale pentru creșterea calității, eficienței și interoperabilității.

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 investiții 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 centrale.

În loc de modernizări costisitoare, orientate către viteze mai mari, ceea ce înseamnă în cele mai multe cazuri reconstruirea liniilor pe aliniamente noi, noul concept se va baza pe reabilitarea liniilor existente pe aliniamentul actual.

În ceea ce privește, îmbunătățirea interoperabilității, toate obiectivele de investiții avute în vedere vor include, în mod obligatoriu, 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 MTI și se urmărește ca sistemul ERTMS nivel 2 să fie funcțional în cel mai scurt timp, în special pentru acele proiecte care au fost și vor fi cofinanțate din fonduri UE.

În conformitate cu prioritățile identificate la nivelul PI, dezvoltarea rețelei feroviare românești este structurată pe 2 niveluri: un nivel aferent rețelei naționale primare constând din secțiuni ale rețelei TEN-T centrale și globale și ale altor rețele, precum și dintr-o rețea națională secundară formată din secțiuni ale rețelei globale TEN-T și din alte rețele. Planul de investiții stabilește obiectivul de a finaliza cât mai mult posibil din rețeaua feroviară primară până în 2030 și din cea secundară până în 2050.

**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 ce asigură conectivitatea cu piețele europene, în coordonare cu proiectele propuse spre finanțare în CEF, conform prioritizării din PI; utilizarea trenurilor de lucru; dezvoltarea sistemelor feroviare metropolitane în noduri urbane; îmbunătățirea condițiilor de management și control al traficului feroviar prin sistemul ERTMS nivel 2; implementarea unui mix de măsuri de reformă și optimizare a serviciilor; modernizarea materialului rulant și achiziționarea de material rulant ecologic.

### *Transportul fluvial și maritim*

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 principale ale utilizării inferioare a Dunării sunt lipsa fiabilității capacității de navigație la nivelul șenalului navigabil ce prezintă deficiențe atât în ceea ce privește lățimea, cât și adâncimea. 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.

Aceste condiții contribuie la o atractivitate redusă a transportului naval, fapt 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 rețeaua TEN-T centrală. În multe porturi infrastructura rutieră și feroviară este veche, prost întreținută, necorespunzând cerințelor transportatorilor. 12 dintre porturile dunărene 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 la Marea Neagră, beneficiind de conexiuni directe cu Dunărea și cu rețeaua TEN-T centrală rutieră și feroviară. În 2019 în portul Constanța

a fost operat un volum de mărfuri de 56.750 mii tone (PI).

De remarcat este faptul că operarea de containere rămâne relevantă doar la nivelul porturilor maritime (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) (PI).

**Nevoi de dezvoltare:** reducerea deficiențelor de navigație și creșterea fiabilității și atractivității căilor navigabile interioare în particular prin eliminarea punctelor critice pe Dunăre; 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 pe Dunăre și prin investiții în infrastructura portuară și în conexiunile cu hinterlandul; creșterea fiabilității navigabilității pe Canalele Dunării cu marea Neagră prin consolidarea malurilor canalelor și modernizarea ecluzelor; finalizarea lucrărilor de pe Canalul București – Dunăre; modernizarea navelor de transport dunărene operate de operatorii români cu motoare ecologice.

#### *Transportul intermodal*

Conform Recomandărilor Specifice de Țară, trebuie dezvoltată o conexiune multimodală adecvată în multe zone urbane. Regiunile din România sunt subperformante din punct de vedere al infrastructurii comparativ cu media UE (Comisia Europeană, 2019).

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 nefavorabilă a transportului de mărfuri de containere în România, în comparație cu tendințele europene.

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 ce oferă operatorilor și clienților flexibilitate de finanțare, dar și de localizare 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 rutiere/feroviare ce respectă cerințele MPGT/PI în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat; analize și propuneri de îmbunătățire a legislației/regulamentelor și procedurilor naționale în vederea creșterii eficienței transportului multimodal.

## *Transportul cu metroul*

Conform Recomandărilor Specifice de Țară (2019 și 2020), trebuie dezvoltată o conexiune multimodală adecvată în multe zone urbane. Mobilitatea urbană este slab dezvoltată în România, aceasta suferind din cauza subfinanțării cronice, a organizării deficitare a sectorului și a capacității administrative slabe a furnizorilor locali. O serie de aglomerări urbane în creștere (București, Cluj, Iași și Timișoara) se confruntă cu provocări sporite din cauza extinderii recente a zonelor lor funcționale, a calității slabe a planurilor de mobilitate urbană și a implementării întârziate a proiectelor existente.

În cazul Regiunii București-Ilfov, metroul rămâne unul din principalele mijloace de transport. Deși reprezintă doar 4% din lungimea întregii rețele de transport public a capitalei, metroul asigură transportul a cca. 27,4% (2019) din volumul total al călătorilor ce utilizează mijloacele de transport în comun din București (sursa: MTI).

În București, sunt aprox. 2,3 mil. loc și au loc cele mai mari ambuteiaje din Europa, fiind unul dintre cele mai afectate orașe din întreaga lume. Având un nivel de congestie de 41%, București se situează pe locul 8 în clasamentul mondial și ultimul loc din Europa în ceea ce privește fluidizarea traficului.

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 5 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 și în alte orașe mari, 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 la atingerea Țintelor asumate 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.

**Nevoi de dezvoltare:** Creșterea gradului de utilizare și accesibilitate a rețelei de metrou extinderea și modernizarea rețelei de metrou în vederea creșterii mobilității urbane

Strategia: finalizarea proiectelor fazate; extinderea și modernizarea rețelei de metrou pentru accesibilitatea unor zone urbane noi; achiziția de material rulant ecologic

## *Mobilitate urbană*

Tot din perspectiva mobilității urbane se urmărește 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 emisiile de gaze cu efect de seră și pentru integrarea la nivel urban a serviciilor feroviare de transport de pasageri, POT vizează investiții pentru dezvoltarea 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. Investițiile se vor baza pe integrarea modurilor de transport urban, conform Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD).

Numărul orașelor ce 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 infrastructura rețelei 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 ce trebuie continuate și accelerate. Nevoile de investiții sunt semnificative, iar intervențiile propuse vin să răspundă noilor provocări de mobilitate.

**Nevoi de dezvoltare:** dezvoltarea serviciilor de transport metropolitan care să contribuie la îmbunătățirea siguranței, reducerea impactului asupra mediului și creșterea intermodalității și calității transportului metropolitan.

Strategia: dezvoltare/modernizarea infrastructurii destinate transportului feroviar metropolitan; dezvoltarea facilităților multimodale pentru transportul de pasageri cu trenul metropolitan; achiziția de material rulant ecologic pentru serviciile feroviare de transport metropolitan.

#### *Aspectele de mediu din perspectiva POT 2021-2027*

În scopul punerii în practică a obiectivelor politicii europene privind neutralitatea climatică cuprinse în Pactul Ecologic European, respectiv în cadrul Strategiei UE pentru Mobilitate Sustenabilă și Inteligentă, precum și a acțiunilor propuse în cadrul pachetului Fit for 55, este necesar stabilirea unor măsuri la nivel național. În acest sens, menținerea și refacerea infrastructurii verzi va reprezenta o preocupare pentru toate proiectele de infrastructură de transport.

Pentru proiectele ce vizează construirea de noi infrastructuri, selectarea alternativei de traseu preferate se va realiza ținând cont de toate presiunile existente și potențialele amenințări asupra mediului, incluzând măsuri pentru reducerea / evitarea impacturilor semnificative. O atenție importantă va fi acordată implementării infrastructurii combustibililor alternativi și refacerii conectivității ecologice în zona coridoarelor ecologice.

Proiectarea măsurilor de menținere / refacere a conectivității ecologice 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 la schimbările climatice. Evaluarea impactului asupra neutralității climatice și a celorlalte obiective de mediu se va realiza în baza celor mai bune practici europene încă de la faza de selecție a operațiunilor.

Toate proiectele finanțate prin POT trebuie să asigure evitarea deteriorării stării corpurilor de apă, în principal prin evitarea intervențiilor cu impact asupra cursurilor de apă de suprafață și reducerea riscurilor de contaminare a apelor. Conectivitatea ecologică va fi 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 (ce 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, în scopul diminuării riscurilor ce pot apărea în timpul implementării. Experiența perioadelor de programare anterioare 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 management al riscurilor proiectelor cuprinde unele măsuri concrete ce trebuie avute în vedere pentru asigurarea unor premise sănătoase de implementare a proiectelor, respectiv:

- Studierea atentă a opțiunilor de implementare a proiectelor și minimizarea riscurilor tehnice, economice și de mediu ale soluțiilor tehnice,
- Alegerea unor perioade de depunere a ofertelor care să ofere suficient timp elaborării unor oferte de calitate, precum și renunțarea la utilizarea criteriului “prețului cel mai scăzut” în atribuirea contractelor de execuție și consultanță concomitent cu creșterea profesionalismului comitetelor de evaluare a ofertelor
- Creșterea expertizei tehnice și a implicării (know-how și ownership) din partea principalilor beneficiari, prin stabilirea și responsabilizarea unităților de proiect.

Cu toate acestea, există, în continuare, o serie de aspecte deficitare ce 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 diminuarea contestațiilor excesive din partea ofertanților;
- reducerea timpilor de luare a 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 manoperă (ce nu au fost prevăzute în ofertele financiare inițiale), etc - se număra și aceștia printre factorii ce afectează investițiile în acest domeniu.

#### *Sistemul de management și control pentru POT 2021-2027*

Pentru perioada de programare 2021-2027 este propus ca Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin Direcția Generală Organismul Intermediar pentru Transport, să îndeplinească rolul de Autoritate de Management pentru acest program.

Funcția contabilă va fi îndeplinită de Autoritatea de Certificare și Plată (ACP), structură în cadrul Ministerului Finanțelor. Aceasta va îndeplini:

- ☐ funcția contabilă prevăzută în regulament pentru programele operaționale;
- ☐ atribuțiile financiare orizontale ce derivă din relația cu Comisia Europeană pentru toate programele operaționale cu excepția celor de cooperare teritorială;
- ☐ alte atribuții necesare implementării fluxurilor financiare.

Funcția de audit va fi îndeplinită, ca și în prezent, de Autoritatea de Audit de pe lângă Curtea de Conturi a României, organism independent din punct de vedere operațional față de Curtea de Conturi și față de celelalte autorități responsabile cu managementul și implementarea fondurilor externe nerambursabile.

#### *Capacitatea administrativă*

Întărirea capacității administrative a principalilor beneficiari din sectorul transporturilor, în special a marilor beneficiari, CNAIR SA, CNCF CFR SA, Metrorex, reprezintă o prioritate pentru creșterea capacității de implementare a proiectelor. În cadrul fiecărei priorități sunt avute în vedere și acțiuni legate de îmbunătățirea guvernantei în acest sector. Planul de acțiune pentru creșterea capacității administrative (Administrative Capacity Building – roadmap) reprezintă un instrument ce va fi utilizat la nivel național în acest scop. De altfel în cuprinsul priorităților cheie, precum și în cadrul axei prioritate nr.8 sunt prevăzute intervenții pentru sprijinirea implementării programului.

Pe perioada implementării programului Autoritatea de management va promova utilizarea strategică a achizițiilor publice în scopul sprijinirii obiectivelor de politică în transport (inclusiv profesionalizarea personalului în scopul reducerii lipsei de capacitate). Beneficiarii POT vor fi încurajați să utilizeze mai multe criterii legate de calitate și de costurile pe perioada de operare a proiectelor. Atunci când este fezabil criterii de mediu (de exemplu criterii privind achizițiile publice verzi – green procurement) și considerații sociale și de inovare vor trebui încorporate în procedurile de achiziție publică.

*Metodologia de alocare financiară la nivelul POT 2021-2027* – Alocarea FEN pentru sectorul de transport urmărește, în primul rând, finalizarea proiectelor demarate în perioada 2014-2020, precum și a proiectelor prioritizate situate pe rețeaua TEN-T Centrală și Globală, precum și conectivitatea secundară conform Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030.

Portofoliul de proiecte propuse spre finanțare are la baza scenariul în care: proiectele propuse spre finanțare se încadrează într-un plafon ce ia în considerare o supracontractare de 200% a alocării disponibile prin POT continuând abordarea din perioada de programare 2014-2020 care a arătat contribuții pozitive la rata de contractare și cheltuire a fondurilor programului.

## 1. Programme strategy: main challenges and policy responses

Table 1

| Policy objective or JTF specific objective                                                                                                                                                                                                                                                            | Specific objective or dedicated priority *                                                                  | Justification (Summary)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2. A greener, low-carbon transitioning towards a net zero carbon economy and resilient Europe by promoting clean and fair energy transition, green and blue investment, the circular economy, climate change mitigation and adaptation risk prevention and management, and sustainable urban mobility | RSO2.8. Promoting sustainable multimodal urban mobility, as part of transition to a net zero carbon economy | În conformitate cu prevederile Programului Investițional, toate investițiile în infrastructura de transport vor fi însoțite de măsuri de protecția naturii și a biodiversității (infrastructură verde) și de reducere a impactului asupra mediului, în conformitate cu studiile de impact asupra mediului și cu planurile de management ale ariilor protejate (ecoducte, perdele forestiere, panouri fonoabsorbante, etc.). Totodată cererile de finanțare pentru proiectele prioritizate conform Programului Investițional vor trebui să cuprindă o evaluare a principiului Do No Significant Harm aplicat asupra celor 6 obiective de mediu ale Regulamentului UE pe Taxonomie. În acest sens vor fi obligatorii includerea în cadrul proiectelor a acțiunilor de reziliență climatică. La nivelul Uniunii Europene, cât și la nivel, național în Programul Investițional, politicile de transport și mobilitate, au ca viziune comună realizarea unui sistem de transport integrat și funcțional, competitiv și sustenabil, prin sprijinirea mobilității, și reducerea emisiilor de carbon. În cadrul acestui obiectiv specific vor fi incluse și investițiile în dezvoltarea rețelei de stații de reîncărcare de combustibili alternativi de-a lungul rețelei TEN-T. Mobilitatea urbană este slab dezvoltată în toată România. Mai multe orașe în expansiune (București, Cluj, Iași, Timișoara etc) se confruntă cu provocări sporite generate de extinderea recentă a zonelor lor funcționale și de suburbanizare, precum și de calitatea slabă a planurilor de mobilitate urbană și a punerii în aplicare întârziată a proiectelor existente. Bucureștiul este unul dintre cele mai congestionate orașe din lume, iar dezvoltarea infrastructurii de metrou a acestuia rămâne în continuare o prioritate. Totodată, conform Programului Investițional este prioritizată dezvoltarea sistemelor |

| Policy objective or JTF specific objective       | Specific objective or dedicated priority *                                                                 | Justification (Summary)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|--------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                  |                                                                                                            | de transport urban, cum ar fi transportul feroviar ușor și liniile de metrou și în alte orașe mari. Dezvoltarea infrastructurii de metrou și a trenurilor metropolitane se așteaptă să determine o reducere a congestiei în zona urbană și o reducere a numărului de autoturisme ș, contribuind la reducerea cantităților de gaze cu efect de seră produse în domeniul transporturilor.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 3. A more connected Europe by enhancing mobility | RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T | Prezentul obiectiv specific este corelat cu elementele de ordin strategic prezente în Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030, document strategic ce actualizează Strategia de implementare a Master Planului General de Transport al României cu orizont 2030 - 2040 cuprinzând viziunea investițională a României pentru fiecare mod de transport. Programul Investițional reprezintă corelarea a trei arii majore de interes pentru perioada 2021 - 2030, referitoare la recuperarea deficitului de infrastructură de bază la nivel național pe toate domeniile de transport, dar mai ales în sectorul de transport rutier, aplicând politicile și standardele UE referitoare la rețelele transeuropene de transport, îndeosebi în cadrul sectorului feroviar, cu respectarea ȋntelilor de înverzire a sectorului de transport stabilite în cadrul Pactului Ecologic European și a pachetului Fit for 55, mai ales în ceea ce privește sectorul rutier. Abordările strategice sectoriale cuprinse în cadrul Programului Investițional reflectă gândirea europeană de stabilire a diferite paliere de importanță în cadrul rețelelor de transport, astfel încât pentru fiecare sector Programul prezintă o ierarhizare a importanței strategice la nivel de rețele primare, secundare și terțiare după caz. România nu are încă realizată rețeaua primară de infrastructură terestră care să asigure în condiții de siguranță legăturile între toate regiunile, precum și legăturile cu vecinii, în particular cu vecinii – state UE. MPGT/PI au introdus conceptul de rețea primară, secundară și terțiară națională. Această defalcare este în particular importantă pentru sectorul rutier, în cadrul căruia rețeaua primară națională |

| Policy objective or JTF specific objective       | Specific objective or dedicated priority *                                                                                                                                                      | Justification (Summary)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                  |                                                                                                                                                                                                 | este constituită din rețeaua TEN-T Core de pe teritoriul româniei la care se adaugă câteva secțiuni situate pe rețeaua TEN-T Globală mai multe detalii despre aceste rețele se regăsesc în conținutul Planului Investițional atașat prezentului document.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 3. A more connected Europe by enhancing mobility | RSO3.2. Developing and enhancing sustainable, climate resilient, intelligent and intermodal national, regional and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility | Acest obiectiv este de asemenea corelat cu obiectivele strategice naționale. Programul Investițional vizează integrarea tiparelor de călătorie de lung parcurs cu cele de scurt parcurs în special în nodurile urbane importante ale României și astfel, rețeaua primară de infrastructură terestră prevăzută în Programul Investițional este completată de o rețea secundară care să asigure încărcările/descărcările necesare accesibilității regionale și a marilor centre urbane. În particular, rețeaua rutieră secundară este complementară rețelei rutiere primare, asigurând legăturile funcționale între aceasta și rețeaua de drumuri naționale și județene. Rețeaua secundară cuprinde pe teritoriul RO secțiunile de pe rețeaua TEN-T Comprehensive la care se adaugă câteva secțiuni situate pe alte rețele. Informații suplimentare privind componența rețelelor secundare să regăsesc în Planul Investițional atașat prezentului document. O altă funcție importantă a rețelei rutiere secundare este de alimentare și distribuție, spre și dinspre rețeaua primară, a fluxurilor de trafic, într-o manieră modernă, rapidă și în armonie cu mediul înconjurător și cu politicile europene de conectivitate. Promovarea transportului feroviar inclusiv pe distanțe mici este un alt obiectiv al Programului Investițional coerent cu obiectivul specific de politică regională europeană. |

\* Dedicated priorities according to ESF+ Regulation

## 2. Priorities

Reference: Article 22(2) and point (c) of Article 22(3) CPR

### 2.1. Priorities other than technical assistance

#### 2.1.1. Priority: 1. Îmbunătățirea conectivității primare rutiere

##### 2.1.1.1. Specific objective: RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T (ERDF)

##### 2.1.1.1.1. Interventions of the Funds

Reference: points (d)(i), (iii), (iv), (v), (vi) and (vii) of Article 22(3) CPR

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:

Această prioritate vizează finanțarea investițiilor în secțiuni de infrastructură rutieră de mare viteză situate pe rețeaua TEN-T Centrală inclusiv pe secțiuni ale coridoarelor TEN-T Rin-Dunăre și Orient-East Med, precum și pe anumite secțiuni ale rețelei TEN-T Globale. Operațiunile vizate de această prioritate vor include finalizarea proiectelor făcute din perioada precedentă de finanțare europeană (2014-2020), precum și a proiectelor prioritizate pentru finalizarea rețelei primare a României conform strategiei actualizate de implementare a *Master Planului General de Transport al României* cuprinsă în *Programul Investițional* pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pe perioada 2021-2030. Acțiunile cuprinse în această prioritate vizează recuperarea în mod sustenabil a decalajului de dezvoltare în domeniul infrastructurii rutiere și asigurarea conectivității cu restul UE, precum și între regiunile României.

Rețeaua primară la nivelul României este întinsă pe aliniamentul rețelei TEN-T Centrale și TEN-T Globale și conectează toate regiunile de dezvoltare și cei mai importanți poli de creștere economică din România. Din rețeaua rutieră primară fac parte și primele 18 orașe din România în raport cu nivelul populației (peste 125 000 locuitori). Astfel, rețeaua rutieră primară inter-conectează în mod direct municipiile București, Cluj-Napoca, Timișoara, Iași, Constanța, Craiova, Brașov, Galați, Ploiești, Oradea, Brăila, Arad, Pitești, Sibiu, Bacău, Baia Mare, Buzău, Dr. Tr. Severin, importante centre socio-economice și demografice.

Prioritizarea proiectelor a reprezentat un pas important în definirea PI și a constat în ierarhizarea proiectelor potrivit unui set de criterii de evaluare predefinite, care să asigure un proces de prioritzare corect și neutru, elaborat pe baze independente și științifice. Adăugarea limitărilor de finanțare la lista de proiecte ierarhizate a avut ca rezultat obținerea strategiei de implementare. Metodologia analizei multicriteriale (AMC) pentru proiectele rețelei primare se bazează pe următoarele criterii: eficiență economică – 35%, reducerea emisiilor de carbon – 20%, conectivitate strategică – 25%, utilizarea duală a infrastructurii – 15%, maturitatea pregătirii proiectului – 5%. Subliniem faptul că prin criteriul conectivitate strategică se reflectă apartenența proiectului la rețeaua TEN-T pe grade de importanță Coridor al rețelei TEN-T Centrale, Globale etc. După aplicarea criteriilor de mai sus, lista de proiecte a fost structurată

în funcție de stadiul proiectelor (proiecte aflate în faza de execuție, proiecte lansate spre a fi implementate, proiecte din lista prioritizată). Astfel, metodologia de evaluare a criteriilor, respectiv prioritizarea a fost realizată asupra a 27 de proiecte care însumează un total de 2553.6 km și un cost total estimat de 24.2 mld.EUR fără TVA. Mai multe informații privind prioritizarea proiectelor se regăsesc în PI atașat prezentului document.

Investițiile vor fiacompaniate de măsuri de protecția naturii și a biodiversității (infrastructură verde) în legătură directă cu infrastructura de transport rutieră, precum și implementarea infrastructurii combustibililor alternativi și a soluțiilor inteligente de management a traficului.

România are ca obiectiv asumat în cadrul obiectivelor europene de decarbonizare pentru anul 2030 o pondere a energiei din resurse regenerabile în consumul final brut de energie în domeniul transporturilor de 14,2%. Pentru atingerea acestei ținte sunt vizate mai multe măsuri, detaliate în analiza DNSH ce însoțește prezentul document, însă o măsură importantă reprezintă modificarea compoziției flotei de autovehicule spre creșterea proporției vehiculelor nepoluante. Toate investițiile prevăzute în cadrul acestei axe prioritare vor cuprinde în mod obligatoriu implementarea infrastructurii combustibililor alternativi. Totodată, Autoritatea de management se va asigura ca pentru fiecare investiție cuprinsă în această axă prioritară cuprinde o Evaluare a Impactului asupra Mediului, inclusiv Evaluarea adecvată, unde este cazul, în linie cu obiectivele specifice de conservare pe baza abordării utilizate la proiectele autostrăzilor Sibiu-Pitești și Variantei ocolitoare Bacău.

O atenție importantă va fi acordată refacerii conectivității ecologice în zona coridoarelor ecologice[1] traversate de infrastructura rutieră. 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 național[2].

Investițiile prevăzute în cadrul acestei axe prioritare se vor implementa prin grant acordat beneficiarului urmând experiența perioadelor anterioare de programare în care restul finanțării a fost acoperit de bugetul de stat, inclusiv printr-un mecanism de supracontractare. Operarea și întreținerea proiectelor vizate de această axă prioritară va fi realizată de către administratorul infrastructurii naționale - entitate sub control public, cu finanțare din vigneta colectată și transferuri în completare de la bugetul de stat pentru diferența neacoperită de veniturile din rovinetă.

Proiectele vizate de prezenta axă sunt cuprinse în textul acestei priorități și autoritățile române se angajează să asigure implementarea fiecărui proiect în condițiile de îndeplinire a gradului de maturitate. Având în vedere că la acest moment evoluția proiectelor candidate la fazare poate suferi modificări, proiectele fazate cuprinse în listă sunt estimate, dar autoritățile române vor urmări o alocare echilibrată între proiecte fazate și proiecte noi.

Prin urmare, proiectele vizate de această axă, prioritizate conform metodologiei Planului investițional, descrisă pe scurt mai sus, sunt următoarele:

**Proiecte fazate din perioada 2014-2020:**

● Proiecte fazate care răspund condițiilor de eligibilitate ale acestei priorități (exemplificativ, dar fără a se limita la: Autostrada Sibiu-Pitești (loturile 1,4,5); Centură București Sud și proiectele conexe; Drum de mare viteză Pitești-Craiova; Autostrada Transilvania;)

**Proiecte noi de investiții:**

- Pitești-Sibiu (loturile 2,3);
- Ploiești-Comarnic-Brașov;
- Sibiu – Brașov;
- Arad – Oradea;
- București - Alexandria;
- Orbital București
- Tg. Neamț - Iași - Ungheni (Moțca - Ungheni);
- Brașov - Bacău (inclusiv Bypass Brașov Nord);
- Pașcani - Suceava – Siret;
- Tg.Mureș - Tg. Neamț (faza 1 din Miercurea Nirajului - Leghin);
- Craiova - Filiași - Dr.Tr.Severin (faza 1);
- Dr.Tr.Severin - Caransebeș - Lugoj (faza 1);
- Poarta Sălajului – Biharia.

**Proiecte de rezervă:**

- Timișoara – Moravița;
- Macin – Tulcea (+drum de accesibilitate Delta Dunării) - Constanta (faza 1);
- Dej - Baia Mare – Halmeu;
- Baia Mare - Satu Mare;
- Cluj-Napoca (Apahida) – Dej;
- Buzău – Brăila.

Proiectele de mai sus conțin restul secțiunilor de pe rețeaua TEN-T Centrală necesare a fi implementate pentru a asigura obiectivul unei rețele TEN-T modernizate și funcționale în 2030 și în plus reflectă la nivel național conceptul politicii UE de focalizare a principalelor investiții pe o rețea compactă ce reprezintă coloana vertebrală a sistemului de transport.

Beneficiarii acestei axe vor trebui să țină cont că bazele de date rezultate din investițiile co-finanțate din fondurile europene vor trebui să fie disponibile tuturor celor interesați sub forma datelor deschise (open data) sub condițiile prevăzute de Directiva privind datele deschise și reutilizarea informațiilor din sectorul public (Directiva (EU)2019/1024), ca și date de valoare ridicată (high value datasets). Aceasta înseamnă că datele trebuie să fie (a) puse la dispoziție în mod gratuit, în condițiile legii; (b) prelucrabile automat; (c) puse la dispoziție prin intermediul unor API; și (d) puse la dispoziție prin descărcare în masă, dacă este cazul.

Acțiunile pentru creșterea capacității administrative a beneficiarilor acestei axe coerente cu prioritățile de capacitate administrativă cuprinse în cadrul Planului Investițional, inclusiv dar fără a se limita la proiecte pilot de pacte de integritate, achiziții verzi, studii, evaluări, audituri, dezvoltare instituțională și administrativă pentru implementarea corespunzătoare a proiectelor din portofoliul axei vor putea fi finanțate în cadrul acestei priorități. În cadrul acestei priorități măsurile de capacitate administrativă se vor implementa în baza unui plan de acțiune agreat cu autoritatea de management.

**Beneficiar:**

- ☐ Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere(CNAIR),
- ☐ Compania Națională de Investiții Rutiere (CNIR),
- ☐ Parteneriate între CNAIR și autoritățile locale exclusiv pentru proiectele din cadrul acestei priorități.

[1] <http://corehabs.ro/ro/rapoarte-produse>

[2] De exemplu Transgreen(<http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/transgreen>) și ConnectGREEN ((<http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/connectgreen>))

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

Principalele grupuri țintă vizate de prezenta prioritate sunt utilizatorii drumurilor publice din România, atât utilizatorii agenți economici (în particular transportatorii de pasageri și de marfă) cât și populația generală. De asemenea, pentru implementarea proiectului pilot privind implementarea pactului de integritate grupul țintă va include organizațiile non-guvernamentale.

Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation

Toate investițiile din sectorul de transport vor avea un caracter inclusiv și vor respecta principiile egalității de șanse și nediscriminării, asigurând participarea deplină a fiecărei persoane la viața economică și socială, fără deosebire de origine etnică, sex, religie, vârstă, dizabilități sau orientare sexuală.

Accesul la finanțarea POT se va face în mod nediscriminatoriu, utilizând criterii transparente de evaluare și selecție și încurajând participarea tuturor beneficiarilor eligibili.

Totodată, beneficiarii direcți, operatorii de transport, agenții economici și firmele de construcție vor fi încurajate să adopte o politică de angajare și promovare nediscriminatorie, bazată pe criterii de competență și calificare obiective.

Investițiile vor asigura posibilitatea persoanelor cu dizabilități de a avea acces, în condiții de egalitate cu ceilalți cetățeni, la infrastructură și mijloacele de transport.

Transportul rutier, feroviar pentru călători, precum și cel cu metroul, peroanele principalelor stații, spațiile de parcare, străzile și drumurile publice, mijloacele de informare și atenționare vor fi adaptate conform prevederilor legale în domeniu, astfel încât să permită accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap. Investițiile în acest domeniu vor include măsuri pentru asigurarea dotărilor specifice (lifturi de acces în stații, rampe pentru cărucioare) accesului pentru persoane cu dizabilități în mijloacele de transport.

Totodată, vor fi avute în vedere măsuri pentru:

- marcarea prin pavaj tactil a spațiilor de acces către transportul public;
- montarea panourilor de afișaj corespunzătoare nevoilor persoanelor cu handicap vizual și auditiv în mijloacele de transport public;
- imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante a rutelor și a indicativelor mijloacelor de transport.

Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR

RO - Întreg teritoriul

The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR

N/A

The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR

|     |
|-----|
| N/A |
|-----|

#### 2.1.1.1.2. Indicators

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR and Article 8 ERDF and CF Regulation

Table 2: Output indicators

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | ID    | Indicator                                                        | Measurement unit             | Milestone (2024) | Target (2029) |
|----------|--------------------|------|--------------------|-------|------------------------------------------------------------------|------------------------------|------------------|---------------|
| 1        | RSO3.1             | ERDF | Less developed     | RCO43 | Length of new or upgraded roads - TEN-T                          | km                           | 12.00            | 75.00         |
| 1        | RSO3.1             | ERDF | Less developed     | RCO59 | Alternative fuels infrastructure (refuelling/ recharging points) | refuelling/recharging points | 5.00             | 30.00         |

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR

Table 3: Result indicators

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | ID    | Indicator                                                                | Measurement unit  | Baseline or reference value | Reference Year | Target (2029)  | Source of data                     | Comments |
|----------|--------------------|------|--------------------|-------|--------------------------------------------------------------------------|-------------------|-----------------------------|----------------|----------------|------------------------------------|----------|
| 1        | RSO3.1             | ERDF | Less developed     | RCR55 | Annual users of newly built, reconstructed, upgraded or modernised roads | passenger-km/year | 0.00                        | 2020           | 821,250,000.00 | Recensământ trafic                 |          |
| 1        | RSO3.1             | ERDF | Less developed     | RCR56 | Time savings due to improved road infrastructures                        | man-days/year     | 0.00                        | 2020           | 7.10           | Model transport / Evaluare ex-post |          |

#### 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference: point (d)(viii) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | Code                                                                                                   | Amount (EUR)  |
|----------|--------------------|------|--------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 1        | RSO3.1             | ERDF | Less developed     | 079. Nature and biodiversity protection, natural heritage and resources, green and blue infrastructure | 10,003,500.00 |

|   |        |       |                |                                                                                                     |                |
|---|--------|-------|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 1 | RSO3.1 | ERDF  | Less developed | 086. Alternative fuels infrastructure                                                               | 1,200,000.00   |
| 1 | RSO3.1 | ERDF  | Less developed | 087. Newly built or upgraded motorways and roads - TEN-T core network                               | 185,697,900.00 |
| 1 | RSO3.1 | ERDF  | Less developed | 088. Newly built or upgraded motorways and roads □ TEN□T comprehensive network                      | 123,798,600.00 |
| 1 | RSO3.1 | ERDF  | Less developed | 095. Digitalisation of transport when dedicated in part to greenhouse gas emissions reduction: road | 12,750,000.00  |
| 1 | RSO3.1 | Total |                |                                                                                                     | 333,450,000.00 |

Table 5: Dimension 2 - form of financing

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code      | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|-----------|----------------|
| 1        | RSO3.1             | ERDF  | Less developed     | 01. Grant | 333,450,000.00 |
| 1        | RSO3.1             | Total |                    |           | 333,450,000.00 |

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

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code                                            | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|-------------------------------------------------|----------------|
| 1        | RSO3.1             | ERDF  | Less developed     | 33. Other approaches - No territorial targeting | 333,450,000.00 |
| 1        | RSO3.1             | Total |                    |                                                 | 333,450,000.00 |

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | Code | Amount (EUR) |
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code               | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|--------------------|----------------|
| 1        | RSO3.1             | ERDF  | Less developed     | 03. Gender neutral | 333,450,000.00 |
| 1        | RSO3.1             | Total |                    |                    | 333,450,000.00 |

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

2.1.1.1. Specific objective: RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T (CF)

2.1.1.1.1. Interventions of the Funds

Reference: points (d)(i), (iii), (iv), (v), (vi) and (vii) of Article 22(3) CPR

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:

Această prioritate vizează finanțarea investițiilor în secțiuni de infrastructură rutieră de mare viteză situate pe rețeaua TEN-T Centrală inclusiv pe secțiuni ale coridoarelor TEN-T Rin-Dunăre și Orient-East Med, precum și pe anumite secțiuni ale rețelei TEN-T Globale. Operațiunile vizate de această prioritate vor include finalizarea proiectelor fazate din perioada precedentă de finanțare europeană (2014-2020), precum și a proiectelor prioritizate pentru finalizarea rețelei primare a României conform strategiei actualizate de implementare a *Master Planului General de Transport al României* cuprinsă în *Programul Investițional* pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pe perioada 2021-2030. Acțiunile cuprinse în această prioritate vizează recuperarea în mod sustenabil a decalajului de dezvoltare în domeniul infrastructurii rutiere și asigurarea conectivității cu restul UE, precum și între regiunile României.

Rețeaua primară la nivelul României este întinsă pe aliniamentul rețelei TEN-T Centrale și TEN-T Globale și conectează toate regiunile de dezvoltare și cei mai importanți poli de creștere economică din România. Din rețeaua rutieră primară fac parte și primele 18 orașe din România în raport cu nivelul populației (peste 125 000 locuitori). Astfel, rețeaua rutieră primară inter-conectează în mod direct municipiile București, Cluj-Napoca, Timișoara, Iași, Constanța, Craiova, Brașov, Galați, Ploiești, Oradea, Brăila, Arad, Pitești, Sibiu, Bacău, Baia Mare, Buzău, Dr. Tr. Severin, importante centre socio-economice și demografice.

Prioritizarea proiectelor a reprezentat un pas important în definirea PI și a constatat în ierarhizarea proiectelor potrivit unui set de criterii de evaluare predefinite, care să asigure un proces de prioritzare corect și neutru, elaborat pe baze independente și științifice. Adăugarea limitărilor de finanțare la lista de proiecte ierarhizate a avut ca rezultat obținerea strategiei de implementare. Metodologia analizei multicriteriale (AMC) pentru proiectele rețelei primare se bazează pe următoarele criterii: eficiență economică – 35%, reducerea emisiilor de carbon – 20%, conectivitate strategică – 25%, utilizarea duală a infrastructurii – 15%, maturitatea pregătirii proiectului – 5%. Subliniem faptul că prin criteriul conectivitate strategică se reflectă apartenența proiectului la rețeaua TEN-T pe grade de importanță Coridor al rețelei TEN-T Centrale, Globale etc. După aplicarea criteriilor de mai sus, lista de proiecte a fost structurată în funcție de stadiul proiectelor (proiecte aflate în faza de execuție, proiecte lansate spre a fi implementate, proiecte din lista prioritizată). Astfel, metodologia de evaluare a criteriilor, respectiv prioritzarea a fost realizată asupra a 27 de proiecte care însumează un total de 2553.6 km și un cost total estimat de 24.2 mld.EUR fără TVA. Mai multe informații privind prioritzarea proiectelor se regăsesc în PI atașat prezentului document.

Investițiile vor fi acompaniate de măsuri de protecția naturii și a biodiversității (infrastructură verde) în legătură directă cu infrastructura de transport rutieră,

precum și implementarea infrastructurii combustibililor alternativi și a soluțiilor inteligente de management a traficului.

România are ca obiectiv asumat în cadrul obiectivelor europene de decarbonizare pentru anul 2030 o pondere a energiei din resurse regenerabile în consumul final brut de energie în domeniul transporturilor de 14,2%. Pentru atingerea acestei ținte sunt vizate mai multe măsuri, detaliate în analiza DNSH ce însoțește prezentul document, însă o măsură importantă reprezintă modificarea compoziției flotei de autovehicule spre creșterea proporției vehiculelor nepoluante. Toate investițiile prevăzute în cadrul acestei axe prioritare vor cuprinde în mod obligatoriu implementarea infrastructurii combustibililor alternativi. Totodată, Autoritatea de management se va asigura ca pentru fiecare investiție cuprinsă în această axă prioritară cuprinde o Evaluare a Impactului asupra Mediului, inclusiv Evaluarea adecvată, unde este cazul, în linie cu obiectivele specifice de conservare pe baza abordării utilizate la proiectele autostrăzilor Sibiu-Pitești și Variantei ocolitoare Bacău.

O atenție importantă va fi acordată refacerii conectivității ecologice în zona coridoarelor ecologice[1] traversate de infrastructura rutieră. 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 național[2].

Investițiile prevăzute în cadrul acestei axe prioritare se vor implementa prin grant acordat beneficiarului urmând experiența perioadelor anterioare de programare în care restul finanțării a fost acoperit de bugetul de stat, inclusiv printr-un mecanism de supracontractare. Operarea și întreținerea proiectelor vizate de această axă prioritară va fi realizată de către administratorul infrastructurii naționale - entitate sub control public, cu finanțare din vigneta colectată și transferuri în completare de la bugetul de stat pentru diferența neacoperită de veniturile din rovinetă.

Proiectele vizate de prezenta axă sunt cuprinse în textul acestei priorități și autoritățile române se angajează să asigure implementarea fiecărui proiect în condițiile de îndeplinire a gradului de maturitate. Având în vedere că la acest moment evoluția proiectelor candidate la fazare poate suferi modificări, proiectele fazate cuprinse în listă sunt estimate, dar autoritățile române vor urmări o alocare echilibrată între proiecte fazate și proiecte noi.

Prin urmare, proiectele vizate de această axă, prioritizate conform metodologiei Planului investițional, descrisă pe scurt mai sus, sunt următoarele:

#### **Proiecte fazate din perioada 2014-2020:**

- Proiecte fazate care răspund condițiilor de eligibilitate ale acestei priorități (exemplificativ, dar fără a se limita la: Autostrada Sibiu-Pitești (loturile 1,4,5);

Centură București Sud și proiectele conexe; Drum de mare viteză Pitești-Craiova; Autostrada Transilvania;)

**Proiecte noi de investiții:**

- Pitești-Sibiu (loturile 2,3);
- Ploiești-Comarnic-Brașov;
- Sibiu – Brașov;
- Arad – Oradea;
- București - Alexandria;
- Orbital București
- Tg. Neamț - Iași - Ungheni (Moțca - Ungheni);
- Brașov - Bacău (inclusiv Bypass Brașov Nord);
- Pașcani - Suceava – Siret;
- Tg.Mureș - Tg. Neamț (faza 1 din Miercurea Nirajului - Leghin);
- Craiova - Filiași - Dr.Tr.Severin (faza 1);
- Dr.Tr.Severin - Caransebeș - Lugoj (faza 1);
- Poarta Sălajului – Biharia.

**Proiecte de rezervă:**

- Timișoara – Moravița;
- Macin – Tulcea (+drum de accesibilitate Delta Dunării) - Constanta (faza 1);
- Dej - Baia Mare – Halmeu;

- Baia Mare - Satu Mare;
- Cluj-Napoca (Apahida) – Dej;
- Buzău – Brăila.

Proiectele de mai sus conțin restul secțiunilor de pe rețeaua TEN-T Centrală necesare a fi implementate pentru a asigura obiectivul unei rețele TEN-T modernizate și funcționale în 2030 și în plus reflectă la nivel național conceptul politicii UE de focalizare a principalelor investiții pe o rețea compactă ce reprezintă coloana vertebrală a sistemului de transport.

Beneficiarii acestei axe vor trebui să țină cont că bazele de date rezultate din investițiile co-finanțate din fondurile europene vor trebui să fie disponibile tuturor celor interesați sub forma datelor deschise (open data) sub condițiile prevăzute de Directiva privind datele deschise și reutilizarea informațiilor din sectorul public (Directiva (EU)2019/1024), ca și date de valoare ridicată (high value datasets). Aceasta înseamnă că datele trebuie să fie (a) puse la dispoziție în mod gratuit, în condițiile legii; (b) prelucrabile automat; (c) puse la dispoziție prin intermediul unor API; și (d) puse la dispoziție prin descărcare în masă, dacă este cazul.

Acțiunile pentru creșterea capacității administrative a beneficiarilor acestei axe coerente cu prioritățile de capacitate administrativă cuprinse în cadrul Planului Investițional, inclusiv dar fără a se limita la proiecte pilot de pacte de integritate, achiziții verzi, studii, evaluări, audituri, dezvoltare instituțională și administrativă pentru implementarea corespunzătoare a proiectelor din portofoliul axei vor putea fi finanțate în cadrul acestei priorități. În cadrul acestei priorități măsurile de capacitate administrativă se vor implementa în baza unui plan de acțiune agreat cu autoritatea de management..

#### **Beneficiar:**

- ☐ Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere(CNAIR),
- ☐ Compania Națională de Investiții Rutiere (CNIR),
- ☐ Parteneriate între CNAIR și autoritățile locale exclusiv pentru proiectele din cadrul acestei priorități.

[1] <http://corehabs.ro/ro/rapoarte-produse>

[2] De exemplu Transgreen(<http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/transgreen>) și ConnectGREEN ((<http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/connectgreen>))

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

Principalele grupuri țintă vizate de prezenta prioritate sunt utilizatorii drumurilor publice din România, atât utilizatorii agenți economici (în particular transportatorii de pasageri și de marfă) cât și populația generală. De asemenea, pentru implementarea proiectului pilot privind implementarea pactului de integritate grupul țintă va include organizațiile non-guvernamentale.

Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation

Toate investițiile din sectorul de transport vor avea un caracter inclusiv și vor respecta principiile egalității de șanse și nediscriminării, asigurând participarea deplină a fiecărei persoane la viața economică și socială, fără deosebire de origine etnică, sex, religie, vârstă, dizabilități sau orientare sexuală.

Accesul la finanțarea POT se va face în mod nediscriminatoriu, utilizând criterii transparente de evaluare și selecție și încurajând participarea tuturor beneficiarilor eligibili.

Totodată, beneficiarii direcți, operatorii de transport, agenții economici și firmele de construcție vor fi încurajate să adopte o politică de angajare și promovare nediscriminatorie, bazată pe criterii de competență și calificare obiective.

Investițiile vor asigura posibilitatea persoanelor cu dizabilități de a avea acces, în condiții de egalitate cu ceilalți cetățeni, la infrastructură și mijloacele de transport.

Transportul rutier, feroviar pentru călători, precum și cel cu metroul, peroanele principalelor stații, spațiile de parcare, străzile și drumurile publice, mijloacele de informare și atenționare vor fi adaptate conform prevederilor legale în domeniu, astfel încât să permită accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap. Investițiile în acest domeniu vor include măsuri pentru asigurarea dotărilor specifice (lifturi de acces în stații, rampe pentru cărucioare) accesului pentru persoane cu dizabilități în mijloacele de transport.

Totodată, vor fi avute în vedere măsuri pentru:

- marcarea prin pavaj tactil a spațiilor de acces către transportul public;
- montarea panourilor de afișaj corespunzătoare nevoilor persoanelor cu handicap vizual și auditiv în mijloacele de transport public;
- imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante a rutelor și a indicativelor mijloacelor de transport.

Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR

RO - Întreg teritoriul

The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR

N/A

The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR

N/A

2.1.1.1.2. Indicators

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR and Article 8 ERDF and CF Regulation

Table 2: Output indicators

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | ID    | Indicator                                                        | Measurement unit             | Milestone (2024) | Target (2029) |
|----------|--------------------|------|--------------------|-------|------------------------------------------------------------------|------------------------------|------------------|---------------|
| 1        | RSO3.1             | CF   |                    | RCO43 | Length of new or upgraded roads - TEN-T                          | km                           | 45.00            | 305.00        |
| 1        | RSO3.1             | CF   |                    | RCO45 | Length of roads reconstructed or modernised - TEN-T              | km                           | 0.00             | 30.00         |
| 1        | RSO3.1             | CF   |                    | RCO59 | Alternative fuels infrastructure (refuelling/ recharging points) | refuelling/recharging points | 24.00            | 164.00        |

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR

Table 3: Result indicators

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | ID    | Indicator                                                                               | Measurement unit  | Baseline or reference value | Reference Year | Target (2029)    | Source of data                     | Comments |
|----------|--------------------|------|--------------------|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-----------------------------|----------------|------------------|------------------------------------|----------|
| 1        | RSO3.1             | CF   |                    | RCR55 | Annual users of newly built, reconstructed, upgraded or modernised roads                | passenger-km/year | 328,500,000.00              | 2020           | 3,668,250,000.00 | Recensământ trafic                 |          |
| 1        | RSO3.1             | CF   |                    | RCR56 | Time savings due to improved road infrastructures                                       | man-days/year     | 0.00                        | 2020           | 30.40            | Model transport / Evaluare ex-post |          |
| 1        | RSO3.1             | CF   |                    | 1S01  | Progresul implementării Planului de acțiune pentru creșterea capacității administrative | %                 | 0.00                        | 2020           | 100.00           | Rapoarte de progres                |          |

#### 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference: point (d)(viii) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | Code                                                                                                   | Amount (EUR)  |
|----------|--------------------|------|--------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 1        | RSO3.1             | CF   |                    | 079. Nature and biodiversity protection, natural heritage and resources, green and blue infrastructure | 43,580,808.00 |
| 1        | RSO3.1             | CF   |                    | 086. Alternative fuels infrastructure                                                                  | 6,570,000.00  |

|   |        |       |  |                                                                                                         |                  |
|---|--------|-------|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| 1 | RSO3.1 | CF    |  | 087. Newly built or upgraded motorways and roads - TEN-T core network                                   | 745,343,515.00   |
| 1 | RSO3.1 | CF    |  | 088. Newly built or upgraded motorways and roads □ TEN□T comprehensive network                          | 496,895,677.00   |
| 1 | RSO3.1 | CF    |  | 091. Reconstructed or modernised motorways and roads □ TEN□T core network                               | 104,760,000.00   |
| 1 | RSO3.1 | CF    |  | 095. Digitalisation of transport when dedicated in part to greenhouse gas emissions reduction: road     | 50,400,000.00    |
| 1 | RSO3.1 | CF    |  | 170. Improve the capacity of programme authorities and bodies linked to the implementation of the Funds | 4,000,000.00     |
| 1 | RSO3.1 | Total |  |                                                                                                         | 1,451,550,000.00 |

Table 5: Dimension 2 - form of financing

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code      | Amount (EUR)     |
|----------|--------------------|-------|--------------------|-----------|------------------|
| 1        | RSO3.1             | CF    |                    | 01. Grant | 1,451,550,000.00 |
| 1        | RSO3.1             | Total |                    |           | 1,451,550,000.00 |

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

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code                                            | Amount (EUR)     |
|----------|--------------------|-------|--------------------|-------------------------------------------------|------------------|
| 1        | RSO3.1             | CF    |                    | 33. Other approaches - No territorial targeting | 1,451,550,000.00 |
| 1        | RSO3.1             | Total |                    |                                                 | 1,451,550,000.00 |

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | Code | Amount (EUR) |
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code               | Amount (EUR)     |
|----------|--------------------|-------|--------------------|--------------------|------------------|
| 1        | RSO3.1             | CF    |                    | 03. Gender neutral | 1,451,550,000.00 |
| 1        | RSO3.1             | Total |                    |                    | 1,451,550,000.00 |

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

## 2.1.1. Priority: 2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere

### 2.1.1.1. Specific objective: RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T (ERDF)

#### 2.1.1.1.1. Interventions of the Funds

Reference: points (d)(i), (iii), (iv), (v), (vi) and (vii) of Article 22(3) CPR

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:

Această prioritate vizează finanțarea a 3 tipuri de investiții în secțiuni de infrastructură rutieră, și anume: infrastructuri de mare viteză, drumuri naționale de înaltă calitate și variante ocolitoare la nivel de drum național, situate pe rețeaua TEN-T. Toate secțiunile vizate de această prioritate compun rețeaua secundară rutieră a României așa cum este definită de MPGT/ Planul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport din România cu orizont 2030. Intervențiile pentru implementarea acestei priorități sunt complementare celor prevăzute la Prioritatea nr.1 și contribuie la aplicarea aceluiași politici de la nivel UE și național privind creșterea sustenabilă a accesibilității regiunilor și nodurilor urbane.

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. Aceasta deservește municipiile reședință de județ (altele decât cele localizate de-a lungul rețelei primare) și asigură conexiunea acestora la rețeaua rutieră primară. Așadar, din totalul de 42 de reședințe de județ din România, 30 se află pe rețeaua rutieră primară, iar restul de 12 se conectează indirect la aceasta, prin intermediul rețelei secundare. Astfel toate municipiile reședință de județ din România vor fi conectate direct sau indirect la rețeaua rutieră primară. De asemenea, rețeaua rutieră secundară poate asigura, la nivel de drum național de tip 1x1 sau 2x2, conexiunea cu rețelele rutiere din statele vecine (ex. Albița – MD și Vama Veche - BG).

Operațiunile prevăzute în cadrul acestei priorități vor viza construcția segmentelor de infrastructură rutieră prioritizate în cadrul rețelei secundare de *Programul Investițional*. Acestea vor cuprinde realizarea accesului municipiilor la sectoarele rețelei rutiere primare (la nivel de drum național situat pe rețeaua secundară), variantelor de ocolire, precum și construcția altor sectoare de drum național situate pe rețeaua secundară, ținând cont de impactul asupra habitatelor naturale și conectivității ecologice. Sunt vizate, în principal, reședințele de județ ce au o conectivitate precară la rețeaua primară de transport neadaptată valorilor de trafic din prezent, dezideratul urmărit fiind acela de a asigura un timp rapid de parcurs până la rețeaua primară.

Prioritizarea proiectelor a reprezentat un pas important în definirea PI și a constat în ierarhizarea proiectelor potrivit unui set de criterii de evaluare predefinite, care să asigure un proces de prioritarizare corect și neutru, elaborat pe baze independente și științifice. Metodologia de prioritarizare și ierarhizare a proiectelor de pe rețeaua rutieră secundară s-a realizat în baza a trei criterii esențiale cu ponderi diferite: media zilnică anuală (MZA - 2040 "DoAll") – 40%,

populația deservită în bazinul de captare – 30%, Cifra de afaceri cumulată a companiilor din bazinul de captare – 30%; Astfel, metodologia de evaluare a criteriilor, respectiv prioritizarea a fost realizată asupra 7 proiecte din rețeaua rutieră secundară – drumuri expres care însumează un total de 262.5 km și un cost total estimat de 1192.4 mil.EUR. Iar pentru rețea rutieră secundară - drumuri transregio, s-a aplicat metodologia pentru 20 proiecte care însumează 812.8 km și un cost total estimat de 1556.5 mil.EUR. Mai multe informații privind prioritizarea proiectelor se regăsesc în PI atașat prezentului document.

România are ca obiectiv asumat în cadrul obiectivelor europene de decarbonizare pentru anul 2030 o pondere a energiei din resurse regenerabile în consumul final brut de energie în domeniul transporturilor de 14,2%. Pentru atingerea acestei ținte sunt vizate mai multe măsuri, detaliate în analiza DNSH ce însoțește prezentul document, însă o măsură importantă reprezintă modificarea compoziției flotei de autovehicule spre creșterea proporției vehiculelor nepoluante. Toate investițiile prevăzute în cadrul acestei axe prioritare vor cuprinde în mod obligatoriu implementarea infrastructurii combustibililor alternativi. Totodată, Autoritatea de management se va asigura ca pentru fiecare investiție cuprinsă în această axă prioritară cuprinde o Evaluare a Impactului asupra Mediului, inclusiv Evaluarea adecvată, unde este cazul, în linie cu obiectivele specifice de conservare pe baza abordării utilizate la proiectele autostrăzilor Sibiu-Pitești și Variantei ocolitoare Bacău.

O atenție importantă va fi acordată refacerii conectivității ecologice în zona coridoarelor ecologice[1] traversate de infrastructura rutieră. 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 național[2].

Investițiile prevăzute în cadrul acestei axe prioritare se vor implementa prin grant acordat beneficiarului urmând experiența perioadelor anterioare de programare în care restul finanțării a fost acoperit de bugetul de stat, inclusiv printr-un mecanism de supracontractare. Operarea și întreținerea proiectelor vizate de această axă prioritară va fi realizată de către administratorul infrastructurii naționale - entitate sub control public, cu finanțare din vigneta colectată și transferuri în completare de la bugetul de stat pentru diferența neacoperită de veniturile din rovinetă.

Proiectele vizate de prezenta axă sunt cuprinse în textul acestei priorități. Având în vedere că la acest moment evoluția proiectelor candidate la fazare poate suferi modificări, proiectele fazate cuprinse în listă sunt estimate, dar autoritățile române vor urmări o alocare echilibrată între proiecte fazate și proiecte noi.

Strategia propusă răspunde și priorităților de investiții identificate în Acțiunea 1 - Finalizarea rețelei (rutiere și feroviare) TEN-T centrale ce traversează Regiunea Dunării, contribuind la depășirea dificultăților și blocajelor, ținând cont de provocările politice, economice și de mediu, mai ales în secțiunile de trecere a frontierei și Acțiunea 7 - Dezvoltarea ITS prin implementarea tehnologiilor prietenoase cu mediul, mai ales în regiunile urbane, incluse în Axa Prioritară 1.b) din SUERD.

Proiectele prevăzute în prezenta prioritate și în acest obiectiv specific iau în considerare o supracontractare de 200% și ca locație sunt situate pe rețeaua TEN-T sau în nodurile TEN-T - prioritizate conform metodologiei *Programului Investițional*, descrisă pe scurt mai sus, iar acestea sunt:

**A. Drumuri expres de conectivitate:**

- A1 - Pitești – Mioveni;
- Alternativa Techirghiol (A2/A4 - Olimp);

**B. Drumuri de conectivitate și transregio:**

- A8 - Lețcani Vest - Centura Iași (profil 2+2);
- DX - Centura Craiova Est (profil 2+2);
- A1 - Timișoara - Aeroport Traian Vuia/DNCT (profil 2+2);
- Rm. Vâlcea - Tigveni - A1 (profil 2+2, 2+1, 1+1);
- Tg. Jiu - Filiași - DX2 (profil 2+2);
- Centura Metropolitană Cluj-Napoca (Gilău - A3 - Cluj-Napoca - Apahida - DX4) (profil 2+2);
- A4 Cumpăna - DN39 Constanța;
- A7 – Suceava – Bistrița (fără variante de ocolire V. Dorenei, Câmpulung M., Frasin, G. Humorului);
- Tudor Vladimirescu – Galați (+drum de legătură DX).

**C1. Variante de ocolire:**

- VO Sibiu Sud;
- VO Rm. Vâlcea;

- VO Giurgiu;
- VO Zalău;
- VO Câmpulung;
- VO Sighișoara;
- VO Mangalia;
- VO Tg. Mureș;
- VO Sebeș;

## **C2. Variante de ocolire regionale:**

- VO Arad (Reg. Dezvoltare V)
- VO Petroșani (Reg. Dezvoltare V)
- VO Huși (Reg. Dezvoltare NE)
- VO Bumbăști-Jiu (Reg. Dezvoltare SV)
- VO Ardud (Reg. Dezvoltare NV)

Investițiile vor fi acompaniate de măsuri de protecția naturii și a biodiversității (infrastructură verde) în legătură directă cu infrastructura de transport rutieră precum și infrastructură pentru combustibili alternativi sub forma stațiilor de alimentare electrică.

Beneficiarii acestei axe vor trebui să țină cont că bazele de date rezultate din investițiile co-finanțate din fondurile europene vor trebui să fie disponibile tuturor celor interesați sub forma datelor deschise (open data) sub condițiile prevăzute de Directiva privind datele deschise și reutilizarea informațiilor din sectorul public (Directiva (EU)2019/1024), ca și date de valoare ridicată (high value datasets). Aceasta înseamnă că datele trebuie să fie (a) puse la dispoziție în mod gratuit, în condițiile legii; (b) prelucrabile automat; (c) puse la dispoziție prin intermediul unor API; și (d) puse la dispoziție prin descărcare în masă, dacă este cazul.

Acțiunile pentru creșterea capacității administrative prevăzute la prioritatea nr.1 vor avea efect și asupra acestei priorități.

***Beneficiar(i) în parteneriat sau individual:***

☐ *Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere -C.N.A.I.R*

☐ *Direcțiile Regionale de Drumuri și Poduri ale CNAIR*

*Administrații Publice Locale (inclusiv asociații ale acestora și parteneriate cu ceilalți beneficiari exclusiv pentru proiectele din cadrul acestei priorități*

[1] <http://corehabs.ro/ro/rapoarte-produse>

[2] De exemplu Transgreen(<http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/transgreen>) și ConnectGREEN ((<http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/connectgreen>))

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

Principalele grupuri țintă vizate de prezenta prioritate sunt utilizatorii drumurilor publice din România, atât utilizatorii agenți economici (în particular transportatorii de pasageri și de marfă) cât și populația generală. De asemenea, pentru implementarea proiectului pilot privind implementarea pactului de integritate grupul țintă va include organizațiile non-guvernamentale.

Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation

Toate investițiile din sectorul de transport vor avea un caracter inclusiv și vor respecta principiile egalității de șanse și nediscriminării, asigurând participarea deplină a fiecărei persoane la viața economică și socială, fără deosebire de origine etnică, sex, religie, vârstă, dizabilități sau orientare sexuală.

Accesul la finanțarea POT se va face în mod nediscriminatoriu, utilizând criterii transparente de evaluare și selecție și încurajând participarea tuturor beneficiarilor eligibili.

Totodată, beneficiarii direcți, operatorii de transport, agenții economici și firmele de construcție vor fi încurajate să adopte o politică de angajare și promovare nediscriminatorie, bazată pe criterii de competență și calificare obiective.

Investițiile vor asigura posibilitatea persoanelor cu dizabilități de a avea acces, în condiții de egalitate cu ceilalți cetățeni, la infrastructură și mijloacele de transport.

Transportul rutier, feroviar pentru călători, precum și cel cu metroul, peroanele principalelor stații, spațiile de parcare, străzile și drumurile publice, mijloacele de informare și atenționare vor fi adaptate conform prevederilor legale în domeniu, astfel încât să permită accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap. Investițiile în acest domeniu vor include măsuri pentru asigurarea dotărilor specifice (lifturi de acces în stații, rampe pentru cărucioare) accesului pentru persoane cu dizabilități în mijloacele de transport.

Totodată, vor fi avute în vedere măsuri pentru:

- marcarea prin pavaj tactil a spațiilor de acces către transportul public;
- montarea panourilor de afișaj corespunzătoare nevoilor persoanelor cu handicap vizual și auditiv în mijloacele de transport public;
- imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante a rutelor și a indicativelor mijloacelor de transport.

Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR

RO - Întreg teritoriul

The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR

N/A

The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR

|     |
|-----|
| N/A |
|-----|

#### 2.1.1.1.2. Indicators

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR and Article 8 ERDF and CF Regulation

Table 2: Output indicators

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | ID    | Indicator                                                        | Measurement unit             | Milestone (2024) | Target (2029) |
|----------|--------------------|------|--------------------|-------|------------------------------------------------------------------|------------------------------|------------------|---------------|
| 2        | RSO3.1             | ERDF | Less developed     | RCO43 | Length of new or upgraded roads - TEN-T                          | km                           | 0.00             | 23.00         |
| 2        | RSO3.1             | ERDF | Less developed     | RCO45 | Length of roads reconstructed or modernised - TEN-T              | km                           | 3.00             | 23.00         |
| 2        | RSO3.1             | ERDF | Less developed     | RCO59 | Alternative fuels infrastructure (refuelling/ recharging points) | refuelling/recharging points | 1.00             | 6.00          |

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR

Table 3: Result indicators

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | ID    | Indicator                                                                | Measurement unit  | Baseline or reference value | Reference Year | Target (2029)  | Source of data                     | Comments |
|----------|--------------------|------|--------------------|-------|--------------------------------------------------------------------------|-------------------|-----------------------------|----------------|----------------|------------------------------------|----------|
| 2        | RSO3.1             | ERDF | Less developed     | RCR55 | Annual users of newly built, reconstructed, upgraded or modernised roads | passenger-km/year | 83,950,000.00               | 2020           | 354,050,000.00 | Recensamant traffic                |          |
| 2        | RSO3.1             | ERDF | Less developed     | RCR56 | Time savings due to improved road infrastructures                        | man-days/year     | 0.00                        | 2020           | 3.50           | Model transport / Evaluate ex-post |          |

#### 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference: point (d)(viii) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | Code | Amount (EUR) |
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|

|   |        |       |                |                                                                                                        |               |
|---|--------|-------|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 2 | RSO3.1 | ERDF  | Less developed | 079. Nature and biodiversity protection, natural heritage and resources, green and blue infrastructure | 1,891,890.00  |
| 2 | RSO3.1 | ERDF  | Less developed | 086. Alternative fuels infrastructure                                                                  | 240,000.00    |
| 2 | RSO3.1 | ERDF  | Less developed | 087. Newly built or upgraded motorways and roads - TEN-T core network                                  | 24,978,665.00 |
| 2 | RSO3.1 | ERDF  | Less developed | 088. Newly built or upgraded motorways and roads □ TEN□T comprehensive network                         | 16,652,445.00 |
| 2 | RSO3.1 | ERDF  | Less developed | 091. Reconstructed or modernised motorways and roads □ TEN□T core network                              | 11,040,000.00 |
| 2 | RSO3.1 | ERDF  | Less developed | 092. Reconstructed or modernised motorways and roads □ TEN□T comprehensive network                     | 7,360,000.00  |
| 2 | RSO3.1 | ERDF  | Less developed | 095. Digitalisation of transport when dedicated in part to greenhouse gas emissions reduction: road    | 900,000.00    |
| 2 | RSO3.1 | Total |                |                                                                                                        | 63,063,000.00 |

Table 5: Dimension 2 - form of financing

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code      | Amount (EUR)  |
|----------|--------------------|-------|--------------------|-----------|---------------|
| 2        | RSO3.1             | ERDF  | Less developed     | 01. Grant | 63,063,000.00 |
| 2        | RSO3.1             | Total |                    |           | 63,063,000.00 |

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

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code                                            | Amount (EUR)  |
|----------|--------------------|-------|--------------------|-------------------------------------------------|---------------|
| 2        | RSO3.1             | ERDF  | Less developed     | 33. Other approaches - No territorial targeting | 63,063,000.00 |
| 2        | RSO3.1             | Total |                    |                                                 | 63,063,000.00 |

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | Code | Amount (EUR) |
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | Code | Amount (EUR) |
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|

|   |        |       |                |                    |               |
|---|--------|-------|----------------|--------------------|---------------|
| 2 | RSO3.1 | ERDF  | Less developed | 03. Gender neutral | 63,063,000.00 |
| 2 | RSO3.1 | Total |                |                    | 63,063,000.00 |

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

2.1.1.1. Specific objective: RSO3.2. Developing and enhancing sustainable, climate resilient, intelligent and intermodal national, regional and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility (ERDF)

#### 2.1.1.1.1. Interventions of the Funds

Reference: points (d)(i), (iii), (iv), (v), (vi) and (vii) of Article 22(3) CPR

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:

Această prioritate vizează finanțarea a 3 tipuri de investiții în secțiuni de infrastructură rutieră, și anume: infrastructuri de mare viteză, drumuri naționale de înaltă calitate și variante ocolitoare la nivel de drum național, situate pe anumite secțiuni din afara rețelei TEN-T, dar cu statut de infrastructură națională. Demarcarea față de intervențiile prevăzute în programele operaționale regionale se realizează la nivel de statut al drumului, prin urmare această axă prioritară nu va finanța niciodată infrastructuri cu statut de drum județean, rural sau stradă urbană. Toate secțiunile vizate de această prioritate compun rețeaua secundară rutieră a României așa cum este definită de MPGT/ Planul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport din România cu orizont 2030. Intervențiile pentru implementarea acestei priorități sunt complementare celor prevăzute la Prioritatea nr.1.

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 inclusiv asupra mediului.

Rețeaua rutieră secundară deservește municipiile reședință de județ (altele decât cele localizate de-a lungul rețelei primare) și asigură conexiunea acestora la rețeaua rutieră primară. Așadar, din totalul de 42 de reședințe de județ din România, 30 se află pe rețeaua rutieră primară, iar restul de 12 se conectează indirect la aceasta, prin intermediul rețelei secundare. Toate municipiile reședință de județ din România vor fi conectate direct sau indirect la rețeaua rutieră primară. De asemenea, rețeaua rutieră secundară poate asigura, la nivel de drum național de tip 1x1 sau 2x2, conexiunea cu rețelele rutiere din statele vecine (ex. Albița – MD și Vama Veche - BG).

Operațiunile prevăzute în cadrul acestei priorități vor viza realizarea accesului municipiilor la sectoarele rețelei rutiere primare (la nivel de drum național situat pe rețeaua secundară), variantelor de ocolire, precum și construcția altor sectoare de drum național situate pe rețeaua secundară, ținând cont de impactul asupra habitatelor naturale și conectivității ecologice. Sunt vizate, în principal, reședințele de județ ce au o conectivitate precară la rețeaua primară de transport.

Prioritizarea proiectelor a reprezentat un pas important în definirea PI și a constat în ierarhizarea proiectelor potrivit unui set de criterii de evaluare predefinite, care să asigure un proces de prioritzare corect și neutru, elaborat pe baze independente și științifice. Metodologia de prioritzare și ierarhizare a proiectelor de pe rețeaua rutieră secundară s-a realizat în baza a trei criterii esențiale cu ponderi diferite: media zilnică anuală (MZA - 2040 "DoAll") – 40%, populația deservită în bazinul de captare – 30%, Cifra de afaceri cumulată a companiilor din bazinul de captare – 30%; Astfel, metodologia de evaluare a criteriilor, respectiv prioritzarea a fost realizată asupra 7 proiecte din rețeaua rutieră secundară – drumuri expres care însumează un total de 262.5 km și un cost total estimat de 1192.4 mil.EUR. Iar pentru rețea rutieră secundară - drumuri transregio, s-a aplicat metodologia pentru 20 proiecte care însumează 812.8 km și un cost total estimat de 1556.5 mil.EUR. Mai multe informații privind prioritzarea proiectelor se regăsesc în PI atașat prezentului document.

România are ca obiectiv asumat în cadrul obiectivelor europene de decarbonizare pentru anul 2030 o pondere a energiei din resurse regenerabile în consumul final brut de energie în domeniul transporturilor de 14,2%. Pentru atingerea acestei ținte sunt vizate mai multe măsuri, detaliate în analiza DNSH ce însoțește prezentul document, însă o măsură importantă reprezintă modificarea compoziției flotei de autovehicule spre creșterea proporției vehiculelor nepoluante. Toate investițiile prevăzute în cadrul acestei axe prioritare vor cuprinde în mod obligatoriu implementarea infrastructurii combustibililor alternativi. Totodată, Autoritatea de management se va asigura ca pentru fiecare investiție cuprinsă în această axă prioritară cuprinde o Evaluare a Impactului asupra Mediului, inclusiv Evaluarea adecvată, unde este cazul, în linie cu obiectivele specifice de conservare pe baza abordării utilizate la proiectele autostrăzilor Sibiu-Pitești și Variantei ocolitoare Bacău.

O atenție importantă va fi acordată refacerii conectivității ecologice în zona coridoarelor ecologice traversate de infrastructura rutieră. 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 național .

Investițiile prevăzute în cadrul acestei axe prioritare se vor implementa prin grant acordat beneficiarului urmând experiența perioadelor anterioare de programare în care restul finanțării a fost acoperit de bugetul de stat, inclusiv printr-un mecanism de supracontractare. Operarea și întreținerea proiectelor vizate de această axă prioritară va fi realizată de către administratorul infrastructurii naționale - entitate sub control public, cu finanțare din vigneta colectată și transferuri în completare de la bugetul de stat pentru diferența neacoperită de veniturile din rovinetă.

Proiectele vizate de prezenta axă sunt cuprinse în textul acestei priorități și autoritățile române se angajează să asigure implementarea fiecărui proiect în condițiile de îndeplinire a gradului de maturitate. Având în vedere că la acest moment evoluția proiectelor candidate la fazare poate suferi modificări, proiectele fazate cuprinse în listă sunt estimate, dar autoritățile române vor urmări o alocare echilibrată între proiecte fazate și proiecte noi.

Proiectele prevăzute în prezenta prioritate și în acest obiectiv specific iau în considerare o supracontractare de 200% și se adresează creșterii accesibilității regionale și accesului la rețeaua TEN-T - conform Programului Investițional, iar acestea sunt:

A. Drumuri expres de conectivitate:

- DX4 - Dej – Bistrița;
- A7 - Suceava – Botoșani;
- A7 - Bacău - Piatra Neamț;
- A1 - Găești - Târgoviște - Ploiești - A3;
- Limita B/I – Târgoviște;

B. Drumuri de conectivitate și transregio:

- Hunedoara - Sântuhalm - A1(profil 2+2);
- Blaj - Teiuș - A10 (profil 1+1);
- DX4 - Jibou - Românași - A3 (profil 2+2);
- Slobozia - Drajna - A2 (profil 2+2);
- Călărași - Drajna Nouă - A2 (profil 1+1);
- Reșita - Caransebeș - DX2 (profil 1+1);
- Vaslui - Iași - A8 (profil 1+1);
- Miercurea Ciuc - Sf. Gheorghe - Chichiș - A13 (profil 1+1);

- A1 - Titu - Bâldana - DX9;
- DX 9 - Târgoviște - Sinaia - A3;

C1. Variante de ocolire:

- VO Bistrița;
- VO Vaslui;
- VO Mediaș;
- VO Botoșani;
- VO Piatra Neamț;
- VO Slobozia;
- VO Gura Humorului;
- VO Sfântu Gheorghe;
- VO Frasin;
- VO Miercurea Ciuc;
- VO Băbeni;
- VO Câmpulung Moldovenesc;
- VO Pucioasa;
- VO Vatra Dornei;
- VO Valea lui Mihai. C2. Variante de ocolire regionale:
- VO Baia Mare (Reg. Dezv.NV)

- VO Curtea de Argeș (Reg. Dezv.S)
- VO Reșița (Reg. Dezv.V)
- VO Călărași (Reg. Dezv.S)
- VO Buftea (Reg. Dezv.BI)
- VO Cosmești (Reg. Dezv.SE)
- VO Reghin (Reg. Dezv.C)
- VO Sînmartin/Băile Felix (Reg. Dezv.NV)
- VO Liești/Ivesti (Reg. Dezv.SE)
- VO Drăgășani (Reg. Dezv.SV)
- VO Păltinoasa (Reg. Dezv.NE)
- VO Brad (Reg. Dezv.V)
- VO Sighetu Marmăției (Reg. Dezv.NV)
- VO Hîrlău (Reg. Dezv.NE)
- VO Flămânzi (Reg. Dezv.NE)
- VO Gheorgheni (Reg. Dezv.C)
- VO Motru (Reg. Dezv.SV)
- VO Văleni (Reg. Dezv.NE)
- VO Bălești (Reg. Dezv.SV)
- VO Viziru (Reg. Dezv.SE)

- VO Bocșa (Reg. Dezv.V)
- VO Horezu (Reg. Dezv.SV)
- VO Negrești-Oaș (Reg. Dezv.NV)
- VO Năsăud (Reg. Dezv.NV)
- VO Tăuții-Măgherauș (Reg. Dezv.NV)
- VO Corabia (Reg. Dezv.SV)
- VO Feldioara (Reg. Dezv. C)
- VO Fieni (Reg. Dezv. S)
- VO Sîngeorz-Băi (Reg. Dezv. NV)
- VO Vidra (Reg. Dezv. SE)
- VO Tudor Vladimirescu (Reg. Dezv. SE)
- VO Odobești (Reg. Dezv. S)

Beneficiarii acestei axe vor trebui să țină cont că bazele de date rezultate din investițiile co-finanțate din fondurile europene vor trebui să fie disponibile tuturor celor interesați sub forma datelor deschise (open data) sub condițiile prevăzute de Directiva privind datele deschise și reutilizarea informațiilor din sectorul public (Directiva (EU)2019/1024), ca și date de valoare ridicată (high value datasets). Aceasta înseamnă că datele trebuie să fie (a) puse la dispoziție în mod gratuit, în condițiile legii; (b) prelucrabile automat; (c) puse la dispoziție prin intermediul unor API; și (d) puse la dispoziție prin descărcare în masă, dacă este cazul.

Acțiunile pentru creșterea capacității administrative prevăzute la prioritatea nr.1 vor avea efect și asupra acestei priorități.

Beneficiar(i) în parteneriat sau individual:

- ☐ Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere -C.N.A.I.R
- ☐ Direcțiile Regionale de Drumuri și Poduri
- ☐ Administrații Publice Locale (inclusiv asociații ale acestora și parteneriate cu ceilalți beneficiari exclusiv pentru proiectele din cadrul acestei priorități

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

Principalele grupuri țintă vizate de prezenta prioritate sunt utilizatorii drumurilor publice din România, atât utilizatorii agenți economici (în particular transportatorii de pasageri și de marfă) cât și populația generală. De asemenea, pentru implementarea proiectului pilot privind implementarea pactului de integritate grupul țintă va include organizațiile non-guvernamentale.

Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation

Toate investițiile din sectorul de transport vor avea un caracter inclusiv și vor respecta principiile egalității de șanse și nediscriminării, asigurând participarea deplină a fiecărei persoane la viața economică și socială, fără deosebire de origine etnică, sex, religie, vârstă, dizabilități sau orientare sexuală.

Accesul la finanțarea POT se va face în mod nediscriminatoriu, utilizând criterii transparente de evaluare și selecție și încurajând participarea tuturor beneficiarilor eligibili.

Totodată, beneficiarii direcți, operatorii de transport, agenții economici și firmele de construcție vor fi încurajate să adopte o politică de angajare și promovare nediscriminatorie, bazată pe criterii de competență și calificare obiective.

Investițiile vor asigura posibilitatea persoanelor cu dizabilități de a avea acces, în condiții de egalitate cu ceilalți cetățeni, la infrastructură și mijloacele de transport.

Transportul rutier, feroviar pentru călători, precum și cel cu metroul, peroanele principalelor stații, spațiile de parcare, străzile și drumurile publice, mijloacele de informare și atenționare vor fi adaptate conform prevederilor legale în domeniu, astfel încât să permită accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap. Investițiile în acest domeniu vor include măsuri pentru asigurarea dotărilor specifice (lifturi de acces în stații, rampe pentru cărucioare) accesului pentru persoane cu dizabilități în mijloacele de transport.

Totodată, vor fi avute în vedere măsuri pentru:

- marcarea prin pavaj tactil a spațiilor de acces către transportul public;
- montarea panourilor de afișaj corespunzătoare nevoilor persoanelor cu handicap vizual și auditiv în mijloacele de transport public;
- imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante a rutelor și a indicativelor mijloacelor de transport.

Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR

RO - Întreg teritoriul

The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR

N/A

The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR

N/A

#### 2.1.1.1.2. Indicators

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR and Article 8 ERDF and CF Regulation

Table 2: Output indicators

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | ID    | Indicator                                                        | Measurement unit             | Milestone (2024) | Target (2029) |
|----------|--------------------|------|--------------------|-------|------------------------------------------------------------------|------------------------------|------------------|---------------|
| 2        | RSO3.2             | ERDF | Less developed     | RCO44 | Length of new or upgraded roads - non-TENT                       | km                           | 13.00            | 87.00         |
| 2        | RSO3.2             | ERDF | Less developed     | RCO46 | Length of roads reconstructed or modernised - non-TENT           | km                           | 13.00            | 89.00         |
| 2        | RSO3.2             | ERDF | Less developed     | RCO59 | Alternative fuels infrastructure (refuelling/ recharging points) | refuelling/recharging points | 3.00             | 23.00         |

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR

Table 3: Result indicators

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | ID    | Indicator                                                                | Measurement unit  | Baseline or reference value | Reference Year | Target (2029)    | Source of data                     | Comments |
|----------|--------------------|------|--------------------|-------|--------------------------------------------------------------------------|-------------------|-----------------------------|----------------|------------------|------------------------------------|----------|
| 2        | RSO3.2             | ERDF | Less developed     | RCR55 | Annual users of newly built, reconstructed, upgraded or modernised roads | passenger-km/year | 324,850,000.00              | 2020           | 1,350,500,000.00 | Recensământ trafic                 |          |
| 2        | RSO3.2             | ERDF | Less developed     | RCR56 | Time savings due to improved road infrastructures                        | man-days/year     | 0.00                        | 2020           | 11.90            | Model transport / Evaluare ex-post |          |

## 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference: point (d)(viii) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | Code                                                                                                   | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|------|--------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 2        | RSO3.2             | ERDF | Less developed     | 079. Nature and biodiversity protection, natural heritage and resources, green and blue infrastructure | 7,108,110.00   |
| 2        | RSO3.2             | ERDF | Less developed     | 086. Alternative fuels infrastructure                                                                  | 920,000.00     |
| 2        | RSO3.2             | ERDF | Less developed     | 089. Newly built or upgraded secondary road links to TEN-T road network and nodes                      | 154,468,890.00 |
| 2        | RSO3.2             | ERDF | Less developed     | 093. Other reconstructed or modernised roads (motorway, national, regional or local)                   | 71,200,000.00  |
| 2        | RSO3.2             | ERDF | Less developed     | 095. Digitalisation of transport when dedicated in part to greenhouse gas emissions reduction: road    | 3,240,000.00   |

|   |        |       |  |  |                |
|---|--------|-------|--|--|----------------|
| 2 | RSO3.2 | Total |  |  | 236,937,000.00 |
|---|--------|-------|--|--|----------------|

Table 5: Dimension 2 - form of financing

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code      | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|-----------|----------------|
| 2        | RSO3.2             | ERDF  | Less developed     | 01. Grant | 236,937,000.00 |
| 2        | RSO3.2             | Total |                    |           | 236,937,000.00 |

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

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code                                            | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|-------------------------------------------------|----------------|
| 2        | RSO3.2             | ERDF  | Less developed     | 33. Other approaches - No territorial targeting | 236,937,000.00 |
| 2        | RSO3.2             | Total |                    |                                                 | 236,937,000.00 |

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | Code | Amount (EUR) |
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code               | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|--------------------|----------------|
| 2        | RSO3.2             | ERDF  | Less developed     | 03. Gender neutral | 236,937,000.00 |
| 2        | RSO3.2             | Total |                    |                    | 236,937,000.00 |

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

### 2.1.1. Priority: 3. Creșterea siguranței rutiere

#### 2.1.1.1. Specific objective: RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T (ERDF)

##### 2.1.1.1.1. Interventions of the Funds

Reference: points (d)(i), (iii), (iv), (v), (vi) and (vii) of Article 22(3) CPR

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:

Așa cum a fost precizat în secțiunea privind Strategia programului, România deține unul dintre cele mai slabe recorduri de siguranță rutieră din UE. Aceasta a înregistrat dublul numărului mediu de decese la un milion de locuitori în UE în 2018, în ciuda unei reduceri cu 4% a numărului de decese față de 2017. Factorii ce cauzează această situație sunt infrastructura subdezvoltată, în special pentru pietoni și bicicliști, viteza excesivă și aplicarea deficitară a sancțiunilor legale. Investițiile în autostrăzi, precum și în întreținerea și modernizarea drumurilor existente ar contribui la îmbunătățirea siguranței rutiere.

În cadrul PNRR va fi finanțată elaborarea Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră pentru perioada 2021-2030 care urmărește implementarea normelor și liniilor directoare ale Uniunii Europene, așa cum sunt ele prezentate în documentul cadru de politici europene în domeniul siguranței rutiere „Vision Zero”, anume reducerea numărului de decedați în accidente rutiere până în anul 2050 până aproape de zero. Ca obiectiv intermediar, România își asumă ținta Uniunii Europene de reducere a numărului de victime (răniți sau decedați) cu 50% față de anul 2019, până în anul 2030. Proiectele finanțate în cadrul POT sunt complementare atât cu cele finanțate din PNRR, cât și cu cele realizate cu finanțare BEI, având ca scop primar eliminarea tuturor zonelor periculoase identificate pe rețeaua rutieră națională.

Prin această prioritate POT urmărește finanțarea de operațiuni care să contribuie la îmbunătățirea siguranței circulației rutiere, reducerea numărului de accidente rutiere, în particular la obiectivul intermediar de reducere a numărului de victime (răniți sau decedați) cu 50% față de anul 2019, până în anul 2030, precum și minimizarea efectelor economice cauzate de aceste accidente. Investițiile prevăzute în cadrul acestei axe prioritare se vor implementa prin grant acordat beneficiarului urmând experiența perioadelor anterioare de programare în care restul finanțării a fost acoperit de bugetul de stat, inclusiv printr-un mecanism de supracontractare. Operarea și întreținerea proiectelor vizate de această axă prioritară va fi realizată de către administratorul infrastructurii naționale - entitate sub control public, cu finanțare din vigneta colectată și transferuri în completare de la bugetul de stat pentru diferența neacoperită de veniturile din rovinetă.

Prin intermediul acestei priorități se vor finanța operațiuni de siguranță rutieră adresate secțiunilor de infrastructură rutieră situate pe rețeaua TEN-T ce vizează:

- Siguranță pasivă: parapete rutiere cu rulouri, montarea de parapete rutiere cu cabluri la marginea părții carosabile, amplasarea atenuatoarelor de impact echipate cu sistem de detecție a accidentelor și monitorizare trafic, achiziționarea de sisteme pentru protejarea lucrătorilor, campanii de conștientizare etc;
- Iluminat pe timp de noapte și dispozitive luminoase și reflectorizante;
- Separarea căilor de trafic auto și pietonal prin denivelarea acestora pentru evitarea congestiilor;
- Semnalizare, marcaje și amenajări rutiere;
- Echipamente de intervenție în condiții meteo speciale;
- Digitalizarea elementelor de siguranță a circulației;
- Elaborarea documentelor strategice și de pregătire a proiectelor din aria de eligibilitate a axei.
- Contribuția la eliminarea a 92 puncte periculoase – SF+PT și lucrări;
- Îmbunătățirea condițiilor de siguranță pentru parcarile existente pe drumurile naționale și autostrăzi;
- Îmbunătățirea condițiilor de siguranță prin realizarea de parcări noi pe drumurile naționale și autostrăzi;
- Creșterea siguranței rutiere pe drumurile naționale prin eliminarea obstacolelor fizice și dotarea cu elemente pasive de siguranță pe sectoarele din afara localităților;
- Creșterea siguranței rutiere în zona trecerilor de pietoni prin îmbunătățirea rugozității și vizibilității prin covoare antiderapante și semnalizare verticală;
- Campanie de siguranță rutieră adresată categoriilor vulnerabile de participanți la trafic;
- Măsuri de schimbare a comportamentului neadecvat al șoferilor;
- Proiecte pilot de siguranță rutieră;
- Achiziția de echipamente necesare pentru DRDP-urilor pentru intervenții punctuale.

Operațiunile prevăzute în prezenta prioritate se vor realiza pe secțiuni de infrastructură rutieră diferite de proiectele vizate la prioritățile 1 și 2.

Aria de eligibilitate a prezentei axe prioritare este delimitată de statutul drumului pe care se intervine pentru creșterea siguranței rutiere. Astfel, demarcarea față de intervențiile prevăzute în programele operaționale regionale se realizează la nivel de statut al drumului, prin urmare această axă prioritară nu va finanța acțiuni de siguranță rutieră pe secțiunile de drum cu statut de drum județean, rural sau stradă urbană. În cazul unor infrastructuri cu statut de drum național ce traversează zonele urbane acțiunile de siguranță rutieră se vor corela cu strategiile locale și vor urmări integrarea sistemelor ITS.

Beneficiarii acestei axe vor trebui să țină cont că bazele de date rezultate din investițiile co-finanțate din fondurile europene vor trebui să fie disponibile tuturor celor interesați sub forma datelor deschise (open data) sub condițiile prevăzute de Directiva privind datele deschise și reutilizarea informațiilor din sectorul public (Directiva (EU)2019/1024), ca și date de valoare ridicată (high value datasets). Aceasta înseamnă că datele trebuie să fie (a) puse la dispoziție în mod gratuit, în condițiile legii; (b) prelucrabile automat; (c) puse la dispoziție prin intermediul unor API; și (d) puse la dispoziție prin descărcare în masă, dacă este cazul.

Strategia propusă răspunde și priorităților de investiții identificate în Acțiunea 8 - Îmbunătățirea constientizării cu privire la siguranța rutieră și încurajarea schimbului de bune practici, incluse în Axa Prioritară 1.b) din SUERD.

Acțiunile pentru creșterea capacității administrative prevăzute la prioritatea nr.1 vor avea efect și asupra acestei priorități.

**Beneficiari:**

- ☐ *CNAIR / CNIR,*
- ☐ *Direcțiile regionale de drumuri și poduri,*
- ☐ *Poliția rutieră,*
- ☐ *Ministerul Transporturilor și Infrastructurii*

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

Principalele grupuri țintă vizate de prezenta prioritate sunt utilizatorii drumurilor publice din România, atât utilizatorii agenți economici (în particular transportatorii de pasageri și de marfă) cât și populația generală. De asemenea, pentru implementarea proiectului pilot privind implementarea pactului de integritate grupul țintă va include organizațiile non-guvernamentale.

#### Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation

Toate investițiile din sectorul de transport vor avea un caracter inclusiv și vor respecta principiile egalității de șanse și nediscriminării, asigurând participarea deplină a fiecărei persoane la viața economică și socială, fără deosebire de origine etnică, sex, religie, vârstă, dizabilități sau orientare sexuală.

Accesul la finanțarea POT se va face în mod nediscriminatoriu, utilizând criterii transparente de evaluare și selecție și încurajând participarea tuturor beneficiarilor eligibili.

Totodată, beneficiarii direcți, operatorii de transport, agenții economici și firmele de construcție vor fi încurajate să adopte o politică de angajare și promovare nediscriminatorie, bazată pe criterii de competență și calificare obiective.

Investițiile vor asigura posibilitatea persoanelor cu dizabilități de a avea acces, în condiții de egalitate cu ceilalți cetățeni, la infrastructură și mijloacele de transport.

Transportul rutier, feroviar pentru călători, precum și cel cu metroul, peroanele principalelor stații, spațiile de parcare, străzile și drumurile publice, mijloacele de informare și atenționare vor fi adaptate conform prevederilor legale în domeniu, astfel încât să permită accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap. Investițiile în acest domeniu vor include măsuri pentru asigurarea dotărilor specifice (lifturi de acces în stații, rampe pentru cărucioare) accesului pentru persoane cu dizabilități în mijloacele de transport.

Totodată, vor fi avute în vedere măsuri pentru:

- marcarea prin pavaj tactil a spațiilor de acces către transportul public;
- montarea panourilor de afișaj corespunzătoare nevoilor persoanelor cu handicap vizual și auditiv în mijloacele de transport public;
- imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante a rutelor și a indicativelor mijloacelor de transport.

Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR

RO - Întreg teritoriul

The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR

N/A

The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR

N/A

#### 2.1.1.1.2. Indicators

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR and Article 8 ERDF and CF Regulation

Table 2: Output indicators

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | ID    | Indicator                                           | Measurement unit | Milestone (2024) | Target (2029) |
|----------|--------------------|------|--------------------|-------|-----------------------------------------------------|------------------|------------------|---------------|
| 3        | RSO3.1             | ERDF | Less developed     | RCO45 | Length of roads reconstructed or modernised - TEN-T | km               | 47.00            | 323.00        |

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR

Table 3: Result indicators

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | ID    | Indicator                                                                | Measurement unit  | Baseline or reference value | Reference Year | Target (2029)    | Source of data                 | Comments |
|----------|--------------------|------|--------------------|-------|--------------------------------------------------------------------------|-------------------|-----------------------------|----------------|------------------|--------------------------------|----------|
| 3        | RSO3.1             | ERDF | Less developed     | RCR55 | Annual users of newly built, reconstructed, upgraded or modernised roads | passenger-km/year | 1,178,950,000.00            | 2020           | 2,357,900,000.00 | Recensământ trafic             |          |
| 3        | RSO3.1             | ERDF | Less developed     | 1S02  | Reducerea numărului de accidente rutiere                                 | %                 | 0.00                        | 2020           | 50.00            | Rapoarte de progres/Statistici |          |

#### 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference: point (d)(viii) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code                                                                               | Amount (EUR)  |
|----------|--------------------|-------|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 3        | RSO3.1             | ERDF  | Less developed     | 091. Reconstructed or modernised motorways and roads □ TEN□T core network          | 40,480,000.00 |
| 3        | RSO3.1             | ERDF  | Less developed     | 092. Reconstructed or modernised motorways and roads □ TEN□T comprehensive network | 30,580,000.00 |
| 3        | RSO3.1             | Total |                    |                                                                                    | 71,060,000.00 |

Table 5: Dimension 2 - form of financing

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code      | Amount (EUR)  |
|----------|--------------------|-------|--------------------|-----------|---------------|
| 3        | RSO3.1             | ERDF  | Less developed     | 01. Grant | 71,060,000.00 |
| 3        | RSO3.1             | Total |                    |           | 71,060,000.00 |

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

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code                                            | Amount (EUR)  |
|----------|--------------------|-------|--------------------|-------------------------------------------------|---------------|
| 3        | RSO3.1             | ERDF  | Less developed     | 33. Other approaches - No territorial targeting | 71,060,000.00 |
| 3        | RSO3.1             | Total |                    |                                                 | 71,060,000.00 |

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | Code | Amount (EUR) |
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code               | Amount (EUR)  |
|----------|--------------------|-------|--------------------|--------------------|---------------|
| 3        | RSO3.1             | ERDF  | Less developed     | 03. Gender neutral | 71,060,000.00 |
| 3        | RSO3.1             | Total |                    |                    | 71,060,000.00 |

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

2.1.1.1. Specific objective: RSO3.2. Developing and enhancing sustainable, climate resilient, intelligent and intermodal national, regional and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility (ERDF)

#### 2.1.1.1.1. Interventions of the Funds

Reference: points (d)(i), (iii), (iv), (v), (vi) and (vii) of Article 22(3) CPR

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:

Așa cum a fost precizat în secțiunea privind Strategia programului, România deține unul dintre cele mai slabe recorduri de siguranță rutieră din UE. Aceasta a înregistrat dublul numărului mediu de decese la un milion de locuitori în UE în 2018, în ciuda unei reduceri cu 4% a numărului de decese față de 2017. Factorii ce cauzează această situație sunt infrastructura subdezvoltată, în special pentru pietoni și bicicliști, viteza excesivă și aplicarea deficitară a sancțiunilor legale. Investițiile în autostrăzi, precum și în întreținerea și modernizarea drumurilor existente ar contribui la îmbunătățirea siguranței rutiere.

În cadrul PNRR va fi finanțată elaborarea Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră pentru perioada 2021-2030 care urmărește implementarea normelor și liniilor directe ale Uniunii Europene, așa cum sunt ele prezentate în documentul cadru de politici europene în domeniul siguranței rutiere „Vision Zero”, anume reducerea numărului de decedați în accidente rutiere până în anul 2050 până aproape de zero. Ca obiectiv intermediar, România își asumă ținta Uniunii Europene de reducere a numărului de victime (răniți sau decedați) cu 50% față de anul 2019, până în anul 2030. Proiectele finanțate în cadrul POT sunt complementare atât cu cele finanțate din PNRR, cât și cu cele realizate cu finanțare BEI, având ca scop primar eliminarea tuturor zonelor periculoase identificate pe rețeaua rutieră națională.

Prin această prioritate POT urmărește finanțarea de operațiuni care să contribuie la îmbunătățirea siguranței circulației rutiere, reducerea numărului de accidente rutiere, în particular la obiectivul intermediar de reducere a numărului de victime (răniți sau decedați) cu 50% față de anul 2019, până în anul 2030, precum și minimizarea efectelor economice cauzate de aceste accidente. Investițiile prevăzute în cadrul acestei axe prioritare se vor implementa prin grant acordat beneficiarului urmând experiența perioadelor anterioare de programare în care restul finanțării a fost acoperit de bugetul de stat, inclusiv printr-un mecanism de supracontractare. Operarea și întreținerea proiectelor vizate de această axă prioritară va fi realizată de către administratorul infrastructurii naționale - entitate sub control public, cu finanțare din vigneta colectată și transferuri în completare de la bugetul de stat pentru diferența neacoperită de veniturile din rovinetă.

Prin intermediul acestei priorități se vor finanța operațiuni de siguranță rutieră adresate secțiunilor de infrastructură rutieră situate în afara rețelei TEN-T ce vizează:

- Siguranță pasivă: parapete rutiere cu rulouri, montarea de parapete rutiere cu cabluri la marginea părții carosabile, amplasarea atenuatoarelor de impact echipate cu sistem de detecție a accidentelor și monitorizare trafic, achiziționarea de sisteme pentru protejarea lucrătorilor, campanii de conștientizare etc;
- Iluminat pe timp de noapte și dispozitive luminoase și reflectorizante;
- Separarea căilor de trafic auto și pietonal prin denivelarea acestora pentru evitarea congestiilor;
- Semnalizare, marcaje și amenajări rutiere;
- Echipamente de intervenție în condiții meteo speciale;
- Digitalizarea elementelor de siguranță a circulației;
- Elaborarea documentelor strategice și de pregătire a proiectelor din aria de eligibilitate a axei.
- Contribuția la eliminarea a 92 puncte periculoase – SF+PT și lucrări;
- Îmbunătățirea condițiilor de siguranță pentru parcarile existente pe drumurile naționale și autostrăzi;
- Îmbunătățirea condițiilor de siguranță prin realizarea de parcuri noi pe drumurile naționale și autostrăzi;
- Creșterea siguranței rutiere pe drumurile naționale prin eliminarea obstacolelor fizice și dotarea cu elemente pasive de siguranță pe sectoarele din afara localităților;
- Creșterea siguranței rutiere în zona trecerilor de pietoni prin îmbunătățirea rugozității și vizibilității prin covoare antiderapante și semnalizare verticală;
- Campanie de siguranță rutieră adresată categoriilor vulnerabile de participanți la trafic;
- Măsuri de schimbare a comportamentului neadecvat al șoferilor;
- Proiecte pilot de siguranță rutieră;
- Achiziția de echipamente necesare pentru DRDP-urilor pentru intervenții punctuale.

Operațiunile prevăzute în prezenta prioritate se vor realiza pe secțiuni de infrastructură rutieră diferite de proiectele vizate la prioritățile 1 și 2.

Aria de eligibilitate a prezentei axe prioritare este delimitată de statutul drumului pe care se intervine pentru creșterea siguranței rutiere. Astfel, demarcarea față de intervențiile prevăzute în programele operaționale regionale se realizează la nivel de statut al drumului, prin urmare această axă prioritară nu va finanța acțiuni de siguranță rutieră pe secțiunile de drum cu statut de drum județean, rural sau stradă urbană. În cazul unor infrastructuri cu statut de drum național ce traversează zonele urbane acțiunile de siguranță rutieră se vor corela cu strategiile locale și vor urmări integrarea sistemelor ITS.

Beneficiarii acestei axe vor trebui să țină cont că bazele de date rezultate din investițiile co-finanțate din fondurile europene vor trebui să fie disponibile tuturor celor interesați sub forma datelor deschise (open data) sub condițiile prevăzute de Directiva privind datele deschise și reutilizarea informațiilor din sectorul public (Directiva (EU)2019/1024), ca și date de valoare ridicată (high value datasets). Aceasta înseamnă că datele trebuie să fie (a) puse la dispoziție în mod gratuit, în condițiile legii; (b) prelucrabile automat; (c) puse la dispoziție prin intermediul unor API; și (d) puse la dispoziție prin descărcare în masă, dacă este cazul.

Strategia propusă răspunde și priorităților de investiții identificate în Acțiunea 8 - Îmbunătățirea conștientizării cu privire la siguranța rutieră și încurajarea schimbului de bune practici, incluse în Axa Prioritară 1.b) din SUERD.

Acțiunile pentru creșterea capacității administrative prevăzute la prioritatea nr.1 vor avea efect și asupra acestei priorități.

**Beneficiari:**

- ☐ *CNAIR / CNIR,*
- ☐ *Direcțiile regionale de drumuri și poduri,*
- ☐ *Poliția rutieră,*
- ☐ *Ministerul Transporturilor și Infrastructurii*

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

Principalele grupuri țintă vizate de prezenta prioritate sunt utilizatorii drumurilor publice din România, atât utilizatorii agenți economici (în particular transportatorii de pasageri și de marfă) cât și populația generală. De asemenea, pentru implementarea proiectului pilot privind implementarea pactului de integritate grupul țintă va include organizațiile non-guvernamentale.

#### Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation

Toate investițiile din sectorul de transport vor avea un caracter inclusiv și vor respecta principiile egalității de șanse și nediscriminării, asigurând participarea deplină a fiecărei persoane la viața economică și socială, fără deosebire de origine etnică, sex, religie, vârstă, dizabilități sau orientare sexuală.

Accesul la finanțarea POT se va face în mod nediscriminatoriu, utilizând criterii transparente de evaluare și selecție și încurajând participarea tuturor beneficiarilor eligibili.

Totodată, beneficiarii direcți, operatorii de transport, agenții economici și firmele de construcție vor fi încurajate să adopte o politică de angajare și promovare nediscriminatorie, bazată pe criterii de competență și calificare obiective.

Investițiile vor asigura posibilitatea persoanelor cu dizabilități de a avea acces, în condiții de egalitate cu ceilalți cetățeni, la infrastructură și mijloacele de transport.

Transportul rutier, feroviar pentru călători, precum și cel cu metroul, peroanele principalelor stații, spațiile de parcare, străzile și drumurile publice, mijloacele de informare și atenționare vor fi adaptate conform prevederilor legale în domeniu, astfel încât să permită accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap. Investițiile în acest domeniu vor include măsuri pentru asigurarea dotărilor specifice (lifturi de acces în stații, rampe pentru cărucioare) accesului pentru persoane cu dizabilități în mijloacele de transport.

Totodată, vor fi avute în vedere măsuri pentru:

- marcarea prin pavaj tactil a spațiilor de acces către transportul public;
- montarea panourilor de afișaj corespunzătoare nevoilor persoanelor cu handicap vizual și auditiv în mijloacele de transport public;
- imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante a rutelor și a indicativelor mijloacelor de transport.

Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR

RO - Întreg teritoriul.

The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR

N/A

The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR

N/A

#### 2.1.1.1.2. Indicators

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR and Article 8 ERDF and CF Regulation

Table 2: Output indicators

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | ID    | Indicator                                              | Measurement unit | Milestone (2024) | Target (2029) |
|----------|--------------------|------|--------------------|-------|--------------------------------------------------------|------------------|------------------|---------------|
| 3        | RSO3.2             | ERDF | Less developed     | RCO46 | Length of roads reconstructed or modernised - non-TENT | km               | 20.00            | 137.00        |

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR

Table 3: Result indicators

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | ID    | Indicator                                                                | Measurement unit  | Baseline or reference value | Reference Year | Target (2029)    | Source of data                 | Comments |
|----------|--------------------|------|--------------------|-------|--------------------------------------------------------------------------|-------------------|-----------------------------|----------------|------------------|--------------------------------|----------|
| 3        | RSO3.2             | ERDF | Less developed     | RCR55 | Annual users of newly built, reconstructed, upgraded or modernised roads | passenger-km/year | 500,050,000.00              | 2020           | 1,000,100,000.00 | Recensământ trafic             |          |
| 3        | RSO3.2             | ERDF | Less developed     | 1S02  | Reducerea numărului de accidente rutiere                                 | %                 | 0.00                        | 2020           | 50.00            | Rapoarte de progres/Statistici |          |

#### 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference: point (d)(viii) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code                                                                                 | Amount (EUR)  |
|----------|--------------------|-------|--------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 3        | RSO3.2             | ERDF  | Less developed     | 093. Other reconstructed or modernised roads (motorway, national, regional or local) | 28,940,000.00 |
| 3        | RSO3.2             | Total |                    |                                                                                      | 28,940,000.00 |

Table 5: Dimension 2 - form of financing

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code      | Amount (EUR)  |
|----------|--------------------|-------|--------------------|-----------|---------------|
| 3        | RSO3.2             | ERDF  | Less developed     | 01. Grant | 28,940,000.00 |
| 3        | RSO3.2             | Total |                    |           | 28,940,000.00 |

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

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | Code | Amount (EUR) |
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|

|   |        |       |                |                                                 |               |
|---|--------|-------|----------------|-------------------------------------------------|---------------|
| 3 | RSO3.2 | ERDF  | Less developed | 33. Other approaches - No territorial targeting | 28,940,000.00 |
| 3 | RSO3.2 | Total |                |                                                 | 28,940,000.00 |

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | Code | Amount (EUR) |
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code               | Amount (EUR)  |
|----------|--------------------|-------|--------------------|--------------------|---------------|
| 3        | RSO3.2             | ERDF  | Less developed     | 03. Gender neutral | 28,940,000.00 |
| 3        | RSO3.2             | Total |                    |                    | 28,940,000.00 |

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

#### 2.1.1. Priority: 4. Creșterea eficienței căilor ferate române

##### 2.1.1.1. Specific objective: RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T (CF)

###### 2.1.1.1.1. Interventions of the Funds

Reference: points (d)(i), (iii), (iv), (v), (vi) and (vii) of Article 22(3) CPR

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:

În domeniul infrastructurii feroviare, acțiunile vizate vor fi focalizate pe obiectivele strategice la nivel european și nivel național sintetizate în cadrul *Programului Investițional*, în particular continuarea modernizării coridoarelor rețelei TEN-T Centrale (Rin-Dunăre și Orient -East Med) ce compun coloana vertebrală a rețelei primare de cale ferată a României compusă exclusiv din secțiuni situate pe rețeaua TEN-T Centrală.

Așa cum a fost precizat în cadrul capitolului de Strategie a prezentului document în ultimii 30 de ani, România a reușit să modernizeze mai puțin de 700 km din cei peste 10.000 km de căi ferate de pe teritoriul său, acțiune realizată în principal cu fonduri UE. De exemplu, 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 Centrale.

Ritmul de modernizare a prezentat valori mici din cauza focalizării pe investiții mari pe alinamente noi, prin urmare în perioada următoare de programare abordarea autorităților RO va fi ca în loc de modernizări costisitoare, orientate pe alinamente noi, noul concept să se bazeze pe reabilitarea liniilor existente pe aliniamentul actual în vederea asigurării de viteze de operare de minim 100 km/h.

În coordonare cu intervențiile finanțate în cadrul *PNRR* și cu investițiile propuse în cadrul *CEF*, acțiunile POT se vor focaliza pe finalizarea coridorului, Rin – Dunăre precum și a celorlalte secțiuni ale rețelei primare. Investițiile vor fi acompaniate de măsuri de protecția naturii și a biodiversității (infrastructură verde) în legătură directă cu infrastructura de transport feroviară. În plus se urmăresc investiții punctuale pentru evitarea coliziunilor cu oameni și animale.

În ceea ce privește studiile în domeniul modernizării căilor ferate din România prin prezenta prioritate se vor finanța studiile privind implementarea unui traseu feroviar de mare viteză care are ca Obiectiv general legarea Bucureștiului de restul rețelei feroviare de mare viteză din Europa la Budapesta.

În vederea atingerii standardelor impuse la nivel european, modul de abordare al proiectelor de modernizare, prevăzut în cadrul PI și consistent cu proiectele complementare incluse în cadrul PNRR, presupune utilizarea în proporție mai mare a trenurilor de lucru fie ca parte a capitalului de lucru al contractorilor externi, fie puse la dispoziție contractorilor externi de către beneficiari. Achiziția trenurilor de lucru va fi eligibilă în cadrul prezentei axe.

În cazul în care proiectele de modernizare nu pot fi finalizate în cadrul perioadei de eligibilitate a programului autoritatea de management poate accepta o implementare pe etape ale proiectelor după cum urmează:

a) etapa I – lucrări de tip reînnoiri pe liniile directe, implementate într-o manieră accelerată, care vizează eliminarea tuturor restricțiilor de viteză prin înlocuirea cadrului piatră spartă (track beds) – traverse și prinderi (rail sleepers and rail fasteners) – șină (steel rail) și a aparatelor de cale (rail switches);

b) etapa a II-a – lucrări de modernizare complete, pe liniile directe și abătute în special pentru poduri, podețe, tuneluri, care prevăd reutilizarea în procente ridicate a elementelor schimbate în prima etapă, la care se adaugă și introducerea sistemului ERTMS nivel 2.

În această abordare pe faze, etapa 1 este complementară cu etapa a II-a, lucrările la infrastructura feroviară fiind stabilite integrat încă de la început.

Prioritizarea proiectelor a reprezentat un pas important în definirea *Programului Investițional* și a constat în ierarhizarea proiectelor potrivit unui set de criterii de evaluare predefinite, care să asigure un proces de prioritzare corect și neutru, elaborat pe baze independente și științifice. Metodologia analizei multicriteriale (AMC) pentru proiectele rețelei primare feroviare se bazează pe următoarele criterii: eficiență economică – 35%, reducerea emisiilor de carbon – 20%, conectivitate strategică – 25%, utilizarea duală a infrastructurii – 15%, maturitatea pregătirii proiectului – 5%. Subliniem faptul că prin criteriul conectivitate strategică se reflectă apartenența proiectului la rețeaua TEN-T pe grade de importanță Coridor al rețelei TEN-T Centrale, Globale etc.

După aplicarea criteriilor de mai sus, lista de proiecte a fost structurată în funcție de stadiul proiectelor (proiecte aflate în faza de execuție, proiecte lansate spre a fi implementate, proiecte din lista prioritizată). Metodologia de evaluare a criteriilor, respectiv prioritzarea a fost realizată pentru 20 de proiecte care însumează un total de 2586.8 km și un cost total estimat de 13.6 mld.EUR fără TVA. Mai multe informații privind prioritzarea proiectelor se regăsesc în PI atașat prezentului document.

Având în vedere corelarea cu investițiile aferente PNRR (modernizare completă, renewal, quick wins, centralizări) și CEF, în cadrul POT sunt propuse la

finanțare proiecte situate exclusiv pe rețeaua TEN-T, după cum urmează:

**Proiecte fazate:**

- ☐ Proiecte fazate care răspund condițiilor de eligibilitate ale acestei priorități (inclusiv dar fără a se limita la Radna- Gurasada – Simeria, dacă este cazul)

**Proiecte noi de investiții:**

- ☐ Predeal – Brașov;
- ☐ Craiova - Dr. Tr. Severin – Caransebeș;
- ☐ Teiuș - Cp. Turzii - Cluj-Napoca;
- ☐ Complexul feroviar Port Constanța – Palas;
- ☐ Complexul feroviar București, inclusiv dimensiunea metropolitană;
- ☐ Pașcani - Iași – Ungheni;
- ☐ Ploiești Triaj – Focșani – Roman – Pașcani - Dărmănești - Vicșani Frontieră;
- ☐ Reabilitare stații CF
- ☐ Reabilitare poduri, podețe, tuneluri
- ☐ Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată
- ☐ Proiect de creștere a vitezei peste 160 km/h pe sectoarele în operare unde parametrii tehnici și operaționali permit viteză crescută,
- ☐ Studiu pentru trenul de mare viteză (HSR)

**Proiecte de rezervă:**

- ☐ Craiova-București
- ☐ Craiova - Calafat

- ☐ Suceava - Ilva Mică;
- ☐ Ilva Mică – Apahida;
- ☐ Timișoara - Stamora Moravița frontieră.

Proiectele de lucrări la infrastructura feroviară prevăzute de prezenta prioritate urmăresc modernizarea completă a secțiunii de cale ferată, implicit cu instalarea sistemului ERTMS nivelul 2. Viteza minimă de operare în cadrul proiectelor de reabilitare/modernizare a secțiunilor de cale ferată trebuie să fie de 100 km/h viteză operațională, iar standardele infrastructurii TEN-T conform Reg.1315/2013 vor fi respectate. În particular electrificare, 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. Operațiunile în cadrul acestei priorități vor viza exclusiv proiecte situate pe rețeaua TEN-T.

Un jalon important al PNRR îl constituie Programul Național de Acțiune Privind Implementarea Sistemului European de Management al Traficului Feroviar. Acest program este prevăzut a fi adoptat prin Hotărâre a Guvernului și prevede operaționalizarea ERTMS 2 la nivelul întregii rețele TEN-T Core modernizate în 2030. Singura secțiune din cadrul TEN-T Core cu probabilitate mare de nerealizare a modernizării complete conform programării de la momentul elaborării POT este secțiunea Suceava-Ilva Mica.

Investițiile prevăzute în cadrul acestei axe prioritare se vor implementa prin grant acordat beneficiarului urmând experiența perioadelor anterioare de programare în care restul finanțării a fost acoperit de bugetul de stat, inclusiv printr-un mecanism de supracontractare. Operarea și întreținerea proiectelor vizate de această axă prioritară va fi realizată de către administratorul infrastructurii naționale - entitate sub control public, cu finanțare din TUI colectat și transferuri în completare de la bugetul de stat pentru diferența neacoperită de veniturile din TUI.

Beneficiarii acestei axe vor trebui să țină cont că bazele de date rezultate din investițiile co-finanțate din fondurile europene vor trebui să fie disponibile tuturor celor interesați sub forma datelor deschise (open data) sub condițiile prevăzute de Directiva privind datele deschise și reutilizarea informațiilor din sectorul public (Directiva (EU)2019/1024), ca și date de valoare ridicată (high value datasets). Aceasta înseamnă că datele trebuie să fie (a) puse la dispoziție în mod gratuit, în condițiile legii; (b) prelucrabile automat; (c) puse la dispoziție prin intermediul unor API; și (d) puse la dispoziție prin descărcare în masă, dacă este cazul.

Acțiunile pentru creșterea capacității administrative a beneficiarilor acestei axe coerente cu prioritățile de capacitate administrativă cuprinse în cadrul

Planului Investițional, inclusiv dar fără a se limita la studii, evaluări, audituri, dezvoltare instituțională și administrativă pentru implementarea corespunzătoare a proiectelor din portofoliul axei, în special în ceea ce privește implementarea ERTMS, vor putea fi finanțate în cadrul acestei priorități. În cadrul acestei priorități măsurile de capacitate administrativă se vor implementa în baza unui plan de acțiune agreat cu autoritatea de management.

Beneficiari:

- ☐ Compania Națională de Căi Ferate CN CFR SA;
- ☐ Direcțiile Regionale de Căi Ferate.
- ☐ Parteneriate între CNCFR/DRCF și autortități locale

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

În cadrul acestei priorități principalele grupuri țintă sunt utilizatorii căilor ferate din România, în special operatorii de transport feroviar de marfă și operatorii de transport feroviar public de călători, dar și populația generală care călătorește cu trenul.

Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation

Toate investițiile din sectorul de transport vor avea un caracter inclusiv și vor respecta principiile egalității de șanse și nediscriminării, asigurând participarea deplină a fiecărei persoane la viața economică și socială, fără deosebire de origine etnică, sex, religie, vârstă, dizabilități sau orientare sexuală.

Accesul la finanțarea POT se va face în mod nediscriminatoriu, utilizând criterii transparente de evaluare și selecție și încurajând participarea tuturor beneficiarilor eligibili.

Totodată, beneficiarii direcți, operatorii de transport, agenții economici și firmele de construcție vor fi încurajate să adopte o politică de angajare și promovare nediscriminatorie, bazată pe criterii de competență și calificare obiective.

Investițiile vor asigura posibilitatea persoanelor cu dizabilități de a avea acces, în condiții de egalitate cu ceilalți cetățeni, la infrastructură și mijloacele de transport.

Transportul rutier, feroviar pentru călători, precum și cel cu metroul, peroanele principalelor stații, spațiile de parcare, străzile și drumurile publice, mijloacele de informare și atenționare vor fi adaptate conform prevederilor legale în domeniu, astfel încât să permită accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap. Investițiile în acest domeniu vor include măsuri pentru asigurarea dotărilor specifice (lifturi de acces în stații, rampe pentru cărucioare) accesului pentru persoane cu dizabilități în mijloacele de transport.

Totodată, vor fi avute în vedere măsuri pentru:

- marcarea prin pavaj tactil a spațiilor de acces către transportul public;
- montarea panourilor de afișaj corespunzătoare nevoilor persoanelor cu handicap vizual și auditiv în mijloacele de transport public;
- imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante a rutelor și a indicativelor mijloacelor de transport.

Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR

RO - Întreg teritoriul

The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR

N/A

The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR

N/A

#### 2.1.1.1.2. Indicators

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR and Article 8 ERDF and CF Regulation

Table 2: Output indicators

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | ID    | Indicator                                    | Measurement unit   | Milestone (2024) | Target (2029) |
|----------|--------------------|------|--------------------|-------|----------------------------------------------|--------------------|------------------|---------------|
| 4        | RSO3.1             | CF   |                    | RCO47 | Length of new or upgraded rail - TEN-T       | km                 | 0.00             | 240.00        |
| 4        | RSO3.1             | CF   |                    | RCO53 | New or modernised railway stations and stops | stations and stops | 0.00             | 1.00          |

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR

Table 3: Result indicators

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | ID     | Indicator                                                                               | Measurement unit  | Baseline or reference value | Reference Year | Target (2029)  | Source of data                               | Comments |
|----------|--------------------|------|--------------------|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-----------------------------|----------------|----------------|----------------------------------------------|----------|
| 4        | RSO3.1             | CF   |                    | RCR58  | Annual users of newly, built, upgraded, reconstructed or modernised railways            | passenger-km/year | 35,040,000.00               | 2020           | 84,096,000.00  | Recensământ trafic / Verificare parcurs tren |          |
| 4        | RSO3.1             | CF   |                    | RCR59  | Freight transport on rail                                                               | tonnes-km/year    | 105,120,000.00              | 2020           | 157,680,000.00 | Recensământ trafic / Verificare parcurs tren |          |
| 4        | RSO3.1             | CF   |                    | RCR101 | Time savings due to improved rail infrastructures                                       | man-days/year     | 0.00                        | 2020           | 97.60          | Verificare în teren / Modelare trafic        |          |
| 4        | RSO3.1             | CF   |                    | 1S01   | Progresul implementării Planului de acțiune pentru creșterea capacității administrative | %                 | 0.00                        | 2020           | 100.00         | Rapoarte de progres                          |          |

#### 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference: point (d)(viii) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code                                                                                                    | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 4        | RSO3.1             | CF    |                    | 096. Newly built or upgraded railways □ TEN□T core network                                              | 662,325,326.00 |
| 4        | RSO3.1             | CF    |                    | 170. Improve the capacity of programme authorities and bodies linked to the implementation of the Funds | 5,000,000.00   |
| 4        | RSO3.1             | Total |                    |                                                                                                         | 667,325,326.00 |

Table 5: Dimension 2 - form of financing

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code      | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|-----------|----------------|
| 4        | RSO3.1             | CF    |                    | 01. Grant | 667,325,326.00 |
| 4        | RSO3.1             | Total |                    |           | 667,325,326.00 |

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

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code                                            | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|-------------------------------------------------|----------------|
| 4        | RSO3.1             | CF    |                    | 33. Other approaches - No territorial targeting | 667,325,326.00 |
| 4        | RSO3.1             | Total |                    |                                                 | 667,325,326.00 |

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | Code | Amount (EUR) |
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code               | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|--------------------|----------------|
| 4        | RSO3.1             | CF    |                    | 03. Gender neutral | 667,325,326.00 |
| 4        | RSO3.1             | Total |                    |                    | 667,325,326.00 |

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

2.1.1.1. Specific objective: RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T (ERDF)

2.1.1.1.1. Interventions of the Funds

Reference: points (d)(i), (iii), (iv), (v), (vi) and (vii) of Article 22(3) CPR

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:

În domeniul infrastructurii feroviare, acțiunile vizate vor fi focalizate pe obiectivele strategice la nivel european și nivel național sintetizate în cadrul *Programului Investițional*, în particular continuarea modernizării coridoarelor rețelei TEN-T Centrale (Rin-Dunăre și Orient -East Med) ce compun coloana vertebrală a rețelei primare de cale ferată a României compusă exclusiv din secțiuni situate pe rețeaua TEN-T Centrală.

Așa cum a fost precizat în cadrul capitolului de Strategie a prezentului document în ultimii 30 de ani, România a reușit să modernizeze mai puțin de 700 km din cei peste 10.000 km de căi ferate de pe teritoriul său, acțiune realizată în principal cu fonduri UE. De exemplu, 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 Centrale.

Ritmul de modernizare a prezentat valori mici din cauza focalizării pe investiții mari pe aliniamente noi, prin urmare în perioada următoare de programare abordarea autorităților RO va fi ca în loc de modernizări costisitoare, orientate pe aliniamente noi, noul concept să se bazeze pe reabilitarea liniilor existente pe aliniamentul actual în vederea asigurării de viteze de operare de minim 100 km/h.

În coordonare cu intervențiile finanțate în cadrul *PNRR* și cu investițiile propuse în cadrul *CEF*, acțiunile POT se vor focaliza pe finalizarea coridorului, Rin – Dunăre precum și a celorlalte secțiuni ale rețelei primare. Investițiile vor fi acompaniate de măsuri de protecția naturii și a biodiversității (infrastructură verde) în legătură directă cu infrastructura de transport feroviară. În plus se urmăresc investiții punctuale pentru evitarea coliziunilor cu oameni și animale.

În ceea ce privește studiile în domeniul modernizării căilor ferate din România prin prezenta prioritate se vor finanța studiile privind implementarea unui traseu feroviar de mare viteză care are ca Obiectiv general legarea Bucureștiului de restul rețelei feroviare de mare viteză din Europa la Budapesta.

În vederea atingerii standardelor impuse la nivel european, modul de abordare al proiectelor de modernizare, prevăzut în cadrul PI și consistent cu proiectele complementare incluse în cadrul PNRR, presupune utilizarea în proporție mai mare a trenurilor de lucru fie ca parte a capitalului de lucru al contractorilor

externi, fie puse la dispoziție contractorilor externi de către beneficiari. Achiziția trenurilor de lucru va fi eligibilă în cadrul prezentei axe.

În cazul în care proiectele de modernizare nu pot fi finalizate în cadrul perioadei de eligibilitate a programului autoritatea de management poate accepta o implementare pe etape ale proiectelor după cum urmează:

- a) etapa I – lucrări de tip reînnoiri pe liniile directe, implementate într-o manieră accelerată, care vizează eliminarea tuturor restricțiilor de viteză prin înlocuirea cadrului piatră spartă (track beds) – traverse și prinderi (rail sleepers and rail fasteners) – șină (steel rail) și a aparatelor de cale (rail switches);
- b) etapa a II-a – lucrări de modernizare complete, pe liniile directe și abătute în special pentru poduri, podețe, tuneluri, care prevăd reutilizarea în procente ridicate a elementelor schimbate în prima etapă, la care se adaugă și introducerea sistemului ERTMS nivel 2.

În această abordare pe faze, etapa 1 este complementară cu etapa a II-a, lucrările la infrastructura feroviară fiind stabilite integrat încă de la început.

Prioritizarea proiectelor a reprezentat un pas important în definirea *Programului Investițional* și a constat în ierarhizarea proiectelor potrivit unui set de criterii de evaluare predefinite, care să asigure un proces de prioritizare corect și neutru, elaborat pe baze independente și științifice. Metodologia analizei multicriteriale (AMC) pentru proiectele rețelei primare feroviare se bazează pe următoarele criterii: eficiență economică – 35%, reducerea emisiilor de carbon – 20%, conectivitate strategică – 25%, utilizarea duală a infrastructurii – 15%, maturitatea pregătirii proiectului – 5%. Subliniem faptul că prin criteriul conectivitate strategică se reflectă apartenența proiectului la rețeaua TEN-T pe grade de importanță Coridor al rețelei TEN-T Centrale, Globale etc.

După aplicarea criteriilor de mai sus, lista de proiecte a fost structurată în funcție de stadiul proiectelor (proiecte aflate în faza de execuție, proiecte lansate spre a fi implementate, proiecte din lista prioritizată). Metodologia de evaluare a criteriilor, respectiv prioritizarea a fost realizată pentru 20 de proiecte care însumează un total de 2586.8 km și un cost total estimat de 13.6 mld.EUR fără TVA. Mai multe informații privind prioritizarea proiectelor se regăsesc în PI atașat prezentului document.

Având în vedere corelarea cu investițiile aferente PNRR (modernizare completă, renewal, quick wins, centralizări) și CEF, în cadrul POT sunt propuse la finanțare proiecte situate exclusiv pe rețeaua TEN-T, după cum urmează:

**Proiecte fazate:**

- ☐ Proiecte fazate care răspund condițiilor de eligibilitate ale acestei priorități (inclusiv dar fără a se limita la Radna- Gurasada – Simeria, dacă este cazul)

**Proiecte noi de investiții:**

- ☐ Predeal – Brașov;
- ☐ Craiova - Dr. Tr. Severin – Caransebeș;
- ☐ Teiuș - Cp. Turzii - Cluj-Napoca;
- ☐ Complexul feroviar Port Constanța – Palas;
- ☐ Complexul feroviar București, inclusiv dimensiunea metropolitană;
- ☐ Pașcani - Iași – Ungheni;
- ☐ Ploiești Triaj – Focșani – Roman – Pașcani - Dărmănești - Vicșani Frontieră;
- ☐ Reabilitare stații CF
- ☐ Reabilitare poduri, podețe, tuneluri
- ☐ Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată
- ☐ Proiect de creștere a vitezei peste 160 km/h pe sectoarele în operare unde parametrii tehnici și operaționali permit viteză crescută,
- ☐ Studiu pentru trenul de mare viteză (HSR)

**Proiecte de rezervă:**

- ☐ Craiova-București
- ☐ Craiova - Calafat
- ☐ Suceava - Ilva Mică;

- ☐ Ilva Mică – Apahida;
- ☐ Timișoara - Stamora Moravița frontieră.

Proiectele de lucrări la infrastructura feroviară prevăzute de prezenta prioritate urmăresc modernizarea completă a secțiunii de cale ferată, implicit cu instalarea sistemului ERTMS nivelul 2. Viteza minimă de operare în cadrul proiectelor de reabilitare/modernizare a secțiunilor de cale ferată trebuie să fie de 100 km/h viteză operațională, iar standardele infrastructurii TEN-T conform Reg.1315/2013 vor fi respectate. În particular electrificarea, 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. Operațiunile în cadrul acestei priorități vor viza exclusiv proiecte situate pe rețeaua TEN-T.

Un jalon important al PNRR îl constituie Programul Național de Acțiune Privind Implementarea Sistemului European de Management al Traficului Feroviar. Acest program este prevăzut a fi adoptat prin Hotărâre a Guvernului și prevede operaționalizarea ERTMS 2 la nivelul întregii rețele TEN-T Core modernizate în 2030. Singura secțiune din cadrul TEN-T Core cu probabilitate mare de nerealizare a modernizării complete conform programării de la momentul elaborării POT este secțiunea Suceava-Ulva Mica.

Investițiile prevăzute în cadrul acestei axe prioritare se vor implementa prin grant acordat beneficiarului urmând experiența perioadelor anterioare de programare în care restul finanțării a fost acoperit de bugetul de stat, inclusiv printr-un mecanism de supracontractare. Operarea și întreținerea proiectelor vizate de această axă prioritară va fi realizată de către administratorul infrastructurii naționale - entitate sub control public, cu finanțare din TUI colectat și transferuri în completare de la bugetul de stat pentru diferența neacoperită de veniturile din TUI.

Beneficiarii acestei axe vor trebui să țină cont că bazele de date rezultate din investițiile co-finanțate din fondurile europene vor trebui să fie disponibile tuturor celor interesați sub forma datelor deschise (open data) sub condițiile prevăzute de Directiva privind datele deschise și reutilizarea informațiilor din sectorul public (Directiva (EU)2019/1024), ca și date de valoare ridicată (high value datasets). Aceasta înseamnă că datele trebuie să fie (a) puse la dispoziție în mod gratuit, în condițiile legii; (b) prelucrabile automat; (c) puse la dispoziție prin intermediul unor API; și (d) puse la dispoziție prin descărcare în masă, dacă este cazul.

Acțiunile pentru creșterea capacității administrative a beneficiarilor acestei axe coerente cu prioritățile de capacitate administrativă cuprinse în cadrul Planului Investițional, inclusiv dar fără a se limita la studii, evaluări, audituri, dezvoltare instituțională și administrativă pentru implementarea corespunzătoare a proiectelor din portofoliul axei, în special în ceea ce privește implementarea ERTMS, vor putea fi finanțate în cadrul acestei priorități. În

cadrul acestei priorități măsurile de capacitate administrativă se vor implementa în baza unui plan de acțiune agreat cu autoritatea de management.

Beneficiari:

- ☐ Compania Națională de Căi Ferate CN CFR SA;
- ☐ Direcțiile Regionale de Căi Ferate.
- ☐ Parteneriate între CNCFR/DRCF și autotități locale

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

În cadrul acestei priorități principalele grupuri țintă sunt utilizatorii căilor ferate din România, în special operatorii de transport feroviar de marfă și operatorii de transport feroviar public de călători, dar și populația generală care călătorește cu trenul.

Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation

Toate investițiile din sectorul de transport vor avea un caracter inclusiv și vor respecta principiile egalității de șanse și nediscriminării, asigurând participarea deplină a fiecărei persoane la viața economică și socială, fără deosebire de origine etnică, sex, religie, vârstă, dizabilități sau orientare sexuală.

Accesul la finanțarea POT se va face în mod nediscriminatoriu, utilizând criterii transparente de evaluare și selecție și încurajând participarea tuturor beneficiarilor eligibili.

Totodată, beneficiarii direcți, operatorii de transport, agenții economici și firmele de construcție vor fi încurajate să adopte o politică de angajare și promovare nediscriminatorie, bazată pe criterii de competență și calificare obiective.

Investițiile vor asigura posibilitatea persoanelor cu dizabilități de a avea acces, în condiții de egalitate cu ceilalți cetățeni, la infrastructură și mijloacele de transport.

Transportul rutier, feroviar pentru călători, precum și cel cu metroul, peroanele principalelor stații, spațiile de parcare, străzile și drumurile publice, mijloacele de informare și atenționare vor fi adaptate conform prevederilor legale în domeniu, astfel încât să permită accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap. Investițiile în acest domeniu vor include măsuri pentru asigurarea dotărilor specifice (lifturi de acces în stații, rampe pentru cărucioare) accesului pentru persoane cu dizabilități în mijloacele de transport.

Totodată, vor fi avute în vedere măsuri pentru:

- marcarea prin pavaj tactil a spațiilor de acces către transportul public;
- montarea panourilor de afișaj corespunzătoare nevoilor persoanelor cu handicap vizual și auditiv în mijloacele de transport public;
- imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante a rutelor și a indicativelor mijloacelor de transport.

Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR

RO - Întreg teritoriul

The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR

N/A

The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR

N/A

### 2.1.1.1.2. Indicators

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR and Article 8 ERDF and CF Regulation

Table 2: Output indicators

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | ID     | Indicator                                                                                | Measurement unit   | Milestone (2024) | Target (2029) |
|----------|--------------------|------|--------------------|--------|------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|------------------|---------------|
| 4        | RSO3.1             | ERDF | Less developed     | RCO47  | Length of new or upgraded rail - TEN-T                                                   | km                 | 0.00             | 184.00        |
| 4        | RSO3.1             | ERDF | Less developed     | RCO49  | Length of rail reconstructed or modernised - TEN-T                                       | km                 | 0.00             | 46.00         |
| 4        | RSO3.1             | ERDF | Less developed     | RCO53  | New or modernised railway stations and stops                                             | stations and stops | 0.00             | 16.00         |
| 4        | RSO3.1             | ERDF | Less developed     | RCO109 | Length of European Rail Traffic Management System equipped railways in operation - TEN-T | km                 | 0.00             | 46.00         |

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR

Table 3: Result indicators

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | ID     | Indicator                                                                    | Measurement unit  | Baseline or reference value | Reference Year | Target (2029)  | Source of data                            | Comments |
|----------|--------------------|------|--------------------|--------|------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-----------------------------|----------------|----------------|-------------------------------------------|----------|
| 4        | RSO3.1             | ERDF | Less developed     | RCR58  | Annual users of newly, built, upgraded, reconstructed or modernised railways | passenger-km/year | 33,580,000.00               | 2020           | 80,592,000.00  | Modelare trafic / Verificare parcurs tren |          |
| 4        | RSO3.1             | ERDF | Less developed     | RCR59  | Freight transport on rail                                                    | tonnes-km/year    | 100,740,000.00              | 2020           | 151,110,000.00 | Modelare trafic / Verificare parcurs tren |          |
| 4        | RSO3.1             | ERDF | Less developed     | RCR101 | Time savings due to improved rail infrastructures                            | man-days/year     | 0.00                        | 2020           | 93.80          | Verificare în teren / Modelare trafic     |          |

### 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference: point (d)(viii) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code                                                                    | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|-------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 4        | RSO3.1             | ERDF  | Less developed     | 096. Newly built or upgraded railways □ TEN□T core network              | 506,000,000.00 |
| 4        | RSO3.1             | ERDF  | Less developed     | 101. Reconstructed or modernised railways □ TEN□T comprehensive network | 164,140,000.00 |
| 4        | RSO3.1             | ERDF  | Less developed     | 105. European Rail Traffic Management System (ERTMS)                    | 8,050,000.00   |
| 4        | RSO3.1             | Total |                    |                                                                         | 678,190,000.00 |

Table 5: Dimension 2 - form of financing

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code      | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|-----------|----------------|
| 4        | RSO3.1             | ERDF  | Less developed     | 01. Grant | 678,190,000.00 |
| 4        | RSO3.1             | Total |                    |           | 678,190,000.00 |

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

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code                                            | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|-------------------------------------------------|----------------|
| 4        | RSO3.1             | ERDF  | Less developed     | 33. Other approaches - No territorial targeting | 678,190,000.00 |
| 4        | RSO3.1             | Total |                    |                                                 | 678,190,000.00 |

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | Code | Amount (EUR) |
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code               | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|--------------------|----------------|
| 4        | RSO3.1             | ERDF  | Less developed     | 03. Gender neutral | 678,190,000.00 |
| 4        | RSO3.1             | Total |                    |                    | 678,190,000.00 |

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

### 2.1.1. Priority: 5. Creșterea atractivității transportului feroviar de călători

2.1.1.1. Specific objective: RSO3.2. Developing and enhancing sustainable, climate resilient, intelligent and intermodal national, regional and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility (ERDF)

#### 2.1.1.1.1. Interventions of the Funds

Reference: points (d)(i), (iii), (iv), (v), (vi) and (vii) of Article 22(3) CPR

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:

După cum am arătat în capitolul de strategie al prezentului document datele recente arată faptul că cererea de transport feroviar din România, măsurată în kilometri parcurși per pasager, este de două sau chiar de trei ori mai mică comparativ cu alte țări. Conform EUROSTAT Media UE-27 este de 650 km / pasager / an, în timp ce indicatorul echivalent pentru România este cu 66% mai mic. În același timp, viteza comercială medie a trenurilor de călători este de de aproximativ 50 km/h la nivel de rețea, ajungând până la o medie 70 km/h pe magistralele principale. Aceste viteze au condus la un mod de transport neatractiv și necompetitiv.

Pentru întoarcerea trendului descrescător al utilizării transportului feroviar pentru transportul colectiv de pasageri *Programul Investițional* abordează trei direcții principale de acțiune, și anume: 1. Reînnoirea/modernizarea infrastructurii feroviare (subiectul axei 4 a POT), 2. Înnoirea parcului de material rulant pentru călători (subiectul acestei axe prioritare) și 3. Introducerea conceptului de tren metropolitan ca un pachet de infrastructură și servicii destinat utilizării transportului feroviar în nodurile urbane (parte din obiectivul axei prioritare 6 a POT).

La nivel național cu sprijinul BEI a fost derulat un studiu de fezabilitate privind achiziția de material rulant. Conform acestui studiu RO are nevoie imediată de achiziția a 110 unități multiple de transport pe calea ferată. În plus parcul existent de rame, vagoane și locomotive trebuie reabilitate la standarde moderne de eficiență energetică și confort pentru pasageri.

Modernizarea materialului rulant este inclusă și în PNRR cu acțiuni privind achiziția de material rulant electric sau pe hidrogen și modernizarea materialului rulant existent și conversia materialului rulant existent pentru utilizarea combustibililor curați. Acțiunile prevăzute în această axă prioritare vor complementa intervențiile prevăzute în PNRR și în particular vor viza achiziția de rame electrice/zero emisii noi în conformitate cu Studiul de fezabilitate pentru achiziționarea materialului rulant pentru călători, distribuit pe baza contractelor de servicii publice atribuite în mod competitiv și operate pe liniile prevăzute în obligația pentru serviciul public din rețeaua feroviară din România. Pe lângă investiția propriu-zisă, la nivel național sunt necesare realizarea unui mers de tren îmbunătățit cu asigurarea mai multor trenuri pe tronsoanele cu cerere mare; baza legală de contractare a contractelor de servicii publice, inclusiv

atribuirea primelor contracte prin procedură competitivă și indicatori de performanță și introducerea unui cadru performant de mentenanță a materialului rulant prin atribuirea de contracte atașate celor de furnizare. AM va urmări ca prin acțiunile prevăzute la prioritatea nr.8 să sprijine măsuri de asistență tehnică în acest sens.

Concret intervențiile din această axă prioritară nu se vor suprapune achizițiilor prevăzute a se realiza în PNRR, ci vor viza continuarea achizițiilor demarate în perioada precedentă de programare (POIM) și finanțarea unor achiziții noi pentru a contribui la atingerea țintei de 99 trenuri noi ecologice aferente cuprinse în documentația de fezabilitate referitoare la următoarele servicii:

-10 Servicii regionale care necesită 56 RE-R, + 6 unități de rezervă (11 %) = total 62 RE-R; și - 13 servicii inter-regionale care necesită 33 RE-IR, + 4 unități de rezervă (12 %) = total general de 37 RE-IR.

Din cele 99 de trenuri este planificat ca minim 40 de trenuri să fie achiziționate prin intermediul acestei priorități.

Sumele din POT vor fi acordate beneficiarilor vor fi compatibile cu ajutorul de stat, beneficiarii investițiilor fiind entitățile publice care ulterior vor pune la dispoziția operatorilor feroviari materialul rulant în urma unor proceduri competitive de acordare a obligațiilor de serviciu public. Totodată, sumele acordate vor fi sub formă de grant întrucât, în operare, veniturile financiare nu acoperă costul achiziției – de unde și obligațiile de serviciu public.

Materialul rulant achiziționat va trebui să fie nou, dotat cu echipament ERTMS (nivelul 2) și să contribuie la obiectivul de neutralitate față de carbon cuprins în cadrul Pactul Ecologic European.

Achiziționarea de material rulant nou pentru transportul de pasageri se așteaptă să aibă un impact semnificativ asupra nivelului serviciilor și asupra costurilor și beneficiilor economice ale transportului feroviar de călători.

Beneficiarii acestei axe vor trebui să țină cont că bazele de date rezultate din investițiile co-finanțate din fondurile europene vor trebui să fie disponibile tuturor celor interesați sub forma datelor deschise (open data) sub condițiile prevăzute de Directiva privind datele deschise și reutilizarea informațiilor din sectorul public (Directiva (EU)2019/1024), ca și date de valoare ridicată (high value datasets). Aceasta înseamnă că datele trebuie să fie (a) puse la dispoziție în mod gratuit, în condițiile legii; (b) prelucrabile automat; (c) puse la dispoziție prin intermediul unor API; și (d) puse la dispoziție prin descărcare în masă, dacă este cazul.

***Beneficiari:***

☐ Autoritatea pentru Reforma Feroviara (ARF),

☐ Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

Parteneriate ale operatorilor feroviari de transport de călători cu ARF / MTI;

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

Principalele grupuri țintă vizate de această prioritate sunt utilizatorii transportului feroviar public, precum și operatorii de transport feroviar public de călători. Totodată, prin creșterea atractivității transportului feroviar public de călători se urmărește atragerea utilizatorilor transportului rutier către transportul feroviar.

Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation

Toate investițiile din sectorul de transport vor avea un caracter inclusiv și vor respecta principiile egalității de șanse și nediscriminării, asigurând participarea deplină a fiecărei persoane la viața economică și socială, fără deosebire de origine etnică, sex, religie, vârstă, dizabilități sau orientare sexuală.

Accesul la finanțarea POT se va face în mod nediscriminatoriu, utilizând criterii transparente de evaluare și selecție și încurajând participarea tuturor beneficiarilor eligibili.

Totodată, beneficiarii direcți, operatorii de transport, agenții economici și firmele de construcție vor fi încurajate să adopte o politică de angajare și promovare nediscriminatorie, bazată pe criterii de competență și calificare obiective.

Investițiile vor asigura posibilitatea persoanelor cu dizabilități de a avea acces, în condiții de egalitate cu ceilalți cetățeni, la infrastructură și mijloacele de

transport.

Transportul rutier, feroviar pentru călători, precum și cel cu metroul, peroanele principalelor stații, spațiile de parcare, străzile și drumurile publice, mijloacele de informare și atenționare vor fi adaptate conform prevederilor legale în domeniu, astfel încât să permită accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap. Investițiile în acest domeniu vor include măsuri pentru asigurarea dotărilor specifice (lifturi de acces în stații, rampe pentru cărucioare) accesului pentru persoane cu dizabilități în mijloacele de transport.

Totodată, vor fi avute în vedere măsuri pentru:

- marcarea prin pavaj tactil a spațiilor de acces către transportul public;
- montarea panourilor de afișaj corespunzătoare nevoilor persoanelor cu handicap vizual și auditiv în mijloacele de transport public;
- imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante a rutelor și a indicativelor mijloacelor de transport.

Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR

RO - Întreg teritoriul

The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR

N/A

The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR

N/A

### 2.1.1.1.2. Indicators

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR and Article 8 ERDF and CF Regulation

Table 2: Output indicators

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | ID    | Indicator                                                                          | Measurement unit | Milestone (2024) | Target (2029) |
|----------|--------------------|------|--------------------|-------|------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|---------------|
| 5        | RSO3.2             | ERDF | Less developed     | RCO57 | Capacity of environmentally friendly rolling stock for collective public transport | passengers       | 3,300.00         | 22,000.00     |

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR

Table 3: Result indicators

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | ID    | Indicator                                                                    | Measurement unit  | Baseline or reference value | Reference Year | Target (2029)    | Source of data                            | Comments |
|----------|--------------------|------|--------------------|-------|------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-----------------------------|----------------|------------------|-------------------------------------------|----------|
| 5        | RSO3.2             | ERDF | Less developed     | RCR58 | Annual users of newly, built, upgraded, reconstructed or modernised railways | passenger-km/year | 0.00                        | 2020           | 2,861,600,000.00 | Modelare trafic / Verificare parcurs tren |          |

### 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference: point (d)(viii) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code                                                   | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|--------------------------------------------------------|----------------|
| 5        | RSO3.2             | ERDF  | Less developed     | 107. Mobile zero emission/electric powered rail assets | 250,000,000.00 |
| 5        | RSO3.2             | Total |                    |                                                        | 250,000,000.00 |

Table 5: Dimension 2 - form of financing

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | Code      | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|------|--------------------|-----------|----------------|
| 5        | RSO3.2             | ERDF | Less developed     | 01. Grant | 250,000,000.00 |

|   |        |       |  |  |                |
|---|--------|-------|--|--|----------------|
| 5 | RSO3.2 | Total |  |  | 250,000,000.00 |
|---|--------|-------|--|--|----------------|

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

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code                                            | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|-------------------------------------------------|----------------|
| 5        | RSO3.2             | ERDF  | Less developed     | 33. Other approaches - No territorial targeting | 250,000,000.00 |
| 5        | RSO3.2             | Total |                    |                                                 | 250,000,000.00 |

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | Code | Amount (EUR) |
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code               | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|--------------------|----------------|
| 5        | RSO3.2             | ERDF  | Less developed     | 03. Gender neutral | 250,000,000.00 |
| 5        | RSO3.2             | Total |                    |                    | 250,000,000.00 |

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

2.1.1. Priority: 6. Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane (Urban mobility specific objective set out in point (viii) of Article 3(1)(b) of the ERDF and Cohesion Fund Regulation)

2.1.1.1. Specific objective: RSO2.8. Promoting sustainable multimodal urban mobility, as part of transition to a net zero carbon economy (ERDF)

2.1.1.1.1. Interventions of the Funds

Reference: points (d)(i), (iii), (iv), (v), (vi) and (vii) of Article 22(3) CPR

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:

România are mai multe zone metropolitane, iar cu excepția Bucureștiului, transportul urban în celelalte arii metropolitane se realizează exclusiv prin mijloace de transport de suprafață, predominant cu autobuze și microbuze.

Pentru asigurarea obiectivului de neutralitate climatică cuprins în Strategia europeană - Pactul Ecologic European, precum și pentru integrarea la nivel urban a serviciilor feroviare de transport de pasageri POT va sprijini prin intermediul acestei priorități, investiții de dezvoltare a sistemelor de cale ferată urbane pentru zonele metropolitane atât în ceea ce privește construcția/modernizarea infrastructurii, cât și achiziționarea de material rulant ecologic (rame metropolitane) necesare operării pe rețeaua feroviară pentru deplasările de scurt parcurs în regiunile metropolitane, inclusiv legătura feroviară la aeroportul care deservește zona metropolitană. Investițiile se vor baza pe integrarea modurilor de transport urban în cadrul Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD).

Operațiunile finanțate prin intermediul acestei priorități vor viza:

Pentru metroul București:

***Proiecte fazate:***

- Proiecte fazate care răspund condițiilor de eligibilitate ale acestei priorități (exemplificativ Magistrala M2; Magistrale M6 Sud 1 Mai – Tokyo)

***Proiecte noi:***

- M5: secțiunea Eroilor – Iancului;

- Extensii magistrale metrou București (prioritizate în funcție de maturizarea acestora și corelate cu implementarea proiectelor Orbital București și centură feroviară București);
- Reabilitare stații de metrou București (în funcție de vechimea și necesitățile fiecărei stații);
- Achiziționarea de material rulant nou pentru metrou.

***Proiecte de rezervă:***

- Magistrala M7 București;
- Magistrala M8 București.

Pentru dezvoltarea transportului cu metroul în alte centre metropolitane se vor susține derularea studiilor de fezabilitate, dacă analizele de prefezabilitate arată oportunitatea dezvoltării infrastructurii de metrou.

În vederea identificării necesității naționale și a ierarhizării obiective a nevoilor privind implementarea trenului metropolitan, s-a aplicat o metodologie unitară pentru toate municipiile reședință de județ care a avut în vedere o analiză multicriterială bazată pe informații complexe care alcătuiesc o bază de date GIS (Sisteme Informatică Geografice) complexă și comprehensivă care a permis aplicarea unei funcții scor în mod comprehensiv, coerent și echidistant față de toate cele 42 de municipii reședință de județ analizate.

Analiza a avut are ca scop ierarhizarea priorităților în ceea ce privește investiția pentru implementarea conceptului de tren metropolitan din România a vizat analiza tuturor celor 41 de municipii reședință de județ și municipiul București.

Având în vedere limitările alocării financiare pentru intervențiile care presupun introducerea conceptului de tren metropolitan (investiții privind modernizarea / reînnoirea liniei de cale ferată și achiziția de material rulant), pentru o identificare obiectivă a nevoilor specifice ale țării, dar și pentru o prioritizare clară, în analiză s-au luat în considerare toate cele 42 de orașe cu reședință de județ din România și cei mai relevanți factori care generează trafic de pasageri. Astfel, au fost identificate 144 de rute de tren metropolitan posibile, cu o lungime totală de 1440 km. Din analiză reiese faptul că aceste rute ar putea deservi 1280 de

localități unice, însumând 14.77 milioane de locuitori.

Metodologia analizei multicriteriale (AMC) se bazează pe următoarele criterii: Populație/km rute – 20%, cifră de afaceri – 10%, numărul agenților economici – 10%, numărul angajaților – 10%, potențialul universitar – 10%, potențial de deservire aeroport – 5%, apartenența aeroportului la rețeaua TEN-T - 5 %, potențial de deservire turistică – 10%, potențial de descongestie/câștig de timp – 10%, viteza comercială feroviară – 10%

Folosind diferite ponderi pentru aceste criterii, s-a aplicat o funcție scor pentru prioritizarea proiectelor de tren metropolitan din România. Mai multe detalii privind mecanismul de prioritizare se regăsesc în PI atașat prezentului document.

Pentru trenuri metropolitane: în funcție de prioritizarea prezentată și gradul de maturitate pe baza principiului ”primul venit, primul servit”. Pe lângă proiectul centurii feroviare București, finanțabil din Axa 4, proiectele cu grad mare de certitudine sunt cele aferente municipiilor Cluj-Napoca, Iași, Brașov și Timișoara. Astfel operațiunile urmărite vor consta în:

- Dezvoltare/modernizarea infrastructurii destinate transportului feroviar metropolitan;
- Achiziția de material rulant sustenabil pentru serviciile feroviare de transport metropolitan;
- Dezvoltare facilităților multimodale pentru transportul de pasageri cu metroul / trenul metropolitan;
- Elaborarea documentelor necesare pregătirii proiectelor de infrastructură de metrou și tren metropolitan din aria de eligibilitate a axei prioritare.

Strategia propusă răspunde și priorităților de investiții identificate în Acțiunea 4 - Asigurarea mobilitatii și a unui sistem de transport metropolitan sustenabil, incluse în Axa Prioritară 1.b) din SUERD.

Proiectele cuprinse în cadrul acestei priorități vor fi sprijinite financiar sub formă de granturi deoarece deși proiectele vor genera venituri din operare acestea nu se ridică un nivel suficient pentru a compensa costurile din operare și astfel nevoia de intervenție a autorităților publice sub forma obligațiilor de serviciu public ținute la creșterea atractivității acestor moduri de transport verzi.

Beneficiarii acestei axe vor trebui să țină cont că bazele de date rezultate din investițiile co-finanțate din fondurile europene vor trebui să fie disponibile tuturor celor interesați sub forma datelor deschise (open data) sub condițiile prevăzute de Directiva privind datele deschise și reutilizarea informațiilor din

sectorul public (Directiva (EU)2019/1024), ca și date de valoare ridicată (high value datasets). Aceasta înseamnă că datele trebuie să fie (a) puse la dispoziție în mod gratuit, în condițiile legii; (b) prelucrabile automat; (c) puse la dispoziție prin intermediul unor API; și (d) puse la dispoziție prin descărcare în masă, dacă este cazul.

Acțiunile pentru creșterea capacității administrative a beneficiarului principal al proiectelor de infrastructură de metrou al acestei priorități, inclusiv dar fără a se limita la studii, evaluări, audituri, dezvoltare instituțională și administrativă pentru implementarea corespunzătoare a proiectelor din portofoliul axei - coerente cu prioritățile de capacitate administrativă cuprinse în cadrul Planului Investițional, vor putea fi finanțate în cadrul acestei priorități. În cadrul acestei priorități măsurile de capacitate administrativă se vor implementa în baza unui plan de acțiune agreat cu autoritatea de management.

**Beneficiari:**

- ☐ *Metrorex SA (inclusiv parteneriate cu autoritățile publice locale);*
- ☐ *Autoritățile Publice Locale (inclusiv asocieri ale acestora);*
- ☐ *Parteneriate între Autoritățile Publice Locale (inclusiv asocieri ale acestora) și CNCFR SA și/sau ARF / MTI*

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

Principalele grupuri țintă vizate de această prioritate sunt reprezentate utilizatorii serviciilor de transport public urban/suburban, operatorii de transport feroviar public de călători urban/suburban, precum și utilizatorii și operatorii serviciilor de transport cu metroul din București. Ca și în cazul priorității 5 a POT prezenta prioritate țintește un transfer modal de la utilizatorii transportului rutier în mediu urban/suburban către transportul feroviar și/sau cu metroul

Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation

Toate investițiile din sectorul de transport vor avea un caracter inclusiv și vor respecta principiile egalității de șanse și nediscriminării, asigurând participarea deplină a fiecărei persoane la viața economică și socială, fără deosebire de origine etnică, sex, religie, vârstă, dizabilități sau orientare sexuală.

Accesul la finanțarea POT se va face în mod nediscriminatoriu, utilizând criterii transparente de evaluare și selecție și încurajând participarea tuturor beneficiarilor eligibili.

Totodată, beneficiarii direcți, operatorii de transport, agenții economici și firmele de construcție vor fi încurajate să adopte o politică de angajare și promovare nediscriminatorie, bazată pe criterii de competență și calificare obiective.

Investițiile vor asigura posibilitatea persoanelor cu dizabilități de a avea acces, în condiții de egalitate cu ceilalți cetățeni, la infrastructură și mijloacele de transport.

Transportul rutier, feroviar pentru călători, precum și cel cu metroul, peroanele principalelor stații, spațiile de parcare, străzile și drumurile publice, mijloacele de informare și atenționare vor fi adaptate conform prevederilor legale în domeniu, astfel încât să permită accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap. Investițiile în acest domeniu vor include măsuri pentru asigurarea dotărilor specifice (lifturi de acces în stații, rampe pentru cărucioare) accesului pentru persoane cu dizabilități în mijloacele de transport.

Totodată, vor fi avute în vedere măsuri pentru:

- marcarea prin pavaj tactil a spațiilor de acces către transportul public;
- montarea panourilor de afișaj corespunzătoare nevoilor persoanelor cu handicap vizual și auditiv în mijloacele de transport public;
- imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante a rutelor și a indicativelor mijloacelor de transport.

Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR

RO - Întreg teritoriul

The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR

N/A

The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR

N/A

#### 2.1.1.1.2. Indicators

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR and Article 8 ERDF and CF Regulation

Table 2: Output indicators

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | ID    | Indicator                                                                          | Measurement unit | Milestone (2024) | Target (2029) |
|----------|--------------------|------|--------------------|-------|------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|---------------|
| 6        | RSO2.8             | ERDF | Less developed     | RCO55 | Length of new tram and metro lines                                                 | km               | 0.00             | 150.00        |
| 6        | RSO2.8             | ERDF | Less developed     | RCO57 | Capacity of environmentally friendly rolling stock for collective public transport | passengers       | 0.00             | 6,400.00      |
| 6        | RSO2.8             | ERDF | Less developed     | RCO60 | Cities and towns with new or modernised digitised urban transport systems          | cities and towns | 0.00             | 4.00          |

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR

Table 3: Result indicators

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | ID    | Indicator                                              | Measurement unit | Baseline or reference value | Reference Year | Target (2029) | Source of data                                   | Comments |
|----------|--------------------|------|--------------------|-------|--------------------------------------------------------|------------------|-----------------------------|----------------|---------------|--------------------------------------------------|----------|
| 6        | RSO2.8             | ERDF | Less developed     | RCR63 | Annual users of new or modernised tram and metro lines | users/year       | 0.00                        | 2020           | 74,752,000.00 | Modelare trafic / parcursul trenurilor de metrou |          |

#### 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference: point (d)(viii) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code                                                                                                           | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 6        | RSO2.8             | ERDF  | Less developed     | 081. Clean urban transport infrastructure                                                                      | 210,175,000.00 |
| 6        | RSO2.8             | ERDF  | Less developed     | 082. Clean urban transport rolling stock                                                                       | 95,200,000.00  |
| 6        | RSO2.8             | ERDF  | Less developed     | 085. Digitalisation of transport when dedicated in part to greenhouse gas emissions reduction: urban transport | 44,625,000.00  |
| 6        | RSO2.8             | Total |                    |                                                                                                                | 350,000,000.00 |

Table 5: Dimension 2 - form of financing

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code      | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|-----------|----------------|
| 6        | RSO2.8             | ERDF  | Less developed     | 01. Grant | 350,000,000.00 |
| 6        | RSO2.8             | Total |                    |           | 350,000,000.00 |

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

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code                                            | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|-------------------------------------------------|----------------|
| 6        | RSO2.8             | ERDF  | Less developed     | 33. Other approaches - No territorial targeting | 350,000,000.00 |
| 6        | RSO2.8             | Total |                    |                                                 | 350,000,000.00 |

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | Code | Amount (EUR) |
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | Code               | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|------|--------------------|--------------------|----------------|
| 6        | RSO2.8             | ERDF | Less developed     | 03. Gender neutral | 350,000,000.00 |

|   |        |       |  |  |                |
|---|--------|-------|--|--|----------------|
| 6 | RSO2.8 | Total |  |  | 350,000,000.00 |
|---|--------|-------|--|--|----------------|

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

2.1.1.1. Specific objective: RSO2.8. Promoting sustainable multimodal urban mobility, as part of transition to a net zero carbon economy (CF)

2.1.1.1.1. Interventions of the Funds

Reference: points (d)(i), (iii), (iv), (v), (vi) and (vii) of Article 22(3) CPR

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:

România are mai multe zone metropolitane, iar cu excepția Bucureștiului, transportul urban în celelalte arii metropolitane se realizează exclusiv prin mijloace de transport de suprafață, predominant cu autobuze și microbuze.

Pentru asigurarea obiectivului de neutralitate climatică cuprins în Strategia europeană - Pactul Ecologic European, precum și pentru integrarea la nivel urban a serviciilor feroviare de transport de pasageri POT va sprijini prin intermediul acestei priorități, investiții de dezvoltare a sistemelor de cale ferată urbane pentru zonele metropolitane atât în ceea ce privește construcția/modernizarea infrastructurii, cât și achiziționarea de material rulant ecologic (rame metropolitane) necesare operării pe rețeaua feroviară pentru deplasările de scurt parcurs în regiunile metropolitane, inclusiv legătura feroviară la aeroportul care deservește zona metropolitană. Investițiile se vor baza pe integrarea modurilor de transport urban în cadrul Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD).

Operațiunile finanțate prin intermediul acestei priorități vor viza:

Pentru metroul București:

***Proiecte fazate:***

- Proiecte fazate care răspund condițiilor de eligibilitate ale acestei priorități (exemplificativ Magistrala M2; Magistrale M6 Sud 1 Mai – Tokyo)

***Proiecte noi:***

- M5: secțiunea Eroilor – Iancului;
- Extensii magistrale metrou București (prioritizate în funcție de maturizarea acestora și corelate cu implementarea proiectelor Orbital București și centură feroviară București);

- Reabilitare stații de metrou București (în funcție de vechimea și necesitățile fiecărei stații);
- Achiziționarea de material rulant nou pentru metrou.

***Proiecte de rezervă:***

- Magistrala M7 București;
- Magistrala M8 București.

Pentru dezvoltarea transportului cu metroul în alte centre metropolitane se vor susține derularea studiilor de fezabilitate, dacă analizele de prefizabilitate arată oportunitatea dezvoltării infrastructurii de metrou.

În vederea identificării necesității naționale și a ierarhizării obiective a nevoilor privind implementarea trenului metropolitan, s-a aplicat o metodologie unitară pentru toate municipiile reședință de județ care a avut în vedere o analiză multicriterială bazată pe informații complexe care alcătuiesc o bază de date GIS (Sisteme Informatice Geografice) complexă și comprehensivă care a permis aplicarea unei funcții scor în mod comprehensiv, coerent și echidistant față de toate cele 42 de municipii reședință de județ analizate.

Analiza a avut ca scop ierarhizarea priorităților în ceea ce privește investiția pentru implementarea conceptului de tren metropolitan din România a vizat analiza tuturor celor 41 de municipii reședință de județ și municipiul București.

Având în vedere limitările alocării financiare pentru intervențiile care presupun introducerea conceptului de tren metropolitan (investiții privind modernizarea / reînnoirea liniei de cale ferată și achiziția de material rulant), pentru o identificare obiectivă a nevoilor specifice ale țării, dar și pentru o prioritizare clară, în analiză s-au luat în considerare toate cele 42 de orașe cu reședință de județ din România și cei mai relevanți factori care generează trafic de pasageri. Astfel, au fost identificate 144 de rute de tren metropolitan posibile, cu o lungime totală de 1440 km. Din analiză reiese faptul că aceste rute ar putea deservi 1280 de localități unice, însumând 14.77 milioane de locuitori.

Metodologia analizei multicriteriale (AMC) se bazează pe următoarele criterii: Populație/km rute – 20%, cifră de afaceri – 10%, numărul agenților economici – 10%, numărul angajaților – 10%, potențialul universitar – 10%, potențial de deservire aeroport – 5%, apartenența aeroportului la rețeaua TEN-T - 5 %, potențial de deservire turistică – 10%, potențial de descongestie/câștig de timp – 10%, viteza comercială feroviară – 10%

Folosind diferite ponderi pentru aceste criterii, s-a aplicat o funcție scor pentru prioritizarea proiectelor de tren metropolitan din România. Mai multe detalii privind mecanismul de prioritizare se regăsesc în PI atașat prezentului document.

Pentru trenuri metropolitane: în funcție de prioritizarea prezentată și gradul de maturitate pe baza principiului ”primul venit, primul servit”. Pe lângă proiectul centurii feroviare București, finanțabil din Axa 4, proiectele cu grad mare de certitudine sunt cele aferente municipiilor Cluj-Napoca, Iași, Brașov și Timișoara. Astfel operațiunile urmărite vor consta în:

- Dezvoltare/modernizarea infrastructurii destinate transportului feroviar metropolitan;
- Achiziția de material rulant sustenabil pentru serviciile feroviare de transport metropolitan;
- Dezvoltare facilităților multimodale pentru transportul de pasageri cu metroul / trenul metropolitan;
- Elaborarea documentelor necesare pregătirii proiectelor de infrastructură de metrou și tren metropolitan din aria de eligibilitate a axei prioritare.

Strategia propusă răspunde și priorităților de investiții identificate în Acțiunea 4 - Asigurarea mobilitatii si a unui sistem de transport metropolitan sustenabil, incluse în Axa Prioritară 1.b) din SUERD.

Proiectele cuprinse în cadrul acestei priorități vor fi sprijinite financiar sub formă de granturi deoarece deși proiectele vor genera venituri din operare acestea nu se ridică un nivel suficient pentru a compensa costurile din operare și astfel nevoia de intervenție a autorităților publice sub forma obligațiilor de serviciu public ținute la creșterea atractivității acestor moduri de transport verzi.

Beneficiarii acestei axe vor trebui să țină cont că bazele de date rezultate din investițiile co-finanțate din fondurile europene vor trebui să fie disponibile tuturor celor interesați sub forma datelor deschise (open data) sub condițiile prevăzute de Directiva privind datele deschise și reutilizarea informațiilor din sectorul public (Directiva (EU)2019/1024), ca și date de valoare ridicată (high value datasets). Aceasta înseamnă că datele trebuie să fie (a) puse la dispoziție în mod gratuit, în condițiile legii; (b) prelucrabile automat; (c) puse la dispoziție prin intermediul unor API; și (d) puse la dispoziție prin descărcare în masă,

dacă este cazul.

Acțiunile pentru creșterea capacității administrative a beneficiarului principal al proiectelor de infrastructură de metrou al acestei priorități, inclusiv dar fără a se limita la studii, evaluări, audituri, dezvoltare instituțională și administrativă pentru implementarea corespunzătoare a proiectelor din portofoliul axei - coerente cu prioritățile de capacitate administrativă cuprinse în cadrul Planului Investițional, vor putea fi finanțate în cadrul acestei priorități. În cadrul acestei priorități măsurile de capacitate administrativă se vor implementa în baza unui plan de acțiune agreat cu autoritatea de management.

**Beneficiari:**

- ☐ *Metrorex SA (inclusiv parteneriate cu autoritățile publice locale);*
- ☐ *Autoritățile Publice Locale (inclusiv asocieri ale acestora);*
- ☐ *Parteneriate între Autoritățile Publice Locale (inclusiv asocieri ale acestora) și CNCFR SA și/sau ARF / MTI*

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

Principalele grupuri țintă vizate de această prioritate sunt reprezentate utilizatorii serviciilor de transport public urban/suburban, operatorii de transport feroviar public de călători urban/suburban, precum și utilizatorii și operatorii serviciilor de transport cu metroul din București. Ca și în cazul priorității 5 a POT prezenta prioritate țintește un transfer modal de la utilizatorii transportului rutier în mediu urban/suburban către transportul feroviar și/sau cu metroul.

Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation

Toate investițiile din sectorul de transport vor avea un caracter inclusiv și vor respecta principiile egalității de șanse și nediscriminării, asigurând participarea deplină a fiecărei persoane la viața economică și socială, fără deosebire de origine etnică, sex, religie, vârstă, dizabilități sau orientare sexuală.

Accesul la finanțarea POT se va face în mod nediscriminatoriu, utilizând criterii transparente de evaluare și selecție și încurajând participarea tuturor

beneficiarilor eligibili.

Totodată, beneficiarii direcți, operatorii de transport, agenții economici și firmele de construcție vor fi încurajate să adopte o politică de angajare și promovare nediscriminatorie, bazată pe criterii de competență și calificare obiective.

Investițiile vor asigura posibilitatea persoanelor cu dizabilități de a avea acces, în condiții de egalitate cu ceilalți cetățeni, la infrastructură și mijloacele de transport.

Transportul rutier, feroviar pentru călători, precum și cel cu metroul, peroanele principalelor stații, spațiile de parcare, străzile și drumurile publice, mijloacele de informare și atenționare vor fi adaptate conform prevederilor legale în domeniu, astfel încât să permită accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap. Investițiile în acest domeniu vor include măsuri pentru asigurarea dotărilor specifice (lifturi de acces în stații, rampe pentru cărucioare) accesului pentru persoane cu dizabilități în mijloacele de transport.

Totodată, vor fi avute în vedere măsuri pentru:

- marcarea prin pavaj tactil a spațiilor de acces către transportul public;
- montarea panourilor de afișaj corespunzătoare nevoilor persoanelor cu handicap vizual și auditiv în mijloacele de transport public;
- imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante a rutelor și a indicativelor mijloacelor de transport.

Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR

RO - Întreg teritoriul

The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR

N/A

The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR

N/A

#### 2.1.1.1.2. Indicators

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR and Article 8 ERDF and CF Regulation

Table 2: Output indicators

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | ID    | Indicator                                                                          | Measurement unit | Milestone (2024) | Target (2029) |
|----------|--------------------|------|--------------------|-------|------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|---------------|
| 6        | RSO2.8             | CF   |                    | RCO55 | Length of new tram and metro lines                                                 | km               | 0.00             | 12.00         |
| 6        | RSO2.8             | CF   |                    | RCO56 | Length of reconstructed or modernised tram and metro lines                         | km               | 0.00             | 36.00         |
| 6        | RSO2.8             | CF   |                    | RCO57 | Capacity of environmentally friendly rolling stock for collective public transport | passengers       | 0.00             | 7,500.00      |
| 6        | RSO2.8             | CF   |                    | RCO60 | Cities and towns with new or modernised digitised urban transport systems          | cities and towns | 0.00             | 1.00          |

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR

Table 3: Result indicators

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | ID    | Indicator                                                                               | Measurement unit | Baseline or reference value | Reference Year | Target (2029) | Source of data                            | Comments |
|----------|--------------------|------|--------------------|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------|-----------------------------|----------------|---------------|-------------------------------------------|----------|
| 6        | RSO2.8             | CF   |                    | RCR63 | Annual users of new or modernised tram and metro lines                                  | users/year       | 25,805,600.00               | 2020           | 97,474,218.00 | Recensământ trafic / parcursul trenurilor |          |
| 6        | RSO2.8             | CF   |                    | 1S01  | Progresul implementării Planului de acțiune pentru creșterea capacității administrative | %                | 0.00                        | 2020           | 100.00        | Rapoarte de progres                       |          |

### 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference: point (d)(viii) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code                                                                                                           | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 6        | RSO2.8             | CF    |                    | 081. Clean urban transport infrastructure                                                                      | 135,400,000.00 |
| 6        | RSO2.8             | CF    |                    | 082. Clean urban transport rolling stock                                                                       | 35,700,000.00  |
| 6        | RSO2.8             | CF    |                    | 085. Digitalisation of transport when dedicated in part to greenhouse gas emissions reduction: urban transport | 20,400,000.00  |
| 6        | RSO2.8             | CF    |                    | 170. Improve the capacity of programme authorities and bodies linked to the implementation of the Funds        | 8,500,000.00   |
| 6        | RSO2.8             | Total |                    |                                                                                                                | 200,000,000.00 |

Table 5: Dimension 2 - form of financing

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code      | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|-----------|----------------|
| 6        | RSO2.8             | CF    |                    | 01. Grant | 200,000,000.00 |
| 6        | RSO2.8             | Total |                    |           | 200,000,000.00 |

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

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code                                            | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|-------------------------------------------------|----------------|
| 6        | RSO2.8             | CF    |                    | 33. Other approaches - No territorial targeting | 200,000,000.00 |
| 6        | RSO2.8             | Total |                    |                                                 | 200,000,000.00 |

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | Code | Amount (EUR) |
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code               | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|--------------------|----------------|
| 6        | RSO2.8             | CF    |                    | 03. Gender neutral | 200,000,000.00 |
| 6        | RSO2.8             | Total |                    |                    | 200,000,000.00 |

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

### 2.1.1. Priority: 7. Dezvoltarea transportului naval și multimodal

#### 2.1.1.1. Specific objective: RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T (CF)

##### 2.1.1.1.1. Interventions of the Funds

Reference: points (d)(i), (iii), (iv), (v), (vi) and (vii) of Article 22(3) CPR

The related types of actions – point (d)(i) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation:

Transportul naval este, alături de transportul feroviar, considerat un mod de transport mai prietenos cu mediu și astfel contribuie la transpunerea viziunii strategice a Pactului Ecologic European prin capacitatea sa de a prelua cantități importante de mărfuri de pe transportul rutier, contribuind la atingerea dezideratului de neutralitate a emisiilor de carbon până în 2050.

Transportul naval este susținut și de Mecanismul pentru Interconectarea Europei 2021-2027 – Proiectul fanion privind îmbunătățirea condițiilor de navigație pe sectorul comun româno-bulgar fiind prevăzut a fi implementat în cadrul CEF 2.0. În coordonare cu investițiile CEF, POT va urmări finanțarea operațiunilor care să contribuie la îmbunătățirea navigației pe Dunăre, precum și la creșterea gradului de utilizare a porturilor românești.

Investițiile vor viza, cu precădere, porturile situate pe rețeaua primară a României corelând potențialul de dezvoltare a porturilor (trafic) cu nevoia de specializare a porturilor în funcție de dezvoltarea economică în aria lor de deservire (hinterland). Investițiile vor viza infrastructura portuară ce cuprinde cheiuri, dane, bazine diguri și alte construcții hidrotehnice similare, utilitățile pentru serviciile portuare, căile de acces rutier și feroviar, platforme (inclusiv utilitățile aferente), precum și infrastructura de alimentare cu combustibili alternativi.

În ceea ce privește îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre vor fi sprijinite acțiunile ce au ca impact eliminarea punctelor critice pentru navigație pe Dunăre și creșterea eficienței transportului naval pe canalele navigabile ale acesteia.

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).

Instalațiile, echipamentele și facilitățile de încărcare/descărcare, atât în porturi cât și în terminalele intermodale, pot fi finanțate în condițiile respectării regulilor de ajutor de stat.

Se vor finanța operațiuni pentru:

- Proiecte fazate care răspund condițiilor de eligibilitate ale acestei priorități,
- Lucrări hidrotehnice pentru eliminarea punctelor critice pentru navigație pe Dunăre și creșterea eficienței transportului naval pe canalele navigabile ale acesteia
- Îmbunătățirea navigației pe Dunăre și canalele navigabile ale acesteia, inclusiv a măsurilor de siguranță a navigației, în particular în punctul critic Bala;
- Finalizarea Canalului Dunăre – București;
- Dezvoltarea / modernizarea porturilor dunărene strategice / situate pe rețeaua primară și rețeaua TEN-T, inclusiv a instalațiilor de combustibili alternativi (alimentare cu energie electrică la cheu, bunkeraj de hidrogen, metanol și amoniac);
- Asigurarea condițiilor optime de navigație în bazinele portuare prin dragaj;
- Susținerea, cu respectarea cerințelor de ajutor de stat, a modernizării mijloacelor de propulsie a navelor utilizate de transportatorii români pe apele interioare pentru transport naval de marfă,
- Dezvoltarea Modernizarea Portului Constanța, inclusiv a instalațiilor de combustibili alternativi (alimentare cu energie electrică la cheu, bunkeraj de hidrogen, metanol și amoniac);
- Dezvoltarea Serviciilor SSS (Short sea shipping) în Portul Constanța;
- Elaborarea documentelor necesare pregătirii proiectelor de îmbunătățire a navigației din aria de eligibilitate a axei prioritare;
- Derularea studiilor de fezabilitate pentru noi canale navigabile conform *Programului Investițional*;
- Dezvoltarea terminalelor intermodale feroviar/rutier / Dezvoltarea de centre logistice multimodale
- Investiții în infrastructura de acces la centrele logistice multimodale.

Strategia propusă domeniului naval răspunde și priorităților de investiții identificate în Acțiunea 1 - Contribuția la îmbunătățirea infrastructurii și managementului porturilor și căilor navigabile și Acțiunea 3 - Facilitarea modernizării flotei, incluse în Axa Prioritară 1.a) din SUERD. Strategia propusă domeniului intermodal răspunde și priorităților de investiții identificate în Acțiunea 6 - Dezvoltarea planificării pentru multimodalitate, incluse în Axa Prioritară 1.b) din SUERD.

Operațiunile vor fi localizate pe rețeaua TEN-T. De asemenea, operațiunile vor fi selectate numai dacă au fost derulate studiile privind impactul asupra mediului și îndeosebi asupra habitatelor speciilor protejate. Cheltuielile generate de implementarea măsurilor de protecție a mediului și habitatelor speciilor protejate vor fi eligibile în cadrul costurilor proiectelor.

Ca principiu de finanțare, se propune ca cel mai mare procent din alocarea disponibilă să fie aferentă proiectelor din cadrul portului Constanța, datorită importanței deosebite a acestuia în cadrul sectorului naval în special și în cadrul sectorului de transport din România în general.

Referitor la investițiile în transportul multimodal, se are în vedere lărgirea bazei de beneficiari eligibili prin includerea mediului privat, respectiv flexibilitatea în ceea ce privește localizarea acestora, în funcție de amplasamentele identificate de operatorii privați ca fiind cele mai oportune pentru astfel de investiții.

Nu vor fi finanțate operațiuni legate de transportul sau prelucrarea țițeiului.

Instrumentul de finanțare utilizat pentru toate investițiile din cadrul acestei priorități este grantul dar în condițiile și limitele regulilor ajutorului de stat. Pe lângă limitele ajutorului de stat grantul va fi acordat doar în situația în care există un deficit de finanțare dovedit pe baza analizelor economice din cadrul proiectelor.

Beneficiarii acestei axe vor trebui să țină cont că bazele de date rezultate din investițiile co-finanțate din fondurile europene vor trebui să fie disponibile tuturor celor interesați sub forma datelor deschise (open data) sub condițiile prevăzute de Directiva privind datele deschise și reutilizarea informațiilor din sectorul public (Directiva (EU)2019/1024), ca și date de valoare ridicată (high value datasets). Aceasta înseamnă că datele trebuie să fie (a) puse la dispoziție în mod gratuit, în condițiile legii; (b) prelucrabile automat; (c) puse la dispoziție prin intermediul unor API; și (d) puse la dispoziție prin descărcare în masă, dacă este cazul.

Acțiunile pentru creșterea capacității administrative a beneficiarului principal al acestei priorități, în linie cu prioritățile de capacitate administrativă cuprinse în cadrul Planului Investițional, inclusiv dar fără a se limita la studii, evaluări, audituri, dezvoltare instituțională și administrativă pentru implementarea corespunzătoare a proiectelor din portofoliul axei, vor putea fi finanțate în cadrul acestei priorități. În cadrul acestei priorități măsurile de capacitate administrativă se vor implementa în baza unui plan de acțiune agreat cu autoritatea de management.

**Beneficiari:**

- ☐ *Administratorii porturilor maritime si fluviale*
- ☐ *Operatori Portuari Privati / Operatori de transport naval /Operatori de terminale logistice*
- ☐ *MTI*
- ☐ *Parteneriate între beneficiari*

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

Principalele grupuri țintă vizate de prezenta prioritate sunt utilizatorii și operatorii transportului naval, în special transportul naval de marfă, precum și utilizatorii și operatorii transportului intermodal, în particular operațiunile logistice ce cuprind transferul între modul de transport rutier și cel feroviar. Transportul intermodal de pasageri nu este vizat de prezenta prioritate.

Actions safeguarding equality, inclusion and non-discrimination – point (d)(iv) of Article 22(3) CPR and Article 6 ESF+ Regulation

Toate investițiile din sectorul de transport vor avea un caracter inclusiv și vor respecta principiile egalității de șanse și nediscriminării, asigurând participarea deplină a fiecărei persoane la viața economică și socială, fără deosebire de origine etnică, sex, religie, vârstă, dizabilități sau orientare sexuală.

Accesul la finanțarea POT se va face în mod nediscriminatoriu, utilizând criterii transparente de evaluare și selecție și încurajând participarea tuturor

beneficiarilor eligibili.

Totodată, beneficiarii direcți, operatorii de transport, agenții economici și firmele de construcție vor fi încurajate să adopte o politică de angajare și promovare nediscriminatorie, bazată pe criterii de competență și calificare obiective.

Investițiile vor asigura posibilitatea persoanelor cu dizabilități de a avea acces, în condiții de egalitate cu ceilalți cetățeni, la infrastructură și mijloacele de transport.

Transportul rutier, feroviar pentru călători, precum și cel cu metroul, peroanele principalelor stații, spațiile de parcare, străzile și drumurile publice, mijloacele de informare și atenționare vor fi adaptate conform prevederilor legale în domeniu, astfel încât să permită accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap. Investițiile în acest domeniu vor include măsuri pentru asigurarea dotărilor specifice (lifturi de acces în stații, rampe pentru cărucioare) accesului pentru persoane cu dizabilități în mijloacele de transport.

Totodată, vor fi avute în vedere măsuri pentru:

- marcarea prin pavaj tactil a spațiilor de acces către transportul public;
- montarea panourilor de afișaj corespunzătoare nevoilor persoanelor cu handicap vizual și auditiv în mijloacele de transport public;
- imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante a rutelor și a indicativelor mijloacelor de transport.

Indication of the specific territories targeted, including the planned use of territorial tools – point (d)(v) of Article 22(3) CPR

RO - întreg teritoriul

The interregional, cross-border and transnational actions – point (d)(vi) of Article 22(3) CPR

N/A

The planned use of financial instruments – point (d)(vii) of Article 22(3) CPR

N/A

#### 2.1.1.1.2. Indicators

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR and Article 8 ERDF and CF Regulation

Table 2: Output indicators

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | ID    | Indicator                                                      | Measurement unit       | Milestone (2024) | Target (2029) |
|----------|--------------------|------|--------------------|-------|----------------------------------------------------------------|------------------------|------------------|---------------|
| 7        | RSO3.1             | CF   |                    | RCO51 | Length of new, upgraded or modernised inland waterways - TEN-T | km                     | 0.00             | 70.00         |
| 7        | RSO3.1             | CF   |                    | RCO54 | New or modernised intermodal connections                       | intermodal connections | 0.00             | 8.00          |

Reference: point (d)(ii) of Article 22(3) CPR

Table 3: Result indicators

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | ID    | Indicator                                                                               | Measurement unit | Baseline or reference value | Reference Year | Target (2029)  | Source of data               | Comments |
|----------|--------------------|------|--------------------|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------|-----------------------------|----------------|----------------|------------------------------|----------|
| 7        | RSO3.1             | CF   |                    | RCR59 | Freight transport on rail                                                               | tonnes-km/year   | 0.00                        | 2020           | 180,000,000.00 | Modelare trafic /recensământ |          |
| 7        | RSO3.1             | CF   |                    | RCR60 | Freight transport on inland waterways                                                   | tonnes-km/year   | 0.00                        | 2020           | 700,000,000.00 | Modelare trafic /recensământ |          |
| 7        | RSO3.1             | CF   |                    | IS01  | Progresul implementării Planului de acțiune pentru creșterea capacității administrative | %                | 0.00                        | 2020           | 100.00         | Rapoarte de progres          |          |

### 2.1.1.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference: point (d)(viii) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code                                                                                                    | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 7        | RSO3.1             | CF    |                    | 108. Multimodal transport (TEN-T)                                                                       | 15,000,000.00  |
| 7        | RSO3.1             | CF    |                    | 111. Seaports (TEN-T) excluding facilities dedicated to transport of fossil fuels                       | 110,000,000.00 |
| 7        | RSO3.1             | CF    |                    | 115. Inland waterways and ports (TEN-T) excluding facilities dedicated to transport of fossil fuels     | 115,000,000.00 |
| 7        | RSO3.1             | CF    |                    | 170. Improve the capacity of programme authorities and bodies linked to the implementation of the Funds | 5,000,000.00   |
| 7        | RSO3.1             | Total |                    |                                                                                                         | 245,000,000.00 |

Table 5: Dimension 2 - form of financing

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code      | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|-----------|----------------|
| 7        | RSO3.1             | CF    |                    | 01. Grant | 245,000,000.00 |
| 7        | RSO3.1             | Total |                    |           | 245,000,000.00 |

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

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code                                            | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|-------------------------------------------------|----------------|
| 7        | RSO3.1             | CF    |                    | 33. Other approaches - No territorial targeting | 245,000,000.00 |
| 7        | RSO3.1             | Total |                    |                                                 | 245,000,000.00 |

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

| Priority | Specific objective | Fund | Category of region | Code | Amount (EUR) |
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|
|----------|--------------------|------|--------------------|------|--------------|

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

| Priority | Specific objective | Fund  | Category of region | Code               | Amount (EUR)   |
|----------|--------------------|-------|--------------------|--------------------|----------------|
| 7        | RSO3.1             | CF    |                    | 03. Gender neutral | 245,000,000.00 |
| 7        | RSO3.1             | Total |                    |                    | 245,000,000.00 |

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

## 2.2. Technical assistance priorities

### 2.2.1. Priority for technical assistance pursuant to Article 36(4) CPR: 8. Asistență tehnică

Reference: point (e) of Article 22(3) CPR

#### 2.2.1.1. Intervention from the Funds

The related types of actions – point (e)(i) of Article 22(3) CPR

Implementarea proiectelor de transport, în particular a proiectelor de infrastructură mare de transport, reprezintă un proces complex supus unor zone de blocaje în toate etapele ciclului de proiect în particular însă în fazele de pregătire/avizare, achiziție publică și implementare a lucrărilor. O analiză comprehensivă a problemelor de capacitate administrativă în aria implementării proiectelor de transport se găsesc în capitolul 4 al Planului investițional atașat prezentului document.

Consolidarea capacității administrative rămâne o prioritate pentru perioada 2021-2027 și se va realiza în conformitate cu prevederile privind întărirea capacității administrative precizate în cadrul *Programului Investițional* privind dezvoltarea infrastructurii de transport 2020-2030 precum coordonat cu planul de capacitate (Roadmap) privind creșterea capacității administrative, coordonat de MIPE.

Măsurile de capacitate administrativă în cadrul POT se împart strategic pe două niveluri, și anume: un nivel adresat beneficiarilor prin măsuri de capacitate administrativă pentru implementarea proiectelor cuprinse în anumite priorități tehnice ale POT, coerente cu prioritățile de capacitate administrativă cuprinse în cadrul Planului Investițional și planul de capacitate (Roadmap) privind creșterea capacității administrative, coordonat de MIPE și un alt nivel adresat susținerii sistemului de management și control al programului prevăzut la această axă prioritară. În cazul beneficiarilor instituții publice în subordinea MTI sau a aparatului propriu al MTI măsuri de sprijinire a capacității administrative vor fi acoperite din finanțarea acestei priorități.

Prin măsurile de asistență tehnică prevăzute în această axă prioritară a POT se urmăresc finanțarea de operațiuni care să contribuie la îmbunătățirea capacității instituționale a autorității de management a programului și să urmărească să beneficieze de personal calificat, capabil să gestioneze eficient proiecte complexe, să sprijine managementul programului operațional și măsurile de informare și publicitate ale acestuia. Se vor finanța operațiuni pentru:

- Acțiuni suport pentru toate activitățile derulate de AMPOT, inclusiv dar fără a se limita la:
  - o fundamentarea priorităților strategice și a deciziilor din implementarea AP/PO prin studii, analize, strategii etc.
  - o elaborarea de metodologii, ghiduri, instrumente, manuale de bune practici, culegeri de spețe etc., orizontale sau specifice PO
  - o sprijin pentru implementarea unor decizii adoptate la nivel european, cu impact asupra programării și implementării fondurilor
  - o consultanță/expertiză necesară coordonării și controlului fondurilor și gestionării PO, inclusiv pentru monitorizarea în teren a proiectelor,
  - o acțiuni ce vizează prevenirea fraudei și a corupției Acțiunile în acest sens vor lua în considerare elementele anti-fraudă stabilite în Secțiunea 9 a Acordului de Parteneriat..
  - o sprijin pentru autoevaluarea/evaluarea/gestionarea riscului de fraudă și implementarea/dezvoltarea instrumentelor specifice de evaluare a riscului,
  - o sprijin pentru digitalizarea procedurilor de lucru ale PO precum și destinat utilizării opțiunilor de costuri simplificate,
  - o sprijin pentru procesul de urmărire a pregătirii portofoliului de proiecte, precum și evaluarea, selecția, monitorizarea și verificarea proiectelor finanțate la nivelul PO
  - o implementarea operațiunilor aferente instrumentelor financiare dezvoltate la nivelul PO
  - o sprijin pentru elaborarea/actualizarea unor scheme de ajutor de stat pentru PO
  - o organizarea și funcționarea optimă a Comitetelor de monitorizare pentru PO
  - o organizarea și funcționarea funcției de selecție a proiectelor, inclusiv dezvoltarea instrumentelor informatice pentru urmărirea pregătirii proiectelor,
  - o organizarea de evenimente (conferințe, rețele, reuniuni, grupuri de lucru, ateliere, vizite de studiu etc.) pe tematica fondurilor, atât la nivel orizontal, cât și specific PO
  - o participarea la traininguri și evenimente organizate la nivel național sau european, legate de sau cu impact asupra fondurilor
  - o orice alt tip de sprijin ad-hoc identificat ca fiind necesar în implementarea AP/PO
  - o sprijin în procesul de închidere a perioadelor anterioare de programare 2007-2013 și 2014-2020
- Acțiuni de informare și comunicare, inclusiv dar fără a se limita la:

o activități de comunicare și publicitate despre implicarea fondurilor europene în dezvoltarea sectorului de transport din RO de interes pentru publicul larg și stakeholderii (inclusiv media), în scopul: promovării rezultatelor obținute în implementare, asigurării transparenței și vizibilității fondurilor, precum și creșterii gradului de conștientizare asupra impactului acestora la nivel național

o activități de comunicare și informare pentru potențialii beneficiari și beneficiarii PO cu privire la oportunitățile de finanțare, modalitățile de accesare a fondurilor, apelurile lansate, inclusiv acordare de helpdesk și îndrumare pentru îndeplinirea acțiunilor de comunicare la nivelul proiectelor implementate cu fonduri europene, cu accent pe promovarea operațiunilor de importanță strategică

o sprijinirea funcționării și întăririi capacității comunicatorilor POT.

- Acțiuni privind evaluare POT inclusiv , dar a fără a se limita la:

o susținerea funcției de evaluare prin implementarea Planului de evaluare a AP

o întărirea capacității de evaluare a personalului din unitățile de evaluare (training, asistență tehnică), precum și formarea beneficiarilor și personalului din sistemul de monitorizare a indicatorilor

o îmbunătățirea accesării datelor din registrele administrative, construirea infrastructurii de date necesare procesului de evaluare a fondurilor, inclusiv dezvoltarea de instrumente statistice și de colectare date

o sprijin specific pentru implementarea Planului de evaluare POT

- Studii, analize și propuneri de îmbunătățire a cadrului legislativ pentru creșterea eficienței implementării și exploatării proiectelor de infrastructură de transport;

- Pregătirea perioadei post 2027,

- Susținerea cheltuielilor de operare și funcționare ale AMPOT, inclusiv dar fără a se limita la

o Asigurarea unui sediu funcțional al AMPOT (închiriere/amenajare interioară),

o Asigurarea performanței în coordonarea, gestionarea și controlul fondurilor prin asigurarea plății salariilor și stimulentele salariale și a contribuțiilor sociale pentru personalul AM cu atribuții în derularea programului în scopul motivării personalului din sistem implicat în pregătirea, contractarea, managementul, monitorizarea, evaluarea, informarea , rambursarea și controlul programului

Asistența tehnică necesară vizează, în principal, următoarele aspecte:

- Sistemul de management și control al POT (evaluare, verificare achiziții publice, verificare tehnică și financiară, etc);
- Asistență la nivel de sector (cadrul metodologic aferent pregătirii proiectelor, legislație achiziții publice, etc.).

În implementarea acestor acțiuni se va căuta continuarea colaborării cu Instituțiile Financiare Internaționale, în particulare asistențele cu Banca Europeană de Investiții. Sprijinul solicitat IFI va fi exclusiv dedicat sectorului de transport în aria de eligibilitate a POT și va consta în acțiuni specifice programului operațional în special în zona de evaluare și selecție operațiuni, achiziții publice și implementarea de proiecte. Corelarea finanțării cu alte programe de finanțare se va face prin verificarea ca acțiunile să nu fie dublu finanțate la nivel de obiective specifice.

#### **Beneficiar:**

- ☐ *Autoritatea de Management pentru Programul Operational Transport 2021-2027*
- ☐ *MTI și alte instituții publice și parteneri/beneficiari cu responsabilități în implementarea POT 2021-2027*

The main target groups - point (d)(iii) of Article 22(3) CPR:

Principalul grup țintă vizat de prezenta prioritate este reprezentat de AMPOT și personalul acestuia, precum și beneficiarii POT, în particular instituții publice în subordinea MTI și aparatul propriu al MTI cu responsabilități în implementarea POT, precum și partenerii externi implicați în monitorizarea implementării programului, inclusiv organizații non-guvernamentale.

#### 2.2.1.2. Indicators

Reference: point (e)(ii) of Article 22(3) CPR

Table 2: Output indicators

| Fund | Category of region | ID     | Indicator                                                                  | Measurement unit              | Milestone (2024) | Target (2029) |
|------|--------------------|--------|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|------------------|---------------|
| CF   |                    | ISAT01 | Numărul de participanți la sesiuni de creșterea capacității administrative | Număr de persoane – cumulativ | 25.00            | 200.00        |

|    |  |        |                                                                                   |                                                                                               |      |        |
|----|--|--------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------|
| CF |  | ISAT02 | Numărul de personal (cu numire definitivă) cu remunerații co-finanțate de program | Număr persoane – necumulativ                                                                  | 0.00 | 150.00 |
| CF |  | ISAT03 | Progresul implementării planului de evaluare al programului                       | % (evaluări implementate / evaluări planificate x 100%) - cumulativ                           | 0.00 | 100.00 |
| CF |  | ISAT04 | Progresul implementării planului de comunicare al programului                     | % (acțiuni de comunicare implementate / acțiuni de comunicare planificate x 100%) - cumulativ | 0.00 | 100.00 |

### 2.2.1.3. Indicative breakdown of the programmed resources (EU) by type of intervention

Reference point (e)(iv) of Article 22(3) CPR

Table 4: Dimension 1 - intervention field

| Priority | Fund  | Category of region | Code                                                                                                | Amount (EUR)  |
|----------|-------|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 8        | CF    |                    | 179. Information and communication                                                                  | 11,250,000.00 |
| 8        | CF    |                    | 180. Preparation, implementation, monitoring and control                                            | 30,000,000.00 |
| 8        | CF    |                    | 181. Evaluation and studies, data collection                                                        | 11,250,000.00 |
| 8        | CF    |                    | 182. Reinforcement of the capacity of Member State authorities, beneficiaries and relevant partners | 22,500,000.00 |
| 8        | Total |                    |                                                                                                     | 75,000,000.00 |

Table 7: Dimension 6 – ESF+ secondary themes

| Priority | Fund | Category of region | Code | Amount (EUR) |
|----------|------|--------------------|------|--------------|
|----------|------|--------------------|------|--------------|

Table 8: Dimension 7 – ESF+\*, ERDF, Cohesion Fund and JTF gender equality dimension

| Priority | Fund  | Category of region | Code               | Amount (EUR)  |
|----------|-------|--------------------|--------------------|---------------|
| 8        | CF    |                    | 03. Gender neutral | 75,000,000.00 |
| 8        | Total |                    |                    | 75,000,000.00 |

\* In principle, 40 % for the ESF+ contributes to gender tracking. 100 % is applicable when Member State chooses to use Article 6 ESF+

### 3. Financing plan

Reference: points (g)(i), (ii) and (iii) of Article 22(3), Article 112(1), (2) and (3), and Articles 14 and 26 CPR

#### 3.1. Transfers and contributions (1)

Reference: Articles 14, 26 and 27 CPR

|                                |                                                                                                 |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Programme amendment related to | <input type="checkbox"/> contribution to InvestEU                                               |
|                                | <input type="checkbox"/> transfer to instruments under direct or indirect management            |
|                                | <input type="checkbox"/> transfer between ERDF, ESF+, Cohesion Fund or to another Fund or Funds |

(1) Applicable only to programme amendments in accordance with Articles 14 and 26 except complementary transfers to the JTF in accordance with Article 27 CPR. Transfers shall not affect the annual breakdown of financial appropriations at the MFF level for a Member State.

Table 15A: Contributions to InvestEU\* (breakdown by year)

| Contribution from |                    | Contribution to | Breakdown by year |      |      |      |      |      |      |       |
|-------------------|--------------------|-----------------|-------------------|------|------|------|------|------|------|-------|
| Fund              | Category of region | InvestEU window | 2021              | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | Total |

\* For each new request for contribution, a programme amendment shall set out the total amounts for each year by Fund and by category of region.

Table 15B: Contributions to InvestEU\* (summary)

| Fund  | Category of region | Sustainable Infrastructure (a) | Innovation and Digitisation (b) | SME (c) | Social Investment and Skills (d) | Total (e)=(a)+(b)+(c)+(d) |
|-------|--------------------|--------------------------------|---------------------------------|---------|----------------------------------|---------------------------|
| Total |                    |                                |                                 |         |                                  |                           |

\* Cumulative amounts for all contributions done through programme amendments during the programming period. With each new request for contribution, a programme amendment shall set out the total amounts for each year by Fund and by category of region.

Justification, taking into account how those amounts contribute to the achievement of policy objectives selected in the programme in accordance with Article 10(1) of the InvestEU Regulation

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

Table 16A: Transfers to instruments under direct or indirect management (breakdown by year)

| Transfers from |                    | Transfers to | Breakdown by year |      |      |      |      |      |      |       |
|----------------|--------------------|--------------|-------------------|------|------|------|------|------|------|-------|
| Fund           | Category of region | Instrument   | 2021              | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | Total |

Table 16B: Transfers to instruments under direct or indirect management\* (summary)

| Fund  | Category of region | Total |
|-------|--------------------|-------|
| Total |                    |       |

\* Cumulative amounts for all transfers done through programme amendments during programming period. With each new request for transfer, a programme amendment shall set out the total amounts transferred for each year by Fund and by category of region.

#### Transfers to instruments under direct or indirect management - Justification

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

Table 17A: Transfers between ERDF, ESF+ and Cohesion Fund or to another Fund or Funds\* (breakdown by year)

| Transfers from |                    | Transfers to |                    | Breakdown by year |      |      |      |      |      |      |       |
|----------------|--------------------|--------------|--------------------|-------------------|------|------|------|------|------|------|-------|
| Fund           | Category of region | Fund         | Category of region | 2021              | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | Total |

\* Transfer to other programmes. Transfers between ERDF and ESF+ can only be done within the same category of region.

Table 17B: Transfers between ERDF, ESF+ and Cohesion Fund or to another Fund or Funds (summary)

|  |      |      |    |       |      |     |      |       |
|--|------|------|----|-------|------|-----|------|-------|
|  | ERDF | ESF+ | CF | EMFAF | AMIF | ISF | BMVI | Total |
|--|------|------|----|-------|------|-----|------|-------|

|       |  |                |            |                |                |            |                |  |  |  |  |  |  |
|-------|--|----------------|------------|----------------|----------------|------------|----------------|--|--|--|--|--|--|
|       |  | More developed | Transition | Less developed | More developed | Transition | Less developed |  |  |  |  |  |  |
| Total |  |                |            |                |                |            |                |  |  |  |  |  |  |

\* Cumulative amounts for all transfers done through programme amendments during the programming period. With each new request for transfer, a programme amendment shall set out the total amounts transferred for each year by Fund and category of region.

### Transfers between shared management funds, including between cohesion policy funds - Justification

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

### 3.2. JTF: allocation in the programme and transfers (1)

### 3.3. Transfers between categories of region resulting from the mid-term review

Table 19A: Transfers between categories of region resulting from the mid-term review within the programme (breakdown by year)

| Transfers from      | Transfers to        | Breakdown by year |      |      |       |
|---------------------|---------------------|-------------------|------|------|-------|
| Category of region* | Category of region* | 2025              | 2026 | 2027 | Total |

\* Applicable to ERDF and ESF+ only

Table 19B: Transfers between categories of region resulting from the mid-term review, to other programmes (breakdown by year)

| Transfers from      | Transfers to        | Breakdown by year |      |      |       |
|---------------------|---------------------|-------------------|------|------|-------|
| Category of region* | Category of region* | 2025              | 2026 | 2027 | Total |

\* Applicable to ERDF and ESF+ only

### 3.4. Transfers back (1)

Table 20A: Transfers back (breakdown by year)

| Transfers from                     | Transfers to |                    | Breakdown by year |      |      |      |      |      |      |       |
|------------------------------------|--------------|--------------------|-------------------|------|------|------|------|------|------|-------|
| InvestEU or other Union instrument | Fund         | Category of region | 2021              | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | Total |

(1) Applicable only to programme amendments for resources transferred back from other Union instruments, including elements of AMIF, ISF and BMVI, under direct or indirect management, or from InvestEU.

Table 20B: Transfers back\* (summary)

| From                  | To             |            |           |                |            |           |               |
|-----------------------|----------------|------------|-----------|----------------|------------|-----------|---------------|
| InvestEU / Instrument | ERDF           |            |           | ESF+           |            |           | Cohesion Fund |
|                       | More developed | Transition | Developed | More developed | Transition | Developed |               |

\* Cumulative amounts for all transfers done through programme amendments during programming period. With each new request for transfer, a programme amendment shall set out the total amounts transferred for each year by Fund and by category of region.

### 3.5. Financial appropriations by year

Reference: point (g)(i) of Article 22(3) CPR and Article 3, 4 and 7 JTF Regulation

Table 10: Financial appropriations by year

| Fund       | Category of region | 2021 | 2022           | 2023           | 2024           | 2025           | 2026                                               |                    | 2027                                               |                    | Total            |
|------------|--------------------|------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------------------------------------------|--------------------|----------------------------------------------------|--------------------|------------------|
|            |                    |      |                |                |                |                | Financial appropriation without flexibility amount | Flexibility amount | Financial appropriation without flexibility amount | Flexibility amount |                  |
| ERDF*      | Less developed     | 0.00 | 512,901,528.00 | 528,896,346.00 | 245,566,770.00 | 262,811,793.00 | 110,654,556.00                                     | 110,654,555.00     | 120,077,226.00                                     | 120,077,226.00     | 2,011,640,000.00 |
| Total ERDF |                    | 0.00 | 512,901,528.00 | 528,896,346.00 | 245,566,770.00 | 262,811,793.00 | 110,654,556.00                                     | 110,654,555.00     | 120,077,226.00                                     | 120,077,226.00     | 2,011,640,000.00 |
| CF         |                    | 0.00 | 410,490,092.00 | 431,462,670.00 | 453,309,981.00 | 475,924,269.00 | 210,735,623.00                                     | 210,735,622.00     | 223,108,535.00                                     | 223,108,534.00     | 2,638,875,326.00 |
| Total CF   |                    | 0.00 | 410,490,092.00 | 431,462,670.00 | 453,309,981.00 | 475,924,269.00 | 210,735,623.00                                     | 210,735,622.00     | 223,108,535.00                                     | 223,108,534.00     | 2,638,875,326.00 |
| Total      |                    | 0.00 | 923,391,620.00 | 960,359,016.00 | 698,876,751.00 | 738,736,062.00 | 321,390,179.00                                     | 321,390,177.00     | 343,185,761.00                                     | 343,185,760.00     | 4,650,515,326.00 |

\* Amounts after the complementary transfer to the JTF.

### 3.6. Total financial appropriations by fund and national co-financing

Reference: point (g)(ii) of Article 22(3), Article 22(6) and Article 36 CPR

For programmes under the Investment for jobs and growth goal where technical assistance in accordance with Article 36(4) CPR was chosen in the Partnership Agreement

Table 11: Total financial appropriations by fund and national co-financing

| Policy / JTF specific objective number or technical assistance | Priority | Basis for calculation Union support | Fund | Category of region* | Union contribution (a)=(g)+(h) | Breakdown of Union contribution |                        | National contribution (b)=(c)+(d) | Indicative breakdown of national contribution |             | Total (e)=(a)+(b) | Co-financing rate (f)=(a)/(e) |
|----------------------------------------------------------------|----------|-------------------------------------|------|---------------------|--------------------------------|---------------------------------|------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------------------|-------------|-------------------|-------------------------------|
|                                                                |          |                                     |      |                     |                                | Less flexibility amount (g)     | Flexibility amount (h) |                                   | Public (c)                                    | Private (d) |                   |                               |
| 2                                                              | 6        | Total                               | ERDF | Less developed      | 350,000,000.00                 | 309,855,578.00                  | 40,144,422.00          | 61,764,706.00                     | 61,764,706.00                                 |             | 411,764,706.00    | 84.9999999757%                |
| 2                                                              | 6        | Total                               | CF   |                     | 200,000,000.00                 | 167,119,010.00                  | 32,880,990.00          | 35,294,118.00                     | 35,294,118.00                                 |             | 235,294,118.00    | 84.9999998725%                |
| 3                                                              | 1        | Total                               | ERDF | Less developed      | 333,450,000.00                 | 295,203,836.00                  | 38,246,164.00          | 500,175,000.00                    | 500,175,000.00                                |             | 833,625,000.00    | 40.0000000000%                |
| 3                                                              | 1        | Total                               | CF   |                     | 1,451,550,000.00               | 1,212,908,000.00                | 238,642,000.00         | 2,177,325,000.00                  | 2,177,325,000.00                              |             | 3,628,875,000.00  | 40.0000000000%                |
| 3                                                              | 2        | Total                               | ERDF | Less developed      | 300,000,000.00                 | 265,590,497.00                  | 34,409,503.00          | 450,000,000.00                    | 450,000,000.00                                |             | 750,000,000.00    | 40.0000000000%                |
| 3                                                              | 3        | Total                               | ERDF | Less developed      | 100,000,000.00                 | 88,530,165.00                   | 11,469,835.00          | 150,000,000.00                    | 150,000,000.00                                |             | 250,000,000.00    | 40.0000000000%                |
| 3                                                              | 4        | Total                               | ERDF | Less developed      | 678,190,000.00                 | 600,402,729.00                  | 77,787,271.00          | 678,190,000.00                    | 678,190,000.00                                |             | 1,356,380,000.00  | 50.0000000000%                |
| 3                                                              | 4        | Total                               | CF   |                     | 667,325,326.00                 | 557,613,741.00                  | 109,711,585.00         | 667,325,326.00                    | 667,325,326.00                                |             | 1,334,650,652.00  | 50.0000000000%                |
| 3                                                              | 5        | Total                               | ERDF | Less developed      | 250,000,000.00                 | 221,325,414.00                  | 28,674,586.00          | 44,117,648.00                     | 44,117,648.00                                 |             | 294,117,648.00    | 84.999997280%                 |
| 3                                                              | 7        | Total                               | CF   |                     | 245,000,000.00                 | 204,720,788.00                  | 40,279,212.00          | 245,000,000.00                    | 245,000,000.00                                |             | 490,000,000.00    | 50.0000000000%                |
| TA36(4)                                                        | 8        | Total                               | CF   |                     | 75,000,000.00                  | 62,669,631.00                   | 12,330,369.00          | 25,000,000.00                     | 25,000,000.00                                 |             | 100,000,000.00    | 75.0000000000%                |
| Total                                                          |          |                                     | ERDF | Less developed      | 2,011,640,000.00               | 1,780,908,219.00                | 230,731,781.00         | 1,884,247,354.00                  | 1,884,247,354.00                              |             | 3,895,887,354.00  | 51.6349631602%                |
| Total                                                          |          |                                     | CF   |                     | 2,638,875,326.00               | 2,205,031,170.00                | 433,844,156.00         | 3,149,944,444.00                  | 3,149,944,444.00                              |             | 5,788,819,770.00  | 45.5857226662%                |
| Grand total                                                    |          |                                     |      |                     | 4,650,515,326.00               | 3,985,939,389.00                | 664,575,937.00         | 5,034,191,798.00                  | 5,034,191,798.00                              |             | 9,684,707,124.00  | 48.0191632690%                |

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

\*\* Indicate the total JTF resources, including the complementary support transferred from the ERDF and the ESF+. The table shall not include the amounts in accordance with Article 7 JTF Regulation. In case of technical assistance financed from the JTF, the JTF resources should be split into resources related to Articles 3 and 4 JTF Regulation. For Article 4 JTF Regulation, there is no flexibility amount.

#### 4. Enabling conditions

Reference: point (i) of Article 22(3) CPR

Table 12: Enabling conditions

| Enabling condition                                                  | Fund | Specific objective | Fulfilment of enabling condition | Criteria                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Fulfilment of criteria | Reference to relevant documents                                                                                                                                                                                                   | Justification                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|---------------------------------------------------------------------|------|--------------------|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Effective monitoring mechanisms of the public procurement market |      |                    | Yes                              | Monitoring mechanisms are in place that cover all public contracts and their procurement under the Funds in line with Union procurement legislation. That requirement includes:<br><br>1. Arrangements to ensure compilation of effective and reliable data on public procurement procedures above the Union thresholds in accordance with reporting obligations under Articles 83 and 84 of Directive 2014/24/EU and Articles 99 and 100 of Directive 2014/25/EU. | Yes                    | HG nr. 901/2015<br>OUG nr. 13/2015<br>HG 634/2015<br>OUG nr. 68/2019<br><br><a href="http://anap.gov.ro/web/analize-si-rapoarte-statistice/?future=false">http://anap.gov.ro/web/analize-si-rapoarte-statistice/?future=false</a> | Funcția de monitorizare este exercitată de ANAP în baza art. 2 și art. 3 lit. e) din OUG nr. 13/2015, respectiv art. 3 alin. (1) lit. d), alin. (3) lit. e) și f) din HG 634/2015, prin:<br><br>-prelucrarea periodică a datelor și informațiilor cu privire la toate procedurile de achiziții din SEAP<br><br>-prelucrarea datelor privind deciziile CNSC și ale curților de apel<br><br>-calcularea indicatorilor de performanță relevanți și măsurabili<br><br>- pregătirea rapoartelor și declarațiilor, în conformitate cu obligațiile de raportare stabilite în directive și legislația națională.<br><br>Datele și informațiile monitorizate sunt publicate periodic pe site-ul instituției și vizează: dimensiunea și caracteristicile pieței, intensitatea concurenței, activitatea economică, eficiența achizițiilor publice, posibile situații de comportament necorespunzător. |
|                                                                     |      |                    |                                  | 2. Arrangements to ensure the data cover at least the following elements:<br><br>a. Quality and intensity of competition: names of winning                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Yes                    | art.232(1) Legea 98/2016<br>art. 252 (1) Legea nr 99/2016<br>HG nr 394/2016, art. 170, 171, 172<br>HG nr 395/2016 art. 167, 168, 169                                                                                              | Toți indicatorii pot fi obținuți din SEAP.<br>a) Conform Legii nr. 98/2016 (art. 142, 145, 146) și Legii nr. 99/2016 (art. 151, 155, 156), autoritățile contractante (AC) au obligația de a publica un anunț de                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

| Enabling condition | Fund | Specific objective | Fulfilment of enabling condition | Criteria                                                                                                                                                                                                               | Fulfilment of criteria | Reference to relevant documents                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Justification                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|--------------------|------|--------------------|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                    |      |                    |                                  | <p>bidder, number of initial bidders and contractual value;</p> <p>b. Information on final price after completion and on participation of SMEs as direct bidders, where national systems provide such information.</p> |                        | <p>b) Legea nr 98/2016, art. 221 (6),222^1<br/>Legea nr 99/2016, art. 239, 239^1<br/>OUG nr 114/2020<br/><a href="http://anap.gov.ro/web/wp-content/uploads/2020/07/ORDONANT-A-de-URGENTA-nr.-114-09.07.2020.pdf">http://anap.gov.ro/web/wp-content/uploads/2020/07/ORDONANT-A-de-URGENTA-nr.-114-09.07.2020.pdf</a><br/><a href="http://anap.gov.ro/web/wp-content/uploads/2021/01/Notificare-extindere-anunt-de-modificare-contract_FINAL_19Ian2021_de-publicat-1.pdf">http://anap.gov.ro/web/wp-content/uploads/2021/01/Notificare-extindere-anunt-de-modificare-contract_FINAL_19Ian2021_de-publicat-1.pdf</a><br/>Instrucțiunea nr 1/2021<br/><a href="http://anap.gov.ro/web/wp-content/uploads/2021/01/Instrucțiune-MO-final.pdf">http://anap.gov.ro/web/wp-content/uploads/2021/01/Instrucțiune-MO-final.pdf</a></p> | <p>atribuire, incluzând cel puțin elementele solicitate.</p> <p>b) Conform legislației achizițiilor, AC are obligația de a include în anunțul de atribuire valoarea și celelalte modificări ale contractului.</p> <p>Au fost implementate următoarele măsuri:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-anunț de modificare a contractului, respectând formularul 20</li> <li>-modificarea legislației (OUG nr. 114/2020) prin introducerea obligației de a publica toate modificările la contract</li> <li>- dezvoltarea SEAP pentru a permite publicarea modificărilor contractului, inclusiv o notificare în acest sens</li> <li>- instrucțiunea nr. 1/2021 privind modificarea contractului (Monitorul Oficial nr. 56/2021)</li> </ul> <p>În ceea ce privește participarea IMM-urilor ca ofertanți direcți, tipul de entitate este selectat din SEAP: mediu, mic, mare, aceste informații regăsimu-se în profilul SEAP, DUAE și declarația cu participanții la procedură.</p> |
|                    |      |                    |                                  | 3. Arrangements to ensure monitoring and analysis of the data by the competent national authorities in accordance with article 83 (2) of directive 2014/24/EU and article 99 (2) of directive 2014/25/EU.              | Yes                    | <a href="http://anap.gov.ro/web/">http://anap.gov.ro/web/</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | ANAP exercită funcția de monitorizare conform art. 2 și art. 3 lit. e) din OUG nr. 13/2015, respectiv art. 3 alin. (1) lit. d), alin. (3) lit. e) și f) din HG 634/2015.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

| Enabling condition                                                 | Fund | Specific objective | Fulfilment of enabling condition | Criteria                                                                                                                                                                                                                                         | Fulfilment of criteria | Reference to relevant documents                                                                                                                       | Justification                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|--------------------------------------------------------------------|------|--------------------|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                    |      |                    |                                  | 4. Arrangements to make the results of the analysis available to the public in accordance with article 83 (3) of directive 2014/24/EU and article 99 (3) directive 2014/25/EU.                                                                   | Yes                    | <a href="http://anap.gov.ro/web/analize-si-rapoarte-statistice/?future=false">http://anap.gov.ro/web/analize-si-rapoarte-statistice/?future=false</a> | Rezultatele activității de monitorizare sunt publicate și disponibile pe site-ul ANAP.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|                                                                    |      |                    |                                  | 5. Arrangements to ensure that all information pointing to suspected bid-rigging situations is communicated to the competent national bodies in accordance with Article 83(2) of Directive 2014/24/EU and Article 99(2) of Directive 2014/25/EU. | Yes                    | <a href="http://www.ajutordestat.ro/?pag=206">http://www.ajutordestat.ro/?pag=206</a>                                                                 | <p>Legislația națională conține reglementări specifice care răspund situațiilor de denaturare a concurenței:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Legea nr. 98/2016: art. 167 alin. (1) lit. d), alin. (6) și alin. (7)</li> <li>- Legea nr. 99/2016: art. 180 alin. (1) lit. d), alin. (4) și alin. (5)</li> </ul> <p>Consiliul Concurenței, instituție cu atribuții specifice, transmite puncte de vedere la solicitarea AC urmare a unei suspiciuni de denaturare a concurenței.</p>                                                                                            |
| 2. Tools and capacity for effective application of State aid rules |      |                    | Yes                              | <p>Managing authorities have the tools and capacity to verify compliance with State aid rules:</p> <p>1. For undertakings in difficulty and undertakings under a recovery requirement.</p>                                                       | Yes                    | <a href="http://www.ajutordestat.ro/?pag=206">http://www.ajutordestat.ro/?pag=206</a>                                                                 | <p>AM verifică dacă beneficiarul intră sau nu în categoria de întreprindere în dificultate:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- este verificată existența declarației pe propria răspundere a beneficiarului,</li> <li>- este aplicată metodologia pentru verificarea încadrării în categoria de întreprindere în dificultate așa cum aceasta este definită de legislația în domeniul ajutorului de stat.</li> </ul> <p>Pentru întreprinderile supuse aplicării unei decizii de recuperare Registrul ajutoarelor de stat (RegAS) permite verificarea ex-ante a eligibilității</p> |

| Enabling condition                                                               | Fund | Specific objective | Fulfilment of enabling condition | Criteria                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Fulfilment of criteria | Reference to relevant documents                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Justification                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|----------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------|----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                  |      |                    |                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | beneficiarului de a primi ajutor de stat de minimis. Aplicația RegAS este gestionată de Consiliul Concurenței în colaborare cu Serviciul de telecomunicații speciale.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|                                                                                  |      |                    |                                  | 2. Through access to expert advice and guidance on State aid matters, provided by State aid experts of local or national bodies.                                                                                                                                                                              | Yes                    | <a href="http://www.ajutordestat.ro/?pag=206">http://www.ajutordestat.ro/?pag=206</a>                                                                                                                                                                                                                                        | Potrivit para. (2), art. 6 din OUG nr. 77/2014 Consiliul Concurenței furnizează la nivel național asistență de specialitate privind aplicarea legislației ajutorului de stat furnizorilor și beneficiarilor de ajutor de stat/de minimis pentru a asigura îndeplinirea obligațiilor RO în acest domeniu în calitatea sa de stat membru al UE, inclusive în ceea ce privește elaborarea de acte normative sau administrative prin care se instituie măsuri de natura ajutorului. În același timp AM au acces prin Consiliul Concurenței la platforma wiki. |
| 3. Effective application and implementation of the Charter of Fundamental Rights |      |                    | Yes                              | Effective mechanisms are in place to ensure compliance with the Charter of Fundamental Rights of the European Union ('the Charter') which include:<br><br>1. Arrangements to ensure compliance of the programmes supported by the Funds and their implementation with the relevant provisions of the Charter. | Yes                    | Guide to the application of the Charter of Fundamental Rights of the European Union in the implementation of the European structural and investment funds<br><br><a href="https://mfe.gov.ro/minister/perioade-de-programare/perioada-2021-2027/">https://mfe.gov.ro/minister/perioade-de-programare/perioada-2021-2027/</a> | MIPE a elaborat Ghidul pentru aplicarea Cartei Drepturilor Fundamentale a Uniunii Europene în implementarea fondurilor europene structurale și de investiții.<br><br>Demersurile pentru a asigura conformitatea programelor sprijinite de fonduri și implementarea cu respectarea dispozițiilor Cartei sunt incluse în Ghid în cadrul capitolului VI Obligations of managing authorities and other institutions involved in managing European funds, capitolul IV Legal status. Obligation to respect the Charter.                                        |

| Enabling condition                                                                                                                                                    | Fund | Specific objective | Fulfilment of enabling condition | Criteria                                                                                                                                                                                                                                                         | Fulfilment of criteria | Reference to relevant documents                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Justification                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                       |      |                    |                                  | 2. Reporting arrangements to the monitoring committee regarding cases of non-compliance of operations supported by the Funds with the Charter and complaints regarding the Charter submitted in accordance with the arrangements made pursuant to Article 69(7). | Yes                    | Guide to the application of the Charter of Fundamental Rights of the European Union in the implementation of the European structural and investment funds<br><a href="https://mfe.gov.ro/minister/perioade-de-programare/perioada-2021-2027/">https://mfe.gov.ro/minister/perioade-de-programare/perioada-2021-2027/</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Modalitățile de raportare către comitetul de monitorizare a cazurilor de nerespectare a prevederilor cartei în implementarea operațiunilor sprijinite de fonduri sunt incluse în Ghid, capitolul VI Obligații ale autorităților de management și alte instituții implicate în gestionarea fondurilor europene (punctul 4. Verificarea conformității cu Carta în perioada de monitorizare)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 4. Implementation and application of the United Nations Convention on the rights of persons with disabilities (UNCRPD) in accordance with Council Decision 2010/48/EC |      |                    | Yes                              | A national framework to ensure implementation of the UNCRPD is in place that includes:<br>1. Objectives with measurable goals, data collection and monitoring mechanisms.                                                                                        | Yes                    | Legea nr. 221/2010 pentru ratificarea Convenției privind drepturile persoanelor cu dizabilități<br><a href="http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/Afis/123949">http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/Afis/123949</a><br><br>Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap<br><a href="http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/236311">http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/236311</a><br><br>Legea nr. 8/2016 privind înființarea mecanismelor prevăzute de Convenția privind drepturile persoanelor cu dizabilități<br><a href="http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/175197">http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/175197</a> | ANDPDCA a elaborat Strategia națională privind drepturile persoanelor cu dizabilități 2021-2027 și Planul Operațional aferent, în cadrul unui proiect AT, cu sprijinul Băncii Mondiale, având ca obiectiv asigurarea participării depline și efective a persoanelor cu dizabilități, bazată pe libertatea de decizie, în toate domeniile vieții și într-un mediu accesibil și rezilient.<br><br>Strategia continuă și dezvoltă demersul de implementare a Convenției ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități în vederea asigurării cadrului pentru exercitarea deplină și în condiții de egalitate a tuturor drepturilor și libertăților fundamentale ale omului de către toate persoanele cu dizabilități.<br><br>Monitorizarea implementării Strategiei va fi realizată de către ANDPDCA, pe baza unei metodologii și a unor instrumente de lucru.<br><br>Obiectivele și țintele măsurabile, sistemul de colectare de date și mecanismul de monitorizare devin pachetul complet pentru asigurarea |

| Enabling condition | Fund | Specific objective | Fulfilment of enabling condition | Criteria                                                                                                                                                       | Fulfilment of criteria | Reference to relevant documents                                                                                                                                                                                                                                             | Justification                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|--------------------|------|--------------------|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                    |      |                    |                                  |                                                                                                                                                                |                        |                                                                                                                                                                                                                                                                             | implementării Strategiei naționale 2021-2027                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|                    |      |                    |                                  | 2. Arrangements to ensure that accessibility policy, legislation and standards are properly reflected in the preparation and implementation of the programmes. | Yes                    | <a href="https://mfe.gov.ro/minister/punctul-de-contact-pentru-implementarea-conventiei-privind-drepturile-persoanelor-cu-dizabilitati/">https://mfe.gov.ro/minister/punctul-de-contact-pentru-implementarea-conventiei-privind-drepturile-persoanelor-cu-dizabilitati/</a> | <p>MIPE a elaborat Ghidul privind reflectarea Convenției ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități în pregătirea și implementarea programelor și proiectelor cu finanțare nerambursabilă pentru perioada 2021-2027, care sprijină implementarea și aplicarea prevederilor Convenției prin reflectarea politicilor, legislației și standardelor în materie de accesibilitate în pregătirea AP și PO, încurajând acțiuni și măsuri eficiente în elaborarea și implementarea proiectelor.</p> <p>Documentul prezintă cadrul legal și instituțional aplicabil, principalele dispoziții ale CDPD de care se va ține cont în etapele de programare și de implementare, precum și mecanismele de asigurare și verificare a respectării condiției favorizante.</p> <p>Ghidul urmărește promovarea de acțiuni privind accesibilitatea, adaptarea rezonabilă, designul universal, cercetarea în domeniul noilor tehnologii și utilizarea acestora de către persoanele dizabilități în vederea facilitării integrării acestora în societate.</p> |
|                    |      |                    |                                  | 3. Reporting arrangements to the monitoring committee regarding cases of non-compliance of operations supported by the Funds with the UNCRPD and               | Yes                    | <a href="https://mfe.gov.ro/minister/punctul-de-contact-pentru-implementarea-conventiei-privind-drepturile-persoanelor-cu-dizabilitati/">https://mfe.gov.ro/minister/punctul-de-contact-pentru-implementarea-conventiei-privind-drepturile-persoanelor-cu-dizabilitati/</a> | Raportarea către comitetele de monitorizare a cazurilor de neconformitate a operațiunilor sprijinite din fonduri se va realiza în conformitate cu dispozițiile art. 40(1)(h) din RDC. În                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

| Enabling condition                                             | Fund    | Specific objective                                                                                                                   | Fulfilment of enabling condition | Criteria                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Fulfilment of criteria | Reference to relevant documents                                                                                                                                                                      | Justification                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----------------------------------------------------------------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                |         |                                                                                                                                      |                                  | complaints regarding the UNCRPD submitted in accordance with the arrangements made pursuant to Article 69(7).                                                                                                                                                                                                                                       |                        |                                                                                                                                                                                                      | <p>scopul îndeplinirii atribuțiilor de raportare, reprezentanții punctului de contact (PCPD) vor fi membri în CM-urile PO care adresează măsuri pentru sprijinirea persoanelor cu dizabilități.</p> <p>Din perspectiva utilizării fondurilor, PCPD ocupă o poziție centrală în cadrul arhitecturii instituționale pentru promovarea drepturilor persoanelor cu dizabilități.</p> <p>Prin colaborarea cu ANDPDCA, Consiliul de Monitorizare, rețeaua punctelor de contact, CNCD, Avocatul Poporului etc., reprezentanții PCPD vor putea prezenta în cadrul reuniunilor CM atât situațiile de neconformitate înregistrate la nivelul autorităților naționale și/sau la nivelul CE, cât și soluțiile identificate sau propuse spre examinare. PCPD va urmări implementarea măsurilor adoptate și va comunica, după caz, CE remediarea situațiilor semnalate.</p> |
| 3.1. Comprehensive transport planning at the appropriate level | ERDF CF | RSO3.1. Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure, sustainable and intermodal TEN-T<br>RSO3.2. Developing and | Yes                              | <p>Multimodal mapping of existing and planned infrastructures, except at local level, until 2030 is in place which:</p> <p>1. Includes economic assessment of the planned investments, underpinned by demand analysis and traffic modelling, which should take into account the anticipated impact of the opening of the rail services markets.</p> | Yes                    | <p>Planul Investițional 2021-2030<br/>HG 1312 / 31.12.2021<br/><a href="http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/">http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/</a></p> | <p>Planul Investițional 2021-2030 are un caracter programatic pornind de la eficiența socio-economică și recalibrând obiectivele de investiții printr-o analiză multi-criterială. Procesul a presupus identificarea scenariului de referință a proiectelor finalizate și în desfășurare, identificarea nevoilor globale și a surselor de finanțare a propunerilor pentru îmbunătățirea procesului de implementare precum și o serie de măsuri orizontale.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

| Enabling condition | Fund | Specific objective                                                                                                                                                       | Fulfilment of enabling condition | Criteria                                                                                                                                                                                                                                            | Fulfilment of criteria | Reference to relevant documents                                                                                                                                                                               | Justification                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|--------------------|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                    |      | enhancing sustainable, climate resilient, intelligent and intermodal national, regional and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility |                                  | 2. Is consistent with the transport related elements of the integrated national energy and climate plan.                                                                                                                                            | Yes                    | PNIESC 2021-2030<br>Planul Național Integrat pentru Energie și Schimbări Climatice                                                                                                                            | PNIESC a fost aprobat în 2021 și include măsuri de decarbonizare a transportului. Planul Investițional este complementar cu PNIESC și include investițiile solicitate de acesta.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|                    |      |                                                                                                                                                                          |                                  | 3. Includes investments in TEN-T core network corridors, as defined by the CEF Regulation, in line with the respective TEN-T core network corridors work plans.                                                                                     | Yes                    | Planul Investițional 2021-2030<br>HG 1312 / 31.12.2021<br><a href="http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/">http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/</a>                   | Scenariile analizate de Planul Investițional 2021-2030 stabilesc apartenența la TEN-T ca un prim criteriu pentru prioritizarea investițiilor (25% impact) așa cum este definit în Regulamentele. 1315/2013 și 1316/2013, urmat de eficiența economică și impactul asupra mediului                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|                    |      |                                                                                                                                                                          |                                  | 4. For investments outside the TEN-T core network corridors, including in cross-border sections, ensures complementarity by providing sufficient connectivity of the urban networks, regions and local communities to the core TEN-T and its nodes. | Yes                    | Master Planul General de Transport<br><br>Planul Investițional 2021-2030<br><a href="http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/">http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/</a> | Metodologia aplicată pentru a asigura conectivitatea regională și locală la rețeaua TEN-T este descrisă în Planul Investițional. Acesta introduce conceptele de rețea primară (TEN-T Core majoritatea și secțiuni cheie de TEN-T Comprehensive), secundară (TEN-T Comprehensive) și terțiară (Drumuri locale) pentru definirea importanței naționale a legăturilor de transport regionale și transfrontaliere. La nivel central responsabilitatea realizării rețelei primare și secundare aparține Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. Rețeaua secundară are rolul de a asigura accesibilitatea regională și urbană la rețeaua primară într-un mod sigur eficient și asigurând o protecție suficientă a mediului.<br><br>Investițiile din POT vor include și centuri ocolitoare pentru a asigura accesibilitatea principalelor orașe la rețeaua primară precum și construcția de secțiuni de pe rețeaua secundară cu rol |

| Enabling condition | Fund | Specific objective | Fulfilment of enabling condition | Criteria                                                                                                                                                               | Fulfilment of criteria | Reference to relevant documents                                                                                                                                                                                   | Justification                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|--------------------|------|--------------------|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                    |      |                    |                                  |                                                                                                                                                                        |                        |                                                                                                                                                                                                                   | principal de a asigura conectivitatea reședințelor de județ la rețeaua TEN-T Core                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|                    |      |                    |                                  | 5. Ensures interoperability of the rail network, and, where relevant, reports on the deployment of ERTMS according to Commission Implementing Regulation (EU) 2017/6 . | Yes                    | Planul Investițional 2021-2030<br><a href="http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/">http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/</a><br>Planul Național de Redresare și Reziliență | Toate obiectivele de investiții în sectorul feroviar includ echiparea cu ERTMS 2. De asemenea, toate proiectele finanțate în perioada actuală din POIM și CEF includ ERTMS 2. Această abordare va continua și în 2021-2027.<br><br>În plus România va implementa planul de operaționalizare al ERTMS care constituie și jalon în PNRR.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|                    |      |                    |                                  | 6. Promotes multimodality, identifying needs for multimodal or transshipment freight and passengers terminals.                                                         | Yes                    | Master Planul General de Transport<br><br>Planul Investițional 2021-2030<br><a href="http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/">http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/</a>     | MPGT și Planul Investițional acoperă toate modurile de transport (feroviar, rutier, naval, aerian și intermodal) MPGT a planificat o rețea de terminale de marfă localizate echilibrat la nivelul rețelei naționale pentru a asigura accesul nediscriminatoriu al operatorilor logistici, integratorilor de servicii feroviar/rutier și feroviar/naval, pornind de la fluxurile existente de marfă la nivel național.<br><br>Analiza consideră următoarele aspecte:<br>- conectivitatea cu alte moduri de transport<br>- distribuția geografică a punctelor de intrare în România (porturi) și centre urbane,<br>- rețeaua existentă de drumuri și căi ferate<br>- fluxurile existente și potențiale |

| Enabling condition | Fund | Specific objective | Fulfilment of enabling condition | Criteria                                                                                                                                               | Fulfilment of criteria | Reference to relevant documents                                                                                                                                                                                   | Justification                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------------------|------|--------------------|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                    |      |                    |                                  |                                                                                                                                                        |                        |                                                                                                                                                                                                                   | de mărfuri<br><br>POT propune o colaborare eficientă la nivel de eligibilitate a beneficiarilor cu furnizorii de servicii logistice private pentru a identifica locațiile optime pentru centrele logistice intermodale                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|                    |      |                    |                                  | 7. Includes measures relevant for infrastructure planning aiming at promoting alternative fuels, in line with the relevant national policy frameworks. | Yes                    | Planul Investițional 2021-2030<br><a href="http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/">http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/</a><br>Planul Național de Redresare și Reziliență | Obiectivul strategic este de a susține dezvoltarea unei rețele de infrastructură de combustibili alternativi în România pentru toate modurile relevante de transport, astfel încât metodele și tehnologiile alternative să poată fi utilizate într-un mod nediscriminatoriu, eficient economic cu impact minim asupra mediului atât la nivel urban cât și pe rețeaua TEN-T .<br><br>În perioada de finanțare actuală, prin CEF au fost finanțate operațiuni de dezvoltare a rețelei de combustibili alternativi la nivelul rețelei TEN-T Core<br><br>România și-a asumat prin PNRR o țintă de 30.000 de stații de încărcare electrice până în 2026 la care MTI contribuie cu 3000.<br><br>Prin PI, MTI va continua să finanțeze proiecte de dezvoltare a rețelei de combustibili alternativi pe rețeaua TEN-T. În acest sens, toate proiecte de infrastructură rutieră finanțate prin POT vor include în mod obligatoriu stații de combustibili alternativi.<br><br>Normativele tehnice pentru proiectarea infrastructurii de transport vor include facilități pentru infrastructură de încărcare electrică, sisteme digitale de |

| Enabling condition | Fund | Specific objective | Fulfilment of enabling condition | Criteria                                                                                                                                                                                                                                               | Fulfilment of criteria | Reference to relevant documents                                                                                                                                                                                   | Justification                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------|------|--------------------|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                    |      |                    |                                  |                                                                                                                                                                                                                                                        |                        |                                                                                                                                                                                                                   | avertizare asupra riscurilor, măsuri de protecție împotriva poluării fonice respectiv perdele forestiere                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|                    |      |                    |                                  | 8. Presents the results of the assessment of road safety risks in line with existing national road safety strategies, together with a mapping of the affected roads and sections and providing with a prioritisation of the corresponding investments. | Yes                    | Planul Investițional 2021-2030<br><a href="http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/">http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/</a><br>Planul Național de Redresare și Reziliență | <p>În 2016, anul aprobării MPGT, a fost elaborată strategia referitoare la siguranța rutieră ce a încorporat analiza de riscuri și acțiunile necesare pentru creșterea siguranței rutiere.</p> <p>Această strategie este necesar să fie actualizată în special pentru a armoniza scopul și obiectivele strategice de la nivel național cu cele de la nivel european în cadrul viziunii „zero”.</p> <p>În PNRR există un jalon legat de cerința de a actualiza strategia de siguranță rutieră pentru perioada 2021-2030. Un prim draft al strategiei a fost elaborat și comunicat reprezentanților Comisiei Europene, care au și comentat și transmis observații asupra documentului. Aceste observații au fost tratate și incluse în textul actualizat al Strategiei.</p> <p>Printre elementele specifice care vor fi pregătite și implementate ca rezultat al adoptării Strategiei de siguranță rutieră se regasesc atât elemente soft (metode de analiza și verificare a calitatii vehiculelor, modificări de comportament etc.), cât și elemente hard de intervenție asupra infrastructurii propriu zise.</p> <p>Strategia de siguranța rutieră a fost</p> |

| Enabling condition | Fund | Specific objective | Fulfilment of enabling condition | Criteria                                                                                                                                                                                   | Fulfilment of criteria | Reference to relevant documents                                                                                                                                     | Justification                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|--------------------|------|--------------------|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                    |      |                    |                                  |                                                                                                                                                                                            |                        |                                                                                                                                                                     | adoptata in sedinta Guvernului din data de 25.05.2022. prin Hotararea de Guvern 682/25.0                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|                    |      |                    |                                  | 9. Provides information on financing resources corresponding to the planned investments and required to cover operation and maintenance costs of the existing and planned infrastructures. | Yes                    | Planul Investițional 2021-2030<br><a href="http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/">http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/</a> | <p>Planul Investițional 2021-2030 elaborat de MTI conține un capitol distinct pentru strategia finanțării. Acest capitol analizează totalul finanțării disponibile pentru sector din toate sursele (precum și condițiile specifice ale fiecăreia) incluzând fonduri europene structurale și de coeziune, Mecanismul de Redresare și Reziliență, bugetul de stat, împrumuturi externe și alte surse.</p> <p>A fost propusă o prioritizare clară a proiectelor care vor fi implementate în limitele fondurilor disponibile precum și scenariile de finanțare aferente.</p> <p>Prin aprobarea guvernamentală a alocărilor și cofinanțării de la bugetul de stat a fost stabilit angajamentul României pentru următorii 10 ani. Asigurarea fondurilor necesare din diferite surse va fi realizată la nivelul Ministerului Finanțelor.</p> |

## 5. Programme authorities

Reference: point (k) of Article 22(3) and Articles 71 and 84 CPR

Table 13: Programme authorities

| Programme authorities                            | Name of the institution                                                                          | Contact name   | Position         | Email                        |
|--------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|------------------|------------------------------|
| Managing authority                               | Ministerul Transporturilor și Infrastructurii - Direcția Generală programe Europene de Transport | Felix ARDELEAN | Director General | felix.ardelean@fonduri.mt.ro |
| Audit authority                                  | Autoritatea de Audit- Organism independent pe langa Curtea de Conturi a Romaniei                 | Dan VLĂDESCU   | Președinte       | dan.vladescu@rcc.ro          |
| Body which receives payments from the Commission | Ministerul Finantelor Publice - Autoritatea de Certificare si Plata                              | Lucia CRĂCIUN  | Director General | lucia.craciun@mfinante.ro    |

The repartition of the reimbursed amounts for technical assistance pursuant to Article 36(5) CPR if more bodies are identified to receive payments from the Commission

Reference: Article 22(3) CPR

Table 13A: The portion of the percentages set out in point (b) of Article 36(5) CPR that would be reimbursed to the bodies which receive payments from the Commission in case of technical assistance pursuant to Article 36(5) CPR (in percentage points)

## 6. Partnership

Reference: point (h) of Article 22(3) CPR

Asigurarea parteneriatului în procesul de programare și gestionare a fondurilor europene reprezintă o precondiție pentru elaborarea unor documente de programare solide, bazate pe prioritățile stabilite la nivel european, național și regional în vederea punerii în practică a unor politici economice, sociale și teritoriale realiste, eficiente, eficace și cu impact pozitiv în viața cetățenilor și în reducerea diferențelor de dezvoltare la nivelul Uniunii Europene.

În acord cu prevederile art. 6 din CPR, România și-a îndeplinit obligația de a organiza și implementa principiul parteneriatului cu implicarea partenerilor relevanți, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 240/2014 al Comisiei privind Codul european de conduită referitor la parteneriat, în cadrul fondurilor structurale și de investiții europene.

Astfel, pentru creșterea implicării partenerilor în derularea activității structurilor partenariale și pentru derularea unor procese de consultare eficiente și participativă, pe baza Regulamentului nr.240/2014, a fost elaborat Codul Național de Conduită privind Parteneriatul pentru Fondurile Europene aferente Politicii de Coeziune (CNCP). Acest document stabilește o serie de norme, principii și reguli de bază care ghidează funcționarea structurilor partenariale cu rol consultativ în procesul de programare și gestionare a fondurilor europene privind coeziunea, cu impact predilect asupra cadrului de programare 2021-2027. Documentul a fost utilizat în organizarea parteneriatului și diseminat în rândul membrilor structurilor partenariale cu rol consultativ în procesul de programare a fondurilor europene privind coeziunea prin comunicare directă, în cadrul reuniunilor partenariale, prin intermediul poștei electronice, precum și prin afișare pe web-site-ul MIPE (<http://mfe.gov.ro/wp-content/uploads/2020/07/6588501da9e75a7d8003d010af3b03fd.pdf>).

Așadar, bazat pe prevederile din regulamentele europene și pe CNCP, documentele de programare au fost elaborate într-un parteneriat larg și eficient din care fac parte autorități naționale, regionale și locale, parteneri relevanți din societatea civilă, sindicate, asociații de afaceri și mediul academic.

Preocupările pentru asigurarea parteneriatului au început în luna mai 2019, când MIPE a demarat pregătirea cadrului partenerial prin constituirea a 5 grupuri partenariale aferente celor 5 Obiective de Politică prevăzute la nivelul propunerii de Regulament General pentru perioada 2021-2027. Ca urmare, în luna noiembrie 2019, MIPE a organizat reuniuni ale acestor grupuri în care a fost prezentată și dezbătută logica intervenției pe fiecare dintre cele 5 obiective de politică. Documentele au fost publicate pe site-ul MIPE, la secțiunea Perioada de Programare 2021-2027, astfel încât să se asigure transparența dezbaterilor și posibilitatea de consultare cât mai largă a tuturor părților interesate (<http://mfe.gov.ro/minister/perioade-de-programare/perioada-2021-2027/>).

În data de 28 noiembrie 2019, MIPE a organizat un eveniment de amploare vizând consultarea asupra viitoarei perioade de programare – 2021-2027, eveniment la care au participat reprezentanți ai mediului de afaceri, societății civile, autorităților publice centrale și locale, beneficiari de fonduri europene. Cu acest prilej, au fost prezentate: stadiul negocierilor documentelor de programare 2021-2027, logica intervenției pe fiecare obiectiv de politică și arhitectura viitoarelor programe operaționale, precum și mecanismul de consultare partenerială.

Odată cu stabilirea arhitecturii documentelor de programare și a cadrului instituțional de gestionare a

fondurilor europene aferente Politicii de Coeziune 2021-2027, începând cu luna martie 2020, s-a trecut la etapa de constituire a cadrului partenerial la nivelul fiecărui Program Operațional și a Comitetului pentru Coordonarea și Managementul Acordului de Parteneriat (CCMAP). Astfel, în perioada 20.05.2020 – 05.06.2020, MIPE a derulat Apelul Național pentru exprimarea interesului privind participarea în cadrul procesului de consultare partenerială pentru elaborarea documentelor programatice pentru perioada 2021-2027 (<http://mfe.gov.ro/minister/perioade-de-programare/perioada-2021-2027/>).

Selecția partenerilor s-a efectuat în conformitate cu prevederile CNCP, principiile de bază privind identificarea partenerilor relevanți fiind următoarele: principiul reprezentativității; principiul echilibrului intereselor; principiul implicării active; principiul responsabilității și principiul regularității participării. De asemenea, prin metodologia internă de selecție a partenerilor, au fost stabilite criterii specifice procesului de programare a fondurilor europene, precum: relevanța obiectului de activitate pentru domeniile de intervenție ale fondurilor europene; recunoașterea organizației la nivel național; nivelul de specializare; experiența anterioară; performanța; capacitatea de reprezentare; capacitatea de planificare strategică; integritatea; susținerea politicilor privind principiile orizontale ale Uniunii Europene. Totodată, metodologia conține formulare de candidatură care au fost completate de către cei care doreau să devină membri în structurile parteneriale, precum și grile de evaluare pe baza cărora s-a făcut selecția candidaților, acestea fiind publicate pe site-ul MIPE în vederea asigurării unui proces de selecție transparent.

În urma apelului public lansat pe site-ul MIPE, au fost înregistrate 230 de candidaturi, reprezentând 735 de solicitări de participare la structurile parteneriale, atât din mediul social (asociații, fundații, sindicate, patronate, organizații și forme asociative), cât și din mediul economic (societăți pe acțiuni, societăți cu răspundere limitată).

La nivelul CCMAP au fost selectați să participe partenerii care și-au exprimat opțiunea de a fi membri ai acestei structuri parteneriale și care, totodată, au obținut punctajele cele mai mari la nivelul candidaturilor pentru Programele Operaționale, cu asigurarea reprezentării echilibrate a partenerilor sociali, societății civile și mediului academic pe domeniile majore aferente Programelor Operaționale, cu luarea în considerare a unui procent de reprezentare public/privat (parteneri) de 55% (mediul public) versus 45% (mediul privat/parteneri). Astfel, la nivelul CCMAP, din cele 67 de entități membre, 31 reprezintă parteneri selectați din mediul privat.

Procesul de selecție a partenerilor s-a finalizat pe data de 20 iulie 2020, când MIPE a afișat listele finale cu organizațiile/entitățile selectate în cadrul structurilor parteneriale pentru elaborarea Programelor Operaționale și a Acordului de Parteneriat 2021-2027.

Totodată, pentru asigurarea unei consultări tematice, la nivel orizontal cu cele mai relevante categorii de beneficiari ai fondurilor europene, urmare a adoptării Memorandumului cu tema: Rezultatele celei de a 5-a runde de negocieri informale între autoritățile române și Comisia Europeană privind documentele naționale de programare a finanțărilor din fonduri europene 2021-2027, 2-4 decembrie 2019, au fost constituite prin Decizii ale Primului Ministru 3 Comitete Consultative dedicate parteneriatului cu: mediul de afaceri; societatea civilă și autoritățile locale.

În data de 31 iulie 2020, MIPE a publicat în consultare publică, pe site-ul instituției, propunerile de documente de programare specifice perioadei 2021-2027, respectiv Acordul de Parteneriat și programele

operaționale, în vederea transmiterii de comentarii, observații sau propuneri pe marginea acestora la o adresa de e-mail dedicată [parteneriat.programare@mfe.gov.ro](mailto:parteneriat.programare@mfe.gov.ro). De asemenea, în vederea facilitării comunicării, au fost create adrese de e-mail specifice fiecărui program (ex: [pot@mfe.gov.ro](mailto:pot@mfe.gov.ro)).

De asemenea, în perioada 18-27 august 2020 s-au derulat consultări publice la nivelul tuturor structurilor partenariale constituite pentru Programele Operaționale și Acordul de Parteneriat, la care au participat 945 de reprezentanți ai instituțiilor publice, ai societății civile, mediului academic și economic.

În luna septembrie 2020, au fost convocate și Comitetele Consultative tematice privind mediul de afaceri și societatea civilă și au fost prezentate documentele de programare, prilej cu care au fost primite o serie de comentarii și propuneri care au fost atent analizate și avute în vedere la definitivarea primului draft al programelor și Acordului de Parteneriat.

### *Structura partenerială POT*

Elaborarea POT 2021-2027 a fost coordonată de MIPE și MTI, cu respectarea și aplicarea principiului parteneriatului, și a presupus o cooperare strânsă cu autoritățile publice responsabile de politicile domeniilor finanțate prin program, precum și cu principalele tipuri de beneficiari, și alți reprezentanți ai societății civile, mediului academic și socio-economic implicate sau vizați de acțiunile finanțabile prin POT.

În vederea definitivării componenței structurii partenariale de la nivelul POT, pe lângă partenerii sociali selectați în cadrul Apelului național, au fost desemnați prin ordin comun de ministru reprezentanți ai principalelor instituții implicate în procesul de elaborare a POT, după cum urmează: Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației, Ministerul Apărării Naționale, Secretariatul General al Guvernului.

### *Consultări publice*

În august 2020 a avut loc o primă consultare publică, iar în Decembrie 2021 a avut loc o nouă consultare publică. Ca urmare a desfășurării acestui proces amplu de consultare publică, au fost primite o serie de contribuții, acestea fiind analizate și parțial preluate la nivelul Programului Operațional. MIPE și MTI au centralizat propunerile primite, modalitatea în care acestea au fost integrate sau o justificare a motivului pentru care acestea nu au fost preluate.

## 7. Communication and visibility

Reference: point (j) of Article 22(3) CPR

Îmbunătățirea vizibilității politicii de coeziune reprezintă o prioritate majoră și în perioada de programare 2021-2027, fiind imperios necesară creșterea gradului de conștientizare a beneficiilor finanțărilor UE pentru cetățeni.

Î

n acord cu prevederile art. 46 CPR acțiunile de comunicare vor fi coordonate la nivel național în baza unui document strategic cu caracter orientativ, dezbătut cu toate părțile implicate, care va urmări acțiuni unitare, coerente și predictibile, pe tema fondurilor europene. Documentul final va fi diseminat odată cu aprobarea PO.

În conformitate cu prevederile art 46 (b) CPR, un portal unic pentru fondurile europene va oferi acces la toate PO din România, incluzând obiectivele și activitățile acestora, oportunitățile de finanțare și rezultatele obținute în urma implementării proiectelor. Portalul unic va reflecta rolul și realizările obținute din fonduri europene, va publica în format deschis listele actualizate cu operațiunile cofinanțate de UE, va oferi acces la oportunitățile de finanțare active, la calendarul apelurilor de proiecte, la mecanismele de acordare a finanțărilor, la evaluările realizate și în general la toate documentele relevante pentru finanțarea europeană, în acord cu prevederile Regulamentului UE 1060/2021 referitoare la obligațiile de comunicare și vizibilitate.

Fiecare PO va dispune de o secțiune dedicată în portal, care, în conformitate cu prevederile art. 49 (1.) CPR, va fi disponibilă în cel mult 6 luni de la aprobarea programului. În concordanță cu art. 48 din CPR, POT va avea desemnat un responsabil pentru comunicare. Acesta va face parte din rețeaua națională de comunicatori și va reprezenta PO în cadrul INFORM EU.

### Abordarea comunicării POT

#### *1. Obiectivele generale de comunicare:*

- Promovarea rolului și contribuției POT la îmbunătățirea mobilității naționale și internaționale și la dezvoltarea infrastructurii de transport;
- Asigurarea transparenței în ceea ce privește obiectivele POT, oportunitățile de finanțare și rezultatele obținute;
- Sprijinirea potențialilor beneficiari cu informații utile în elaborarea și implementarea proiectelor.

#### *2. Obiective specifice*

- Creșterea notorietății PO pentru finanțarea infrastructurii de transport și susținerea mobilității,
- Informarea categoriilor de public țintă cu privire la apeluri, lansări de proiecte, stadiul implementării;
- Explicarea regulilor și a mecanismului de acordare a finanțărilor.

Publicul țintă căruia se adresează măsurile de comunicare este reprezentat de publicul larg, potențiali beneficiari și beneficiarii proiectelor POT organizațiile din sector, utilizatori, etc.

Principalele canale și mijloacele de comunicare cu publicul țintă utilizate vor fi media tradițională și media socială, portalul unic, cu secțiune POT, conturi dedicate pe platformele social media, evenimente online și hybrid, evenimente clasice, conferințe și seminarii, newslettere, infotrip-uri și site visits, conferințe de presă și materiale de promovare.

### *3. Grad de conștientizare a potențialilor beneficiari cu privire la oportunitățile de finanțare prin intermediul POT*

Dat fiind că POT se concentrează pe infrastructura de transport, campaniile de comunicare vor fi concepute astfel încât să faciliteze implicarea tuturor părților interesate, ca de exemplu:

- Implicarea beneficiarilor și partenerilor relevanți la conceperea ghidurilor solicitanților,
- Participarea la organizarea dezbaterilor pentru înțelegerea ghidurilor solicitantului,
- Implicarea partenerilor relevanți în monitorizarea și evaluarea impactului proiectelor.

Indicatorii utilizați pentru monitorizarea și evaluarea comunicării intervențiilor dedicate PO sunt:

- participanți la dezbaterile organizate cu privire la ghidurile din domeniu;
- participanți la întâlniri pe teme comune cu potențiali beneficiari din domeniu (ex. SCO, proiecte, etc.);
- evenimente organizate în contextul operațiunilor de importanță strategică din domeniu;
- vizitatori pagină web POT/ followers rețele sociale / gradul de notorietate al PO în mediul online
- materiale de presă/articole generate, infotrip-uri, sitevisits și conferințe de presă pentru proiectele relevante și pentru operațiunile de importanță strategică

Pentru a sprijini aplicarea prevederilor art. 47, 49 și 50, va fi elaborat un ghid de identitate vizuală, aplicabil la nivel național care va conține elementele vizuale obligatorii pentru materialele de comunicare și publicitate pentru toate operațiunile cofinanțate în cadrul POT.

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

Reference: Articles 94 and 95 CPR

Table 14: Use of unit costs, lump sums, flat rates and financing not linked to costs

| Intended use of Articles 94 and 95 CPR                                                                                                                                                 | Yes                      | No                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-------------------------------------|
| From the adoption, the programme will make use of reimbursement of the Union contribution based on unit costs, lump sums and flat rates under the priority according to Article 94 CPR | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| From the adoption, the programme will make use of reimbursement of the Union contribution based on financing not linked to costs according to Article 95 CPR                           | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |

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

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 % | Type(s) of operation covered |             | Indicator triggering reimbursement |             | Unit of measurement for the indicator triggering reimbursement | Type of SCO (standard scale of unit costs, lump sums or flat rates) | Amount (in EUR) or percentage (in case of flat rates) of the SCO |
|----------|------|--------------------|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|-------------|------------------------------------|-------------|----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
|          |      |                    |                    |                                                                                                                  | Code(1)                      | Description | Code(2)                            | Description |                                                                |                                                                     |                                                                  |

(1) This refers to the code for the intervention field dimension in Table 1 of Annex I to the CPR and the Annex IV to the EMFAF regulation

(2) This refers to the code of a common indicator, if applicable

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

### B. Details by type of operation

### 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 is stored, cut-off dates, validation, etc.)

2. Please specify why the proposed method and calculation based on Article 94(2) CPR 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, if requested, provided 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

A. Summary of the main elements

| Priority | Fund | Specific objective | Category of region | The amount covered by the financing not linked to cost | Type(s) of operation covered |             | Conditions to be fulfilled/results to be achieved triggering reimbursement by the Commission | Indicator |             | Unit of measurement for the conditions to be fulfilled/results to be achieved triggering reimbursement by the Commission | Envisaged type of reimbursement method used to reimburse the beneficiary(ies) |
|----------|------|--------------------|--------------------|--------------------------------------------------------|------------------------------|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
|          |      |                    |                    |                                                        | Code (1)                     | Description |                                                                                              | Code (2)  | Description |                                                                                                                          |                                                                               |

(1) This refers to the code for the intervention field dimension in Table 1 of Annex I to the CPR and the Annex IV to the EMFAF regulation

(2) This refers to the code of a common indicator, if applicable

## B. Details by type of operation

Article 22(3) CPR

Proiectele strategice la nivel național sunt considerate cele aferente priorităților 1 și 4 pentru domeniile rutier și feroviar, cu valoare de peste **500 MEUR**.

*Calendar - Axa 1:*

1. **Pitești – Sibiu, lot. 2 și 3:** Contr. lucrări: 2022; Termen finaliz.: 2027.
2. **Ploiești - Comarnic – Brașov:** Contr. lucrări: 2024; Termen finaliz.: 2028.
3. **București - Alexandria:** Contr. lucrări: 2024; Termen finaliz.: 2028.
4. **Poarta Sălajului – Biharia:** Contr.: 2022; Termen finaliz.: 2026.
5. **Inel București (N) + radiale:** Contr. lucrări: 2022; Termen finaliz.: 2026.
6. **Sibiu – Brașov:** Contr. lucrări: 2024; Termen finaliz.: 2027.
7. **Tg. Neamț - Iași - Ungheni (Moțca - Ungheni):** Contr. lucrări: 2024; Termen finaliz.: 2027.
8. **Arad – Oradea:** Contr. lucrări: 2023; Termen finaliz.: 2026.
9. **Pașcani - Suceava – Siret:** Contr. lucrări: 2023; Termen finaliz.: 2026.
10. **Tg. Mureș - Tg. Neamț (et. 1 din M. Nirajului - Leghin):** Contr. lucrări: 2023; Termen finaliz.: 2027.
11. **Dr. T. Severin - Caransebeș - Lugoj (et. 1):** Contr. lucrări: 2025; Termen finaliz.: 2028.
12. **Brașov - Bacău :** Contr.: 2024; Termen finaliz.: 2028.
13. **Craiova - Filiasi - Dr. T. Severin (et. 1):** Contr. lucrări: 2025; Termen finaliz.: 2028.

*Calendar - Axa 4:*

1. **Predeal – Brașov:** Contr. lucrări: 2023; Termen finaliz.: 2030.
2. **Craiova - Dr. T. Severin – Caransebeș:** Contr.: 2023; Termen finaliz.: 2028.
3. **Teiuș - Cp. Turzii - Cluj-Napoca:** Contr.: 2025; Termen finaliz.: 2029.
4. **Port Constanța - Palas - Et. 1:** Contr. lucrări: 2023; Termen finaliz.: 2027.
5. **Complex București - Et. 1:** Contr. lucrări: 2025; Termen finaliz.: 2029.
6. **Pașcani - Iași – Ungheni:** Contr. lucrări: 2023; Termen finaliz.: 2027.
7. **Ploiești Triaj – Focșani – Pașcani - Suceava - Vicșani - Faza 1:** Contr. lucrări: 2023; Termen finaliz.: 2027.

La urmărirea pregătirii și selecției operațiunilor de mai sus AMPOT va colabora cu BEI prin intermediul asistențelor JASPERS și PASSA. Avizul BEI pt. selecția acestor proiecte va fi o condiție pt. acordarea finanțării. Metodologiile ce vor sprijini procesul de selecție se vor dezvolta în colaborare cu experții BEI.

Acțiunile de comunicare pt. operațiunile din prezenta anexă sunt în mod particular importante. AMPOT și beneficiarii POT se vor asigura că momentele importante în evoluția acestor proiecte vor fi comunicate corespunzător și prin instrumentele de comunicare ale Comisiei Europene.

## DOCUMENTS

| Document title                                               | Document type                | Document date | Local reference | Commission reference | Files                                                                                                                                                                                                                             | Sent date   | Sent by            |
|--------------------------------------------------------------|------------------------------|---------------|-----------------|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------------|
| Programul Operational Transport 2021-2027 - documente suport | Supplementary Information    | 31-May-2022   |                 | Ares(2022)4137297    | POT v1.0<br>Adresa de transmitere POT v1.0<br>Transport Self-assessment<br>OP Transport - Intervention logic<br>Transport Investment Programme 2021-2030<br>Cadrul de performanta POT v1.0<br>Notificare SEA POT<br>DNSH POT v1.0 | 03-Jun-2022 | PREOTEASA, Teodora |
| Programme snapshot 2021RO16FFPR002 1.0                       | Snapshot of data before send | 03-Jun-2022   |                 | Ares(2022)4137297    | Programme_snapshot_2021RO16FFPR002_1.0_ro.pdf<br>Programme_snapshot_2021RO16FFPR002_1.0_en.pdf<br>Programme_snapshot_2021RO16FFPR002_1.0_ro_en.pdf                                                                                | 03-Jun-2022 | PREOTEASA, Teodora |