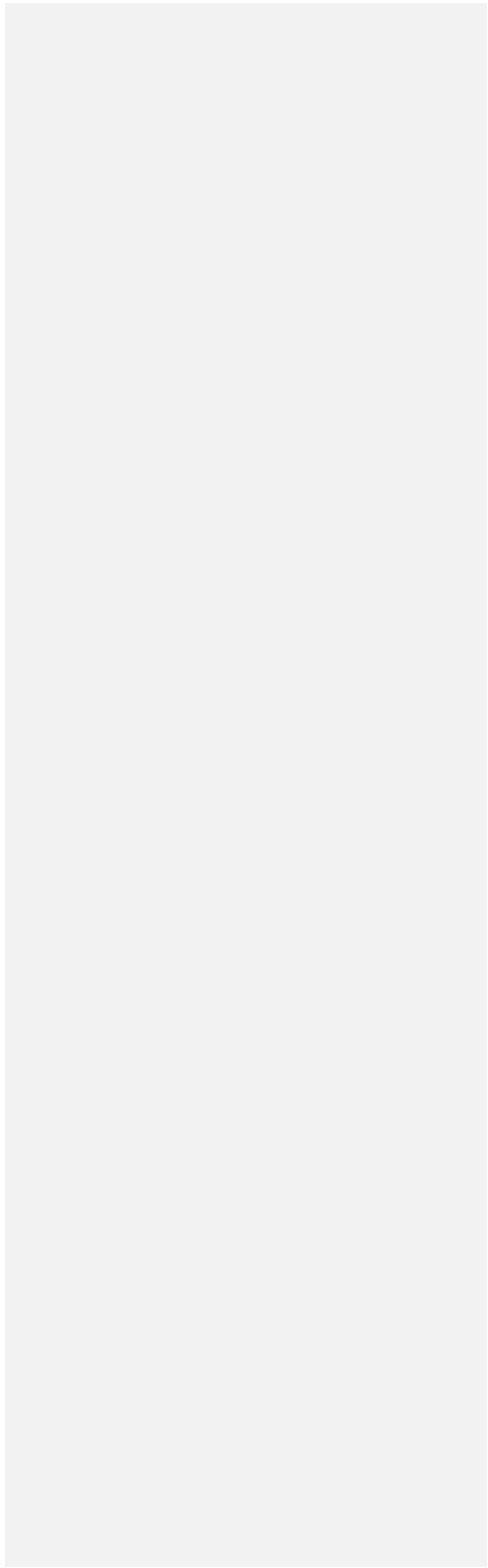


PROGRAMUL TRANSPORT 2021-2027



CCI	2021RO16FFPR002
Titlul în limba engleză	Transport Operational -Programme 2021-2027
Titlul în limba națională (limbile naționale)	Programul Operational -Transport 2021-2027
Versiune	1.0
Primul an	2021
Ultimul an	2027
Eligibil de la	01 Ianuarie 2021
Eligibil până la	31 Decembrie 2029
Numărul deciziei Comisiei	xxxx
Data deciziei Comisiei	xxxx
Numărul deciziei de modificare a statului membru	xxxx
Data intrării în vigoare a deciziei de modificare a statului membru	xxxx
Transfer nesubstanțial [articolul 24 alineatul (5) din RDC]	Da/Nu
Regiuni NUTS acoperite de program (nu se aplică pentru FEAMPA)	RO
Fondul (fondurile) vizat (e)	<input checked="" type="checkbox"/> FEDR <input checked="" type="checkbox"/> Fondul de coeziune <input type="checkbox"/> FSE+ <input type="checkbox"/> FTJ <input type="checkbox"/> FEAMPA
Program	în cadrul obiectivului Investiții pentru ocuparea forței de muncă și creștere economică, numai pentru regiunile ultraperiferice



1. **Strategia programului:** principalele provocări în materie de dezvoltare și măsurile de politică aferente¹

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (a) punctele (i)-(viii) și punctul (x) și articolul 22 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul (UE) 2021/1060 (RDC).

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)*, ce reprezintă strategia actualizată de implementare a *Master Planului General de Transport al României (MPGT)*, atașat la prezentului document, parte din.

Strategia POT 2021-2027 s-a dezvoltat ținând cont de *Strategia UE pentru mobilitate durabilă și inteligentă, Pactul Ecologic European (Green Deal-GD)* și nevoile naționale de dezvoltare a infrastructurii și serviciilor de transport, precum și a siguranței rutiere, așa cum sunt prezentate în *PI, Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030 (PI)*.

Principala provocare pe care POT 2021-2027 va trebui să o rezolve PT 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 strategiei 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*. 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, Core și Comprehensive.

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, o parte dintre acestea fiind identificate de CE în cadrul exercițiilor Semestrului European, iar o parte identificate de RO în cadrul PI. *Autoritățile RO au pregătit o prezentare comprehensivă a problemelor și soluțiilor pentru sectorul de transport, ce constituie baza pentru arhitectura POT în documentul Logica Intervențiilor, atașat 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, dominantă în sectorul rutier și o altă problemă care vizează implementarea politicii *Green Deal*

¹ Pentru programele care se limitează la sprijinirea obiectivului specific stabilit la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+, descrierea strategiei programului nu trebuie să se refere la provocările menționate la articolul 22 alineatul (3) litera (a) punctele (i), (ii) și (vi) din RDC.

(GD) care lasă deoparte infrastructura rutieră și se ~~focusează~~ 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 PŌT care vizează o ~~mixtură de intervenții care acoperă ambele probleme menționate mai sus în infrastructura rutieră, feroviară și navală,~~ adăugând o atenție deosebită asigurării sustenabilității acestor ~~intervenții~~ măsuri, în particular prin ~~focusearea asupra implementarea~~ infrastructurii pentru combustibililor alternativi, pe infrastructura nou construită. ~~–Astfel, PT a fost dezvoltat la intersecția politicii GD cu PI, luând în considerare obiectivele de dezvoltare durabilă și cele aferente principiului eficienței energetice.~~

Strategic, PŌT se corelează cu POIM 2014-2020, fiind o continuare logică a intervențiilor începute în acest program și a căror eligibilitate continuă în 2021-2027. De asemenea, PŌT se corelează cu intervențiile propuse de RO în cadrul programului CEF fără a suprapune proiectele finanțate din cele două instrumente și concentrând intervențiile pe TEN-T Centrală. După cum se observă din descrierile axelor prioritare peste 90% din intervențiile PŌT sunt localizate pe TEN-T Core. PŌT 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 PŌT contribuie la întărirea legăturilor strategice ale regiunii extinse a Mării Negre, precum și Parteneriatul Estic și Balcanii de Vest.

Totodată, PT va continua acțiunile prioritizate prin POIM privind **Solidarity Lanes** și va sprijini noi intervenții pentru fluidizarea conexiunilor cu statele terțe, respectiv Moldova și Ucraina.

~~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 TEN-T Globală. Mai multe detalii se regăsesc în conținutul PI. 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 PŌT, însă PŌT este corelat cu acestea în special cu intervențiile prevăzute în cadrul POR. Unele infrastructuri de drum național vizate de intervențiile PŌT 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.~~

De precizat că în scopul promovării principiului transparenței s-a avut în vedere utilizarea direcționată a pactelor de integritate în proiectele strategice, ținând cont de lecțiile învățate din implementarea proiectelor pilot ale Comisiei în România.

Conform PI, aprobat prin *HG nr. 1.312/2021*, RO s-a angajat să asigure în următorii 10 ani contribuția financiară aferentă proiectelor de transport cu finanțare europeană, însemnând un efort financiar de aproximativ 2% din PIB/an, în funcție de progresul fizic și financiar al proiectelor.

Mai jos, prezentăm sintetic contextul modurilor de transport 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

Formatted: Font: Italic

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 guvernancei 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-ITS~~ și măsuri compensatorii pentru atenuarea efectelor schimbărilor climatice; reducerea incidenței accidentelor cu efecte grave; reducerea timpului de staționare la ieșirea din țară; îmbunătățirea guvernancei 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 accidentele rutiere este extrem de ridicată, România înregistrând un număr de 96 fatalități/1 mil. locuitori față de media UE de 49 fatalități /1 mil locuitori în 2018.

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: reducerea 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 parcuri 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 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.

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).

Totodata, la stabilirea cadrului strategic privind investițiile ce vor fi realizate prin PT, s-a ținut cont de implementarea/sinerghiile existente la nivel național a priorităților Agendei Maritime Comune pentru Marea Neagră legate de promovarea transportului și a conectivității digitale a Mării Negre. În special, prioritățile se referă la următoarele:

Transport - Promovarea transportului maritim sustenabil și sigur, protejând mediul maritim prin dezvoltarea unui sistem modern de navigație, a navelor ecologice, eficiente și sigure în ceea ce privește emisiile de carbon, în conformitate cu convențiile internaționale;

Porturi - Încurajarea conectivității inteligente și a digitalizării porturilor și infrastructurii portuare, cum ar fi transportul ecologic, porturile ecologice și dezvoltarea porturilor ca hub-uri inteligente;

Conectivitate - Promovarea conectivității durabile și cuprinzătoare, pe baza dreptului internațional, a practicilor, regulilor, convențiilor și standardelor tehnice agreeate la nivel internațional. Promovarea interconexiunilor durabile și competitive pentru transportul multimodal, inclusiv cu căile navigabile interioare. Promovarea dezvoltării transportului combinat, inclusiv a transportului de tip feeder, pentru o mai bună conexiune Europa-Asia;

[Promovarea utilizării gazului natural lichefiat \(GNL\) și a gazului natural comprimat \(GNC\) ca alternativă la combustibilii derivați din petrol pentru nave. Agenda Maritimă Comună pentru Marea Neagră are un hub național care poate sprijini procesul de construire a sinergiilor.](#)

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. locuitori 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 din implementare. Experiența perioadelor 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.
- Metodologiile standardizate, listele de verificare sau manualele ce cuprind setul de instrumente pentru pregătirea și închiderea proiectelor vor face parte din procedurile de management intern si/sau ghidurile solicitanților și vor fi îmbunătățite pe baza experienței acumulate în perioadele de programare anterioare.

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 PQT 2021-2027

Pentru perioada 2021-2027 este propus ca *Ministerul Transporturilor și Infrastructurii*, prin *Direcția Generală Organismul Intermediar pentru Transport Programe Europene Transport*, să îndeplinească rolul de *Autoritate de Management (AM PT)* pentru acest program. AM PT va exercita funcția de monitorizare a proiectelor și verificare la fața locului a lucrărilor. Totodată, sprijină creșterea capacității administrative pentru beneficiarii PT.

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

- ✓ funcția contabilă prevăzută în regulamentul 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*, 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 guvernancei 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~~ AM PT va promova utilizarea strategică a achizițiilor publice în scopul sprijinirii obiectivelor de politică în transport (inclusiv profesionalizarea personalului în scopul ~~reducerii lipsei de creșterii~~ creșterii capacității). 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, criteriile de mediu (de exemplu criteriile privind achizițiile publice verzi – green procurement) și considerații sociale și de inovare vor trebui încorporate în procedurile de achiziție publică.

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

Proiectele propuse spre finanțare au la baza scenariul în care se încadrează într-un plafon al supracontractării de 200% a alocării disponibile prin POT, continuând abordarea din ~~de programare~~ 2014-2020 care a arătat contribuții pozitive la rata de contractare și cheltuire a fondurilor.

2. Justificarea obiectivelor specifice

Pentru obiectivul Investiții pentru ocuparea forței de muncă și creștere economică:

Tabelul 1

Obiectiv de politică sau obiectivul specific al FTJ	Obiectiv specific sau prioritate specifică*	Justificare (rezumat)
		[2 000 per obiectiv specific sau prioritate specifică FSE+ sau obiectiv specific FTJ]
OP 3	3.1 Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	<p>Prezentul obiectiv specific este corelat cu elementele de ordin strategic prezente în <i>Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030</i> (PI), document strategic ce actualizează Strategia de implementare a <i>Master Planului General de Transport al României</i> (MPGT) cu orizont 2030 – 2040, cuprinzând viziunea investițională a României pentru fiecare mod de transport.</p> <p><i>Programul Investițional</i> (PI) reprezintă corelarea a trei-ariilor majore de interes pentru perioada 2021 - 2030, referitoare la recuperarea deficitului de infrastructură de bază la nivel național, pe toate domeniile-modurile de transport, dar mai ales în sectorul de transport rutier. Documentul, aplicând politicile și standardele UE referitoare la rețele transeuropene de transport, îndeosebi în cadrul sectorului feroviar, cu respectarea țintelor de înverzire a sectorului de transport, stabilite în cadrul <i>Pactului Ecologic European</i> și a pachetului <i>Fit for 55</i>, mai ales în ceea ce privește sectorul rutier.</p> <p>Abordările strategice sectoriale cuprinse în cadrul <i>Programului Investițional</i> (PI) reflectă gândirea europeană vizează 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.</p> <p>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 este constituită din rețeaua TEN-T Core de pe teritoriul României, la</p>

		<p>care se adaugă câteva secțiuni situate pe rețeaua TEN-T Globală. M mai multe detalii despre aceste rețele se regăsesc în conținutul Planului Investițional PI atașat prezentului document.</p> <p>3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere</p> <p>Acest obiectiv este de asemenea corelat cu obiectivele strategice naționale. Programul Investițional PI vizează integrarea tiparelor de călătorie de lung și scurt 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 încăleările/descăleările necesare accesibilității regionale și a marilor centre urbane.R</p> <p>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 câteva secțiuni situate pe alte rețele. Informații suplimentare privind componența rețelelor secundare să regăsesc în Planul Investițional PI, 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.</p> <p>Promovarea transportului feroviar, inclusiv pe distanțe mici, este un alt obiectiv al Programului Investițional PI, coerent cu obiectivul specific de politică regională europeană.</p>
OP 2	2.8 Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon	<p>În conformitate cu prevederile Programului Investițional PI, toate investițiile în infrastructura de transport vor fi însoțite de măsuri de protecție a 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.).</p> <p>Totodată, cererile de finanțare pentru proiectele prioritizate conform Programului Investițional PI vor trebui să cuprindă o evaluare a principiului <i>Do No Significant Harm</i>, aplicat asupra celor 6 obiective de mediu ale Regulamentului UE pe Taxonomie. În acest sens, va fi obligatorie ca includerea în cadrul proiectelor a acțiunilor de reziliență climatică.</p> <p>La nivelul Uniunii Europene, cât și la nivel, național, în PI 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.</p>

		<p>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.</p> <p>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 <u>PI Programului Investițional</u>, este prioritară dezvoltarea sistemelor de transport urban, cum ar fi transportul feroviar ușor și liniile de metrou și în alte orașe mari.</p> <p>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-, contribuind la reducerea cantităților de gaze cu efect de seră produse în domeniul transporturilor.</p>
--	--	--

* Priorități specifice în conformitate cu Regulamentul FSE+.

Pentru FEAMPA: N/A

Tabelul 1A

Obiectiv de politică	Prioritate	Analiza SWOT (pentru fiecare prioritate)	Justificare (rezumat)
		Puncte forte [10 000 per prioritate]	[20 000 per prioritate]
		Puncte slabe [10 000 per prioritate]	
		Oportunități [10 000 per prioritate]	

		Amenințări [10 000 per prioritate]	
		Identificarea nevoilor pe baza analizei SWOT și luând în considerare elementele prevăzute la articolul 8 alineatul (5) din Regulamentul FEAMPA [10 000 per prioritate]	

3. Priorități

Trimitere: articolul 22 alineatul (2) și alineatul (3) litera (c) din RDC

3.1. Priorități, altele decât asistența tehnică

3.1.1. Titlul priorității [300] (se repetă pentru fiecare prioritate)

Prioritatea 1. Îmbunătățirea conectivității primare rutiere

<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la ocuparea forței de muncă în rândul tinerilor
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la acțiuni sociale inovatoare
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la sprijinul pentru persoanele cele mai defavorizate în cadrul obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+*
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la sprijinul pentru persoanele cele mai defavorizate în cadrul obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (l) din Regulamentul FSE+ ²
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la obiectivul specific privind mobilitatea urbană prevăzut la articolul 3 alineatul (1) litera (b) punctul (viii) din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la obiectivul specific privind conectivitatea digitală prevăzut la articolul 3 alineatul (1) litera (a) punctul (v) din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune

* Dacă este bifată, treceți la secțiunea 2.1.1.2.

² În cazul în care resursele din cadrul obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (l) din Regulamentul FSE+ sunt luate în considerare în sensul articolului 7 alineatul (4) din Regulamentul FSE+.

3.1.1.1. Obiectiv specific³ (se repetă pentru fiecare obiectiv specific selectat, pentru alte priorități decât asistența tehnică)

3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale

3.1.1.1.1. Intervenții ale fondurilor

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctele (i), (iii), (iv), (v), (vi) și (vii) din RDC;

Tipurile de acțiuni aferente – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (i) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+:

Câmp de text [8 000]

Această prioritate vizează finanțarea investițiilor în secțiuni de infrastructură rutieră de mare viteză situate pe rețeaua 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 ~~Planului 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), respectiv ~~Astfel, rețeaua rutieră primară interconectează în mod direct~~ municipiile București, Cluj-Napoca, Timișoara, Iași, Constanța, Craiova, Brașov, Galați, Ploiești, Oradea, Brăila, Arad, Pitești, Sibiu, Bacău, Baia Mare, Buzău, Drobeta-Turnu-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 prioritizare corect și neutru, ~~elaborat pe baze independente și științifice~~. Adăugarea limitărilor de finanțare la lista de proiecte ierarhizate a avut ca rezultat obținerea ~~S~~strategiei de implementare. Metodologia ~~de~~analizei multicriteriale (AMC), pentru proiectele rețelei primare, se bazează pe următoarele criterii: eficiența 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 ~~implementării 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

³ Cu excepția unui obiectiv specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+.

mld.EUR₂ 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 asumat₂ în cadrul obiectivelor europene de decarbonizare pentru anul 2030₂ 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 document₂. ~~O~~ insă o măsură importantă o reprezintă modificarea compoziției flotei de autovehicule ~~spre creșterea proporției cu scopul creșterii ponderii~~ vehiculelor nepoluante. Toate investițiile prevăzute în cadrul acestei axe prioritare vor cuprinde ~~în mod obligatoriu~~ implementarea infrastructurii combustibililor alternativi. ~~Totodată, Autoritatea de management AMPT se va asigura ca pentru fiecare investiție cuprinsă în această axă prioritară va cuprinde~~ include o Evaluare a Impactului asupra Mediului, inclusiv o Evaluarea adecvată, unde este cazul, în linie cu obiectivele specifice de conservare₂ 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 ecologice⁴ traversate de infrastructura rutieră. Măsurile de menținere/refacere a conectivității ecologice implementate în proiectele ~~le finanțate prin POT₂~~ vor respecta cerințele și recomandările exprimate ~~prin cele mai recente în~~ ghidurile tehnice elaborate la nivel european, regional și național⁵.

Investițiile prevăzute în cadrul acestei axe prioritare se vor implementa prin grant acordat beneficiarului₂ 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 vor~~ fi realizate 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 rovignetă.

Proiectele vizate de prezenta axă sunt cuprinse în textul acestei priorități și autoritățile române se angajează să asigure implementarea fiecărui proiect în funcție ~~condițiile de îndeplinire a gradului~~ de maturitate a acestuia. Având în vedere că₂ la acest moment₂ evoluția proiectelor ~~candidate ce urmează a fi~~ fașate poate suferi modificări, proiectele fașate cuprinse în listă sunt ~~estimate orientative. Așadar~~ autoritățile române vor urmări o alocare echilibrată între proiecte fașate și proiecte noi.

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

Proiecte fașate din perioada 2014-2020:

- Proiecte fașate 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:

➤ Proiecte prioritare pentru finalizarea coridoarelor (flagship projects):

- Autostrada Pitești-Sibiu (loturile 2,3);
- Orbital București (drumurile de centură și drumurile de conectivitate)

⁴ <http://corehabs.ro/ro/rapoarte-produse>

⁵ De exemplu Transgreen (<http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/transgreen>) și ConnectGREEN (<http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/connectgreen>)

- Autostrada Tg.Mureș - Tg. Neamț- Iași - Ungheni;

➤ ~~Autostrada Pitești - Sibiu (loturile 2,3);~~

➤ Alte proiecte:

➤ ~~Autostrada Ploiești-Comarnic-Brașov;~~

●

➤ ~~Autostrada Sibiu - Brașov;~~

●

➤ ~~Legătura rutieră rapidă Arad - Oradea;~~

●

➤ ~~Legătura rutieră rapidă București - Alexandria (faza 1 din București - Craiova);~~

●

➤ ~~Autostrada Brașov - Bacău (inclusiv Bypass Brașov Nord);~~

●

➤ ~~Legătura rutieră rapidă Pașcani - Suceava - Siret;~~

●

➤ ~~Autostrada Tg.Mureș - Tg. Neamț (faza 1 din Miercurea Nirajului - Leghin);~~

➤ ~~Legătura rutieră rapidă Craiova - Filiași - Dr.Tr.Severin (faza 1);~~

●

➤ ~~Legătura rutieră rapidă Dr.Tr.Severin - Caransebeș - Lugoj (faza 1);~~

●

➤ ~~Poarta Sălajului - Biharia.~~

Proiecte de rezervă:

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

Formatted: Font color: Custom Color(54,96,145)

Formatted: List Paragraph,List Paragraph compact,Normal bullet 2,Paragraphe de liste 2,Reference list,Bullet list,Numbered List,List Paragraph1,1st level - Bullet List Paragraph,Lettre d'introduction,Paragraph,Bullet EY,List Paragraph11,Normal bullet 21,List L1,L, Bulleted + Level: 1 + Aligned at: 1.9 cm + Indent at: 2.54 cm

Formatted: Font color: Custom Color(54,96,145)

Formatted: Font color: Custom Color(54,96,145)

Formatted: Font color: Custom Color(54,96,145)

Formatted: Font color: Custom Color(54,96,145)

Formatted: Font color: Custom Color(54,96,145)

Formatted: Font color: Custom Color(54,96,145)

Formatted: Font color: Custom Color(54,96,145)

Formatted: Font color: Custom Color(54,96,145)

- Legătura rutieră rapidă Baia Mare - Satu Mare;
- Legătura rutieră rapidă Cluj-Napoca (Apahida) – Dej;
- Legătura rutieră rapidă 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.

Totodată, tipurile de acțiuni au fost evaluate ca fiind compatibile cu principiul DNSH, deoarece:

- nu se așteaptă să aibă un impact negativ semnificativ asupra mediului prin natura lor sau
- au fost evaluate ca fiind compatibile în temeiul RRF, sau
- au fost evaluate ca fiind compatibile în conformitate cu îndrumările tehnice RRF, DNSH sau
- au fost evaluate ca fiind compatibile în conformitate cu metodologia statului român.

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 ~~De~~ 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~~ Planului Investițional PI, 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~~ AM PT.

Beneficiar:

- ✓ Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR),
- ✓ Compania Națională de Investiții Rutiere (CNIR),
- ✓ ~~Parteneriate între CNAIR și autoritățile locale~~ Unități Administrativ-Teritoriale exclusiv pentru proiectele din cadrul acestei priorități.
- ✓ _____

Formatted: Outline numbered + Level: 1 + Numbering
Style: Bullet + Aligned at: 0.63 cm + Indent at: 1.27 cm

Principalele grupuri țintă - articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iii) din RDC:

Câmp de text [1 000]

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.

Acțiuni menite să garanteze egalitatea, incluziunea și nediscriminarea – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iv) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+

Câmp de text [2 000]

Toate ~~investițiile~~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~~finanțarea PT 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~~dizabilități. 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~~dizabilități vizuale și auditive în mijloacele de transport public;
- imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante a rutelor și a indicativelor mijloacelor de transport.

Indicarea teritoriilor specifice vizate, inclusiv utilizarea planificată a instrumentelor teritoriale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul

(v) din RDC

Câmp de text [2 000]
RO - Întreg teritoriul

Acțiuni interregionale, transfrontaliere și transnaționale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vi) din RDC

Câmp de text [2 000]
N/A

Utilizarea planificată a instrumentelor financiare – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vii) din RDC

Câmp de text [1 000] N/A

3.1.1.1.2. Indicatori

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC și articolul 8 din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Țintă (2029)
1. Îmbunătățirea conectivității primare rutiere	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	FEDR	LDR	RCO 43	Lungimea drumurilor noi sau reabilite – TEN-T	km	12	75
				RCO 59	Infrastructuri pentru combustibili alternativi (puncte de realimentare/reîncărcare)	nr. puncte	5	30
				SOI1	Documentații tehnico-economice	nr.	0	1
		FC	NA	RCO 43	Lungimea drumurilor noi sau reabilite –	km	45	305

				TEN-T			
			RCO 45	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate – TEN-T	km	0	30
			RCO 59	Infrastructuri pentru combustibili alternativi (puncte de realimentare/reîncărcare)	nr. puncte	24	164
			<u>SOI1</u>	<u>Documentatii tehnico-economice</u>	<u>nr.</u>	<u>0</u>	<u>1</u>
			<u>SOI2</u>	<u>Progresul implementării Planului de actiune pentru cresterea capacității administrative</u>	<u>%</u>	20	<u>100</u>

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoriile de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Valoare de bază sau de referință	An de referință	Țintă (2029)	Sursa datelor [200]	Observații [200]
1. Îmbunătățirea conectivității primare rutiere	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	FEDR	LDR	RCR 55	Număr anual de utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite, reabilite sau modernizate	pasager-km/an	0	2020	821.250.000	Recensământ trafic	
				RCR 56	Economii de timp datorită îmbunătățirii infrastructurii rutiere	zile-utilizator/an	0	2020	7,1	Model transport / Evaluare ex-post	
		FC	NA	RCR 55	Număr anual de utilizatori de drumuri nou construite,	pasager-km/an	328.500.000	2020	3.668.250.000	Recensământ trafic	

					reconstruite, reabilitate sau modernizate						
				RCR 56	Economii de timp datorită îmbunătățirii infrastructurii rutiere	zile- utilizator/an	0	2020	30,4	Model transport / Evaluare ex-post	

3.1.1.1.3. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție (nu se aplică pentru FEAMPA)

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (viii) din RDC

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
1. Îmbunătățirea conectivității primare rutiere	FEDR	LDR	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	087 - Autostrăzi și drumuri nou construite sau reabilitate - rețeaua centrală TEN-T" 088 - Autostrăzi și drumuri nou construite sau reabilitate - rețeaua globală TEN-T" 079 - Protecția naturii și a biodiversității, patrimoniul natural și resursele naturale, infrastructura verde și cea albastră" 086- Infrastructuri pentru combustibili alternativi 095 – Digitalizarea transporturilor: atunci când urmărește în parte reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră: căile rutiere <i>Total</i>	185.697.900 123.798.600 10.003.500 1.200.000 12.750.000 <i>333.450.000</i>
	FC	N/A	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	087 - Autostrăzi și drumuri nou construite sau reabilitate - rețeaua centrală TEN-T" 088 - Autostrăzi și drumuri nou construite sau reabilitate - rețeaua globală TEN-T" 091 - Autostrăzi și drumuri reconstruite sau modernizate - rețeaua centrală TEN-T" 079 - Protecția naturii și a biodiversității, patrimoniul natural și resursele naturale, infrastructura verde și cea albastră" 086- Infrastructuri pentru combustibili alternativi 095 – Digitalizarea transporturilor: atunci când urmărește în parte reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră: căile rutiere 170 - Îmbunătățirea capacității autorităților responsabile de programe și a organismelor implicate în execuția fondurilor	745.343.515 496.895.677 104.760.000 43.580.808 6.570.000 50.400.000 3.600.000 4.000.000 <u>400.000</u>

				170 – Îmbunătățirea capacității autorităților responsabile de programe și a organismelor implicate în execuția fondurilor	<u>4.000.000</u>
				<i>Total</i>	<i>1.451.550.000</i>

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
1. Îmbunătățirea conectivității primare rutiere	FEDR	LDR	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	01 - grant	333.450.000
	FC	N/A	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	01 - grant	1.451.550.000

Tabelul 6: Dimensiunea 3 – Mecanism teritorial de punere în practică și abordare teritorială N/A

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuantum (EUR)

Tabelul 7: Dimensiunea 6 – Teme secundare în cadrul FSE+ N/A

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuantum (EUR)

Tabelul 8: Dimensiunea 7 – Dimensiunea egalității de gen în cadrul FSE+*, FEDR, Fondul de coeziune și FTJ

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuantum (EUR)
1. Îmbunătățirea conectivității primare rutiere	FEDR	LDR	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	03 - Neutralitatea de gen	333.450.000
	FC	N/A	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	03 - Neutralitatea de gen	1.451.550.000

*În principiu, 40 % pentru FSE+ contribuie la monitorizarea dimensiunii de gen. 100 % se aplică atunci când statul membru optează pentru utilizarea articolului 6 din Regulamentul FSE+ și a acțiunilor specifice programului în domeniul egalității de gen.

3.1.1.1.4. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție pentru FEAMPA **N/A**

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) punctul (c) din RDC

Tabelul 9: Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție pentru FEAMPA

Prioritate nr.	Obiectiv specific	Tip de intervenție	Cod	Cuquantum (EUR)

3.1.1.2. Obiectivul specific de reducere a privațiunilor materiale⁶ **N/A**

3.1.1.2.1. Intervenții din fond

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) din RDC și articolul 20 și articolul 23 alineatele (1) și (2) din Regulamentul FSE+

Tipuri de sprijin

Câmp de text [2 000]

Grupuri-țintă principale

Câmp de text [2 000]

⁶ Articolul 22 alineatul (3) litera (d) din RDC nu se aplică obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+.

Decriptarea sistemelor naționale sau regionale de sprijin

Câmp de text [2 000]

Criterii de selecție a operațiunilor⁷

Câmp de text [4 000]

3.1.1.2.2. Indicatori

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Valoare de referință	An de referință	Sursa datelor [200]	Observații [200]

⁷ Numai pentru programele limitate la obiectivul specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+.

1.1.1. Titlul priorității [300] (se repetă pentru fiecare prioritate)

Prioritatea 2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere

<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la ocuparea forței de muncă în rândul tinerilor
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la acțiuni sociale inovatoare
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la sprijinul pentru persoanele cele mai defavorizate în cadrul obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+*
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la sprijinul pentru persoanele cele mai defavorizate în cadrul obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (l) din Regulamentul FSE+ ⁸
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la obiectivul specific privind mobilitatea urbană prevăzut la articolul 3 alineatul (1) litera (b) punctul (viii) din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la obiectivul specific privind conectivitatea digitală prevăzut la articolul 3 alineatul (1) litera (a) punctul (v) din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune

* Dacă este bifată, treceți la secțiunea 2.1.1.2.

1.1.1.1. Obiectiv specific⁹ (se repetă pentru fiecare obiectiv specific selectat, pentru alte priorități decât asistența tehnică)

3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale

1.1.1.1.1. Intervenții ale fondurilor

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctele (i), (iii), (iv), (v), (vi) și (vii) din RDC;

⁸ În cazul în care resursele din cadrul obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (l) din Regulamentul FSE+ sunt luate în considerare în sensul articolului 7 alineatul (4) din Regulamentul FSE+.

⁹ Cu excepția unui obiectiv specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+.

Tipurile de acțiuni aferente – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (i) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+:

Câmp de text [8 000]

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 rețeaua TEN-T. Toate secțiunile vizate de această prioritate compun rețeaua secundară rutieră a României, așa cum este definită de MPGT/ Planul Investițional PI 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 acelorași 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 PI. 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 prioritizare corect și neutru. 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 prioritizare corect și neutru, elaborat pe baze independente și științifice.~~ Metodologia de prioritizare 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. ~~În p~~ Pentru rețeaua 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 surse 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. ~~O, însă o măsură importantă o~~ reprezintă modificarea compoziției flotei de autovehicule, spre creșterea proporției cu scopul de a crește ponderea vehiculelor nepoluante. Toate investițiile prevăzute în cadrul acestei axe prioritare vor cuprinde în mod obligatoriu implementarea infrastructurii

combustibililor alternativi. ~~Totodată, Autoritatea de management AM PT~~ se va asigura ca ~~pentru~~ fiecare investiție cuprinsă în această axă prioritară ~~cuprinde~~ include 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 ecologice¹⁰ traversate de infrastructura rutieră. Măsurile de menținere/refacere a conectivității ecologice implementate în proiectele finanțate prin PŌT vor respecta cerințele și recomandările exprimate prin ~~cele mai recente~~ ghidurile tehnice elaborate la nivel european, regional și național¹¹.

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 ~~vor~~ fi realizate 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 ~~canditate la fazate~~ poate suferi modificări, ~~proiectele fazate cuprinse în listă sunt estimate~~ acestea sunt unele orientative. ~~A dar~~ autoritățile ~~române~~ vor urmări o alocare echilibrată între proiectele fazate și proiectele 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 depășirea~~ dificultăților și blocajelor, ~~ținând~~ 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, ~~la și în~~ în acest obiectiv specific, iau în considerare o supracontractare de 200% și ~~ea locație~~ sunt situate pe rețeaua TEN-T sau în nodurile TEN-T - prioritizate conform metodologiei Programului Investițional PI, ~~descrișă pe scurt mai sus, iar A~~ 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);

¹⁰ <http://corehabs.ro/ro/rapoarte-produse>

¹¹ De exemplu Transgreen (<http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/transgreen>) și ConnectGREEN (<http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/connectgreen>)

- 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 Bumbești-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.

Totodată, tipurile de acțiuni au fost evaluate ca fiind compatibile cu principiul DNSH, deoarece:

- nu se așteaptă să aibă un impact negativ semnificativ asupra mediului prin natura lor sau
- au fost evaluate ca fiind compatibile în temeiul RRF, sau

- au fost evaluate ca fiind compatibile în conformitate cu îndrumările tehnice RRF, DNSH sau
- au fost evaluate ca fiind compatibile în conformitate cu metodologia statului român.

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 Unități Administrativ-Teritoriale, (inclusiv asociații ale acestora și parteneriate cu ceilalți beneficiari exclusiv pentru proiectele din cadrul acestei priorități CNAIR/DRDP-uri*

Principalele grupuri-țintă - articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iii) din RDC:

Câmp de text [1 000]

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.

Acțiuni menite să garanteze egalitatea, incluziunea și nediscriminarea – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iv) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+

Formatted: Space Before: 0 pt

Câmp de text [2 000]

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 PT se va face în mod nediscriminatoriu, utilizând criteriile 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 criteriile 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 dizabilități 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 dizabilități handicap vizuale și auditive în mijloacele de transport public;
- imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante a rutelor și a indicativelor mijloacelor de transport.

Indicarea teritoriilor specifice vizate, inclusiv utilizarea planificată a instrumentelor teritoriale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (v) din RDC

Câmp de text [2 000]

RO - Întreg teritoriul

Acțiuni interregionale, transfrontaliere și transnaționale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vi) din RDC

Se preconizează că PT va avea un impact semnificativ la nivel național, regional și transnațional și este complementar cu alte inițiative care deja promovează acțiuni interregionale, transfrontaliere și transnaționale, cum ar fi Connecting Europe Facility și Programele Interreg. PT a fost conceput având în vedere nevoia de îmbunătățire a interoperabilității rețelelor de transport deja existente în România și dezvoltarea conexiunilor către coridoarele europene de transport

Formatted: Justified, Indent: Left: 0 cm

prin îmbunătățirea legăturilor de transport atât la nivel intern, cât și transfrontalier, Îmbunătățirea legăturilor de transport cu țările terțe, în special cu Ucraina și Moldova, a devenit, în actualul context o acțiune importantă la nivel european, iar PT promovează unele acțiuni cheie pentru dezvoltarea infrastructurii de-a lungul rețelelor transregionale și europene. Cîmp de text [2 000] N/A

Formatted: Justified, Indent: Left: 0 cm

Formatted: Justified

Utilizarea planificată a instrumentelor financiare – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vii) din RDC

Cîmp de text [1 000] N/A

1.1.1.1.2. Indicatori

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC și articolul 8 din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Țintă (2029)
2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure,	FEDR	LDR	RCO 43	Lungimea drumurilor noi sau reabilitate – TEN-T	km	0	23
				RCO 45	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate – TEN-T	km	3	23
				RCO	Infrastructuri pentru	nr. puncte	1	6

	durabile și intermodale			59	combustibili alternativi (puncte de realimentare/reîncărcare)				
				<u>SOI1</u>	<u>Documentații tehnico-economice</u>	<u>nr.</u>	<u>0</u>		<u>3</u>

Formatted: Font: 10 pt, Font color: Custom Color(RGB(31,73,125))

Formatted: Font: 10 pt, Font color: Custom Color(RGB(31,73,125))

Formatted: Font: 10 pt, Font color: Custom Color(RGB(31,73,125))

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categori e de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Valoare de bază sau de referință	An de referință	Țintă (2029)	Sursa datelor [200]	Observații [200]
2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	FEDR	LDR	RCR 55	Număr anual de utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite, reabilitate sau modernizate	pasager-km/ an	83.950.000	2020	354.050.000	Recensământ trafic	
				RCR 56	Economii de timp datorită îmbunătățirii infrastructurii rutiere	zile-utilizator/an	0	2020	3,5	Model transport / Evaluare ex-post	

1.1.1.1.3. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție (nu se aplică pentru FEAMPA)

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (viii) din RDC

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere	FEDR	LDR	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	087 - Autostrăzi și drumuri nou construite sau reabilitate - rețeaua centrală TEN-T"	24.978.665
				088 - Autostrăzi și drumuri nou construite sau reabilitate - rețeaua globală TEN-T"	16.652.445
				091 - Autostrăzi și drumuri reconstruite sau modernizate - rețeaua centrală TEN-T	11.040.000
				092 - Autostrăzi și drumuri reconstruite sau modernizate - rețeaua globală TEN-T"	7.360.000
				079 - Protecția naturii și a biodiversității, patrimoniul natural și resursele naturale, infrastructura verde și cea albastră"	1.891.890
				086- Infrastructuri pentru combustibili alternativi	240.000
				095 – Digitalizarea transporturilor: atunci când urmărește în parte reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră: căile rutiere	900.000
				<i>Total</i>	<i>63.063.000</i>

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere	FEDR	LDR MDR	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	01 - grant	63.063.000

Tabelul 6: Dimensiunea 3 – Mecanism teritorial de punere în practică și abordare teritorială N/A

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)

Tabelul 7: Dimensiunea 6 – Teme secundare în cadrul FSE+ N/A

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)

Tabelul 8: Dimensiunea 7 – Dimensiunea egalității de gen în cadrul FSE+*, FEDR, Fondul de coeziune și FTJ

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere	FEDR	LDR MDR	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	03 - Neutralitatea de gen	63.063.000

* În principiu, 40 % pentru FSE+ contribuie la monitorizarea dimensiunii de gen. 100 % se aplică atunci când statul membru optează pentru utilizarea articolului 6 din Regulamentul FSE+ și a acțiunilor specifice programului în domeniul egalității de gen.

1.1.1.1.4. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție pentru FEAMPA N/A

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) punctul (c) din RDC

Tabelul 9: Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție pentru FEAMPA

Prioritate nr.	Obiectiv specific	Tip de intervenție	Cod	Cuquantum (EUR)

1.1.1.2. Obiectiv specific¹² (se repetă pentru fiecare obiectiv specific selectat, pentru alte priorități decât asistența tehnică)

3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere

1.1.1.2.1. Intervenții ale fondurilor

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctele (i), (iii), (iv), (v), (vi) și (vii) din RDC;

Tipurile de acțiuni aferente – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (i) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+:

Câmp de text [8 000]

Această prioritate vizează finanțarea a 3 tipuri de investiții ~~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~~ categoria a drumului, prin urmare această ~~axă~~ axă prioritară ~~nu va finanța niciodată infrastructuri~~ cu statut din categoria 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 PI 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

¹² Cu excepția unui obiectiv specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+.

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 prioritizare corect și neutru, elaborat pe baze independente și științifice. Metodologia de prioritizare 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 a 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. ~~P~~ar pentru rețeaua 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 surse regenerabile în consumul final brut de energie în domeniul transporturilor de 14,2%. Pentru a asigura atingerea țintei de decarbonizare atingerea acestei ținte sunt vizate mai multe măsuri, detaliate în analiza DNSH, ce însoțește prezentul document, însă o măsură importantă o reprezintă modificarea compoziției înlocuirea flotei de autovehicule spre în sensul creșterii proporției vehiculelor nepoluante. Toate investițiile prevăzute în cadrul acestei axe prioritare vor cuprinde, în mod obligatoriu, implementarea infrastructurii combustibililor alternativi. Totodată, Autoritatea de management AM se va asigura că pentru fiecare investiție cuprinsă în această axă prioritară va 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 ecologice¹³ traversate de infrastructura rutieră. Măsurile de menținere/refacere a conectivității ecologice, implementate în proiectele finanțate prin P~~OT~~, vor respecta cerințele și recomandările exprimate prin ~~cele mai recente ghidurile~~ tehnice elaborate la nivel european, regional și național¹⁴.

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 vor fi realizate 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 funcție de condițiile de îndeplinire a gradului de maturitatea acestora. Având în vedere că, la acest moment, evoluția proiectelor ~~canditate la fazate~~ poate suferi

¹³ <http://corehabs.ro/ro/rapoarte-produse>

¹⁴ De exemplu Transgreen (<http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/transgreen>) și ConnectGREEN (<http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/connectgreen>)

modificări, proiectele fazate cuprinse în listă sunt estimate, dar autoritățile române AM 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 PI, 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);
- Reșița - 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;

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 Băbeni;
 - VO Câmpulung Moldovenesc;
 - VO Pucioasa;
 - VO Vatra Dornei;
 - VO Valea lui Mihai.
- VO Păltinoasa (Reg. Dezv.NE)
 - VO Brad (Reg. Dezv.V)
 - VO Sighetu Marmației (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*
- ✓ *Unități Administrativ-Teritoriale, inclusiv asociații ale acestora și parteneriate cu CNAIR/DRDP-uri, Administrații Publice Locale (inclusiv asociații ale acestora și parteneriate cu ceilalți beneficiari exclusiv pentru proiectele din cadrul acestei priorități)*

Principalele grupuri-țintă - articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iii) din RDC:

Câmp de text [1 000]

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.

Acțiuni menite să garanteze egalitatea, incluziunea și nediscriminarea – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iv) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+

Câmp de text [2 000]

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 finanțarea PT 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 dizabilități 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 dizabilitate vizuală și auditivă în mijloacele de transport public;
- imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante a rutelor și a indicativelor mijloacelor de transport.

Indicarea teritoriilor specifice vizate, inclusiv utilizarea planificată a instrumentelor teritoriale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul

(v) din RDC

Câmp de text [2 000]

RO - Întreg teritoriul

Acțiuni interregionale, transfrontaliere și transnaționale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vi) din RDC

Câmp de text [2 000] N/A

Utilizarea planificată a instrumentelor financiare – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vii) din RDC

Câmp de text [1 000] N/A

1.1.1.2.2. Indicators

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC și articolul 8 din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune

Tabelul 2: Indicators de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Țintă (2029)
2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	FEDR	LDR	RCO 44	Lungimea drumurilor noi sau reabilite – din afara TEN-T	km	13	87
				RCO 46	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate – din afara TEN-T	km	13	89
				RCO 59	Infrastructuri pentru combustibili alternativi (puncte de realimentare/reîncărcare)	nr. puncte	3	23
				<u>SOII</u>	<u>Documentații tehnico-economice</u>	<u>nr.</u>	<u>0</u>	<u>9</u>

Formatted: Font: 10 pt, Font color: Custom Color(RGB(31,73,125))

Formatted: Font: 10 pt, Font color: Custom Color(RGB(31,73,125))

Formatted: Font: 10 pt, Font color: Custom Color(RGB(31,73,125))

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC

Tabelul 3: Indicators de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Valoare de bază sau de referință	An de referință	Țintă (2029)	Sursa datelor [200]	Observații [200]
------------	-------------------	------	----------------------	--------	-----------------	-------------------	----------------------------------	-----------------	--------------	---------------------	------------------

Formatted Table

2. Îmbunătățire a conectivității secundare rutiere	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	FEDR	LDR	RCR 55	Număr anual de utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite, reabilitate sau modernizate	pasager-km/ an	324.850.000	2020	1.350.500.0 00	Recensământ trafic	
				RCR 56	Economii de timp datorită îmbunătățirii infrastructurii rutiere	zile- utilizator/an	0	2020	11,9	Model transport / Evaluare ex- post	

1.1.1.2.3. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție (nu se aplică pentru FEAMPA)

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (viii) din RDC

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere	FEDR	LDR	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	089 - Legături rutiere secundare nou construite sau reabilitate către rețeaua rutieră și nodurile TEN-T	154.468.890
				093 - Alte drumuri reconstruite sau modernizate (autostrăzi, drumuri naționale, regionale sau locale)	71.200.000
				095 – Digitalizarea transporturilor: atunci când urmărește în parte reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră: căile rutiere	3.240.000
				079 - Protecția naturii și a biodiversității, patrimoniul natural și resursele naturale, infrastructura verde și cea albastră"	7.108.110
				086- Infrastructuri pentru combustibili alternativi	920.000
				<i>Total</i>	<i>236.937.000</i>

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
2. Îmbunătățirea conectivității	FEDR	LDR	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale	01 - grant	236.937.000

secundare rutiere			durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere		
-------------------	--	--	--	--	--

Tabelul 6: Dimensiunea 3 – Mecanism teritorial de punere în practică și abordare teritorială N/A

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)

Tabelul 7: Dimensiunea 6 – Teme secundare în cadrul FSE+ N/A

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)

Tabelul 8: Dimensiunea 7 – Dimensiunea egalității de gen în cadrul FSE+*, FEDR, Fondul de coeziune și FTJ

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere	FEDR	LDR	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	03 - Neutralitatea de gen	236.937.000

* În principiu, 40 % pentru FSE+ contribuie la monitorizarea dimensiunii de gen. 100 % se aplică atunci când statul membru optează pentru utilizarea articolului 6 din Regulamentul FSE+ și a acțiunilor specifice programului în domeniul egalității de gen.

1.1.1.2.4. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție pentru FEAMPA N/A

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) punctul (c) din RDC

Tabelul 9: Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție pentru FEAMPA

Prioritate nr.	Obiectiv specific	Tip de intervenție	Cod	Cuantum (EUR)

1.1.1.3. Obiectivul specific de reducere a privațiunilor materiale¹⁵

1.1.1.3.1. Intervenții din fond

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) din RDC și articolul 20 și articolul 23 alineatele (1) și (2) din Regulamentul FSE+

Tipuri de sprijin

Câmp de text [2 000]

Grupuri-țintă principale

Câmp de text [2 000]

¹⁵ Articolul 22 alineatul (3) litera (d) din RDC nu se aplică obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+.

Decriptarea sistemelor naționale sau regionale de sprijin

Câmp de text [2 000]

Criterii de selecție a operațiunilor¹⁶

Câmp de text [4 000]

1.1.1.3.2. Indicatori

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Valoare de referință	An de referință	Sursa datelor [200]	Observații [200]

¹⁶ Numai pentru programele limitate la obiectivul specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+.

1.1.1. Titlul priorității [300] (se repetă pentru fiecare prioritate)

Prioritatea 3. Creșterea siguranței rutiere

<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la ocuparea forței de muncă în rândul tinerilor
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la acțiuni sociale inovatoare
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la sprijinul pentru persoanele cele mai defavorizate în cadrul obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+*
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la sprijinul pentru persoanele cele mai defavorizate în cadrul obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (l) din Regulamentul FSE+ ¹⁷
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la obiectivul specific privind mobilitatea urbană prevăzut la articolul 3 alineatul (1) litera (b) punctul (viii) din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la obiectivul specific privind conectivitatea digitală prevăzut la articolul 3 alineatul (1) litera (a) punctul (v) din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune

* Dacă este bifată, treceți la secțiunea 2.1.1.2.

1.1.1.1. Obiectiv specific ¹⁸ (se repetă pentru fiecare obiectiv specific selectat, pentru alte priorități decât asistența tehnică)

3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale

1.1.1.1.1. Intervenții ale fondurilor

¹⁷ În cazul în care resursele din cadrul obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (l) din Regulamentul FSE+ sunt luate în considerare în sensul articolului 7 alineatul (4) din Regulamentul FSE+.

¹⁸ Cu excepția unui obiectiv specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+.

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctele (i), (iii), (iv), (v), (vi) și (vii) din RDC;

Tipurile de acțiuni aferente – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (i) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+:

Câmp de text [8 000]

Așa cum a fost precizat în secțiunea privind Strategia programului, România deține unul dintre cele mai ~~slabe recorduri~~ reduse grade 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.

PNRR solicită prevede adoptarea Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră 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 UE, așa cum sunt ele prezentate în documentul cadru de politici europene în domeniul siguranței rutiere „Vision Zero” ~~respectiv anume~~ reducerea până aproape de zero a numărului de decedați persoane decedate în accidente rutiere, până în anul 2050, până aproape de zero. Ca obiectiv intermediar, România își asumă ținta Uniunii Europene UE 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 beneficiarilor ~~lorului,~~ 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 ~~vor~~ fi realizate 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~~ Siguranță pasivă: parapete rutiere cu ruloari, 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;

Formatted: Justified

Formatted: Font: Italic

Formatted: Justified

- 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 parcările 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 categoria 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 categoriei a drumului. Prin urmare, această axă prioritară nu va finanța acțiuni de siguranță rutieră pe secțiunile de drum cu statut de din categoria drumurilor județene, rurale sau străzilor urbane. În cazul unor infrastructuri cu statut din categoria de drum național, ce traversează zonele urbane, acțiunile de siguranță rutieră se vor corela cu strategiile locale și vor urmări integrarea sistemelor ITS.

Totodată, tipurile de acțiuni au fost evaluate ca fiind compatibile cu principiul DNSH, deoarece:

- nu se așteaptă să aibă un impact negativ semnificativ asupra mediului prin natura lor sau

- au fost evaluate ca fiind compatibile în temeiul RRF, sau

- au fost evaluate ca fiind compatibile în conformitate cu îndrumările tehnice RRF DNSH sau

- au fost evaluate ca fiind compatibile în conformitate cu metodologia statului român.

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

Formatted: Space Before: 0 pt

Formatted: Font: Italic

Formatted: Font: Italic

Formatted: Font: Italic

(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

Principalele grupuri-țintă - articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iii) din RDC:

Câmp de text [1 000]

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.

Acțiuni menite să garanteze egalitatea, incluziunea și nediscriminarea – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iv) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+

Câmp de text [2 000]

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 PGT 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 dizabilități 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 dizabilități handicap vizuale și auditive în mijloacele de transport public;
- imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante a rutelor și a indicativelor mijloacelor de transport.

Indicarea teritoriilor specifice vizate, inclusiv utilizarea planificată a instrumentelor teritoriale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (v) din RDC

Câmp de text [2 000]

RO - Întreg teritoriul

Acțiuni interregionale, transfrontaliere și transnaționale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vi) din RDC

Se preconizează că PT va avea un impact semnificativ la nivel național, regional și transnațional și este complementar cu alte inițiative care deja promovează acțiuni interregionale, transfrontaliere și transnaționale, cum ar fi Connecting Europe Facility și Programele Interreg. PT a fost conceput având în vedere nevoia de îmbunătățire a interoperabilității rețelelor de transport deja existente în România și dezvoltarea conexiunilor către coridoarele europene de transport prin îmbunătățirea legăturilor de transport atât la nivel intern, cât și transfrontalier, Îmbunătățirea legăturilor de transport cu țările terțe, în special cu Ucraina și Moldova, a devenit în actualul context o acțiune importantă la nivel european, iar PT promovează unele acțiuni cheie pentru dezvoltarea infrastructurii de-a lungul rețelelor transregionale și europene.

Câmp de text [2 000] N/A

Formatted: Justified

Utilizarea planificată a instrumentelor financiare – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vii) din RDC

Câmp de text [1 000] N/A

1.1.1.1.2. Indicatori

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC și articolul 8 din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Țintă (2029)
3. Creșterea siguranței rutiere	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	FEDR	LDR	RCO 45	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate – TEN-T	km	47	323
				SOI3	<u>Lungimea totala a drumurilor dotata cu elemente de siguranta rutiera</u>	km	237	2370
				SOI4	<u>Numarul punctelor negre rutiere vizate din motive de siguranta prin proiecte finantate din PT</u>	nr	18	92
				SOI5	<u>Proiecte pilot</u>	nr.	1	2
				SOI1	<u>Documentații tehnico-economice</u>	nr.	0	2

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Formatted: Font: 10 pt, Font color: Custom Color(RGB(31,73,125))

Formatted: Font: 10 pt, Font color: Custom Color(RGB(31,73,125))

Formatted: Not Highlight

Formatted: Centered, Indent: Left: 0 cm

Formatted: Centered

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categori e de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Valoare de bază sau de referință	An de referință	Țintă (2029)	Sursa datelor [200]	Observații [200]
3. Creșterea siguranței rutiere	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	FEDR	LDR	RCR 55	Număr anual de utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite, reabilitate sau modernizate	pasager-km/ an	1.178.950.000	2020	2.357.900.000	Recensământ trafic	
			LDR	SRII	Reducerea numărului de accidente rutiere	%	0	2020	50%	Rapoarte de progres/Stati stici	

1.1.1.1.3. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție (nu se aplică pentru FEAMPA)

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (viii) din RDC

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
3. Creșterea siguranței rutiere	FEDR	LDR	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	091 - Autostrăzi și drumuri reconstruite sau modernizate - rețeaua centrală TEN-T"	40.480.000
				092 - Autostrăzi și drumuri reconstruite sau modernizate - rețeaua globală TEN-T"	30.580.000
				<i>Total</i>	<i>71.060.000</i>

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
----------------	------	----------------------	-------------------	-----	-----------------

3. Creșterea siguranței rutiere	FEDR	LDR	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	01 - grant	71.060.000
---------------------------------	------	-----	---	------------	------------

Tabelul 6: Dimensiunea 3 – Mecanism teritorial de punere în practică și abordare teritorială N/A

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuantum (EUR)

Tabelul 7: Dimensiunea 6 – Teme secundare în cadrul FSE+N/A

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuantum (EUR)

Tabelul 8: Dimensiunea 7 – Dimensiunea egalității de gen în cadrul FSE+*, FEDR, Fondul de coeziune și FTJ

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuantum (EUR)
3. Creșterea siguranței rutiere	FEDR	LDR	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	03 - Neutralitatea de gen	71.060.000

* În principiu, 40 % pentru FSE+ contribuie la monitorizarea dimensiunii de gen. 100 % se aplică atunci când statul membru optează pentru utilizarea articolului 6 din Regulamentul FSE+ și a acțiunilor specifice programului în domeniul egalității de gen.

1.1.1.1.4. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție pentru FEAMPA N/A

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) punctul (c) din RDC

Tabelul 9: Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție pentru FEAMPA

Prioritate nr.	Obiectiv specific	Tip de intervenție	Cod	Cuquantum (EUR)

1.1.1.2. Obiectiv specific ¹⁹ (se repetă pentru fiecare obiectiv specific selectat, pentru alte priorități decât asistența tehnică)

3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere

1.1.1.2.1. Intervenții ale fondurilor

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctele (i), (iii), (iv), (v), (vi) și (vii) din RDC;

Tipurile de acțiuni aferente – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (i) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+:

Câmp de text [8 000]

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 prevede adoptarea Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră 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

¹⁹ Cu excepția unui obiectiv specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+.

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 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

Principalele grupuri-țintă - articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iii) din RDC:

Câmp de text [1 000]

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.

Acțiuni menite să garanteze egalitatea, incluziunea și nediscriminarea – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iv) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+

Câmp de text [2 000]

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 P~~OT~~ se va face în mod nediscriminatoriu, utilizând criteriile 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 criteriile 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.

Indicarea teritoriilor specifice vizate, inclusiv utilizarea planificată a instrumentelor teritoriale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (v) din RDC

Câmp de text [2 000]

RO - Întreg teritoriul

Acțiuni interregionale, transfrontaliere și transnaționale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vi) din RDC

Câmp de text [2 000] N/A

Utilizarea planificată a instrumentelor financiare – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vii) din RDC

Câmp de text [1 000] N/A

1.1.1.2.2. Indicators

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC și articolul 8 din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune

Tabelul 2: Indicators de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Țintă (2029)
3. Creșterea siguranței rutiere	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	FEDR	LDR	RCO 46	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate – din afara TEN-T	km	20	137
				SOI32S 139	Lungimea totala a drumurilor dotata cu elemente de siguranta rutiera	km	102	1020
				SOI5	Proiecte pilot	nr.	0	1
				SOI1	Documentatii tehnico-economice	nr.	0	1

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC

Tabelul 3: Indicators de rezultat

Formatted: Font: 10 pt, Font color: Custom Color(RGB(31,73,125))

Formatted: Font: 10 pt, Font color: Custom Color(RGB(31,73,125))

Formatted: Font: 10 pt, Font color: Custom Color(RGB(31,73,125))

Formatted: Font: 10 pt, Font color: Custom Color(RGB(31,73,125))

Formatted: Font: 10 pt, Font color: Custom Color(RGB(31,73,125))

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Valoare de bază sau de referință	An de referință	Țintă (2029)	Sursa datelor [200]	Observații [200]
3. Creșterea siguranței rutiere	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	FEDR	LDR	RCR 55	Număr anual de utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite, reabilitate sau modernizate	pasager-km /an	500.050.000	2020	1.000.100.000	Recensământ trafic	
			LDR	SRI1 4S02	Reducerea numărului de accidente rutiere	%	0	2020	50%	Rapoarte de progres/Statistici	

1.1.1.2.3. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție (nu se aplică pentru FEAMPA)

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (viii) din RDC

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
3. Creșterea siguranței rutiere	FEDR	LDR	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale,	093 - Alte drumuri reconstruite sau modernizate (autostrăzi, drumuri naționale, regionale sau locale)"	28.940.000

			inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere		
--	--	--	---	--	--

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
3. Creșterea siguranței rutiere	FEDR	LDR	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	01 - grant	28.940.000

Tabelul 6: Dimensiunea 3 – Mecanism teritorial de punere în practică și abordare teritorială N/A

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)

Tabelul 7: Dimensiunea 6 – Teme secundare în cadrul FSE+N/A

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)

Tabelul 8: Dimensiunea 7 – Dimensiunea egalității de gen în cadrul FSE+*, FEDR, Fondul de coeziune și FTJ

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
3. Creșterea siguranței rutiere	FEDR	LDR	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	03 - Neutralitatea de gen	28.940.000

* În principiu, 40 % pentru FSE+ contribuie la monitorizarea dimensiunii de gen. 100 % se aplică atunci când statul membru optează pentru utilizarea articolului 6 din Regulamentul FSE+ și a acțiunilor specifice programului în domeniul egalității de gen.

1.1.1.2.4. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție pentru FEAMPA N/A

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) punctul (c) din RDC

Tabelul 9: Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție pentru FEAMPA

Prioritate nr.	Obiectiv specific	Tip de intervenție	Cod	Cuquantum (EUR)

1.1.1.3. Obiectivul specific de reducere a privațiunilor materiale²⁰

1.1.1.3.1. Intervenții din fond

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) din RDC și articolul 20 și articolul 23 alineatele (1) și (2) din Regulamentul FSE+

Tipuri de sprijin

²⁰ Articolul 22 alineatul (3) litera (d) din RDC nu se aplică obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+.

Câmp de text [2 000]

Grupuri-țintă principale

Câmp de text [2 000]

Decriptarea sistemelor naționale sau regionale de sprijin

Câmp de text [2 000]

Criterii de selecție a operațiunilor²¹

Câmp de text [4 000]

1.1.1.3.2. Indicatori

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

²¹ Numai pentru programele limitate la obiectivul specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+.

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Valoare de referință	An de referință	Sursa datelor [200]	Observații [200]

1.1.1. Titlul priorității [300] (se repetă pentru fiecare prioritate):

Prioritatea 4. Creșterea eficienței căilor ferate române

<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la ocuparea forței de muncă în rândul tinerilor
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la acțiuni sociale inovatoare
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la sprijinul pentru persoanele cele mai defavorizate în cadrul obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+*
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la sprijinul pentru persoanele cele mai defavorizate în cadrul obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (l) din Regulamentul FSE+ ²²
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la obiectivul specific privind mobilitatea urbană prevăzut la articolul 3 alineatul (1) litera (b) punctul (viii) din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la obiectivul specific privind conectivitatea digitală prevăzut la articolul 3 alineatul (1) litera (a) punctul (v) din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune

* Dacă este bifată, treceți la secțiunea 2.1.1.2.

1.1.1.1. Obiectiv specific²³ (se repetă pentru fiecare obiectiv specific selectat, pentru alte priorități decât asistența tehnică)

3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale

²² În cazul în care resursele din cadrul obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (l) din Regulamentul FSE+ sunt luate în considerare în sensul articolului 7 alineatul (4) din Regulamentul FSE+.

²³ Cu excepția unui obiectiv specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+.

1.1.1.1.1. Intervenții ale fondurilor

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctele (i), (iii), (iv), (v), (vi) și (vii) din RDC;

Tipurile de acțiuni aferente – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (i) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+:

Câmp de text [8 000]

În domeniul infrastructurii feroviare, acțiunile vizate vor fi focalizate pe obiectivele strategice la nivel european și nivel național, sintetizate în cadrul Programului Investițional PI, în particular, respectiv, vor prioritiza 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 care include 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 investiții aproximativ 5 mld. ~~euro~~ EUR pentru modernizarea a 500 km de cale ferată, dintr-un total de aprox. 2.400 km ~~de~~ pe cale ferată care aparțin rețelei TEN-T Centrale.

Ritmul de modernizare a prezentat valori mici ~~foarte lent~~ din cauza focalizării pe investiții mari pe aliniamente noi, Prin urmare, în perioada următoare de programare, abordarea autorităților RORO 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 însoțite 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 AM 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 PI 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 estimativ 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:

➤ Proiecte prioritare pentru finalizarea coridoarelor (flagship projects):

- Craiova - Dr. Tr. Severin – Caransebeș
- Craiova-București
- Predeal – Brașov;

➤ Predeal – Brașov;

➤ Craiova – Dr. Tr. Severin – Caransebeș; Alte proiecte:;

- 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 (intervenții strict necesare pentru asigurarea funcționalității stației)
- Reabilitare poduri, podețe, tuneluri
- Securizarea 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 Regulamentului 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~~ Astfel, 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~~ a fost adoptat prin Hotărârea Guvernului nr. 651/2022 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~~ 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 vor fi realizate 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.

Totodată, tipurile de acțiuni au fost evaluate ca fiind compatibile cu principiul DNSH, deoarece:

- nu se așteaptă să aibă un impact negativ semnificativ asupra mediului prin natura lor sau
- au fost evaluate ca fiind compatibile în temeiul RRF, sau
- au fost evaluate ca fiind compatibile în conformitate cu îndrumările tehnice RRF DNSH sau
- au fost evaluate ca fiind compatibile în conformitate cu metodologia statului român.

Formatted: Indent: First line: 0.28 cm, Bulleted + Level: 1 + Aligned at: 0.63 cm + Indent at: 1.27 cm

Formatted: Space Before: 0 pt

Beneficiarul~~ii~~ acestei axe ~~vor~~ trebui să țină cont că bazele de date rezultate din investițiile co-finanțate din fondurile europene ~~av~~or 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 beneficiar~~ului~~~~ilor~~ acestei axe ~~sunt~~ coerente cu prioritățile de capacitate administrativă cuprinse în cadrul ~~Planului Investițional PI~~, 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 AM~~.

Beneficiari:

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

Principalele grupuri-țintă - articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iii) din RDC:

Câmp de text [1 000]

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.

Acțiuni menite să garanteze egalitatea, incluziunea și nediscriminarea – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iv) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+

Formatted: Justified, Indent: Left: 1.27 cm, Space Before: 0 pt, After: 6 pt, Widow/Orphan control, Border: Top: (No border), Bottom: (No border), Left: (No border), Right: (No border), Between : (No border)

Câmp de text [2 000]

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 PT se va face în mod nediscriminatoriu, utilizând criteriile 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 criteriile 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~~ dizabilități. 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~~ dizabilități vizuale și auditive în mijloacele de transport public;
- imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante a rutelor și a indicativelor mijloacelor de transport.

Indicarea teritoriilor specifice vizate, inclusiv utilizarea planificată a instrumentelor teritoriale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (v) din RDC

Câmp de text [2 000]

RO - Întreg teritoriul

Acțiuni interregionale, transfrontaliere și transnaționale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vi) din RDC N/A

Câmp de text [2 000]

Utilizarea planificată a instrumentelor financiare – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vii) din RDC N/A

Câmp de text [1 000]

1.1.1.1.2. Indicators

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC și articolul 8 din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune

Tabelul 2: Indicators de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Țintă (2029)
4. Creșterea eficienței căilor ferate române	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	FEDR	LDR	RCO 47	Lungimea căilor ferate noi sau reabilite – TEN-T	km	0	184
				RCO 49	Lungimea căilor ferate reconstruite sau modernizate – TEN-T	km	0	4664
				RCO 109	Lungimea căilor ferate în funcțiune echipate cu sistemul european de management al traficului feroviar – TEN-T	km	0	64
				RCO 53	Gări și halte feroviare noi sau modernizate	nr stații	0	16

				SOI1	Documentații tehnico-economice	nr.	0	1
		FC	NA	RCO 47	Lungimea căilor ferate noi sau reabilitate – TEN-T	km	0	240
				SOI1	Documentații tehnico-economice	nr.	0	1
				SOI2	Progresul implementării Planului de acțiune pentru creșterea capacității administrative	%	20	100

Formatted: Font: 10 pt, Font color: Custom Color(RGB(31,73,125))

Formatted: Font: 10 pt, Font color: Custom Color(RGB(31,73,125))

Formatted: Font: 10 pt, Font color: Custom Color(RGB(31,73,125))

Formatted: Font: 10 pt, Font color: Custom Color(RGB(31,73,125))

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Valoare de bază sau de referință	An de referință	Țintă (2029)	Sursa datelor [200]	Observații [200]
4.Creșterea eficienței căilor ferate române	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	FEDR	LDR	RCR 101	Economii de timp datorită îmbunătățirii infrastructurii feroviare	zile-utilizator /an	0	2020	93,8	Verificare în teren / Modelare trafic	
				RCR 58	Număr anual de utilizatori de căi ferate nou construite, reabilitate, reconstruite sau modernizate	pasager-km / an	33.580.000	2020	80.592.000	Modelare trafic / Verificare parcurs tren	
				RCR 59	Transport de marfă pe căile ferate	tone-km / an	100.740.000	2020	151.110.000	Modelare trafic / Verificare parcurs tren	

		FC	NA	RCR 101	Economii de timp datorită îmbunătățirii infrastructurii feroviare	zile-utilizator /an (pasager)	0	2020	97,6	Verificare în teren / Modelare trafic	
				RCR 58	Număr anual de utilizatori de căi ferate nou construite, reabilitate, reconstruite sau modernizate	pasager-km / an	35.040.000	2020	84.096.000	Recensământ trafic / Verificare parcurs tren	
				RCR 59	Transport de marfă pe căile ferate	Milioane tone km / an	105.120.000	2020	157.680.000	Recensământ trafic / Verificare parcurs tren	

1.1.1.1.3. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție (nu se aplică pentru FEAMPA)

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (viii) din RDC

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Quantum (EUR)
4.Creșterea eficienței căilor ferate române	FEDR	LDR	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	096 - Căi ferate nou construite sau reabilitate - rețeaua centrală TEN-T; 101 - Căi ferate reconstruite sau modernizate – rețeaua globală TEN-T; 105 - Sistemul european de management al traficului feroviar (ERTMS); <u>102 - Alte căi ferate reconstruite sau modernizate</u> <i>Total</i>	506.000.000 455.400.000 164.140.000 8.050.000 50.600.000 678.190.000
	FC	N/A	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	096 - Căi ferate nou construite sau reabilitate - rețeaua centrală TEN-T; 170 - Îmbunătățirea capacității autorităților responsabile de programe și a organismelor implicate în execuția fondurilor; 170 – Îmbunătățirea capacității autorităților responsabile de programe și	591.325.326 5.000.000

Formatted Table

Formatted: Left

Formatted: Left, Indent: Left: 0 cm

Formatted: Left, Indent: Left: 0 cm

				a organismelor implicate în execuția fondurilor	596.325.326
				<i>Total</i>	

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
4.Creșterea eficienței căilor ferate române	FEDR	LDR	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	01 - grant	678.190.000
	FC	N/A	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	01 - grant	596.325.326

Tabelul 6: Dimensiunea 3 – Mecanism teritorial de punere în practică și abordare teritorială N/A

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)

Tabelul 7: Dimensiunea 6 – Teme secundare în cadrul FSE+ N/A

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)

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

Tabelul 8: Dimensiunea 7 – Dimensiunea egalității de gen în cadrul FSE+*, FEDR, Fondul de coeziune și FTJ

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
4. Creșterea eficienței căilor ferate române	FEDR	LDR	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	03 – neutralitatea de gen	678.190.000
	FC	N/A	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	03 – neutralitatea de gen	596.325.326

* În principiu, 40 % pentru FSE+ contribuie la monitorizarea dimensiunii de gen. 100 % se aplică atunci când statul membru optează pentru utilizarea articolului 6 din Regulamentul FSE+ și a acțiunilor specifice programului în domeniul egalității de gen.

1.1.1.1.4. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție pentru FEAMPA N/A

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) punctul (c) din RDC

Tabelul 9: Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție pentru FEAMPA

Prioritate nr.	Obiectiv specific	Tip de intervenție	Cod	Cuquantum (EUR)
----------------	-------------------	--------------------	-----	-----------------

--	--	--	--	--

1.1.1.2. Obiectivul specific de reducere a privațiunilor materiale²⁴ N/A

1.1.1.2.1. Intervenții din fond

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) din RDC și articolul 20 și articolul 23 alineatele (1) și (2) din Regulamentul FSE+

Tipuri de sprijin

Câmp de text [2 000]

Grupuri-țintă principale

Câmp de text [2 000]

Decriptarea sistemelor naționale sau regionale de sprijin

Câmp de text [2 000]

Criterii de selecție a operațiunilor²⁵

Câmp de text [4 000]

²⁴ Articolul 22 alineatul (3) litera (d) din RDC nu se aplică obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+.

²⁵ Numai pentru programele limitate la obiectivul specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+.

1.1.1.2.2. Indicators

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Valoare de referință	An de referință	Sursa datelor [200]	Observații [200]

1.1.1. Titlul priorității [300] (se repetă pentru fiecare prioritate)

Prioritatea 5. Creșterea atractivității transportului feroviar de călători

<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la ocuparea forței de muncă în rândul tinerilor
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la acțiuni sociale inovatoare
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la sprijinul pentru persoanele cele mai defavorizate în cadrul obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+*
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la sprijinul pentru persoanele cele mai defavorizate în cadrul obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (l) din Regulamentul FSE+ ²⁶

²⁶ În cazul în care resursele din cadrul obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (l) din Regulamentul FSE+ sunt luate în considerare în

Această prioritate se referă în mod specific la obiectivul specific privind mobilitatea urbană prevăzut la articolul 3 alineatul (1) litera (b) punctul (viii) din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune

Această prioritate se referă în mod specific la obiectivul specific privind conectivitatea digitală prevăzut la articolul 3 alineatul (1) litera (a) punctul (v) din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune

* Dacă este bifată, treceți la secțiunea 2.1.1.2.

1.1.1.1. Obiectiv specific²⁷ (se repetă pentru fiecare obiectiv specific selectat, pentru alte priorități decât asistența tehnică)

3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere

1.1.1.1.1. Intervenții ale fondurilor

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctele (i), (iii), (iv), (v), (vi) și (vii) din RDC;

Tipurile de acțiuni aferente – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (i) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+:

Câmp de text [8 000]

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 PI abordează trei direcții principale de acțiune, și anume:

1. Reînnoirea/modernizarea infrastructurii feroviare (subiectul axei 4 a PŢT);

Formatted: Font: Not Italic

sensul articolului 7 alineatul (4) din Regulamentul FSE+.

²⁷ Cu excepția unui obiectiv specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+.

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 completă 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 ce fac obiectul obligației de pentru serviciul public privind rețeaua feroviară din România. Pe lângă investiția propriu-zisă, la nivel național, sunt necesare este necesară:

- realizarea unui mers de tren îmbunătățit, cu asigurarea mai multor trenuri pe tronsoanele cu cerere mare;
- crearea bazei legale de contractare a contractelor de servicii publice, inclusiv atribuirea primelor contracte prin procedură competitivă;
- stabilirea și indicatorilor 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, afere 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.

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

Sumele ce din POT vor fi acordate beneficiarilor beneficiarilor, în cadrul acestei priorități, 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 privind emisiile de carbon (Green Deal), cuprins în cadrul Pactul Ecologic European.

Se așteaptă ca a 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.

Totodată, tipurile de acțiuni au fost evaluate ca fiind compatibile cu principiul DNSH, deoarece:

Formatted: Font: (Default) Times New Roman, Font color: Custom Color(RGB(54,96,145))

Formatted: List Paragraph,List Paragraph compact,Normal bullet 2,Paragraphe de liste 2,Reference list,Bullet list,Numbered List,List Paragraph1,1st level - Bullet List Paragraph,Lettre d'introduction,Paragraph,Bullet EY,List Paragraph11,Normal bullet 21,List L1,L, Outline numbered + Level: 1 + Numbering Style: Bullet + Aligned at: 0.63 cm + Indent at: 1.27 cm

Formatted: Font: (Default) Times New Roman, Font color: Custom Color(RGB(54,96,145))

Formatted: Font: (Default) Times New Roman, Font color: Custom Color(RGB(54,96,145))

Formatted: Font: (Default) Times New Roman, Font color: Custom Color(RGB(54,96,145))

Formatted: Font: (Default) Times New Roman, Font color: Custom Color(RGB(54,96,145))

Formatted: Font: (Default) Times New Roman, Font color: Custom Color(RGB(54,96,145))

Formatted: Font: (Default) Times New Roman, Font color: Custom Color(RGB(54,96,145))

Formatted: Font: (Default) Times New Roman, Font color: Custom Color(RGB(54,96,145))

Formatted: Font color: Custom Color(RGB(54,96,145))

Formatted: Font: (Default) Times New Roman, Font color: Custom Color(RGB(54,96,145))

Formatted ...

Formatted: Font: (Default) Times New Roman, Font color: Custom Color(RGB(54,96,145))

Formatted: Font color: Custom Color(RGB(54,96,145))

- nu se așteaptă să aibă un impact negativ semnificativ asupra mediului prin natura lor sau
- au fost evaluate ca fiind compatibile în temeiul RRF, sau
- au fost evaluate ca fiind compatibile în conformitate cu îndrumările tehnice RRF DNSH sau
- au fost evaluate ca fiind compatibile în conformitate cu metodologia statului român.

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 Reformăa Feroviară (ARF),
- ✓ Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
- ✓ Parteneriate ale operatorilor feroviari de transport de călători cu ARF-/MTI;

Principalele grupuri-țintă - articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iii) din RDC:

Câmp de text [1 000]

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.

Acțiuni menite să garanteze egalitatea, incluziunea și nediscriminarea – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iv) din RDC și

Formatted: Space Before: 0 pt

articolul 6 din Regulamentul FSE+

Câmp de text [2 000]

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 PGT se va face în mod nediscriminatoriu, utilizând criteriile 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 criteriile 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~~ dizabilități. 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 ~~dizabilități handicap~~ dizabilități vizuale și auditive în mijloacele de transport public;
- imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante a rutelor și a indicativelor mijloacelor de transport.

Indicarea teritoriilor specifice vizate, inclusiv utilizarea planificată a instrumentelor teritoriale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul

(v) din RDC

Câmp de text [2 000]

RO - Întreg teritoriul

Acțiuni interregionale, transfrontaliere și transnaționale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vi) din RDC N/A

Câmp de text [2 000]

Utilizarea planificată a instrumentelor financiare – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vii) din RDC N/A

Câmp de text [1 000]

1.1.1.1.2. Indicators

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC și articolul 8 din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune

Tabelul 2: Indicators de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Țintă (2029)
5. Creșterea atractivității transportului feroviar de călători	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	FEDR	LDR	RCO 57	Capacitatea materialului rulant ecologic pentru transportul public colectiv	pasageri	3.300	22.000
				SOI1	Documentatii tehnico-economice	nr.	0	1
				SOI6	Sisteme informatice aferente transportului public	nr.	0	1

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC

Tabelul 3: Indicators de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Valoare de bază sau de referință	An de referință	Țintă (2029)	Sursa datelor [200]	Observații [200]
5. Creșterea atractivității transportului feroviar de călători	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	FEDR	LDR	RCR 58	Număr anual de utilizatori de căi ferate nou construite, reabilite, reconstruite sau modernizate	pasager-km/an	10.731.000.000	2020	13.592.600.000	Modelare trafic / Verificare parcurs tren	

1.1.1.1.3. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție (nu se aplică pentru FEAMPA)

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (viii) din RDC

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
5. Creșterea atractivității transportului feroviar de călători	FEDR	LDR	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	107 - Active feroviare mobile cu emisii zero/electrice	250.000.000

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
5. Creșterea atractivității transportului feroviar de călători	FEDR	LDR	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	01 - grant	250.000.000

Tabelul 6: Dimensiunea 3 – Mecanism teritorial de punere în practică și abordare teritorială

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)

Tabelul 7: Dimensiunea 6 – Teme secundare în cadrul FSE+

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)

Tabelul 8: Dimensiunea 7 – Dimensiunea egalității de gen în cadrul FSE+*, FEDR, Fondul de coeziune și FTJ

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
5. Creșterea atractivității transportului feroviar de călători	FEDR	LDR	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	03 – neutralitate de gen	250.000.000

* În principiu, 40 % pentru FSE+ contribuie la monitorizarea dimensiunii de gen. 100 % se aplică atunci când statul membru optează pentru utilizarea articolului 6 din Regulamentul FSE+ și a acțiunilor specifice programului în domeniul egalității de gen.

1.1.1.1.4. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție pentru FEAMPA **N/A**

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) punctul (c) din RDC

Tabelul 9: Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție pentru FEAMPA

Prioritate nr.	Obiectiv specific	Tip de intervenție	Cod	Cuquantum (EUR)

1.1.1.2. Obiectivul specific de reducere a privațiunilor materiale²⁸ **N/A**

1.1.1.2.1. Intervenții din fond

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) din RDC și articolul 20 și articolul 23 alineatele (1) și (2) din Regulamentul FSE+

Tipuri de sprijin

Câmp de text [2 000]

Grupuri-țintă principale

Câmp de text [2 000]

²⁸ Articolul 22 alineatul (3) litera (d) din RDC nu se aplică obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+.

Decriptarea sistemelor naționale sau regionale de sprijin

Câmp de text [2 000]

Criterii de selecție a operațiunilor²⁹

Câmp de text [4 000]

1.1.1.2.2. Indicatori

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Valoare de referință	An de referință	Sursa datelor [200]	Observații [200]

²⁹ Numai pentru programele limitate la obiectivul specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+.

1.1.1. Titlul priorității [300] (se repetă pentru fiecare prioritate)

Prioritatea 6. Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane

<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la ocuparea forței de muncă în rândul tinerilor
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la acțiuni sociale inovatoare
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la sprijinul pentru persoanele cele mai defavorizate în cadrul obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+*
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la sprijinul pentru persoanele cele mai defavorizate în cadrul obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (l) din Regulamentul FSE+ ³⁰
<input checked="" type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la obiectivul specific privind mobilitatea urbană prevăzut la articolul 3 alineatul (1) litera (b) punctul (viii) din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la obiectivul specific privind conectivitatea digitală prevăzut la articolul 3 alineatul (1) litera (a) punctul (v) din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune

* Dacă este bifată, treceți la secțiunea 2.1.1.2.

1.1.1.1. Obiectiv specific³¹ (se repetă pentru fiecare obiectiv specific selectat, pentru alte priorități decât asistența tehnică)

2.8 Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon

1.1.1.1.1. Intervenții ale fondurilor

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctele (i), (iii), (iv), (v), (vi) și (vii) din RDC;

³⁰ În cazul în care resursele din cadrul obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (l) din Regulamentul FSE+ sunt luate în considerare în sensul articolului 7 alineatul (4) din Regulamentul FSE+.

³¹ Cu excepția unui obiectiv specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+.

Tipurile de acțiuni aferente – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (i) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+:

Câmp de text [8 000]

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~~ Green Deal, precum și pentru integrarea la nivel urban a serviciilor feroviare de transport de pasageri, POT va sprijini, prin intermediul acestei priorități, investiții de dezvoltare a sistemelor de cale ferată urbane pentru zonele metropolitane, atât în ceea ce privește construcția/modernizarea infrastructurii, cât și achiziționarea de material rulant ecologic (rame metropolitane) necesare operării pe rețeaua feroviară pentru deplasările de scurt parcurs în regiunile metropolitane, inclusiv legătura feroviară la aeroportul care deserveste 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:

- Complexul feroviar București;
- Investiții privind trenurile metropolitane;
- 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;
- Magistrala M4 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.

Formatted: Font: (Default) Times New Roman

Formatted: Indent: Left: 1.27 cm, No bullets or numbering

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 în mod comprehensiv,~~ coerent și echidistant față de toate cele 42 de municipii reședință de județ analizate. Mai multe detalii privind mecanismul de prioritizare se regăsesc în PI atașat prezentului document.

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 descongescție/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 regăsesse în PI atașat prezentului document.

Pentru trenuri metropolitane, proiectele vor fi selectate: 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:

- Dezvoltarea/modernizarea infrastructurii destinate transportului feroviar metropolitan;
- ✓ —●— Achiziția de material rulant sustenabil pentru serviciile feroviare de transport metropolitan;
- ✓ —●— Dezvoltarea 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~~ mobilității 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. Astfel, și astfel este necesară nevoia de intervenție a autorităților publice, sub forma obligațiilor de serviciu public, cu scopul de ~~ține la~~ a creșterea atractivitatea acestor moduri de transport verzi.

Formatted: Font color: Custom Color(RGB(31,73,125))

Formatted: List Paragraph, List Paragraph compact, Normal bullet 2, Paragraphe de liste 2, Reference list, Bullet list, Numbered List, List Paragraph 1, 1st level - Bullet List Paragraph, Lettre d'introduction, Paragraph, Bullet EY, List Paragraph 11, Normal bullet 21, List L1, L, Bulleted + Level: 1 + Aligned at: 0.63 cm + Indent at: 1.27 cm

Formatted: Font color: Custom Color(RGB(31,73,125))

Formatted: Font color: Custom Color(RGB(31,73,125))

Formatted: Font color: Custom Color(RGB(31,73,125))

Formatted: Font color: Custom Color(RGB(31,73,125))

Formatted: Font color: Custom Color(RGB(31,73,125))

Formatted: Font: (Default) Times New Roman, Font color: Custom Color(RGB(31,73,125))

Formatted: Font color: Custom Color(RGB(31,73,125))

Formatted: Font: Italic

Totodată, tipurile de acțiuni au fost evaluate ca fiind compatibile cu principiul DNSH, deoarece:

- nu se așteaptă să aibă un impact negativ semnificativ asupra mediului datorită naturii lor sau
- au fost evaluate ca fiind compatibile în temeiul RRF, sau
- au fost evaluate ca fiind compatibile în conformitate cu îndrumările tehnice RRF DNSH sau
- au fost evaluate ca fiind compatibile în conformitate cu metodologia statului membru.

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 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 PI, 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 AM la nivelul Metrorex și Autoritatea pentru Reformă Feroviară.

Beneficiari:

- Metrorex SA (inclusiv parteneriate cu autoritățile publice locale);
- Autoritățile Publice Locale Unități Administrativ Teritoriale (inclusiv asocieri ale acestora);
- Parteneriate între Autoritățile Publice Locale UAT-uri (inclusiv asocieri ale acestora) și CNCFR SA și/sau /ARF-/MTI/Metrorex
- Autoritatea pentru Reformă Feroviară (pentru acțiuni privind creșterea capacității administrative)

Principalele grupuri-țintă - articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iii) din RDC:

Câmp de text [1 000]

Principalele grupuri țintă vizate de această prioritate sunt 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 PŌT prezenta prioritate țintește un transfer modal de la utilizatorii transportului rutier în mediu urban/suburban către transportul feroviar și/sau cu metroul.

Acțiuni menite să garanteze egalitatea, incluziunea și nediscriminarea – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iv) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+

Câmp de text [2 000]

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 PŌT 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 dizabilități 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 dizabilități vizuale și auditive în mijloacele de transport public;
- imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante a rutelor și a indicativelor mijloacelor de transport.

Indicarea teritoriilor specifice vizate, inclusiv utilizarea planificată a instrumentelor teritoriale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul

(v) din RDC

Câmp de text [2 000]
RO - Întreg teritoriul

Acțiuni interregionale, transfrontaliere și transnaționale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vi) din RDC N/A

Se preconizează că PT va avea un impact semnificativ la nivel național, regional și transnațional și este complementar cu alte inițiative care deja promovează acțiuni interregionale, transfrontaliere și transnaționale, cum ar fi Connecting Europe Facility și Programele Interreg. PT a fost conceput având în vedere nevoia de îmbunătățire a interoperabilității rețelelor de transport deja existente în România și dezvoltarea conexiunilor către coridoarele europene de transport prin îmbunătățirea legăturilor de transport atât la nivel intern, cât și transfrontalier.
Îmbunătățirea legăturilor de transport cu țările terțe, în special cu Ucraina și Moldova, a devenit în actualul context o acțiune importantă la nivel european, iar PT promovează unele acțiuni cheie pentru dezvoltarea infrastructurii de-a lungul rețelelor transregionale și europene. Câmp de text [2 000]

Formatted: Justified

Utilizarea planificată a instrumentelor financiare – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vii) din RDC N/A

Câmp de text [1 000]

1.1.1.1.2. Indicators

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC și articolul 8 din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de	Obiectiv de etapă (2024)	Țintă (2029)
------------	-------------------	------	----------------------	--------	-----------------	------------	--------------------------	--------------

						măsură		
6. Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane	2.8 Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon	FEDR	LDR	RCO 57	Capacitatea materialului rulant ecologic pentru transportul public colectiv	pasageri	0	6.400
				RCO 60	Orașe și localități cu sisteme de transport urban digitalizate noi sau modernizate	orașe	0	4
				RCO 56	Lungimea liniilor de tramvai și metrou reconstruite sau modernizate	km	0	150
				SOI1	<u>Documentatii tehnico-economice</u>	nr.	<u>0</u>	<u>3</u>
				SOI6	Sisteme informatice aferente transportului public	nr.	0	4
		FC	NA	RCO 55	Lungimea liniilor noi de tramvai și metrou	km	0	12
				RCO 56	Lungimea liniilor de tramvai și metrou reconstruite sau modernizate (metrou + tren metropolitan București)	km	0	66
				RCO 57	Capacitatea materialului rulant ecologic pentru transportul public colectiv	pasageri	0	8.500
				RCO 60	Orașe și localități cu sisteme de transport	orașe	0	1

					urban digitalizate noi sau modernizate				
				SOI1	Documentații tehnico-economice	nr.		0	2
				SOI2	Progresul implementării Planului de acțiune pentru creșterea capacității administrative	%		20	100

Formatted: Font: 10 pt, Font color: Custom
Color(RGB(31,73,125))

Formatted: Font: 10 pt, Font color: Custom
Color(RGB(31,73,125))

Formatted: Font: 10 pt, Font color: Custom
Color(RGB(31,73,125))

Formatted: Font: 10 pt

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Valoare de bază sau de referință	An de referință	Țintă (2029)	Sursa datelor [200]	Observații [200]
6.	Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane	FEDR	LDR	RCR 63	Număr anual de utilizatori ai liniilor de tramvai și de metrou noi sau modernizate	utilizatori/an	0	2020	74.752.000	Modelare trafic / parcursul trenurilor de metrou	
		FC	NA	RCR 63	Număr anual de utilizatori ai liniilor de tramvai și de metrou noi sau modernizate	utilizatori/an	25.805.600	2020	97.474.218	Recensământ trafic / parcursul trenurilor	

1.1.1.1.3. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție (nu se aplică pentru FEAMPA)

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (viii) din RDC

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
6. Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane	FEDR	LDR	2.8 Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon	081 - Infrastructuri de transport urban curate	210.175.000
				082 - Material rulant de transport urban curat	95.200.000
				085 - Digitalizarea transporturilor, atunci când urmărește în parte reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră: transport urban	44.625.000
				<i>Total</i>	<i>350.000.000</i>
	FC	N/A	2.8 Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon	081 - Infrastructuri de transport urban curate	183.400.000
				082 - Material rulant de transport urban curat	58.700.000
				085 - Digitalizarea transporturilor, atunci când urmărește în parte reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră: transport urban	20.400.000
				170 - Îmbunătățirea capacității autorităților responsabile de programe și a organismelor implicate în execuția fondurilor;	8.500.000
				170 - Îmbunătățirea capacității autorităților responsabile de programe și a organismelor implicate în execuția fondurilor	850.000
				<i>Total</i>	<i>271.000.000</i>

Formatted Table

Formatted: Left, Indent: Left: 0 cm

Formatted: Left, Indent: Left: 0 cm

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
6. Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile	FEDR	LDR	2.8 Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a	01 - grant	350.000.000

urbane			tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon		
	FC	N/A	2.8 Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon	01 - grant	271.000.000

Tabelul 6: Dimensiunea 3 – Mecanism teritorial de punere în practică și abordare teritorială N/A

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)

Tabelul 7: Dimensiunea 6 – Teme secundare în cadrul FSE+ N/A

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)

Tabelul 8: Dimensiunea 7 – Dimensiunea egalității de gen în cadrul FSE+*, FEDR, Fondul de coeziune și FTJ

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
6. Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane	FEDR	LDR	2.8 Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon	03 – neutralitatea de gen	350.000.000
	FC	N/A	2.8 Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon	03 – neutralitatea de gen	271.000.000

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

* În principiu, 40 % pentru FSE+ contribuie la monitorizarea dimensiunii de gen. 100 % se aplică atunci când statul membru optează pentru utilizarea articolului 6 din Regulamentul FSE+ și a acțiunilor specifice programului în domeniul egalității de gen.

1.1.1.1.4. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție pentru FEAMPA **N/A**

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) punctul (c) din RDC

Tabelul 9: Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție pentru FEAMPA

Prioritate nr.	Obiectiv specific	Tip de intervenție	Cod	Cuquantum (EUR)

1.1.1.2. Obiectivul specific de reducere a privațiunilor materiale³² **N/A**

1.1.1.2.1. Intervenții din fond

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) din RDC și articolul 20 și articolul 23 alineatele (1) și (2) din Regulamentul FSE+

Tipuri de sprijin

Câmp de text [2 000]

Grupuri-țintă principale

³² Articolul 22 alineatul (3) litera (d) din RDC nu se aplică obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+.

Câmp de text [2 000]

Decriptarea sistemelor naționale sau regionale de sprijin

Câmp de text [2 000]

Criterii de selecție a operațiunilor³³

Câmp de text [4 000]

1.1.1.2.2. Indicatori

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Valoare de referință	An de referință	Sursa datelor [200]	Observații [200]

³³ Numai pentru programele limitate la obiectivul specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+.

1.1.1. Titlul priorității [300] (se repetă pentru fiecare prioritate)

Prioritatea 7. Dezvoltarea transportului naval și multimodal

<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la ocuparea forței de muncă în rândul tinerilor
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la acțiuni sociale inovatoare
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la sprijinul pentru persoanele cele mai defavorizate în cadrul obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+*
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la sprijinul pentru persoanele cele mai defavorizate în cadrul obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (l) din Regulamentul FSE+ ³⁴
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la obiectivul specific privind mobilitatea urbană prevăzut la articolul 3 alineatul (1) litera (b) punctul (viii) din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la obiectivul specific privind conectivitatea digitală prevăzut la articolul 3 alineatul (1) litera (a) punctul (v) din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune

* Dacă este bifată, treceți la secțiunea 2.1.1.2.

1.1.1.1. Obiectiv specific³⁵ (se repetă pentru fiecare obiectiv specific selectat, pentru alte priorități decât asistența tehnică)

3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale

1.1.1.1.1. Intervenții ale fondurilor

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctele (i), (iii), (iv), (v), (vi) și (vii) din RDC;

Tipurile de acțiuni aferente – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (i) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+:

³⁴ În cazul în care resursele din cadrul obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (l) din Regulamentul FSE+ sunt luate în considerare în sensul articolului 7 alineatul (4) din Regulamentul FSE+.

³⁵ Cu excepția unui obiectiv specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+.

Câmp de text [8 000]

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~~ Green Deal prin capacitatea sa de a prelua cantități importante de mărfuri de pe transportul rutier, ~~contribuind implicit~~ 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, iar în coordonare cu aceste investiții. 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~~ TEN-T a României, corelând potențialul de dezvoltare a porturilor (trafic) cu nevoia de specializare a ~~acestora, 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, ~~atașat 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~~ PI;
- Dezvoltarea terminalelor intermodale feroviar/rutier-; / ~~d~~ Dezvoltarea de centre logistice multimodale;
- Investiții în infrastructura de acces la centrele logistice multimodale.

Formatted: Font: Not Italic

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~~ 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.

Formatted: Font: Italic

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.

Formatted: Font: Italic

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.

Totodată, tipurile de acțiuni au fost evaluate ca fiind compatibile cu principiul DNSH, deoarece:

- nu se așteaptă să aibă un impact negativ semnificativ asupra mediului prin natura lor sau

- au fost evaluate ca fiind compatibile în temeiul RRF, sau

- au fost evaluate ca fiind compatibile în conformitate cu îndrumările tehnice RRF DNSH sau

- au fost evaluate ca fiind compatibile în conformitate cu metodologia statului membru.

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 PI, 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 și fluviale;
- ✓ Administratorii de căi navigabile;
- ✓ Operatori Portuari ~~Privati~~Privati / Operatori de transport naval / Operatori de terminale logistice;
- ✓ MTI;
- ✓ Unități Administrativ Teritoriale;
- ✓ Parteneriate între beneficiari;

Principalele grupuri-țintă - articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iii) din RDC:

Câmp de text [1 000]

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.

Acțiuni menite să garanteze egalitatea, incluziunea și nediscriminarea – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iv) din RDC și

articolul 6 din Regulamentul FSE+

Câmp de text [2 000]

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 criteriile 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 criteriile 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 dizabilități 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 dizabilități handicap vizuale și auditive în mijloacele de transport public;
- imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante a rutelor și a indicativelor mijloacelor de transport.

Indicarea teritoriilor specifice vizate, inclusiv utilizarea planificată a instrumentelor teritoriale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul

(v) din RDC

Câmp de text [2 000]

RO - întreg teritoriul

Acțiuni interregionale, transfrontaliere și transnaționale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vi) din RDC N/A

Se preconizează că PT va avea un impact semnificativ la nivel național, regional și transnațional și este complementar cu alte inițiative care deja promovează acțiuni transfrontaliere și transnaționale, cum ar fi Connecting Europe Facility și Programele Interreg. PT a fost conceput având în vedere nevoia de

Îmbunătățirea interoperabilității rețelelor de transport deja existente în România și dezvoltarea conexiunilor către coridoarele europene de transport prin îmbunătățirea legăturilor de transport atât la nivel intern, cât și transfrontalier.
Îmbunătățirea legăturilor de transport cu țările terțe, în special cu Ucraina și Moldova, a devenit în actualul context o acțiune importantă la nivel european, iar PT promovează unele acțiuni cheie pentru dezvoltarea infrastructurii de-a lungul rețelelor transregionale și europene. ~~Câmp de text [2 000]~~

Utilizarea planificată a instrumentelor financiare – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vii) din RDC N/A

Câmp de text [1 000]

1.1.1.1.2. Indicators

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC și articolul 8 din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune

Tabelul 2: Indicators de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Țintă (2029)
7. Dezvoltarea transportului naval și multimodal	3.1 Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	FC	NA	RCO 51	Lungimea căilor navigabile interioare noi, reabilitate sau modernizate – TEN-T	km	0	70
				RCO 54	Conexiuni intermodale noi sau modernizate	nr.	0	8
				SOI1	Documentații tehnico-economice	nr.	0	2
				SOI2	Progresul implementării Planului de acțiune pentru creșterea	%	20	100

					capacității administrative					
--	--	--	--	--	-------------------------------	--	--	--	--	--

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Valoare de bază sau de referință	An de Referință (2020)	Țintă (2029)	Sursa datelor [200]	Observații [200]
7. Dezvoltarea transportului naval și multimodal	3.1 Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	FC	NA	RRC 59 -	Transport de marfă pe căile ferate	tone-km /an	0	2020 2020	180.000.000	Modelare trafic /recensământ	
				RRC 60	Transport de marfă pe căile navigabile interioare	tone-km /an	0	2020 2020	700.000.000	Modelare trafic /recensământ	
				SRI2	Transport de marfă în porturile interioare și maritime	tone-km/an	54.085.458	2020	73.395.531	Modelare trafic /recensământ	▲

Formatted Table

Formatted: Not Highlight

Formatted: Highlight

1.1.1.1.3. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție (nu se aplică pentru FEAMPA)

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (viii) din RDC

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
7. Dezvoltarea transportului naval și multimodal	FC	N/A	3.1 Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice,	108 - Transporturi multimodale (TEN-T)	15.000.000

			inteligente, sigure, durabile și intermodale	111 - Porturi maritime (TEN-T), cu excepția instalațiilor dedicate transportului de combustibili fosili	110.000.000
				115 - Căi navigabile interioare și porturi interioare (TEN-T), cu excepția instalațiilor dedicate transportului de combustibili fosili	115.000.000
				170 – Îmbunătățirea capacității autorităților responsabile de programe și a organismelor implicate în execuția fondurilor	5.000.000
				<i>Total</i>	<i>245.000.000</i>

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
7. Dezvoltarea transportului naval și multimodal	FC	N/A	3.1 Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	01 - grant	245.000.000

Tabelul 6: Dimensiunea 3 – Mecanism teritorial de punere în practică și abordare teritorială N/A

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)

Tabelul 7: Dimensiunea 6 – Teme secundare în cadrul FSE+ N/A

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuantum (EUR)

Tabelul 8: Dimensiunea 7 – Dimensiunea egalității de gen în cadrul FSE+*, FEDR, Fondul de coeziune și FTJ

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuantum (EUR)
7. Dezvoltarea transportului naval și multimodal	FC	N/A	3.1 Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	03 – neutralitatea de gen	245.000.000

* În principiu, 40 % pentru FSE+ contribuie la monitorizarea dimensiunii de gen. 100 % se aplică atunci când statul membru optează pentru utilizarea articolului 6 din Regulamentul FSE+ și a acțiunilor specifice programului în domeniul egalității de gen.

1.1.1.1.4. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție pentru FEAMPA N/A

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) punctul (c) din RDC

Tabelul 9: Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție pentru FEAMPA

Prioritate nr.	Obiectiv specific	Tip de intervenție	Cod	Cuantum (EUR)

--	--	--	--	--

1.1.1.2. Obiectivul specific de reducere a privațiunilor materiale³⁶ N/A

1.1.1.2.1. Intervenții din fond

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) din RDC și articolul 20 și articolul 23 alineatele (1) și (2) din Regulamentul FSE+

Tipuri de sprijin

Câmp de text [2 000]

Grupuri-țintă principale

Câmp de text [2 000]

Decriptarea sistemelor naționale sau regionale de sprijin

Câmp de text [2 000]

Criterii de selecție a operațiunilor³⁷

Câmp de text [4 000]

³⁶ Articolul 22 alineatul (3) litera (d) din RDC nu se aplică obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+.

³⁷ Numai pentru programele limitate la obiectivul specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+.

1.1.1.2.2. Indicatori

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Valoare de referință	An de referință	Sursa datelor [200]	Observații [200]

2.2. Prioritățile „Asistență tehnică”

- 2.2.1. Prioritatea pentru asistența tehnică în temeiul articolului 36 alineatul (4) din RDC (se repetă pentru fiecare astfel de prioritate de asistență tehnică)

Prioritatea 8. Asistență tehnică

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (e) din RDC

2.2.1.1. Intervenția fondurilor

Tipurile de acțiuni aferente – articolul 22 alineatul (3) litera (e) punctul (i) din RDC

Câmp de text [8 000]

Implementarea proiectelor de infrastructură 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 PI, iar măsurile sunt corelate și cu Planul de capacitate administrativă (Roadmap), coordonat de MIPE.

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.

Creșterea capacității administrative vizează o serie de măsuri cu impact direct asupra performanței în implementarea PT.

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.

Se urmărește finanțarea de operațiuni care să contribuie la îmbunătățirea capacității instituționale a AM PT, precum asigurarea unui personal calificat, capabil și motivat corespunzător în vederea gestionării eficiente a unor proiecte complexe, sprijinirea managementului programului și măsurile de informare și publicitate ale acestuia.

Astfel, se vor finanța operațiuni pentru:

Prin măsurile de asistență tehnică prevăzute în această axă prioritară a POT se urmărește 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:
 - fundamentarea priorităților strategice și a deciziilor din implementarea POT prin studii, analize, strategii etc.
 - elaborarea de metodologii, ghiduri, instrumente, manuale de bune practici, culegeri de spețe, proceduri etc., orizontale sau specifice PT
 - sprijin pentru implementarea unor decizii adoptate la nivel european, cu impact asupra programării și implementării fondurilor
 - consultanță/expertiză necesară coordonării și controlului fondurilor și gestionării POT, inclusiv pentru monitorizarea în teren a proiectelor
 - acțiuni ce vizează prevenirea fraudei și a corupției

- sprijin pentru autoevaluarea/evaluarea/gestionarea riscului de fraudă și implementarea/dezvoltarea instrumentelor specifice de evaluare a riscului
- sprijin pentru digitalizarea procedurilor de lucru ale PŢ precum și destinat utilizării opțiunilor de costuri simplificate,
- sprijin pentru procesul de ~~urmărire a pregătirii~~ ~~aportofoliului de proiectelor / portofoliului de proiecte~~, precum și evaluarea, selecția, monitorizarea și verificarea proiectelor finanțate la nivelul PŢ;
- implementarea operațiunilor aferente instrumentelor financiare dezvoltate la nivelul PT
- sprijin pentru elaborarea/actualizarea unor scheme de ajutor de stat pentru PT
- ~~organizarea și funcționarea optimă a Comitetelor de monitorizare pentru PŢ~~
- organizarea și funcționarea funcției de selecție a proiectelor, inclusiv dezvoltarea instrumentelor informatice pentru urmărirea pregătirii proiectelor
- organizarea de evenimente (conferințe, rețele, reuniuni, grupuri de lucru, ateliere, vizite de studiu, inclusiv Comitete de monitorizare, etc.) pe tematica fondurilor, ~~atât la nivel orizontal, cât și~~ specifice PŢ
- participarea la traininguri și evenimente organizate la nivel național sau european, legate de sau cu impact asupra fondurilor
- ~~orice alt tip de~~ sprijin ad-hoc identificat ca fiind necesar în implementarea PŢ
- sprijin în procesul de gestionare/închidere a perioadelor anterioare de programare 2007-2013 și 2014-2020
- Acțiuni de informare și comunicare, inclusiv dar fără a se limita la:
 - activități de comunicare și publicitate despre implicarea fondurilor în dezvoltarea sectorului de transport din RO, în scopul: promovării rezultatelor obținute în implementare, asigurării transparenței și vizibilității fondurilor gestionate, precum și creșterii gradului de conștientizare asupra impactului acestora la nivel național
 - activități de comunicare și informare pentru potențialii beneficiari 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
 - sprijinirea funcționării și întăririi capacității comunicatorilor PŢ.
- Acțiuni pentru întărirea capacității de ~~privind~~ evaluare PŢ ~~inclusiv și realizarea evaluărilor-~~, dar a fără a se limita la:
 - susținerea funcției de evaluare prin implementarea Planului de evaluare a APPT
 - 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~~
 - 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
 - sprijin specific pentru implementarea Planului de evaluare PŢ
- Studii, analize și propuneri de îmbunătățire a cadrului legislativ pentru creșterea eficienței implementării și exploatarea proiectelor de infrastructură
- Pregătirea perioadei post 2027
- Acțiuni privind instruirea personalului:

- instruire internă și externă în domenii precum: achiziții publice, ajutor de stat, opțiuni de costuri simplificate, indicatori, evaluare și implementare, managementul riscurilor, management financiar și control, managementul proiectelor majore/operațiunilor strategice, prevenirea neregulilor și fraudei, conflict de interese, incompatibilități, egalitate de gen și de șanse pentru persoanele cu dizabilități, dezvoltarea parteneriatelor, competențe manageriale, managementul echipei, managementul conflictelor, managementul timpului, leadership și teambuilding, etc. Asistența tehnică vizează atât instruirea personalului în domeniile mai sus menționate, precum și includerea unor tematici nou identificate necesare implementării corespunzătoare a programului. Astfel, în plus, alături de metodele clasice de formare, prin PT se dorește sprijinirea personalului implicat în gestionarea programului prin aplicarea unor metode inovative, cu rol de dezvoltare a lucrului în echipă, precum: utilizarea TIC, transfer de cunoștințe/bune practici, e-learning, networking, coaching și instruire la locul de muncă.
- Susținerea cheltuielilor de operare și funcționare ale AMPOT, inclusiv dar fără a se limita la
 - Asigurarea unui sediu funcțional al AMPOT (închiriere/amenajare interioară),
 - Asigurarea performanței în coordonarea, gestionarea și controlul fondurilor prin asigurarea plății salariilor și stimulentele salariale și a contribuțiilor sociale pentru personalul AM, în scopul motivării personalului din sistem implicat în pregătirea, contractarea, managementul, monitorizarea, evaluarea, informarea, rambursarea și controlul programului;
 - Asigurarea sprijinului logistic necesar gestionării programului: asigurarea unui sediu funcțional al AM PT (închiriere și amenajare interioară), asigurarea sprijinului logistic necesar desfășurării activităților aferente pregătirii și gestionării perioadei de programare 2021-2027, finalizării implementării și închiderii perioadei de programare 2014-2020, inclusiv 2007-2013, precum și a celor care vizează pregătirea perioadei de programare post-2027. Acest tip de sprijin este necesar pentru derularea în bune condiții a activității, prin asigurarea cheltuielilor de funcționare, respectiv: materiale consumabile, active fixe și obiecte de inventar, necesare pentru desfășurarea activității, de tipul furniturilor de birou, mobilier și alte tipuri de active fixe și obiecte de inventar (ex. autoturisme, distrugătoare documente, aparate de îndosariat, aparate de laminat, teletext, roți măsurat distanțe), servicii de telefonie mobilă și fixă, abonament internet, cablu TV, curierat, combustibil, asigurări de tip RCA, ITP, RAR, CASCO etc., taxe, întreținere și reparații aferente autoturismelor, semnături electronice, software contabil, software legislativ, software eșantionare, chirie/achiziție/rată leasing sediu, achiziționare și întreținere echipamente aferente securității sediului, utilități, mentenanță (materiale și servicii de întreținere a sediului), piese de schimb, revizii și mentenanță echipamente TIC, servicii stocare în cloud, actualizare bază de date legislativă, arhivare și depozitare, cheltuieli de protocol, achiziționare publicații de specialitate, precum și orice alt tip de cheltuieli necesar funcționării structurilor la standarde europene, etc.

Asistența tehnică necesară vizează, în principal, următoarele aspecte:

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

Acțiunile vizate de această prioritate sunt în strânsă corelare cu măsurile cuprinse în Planul Național privind creșterea capacității administrative (National ACB Roadmap), instrument aplicabil la nivel național pentru creșterea capacității administrative a beneficiarilor din sectorul de transport, inclusiv pentru Autoritatea de Management.

În implementarea acestor acțiuni va continua colaborarea cu IFI, în particular asistențele cu BEI, iar sprijinul va consta în acțiuni specifice programului 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 Operațional Transport 2021-2027~~
- ✓ ~~MTI și alte instituții publice și parteneri/beneficiari cu responsabilități în implementarea POT 2021-2027~~

Formatted: Indent: Left: 1.26 cm, No bullets or numbering

Principalele grupuri-țintă – articolul 22 alineatul (3) litera (e) punctul (iii) din RDC

Câmp de text [1 000]

Principalul grup țintă vizat de prezenta prioritate este reprezentat de ~~personalul 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. Indicatori

Indicatori de realizare, cu obiectivele de etapă și țintele corespunzătoare

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (e) punctul (ii) din RDC

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Țintă (2029)
8	FC	n/a	SOI74SAT04	Structuri ale căror sprijin logistic și de funcționare au fost sprijinite anual	Număr de persoane – cumulativ	25	2003

Formatted Table

				capacității administrative			
8	FC	n/a	SOI84SAT02	Numărul de personal (cu numire definitivă) cu remunerații co-finanțate de program Numărul de personal (cu numire definitivă) cu remunerații co-finanțate de program	Număr persoane – acumulativ Personal echivalent norma întreaga (FTE)	19302500	1501937000
8	FC	n/a	SOI94SAT03	Zile participanți la instruire Progresul implementării planului de evaluare al programului	Număr total de zile instruire (evaluări implementate / evaluări planificate x 100%) – acumulativ	1000	100400
8	FC	n/a	SOI104SAT04	Evenimente de lucru Progresul implementării planului de comunicare al programului	Număr de evenimente organizate pentru informare sau pentru dezbaterile unor subiecte aferente domeniilor finanțate din PT 2021-2027 (acțiuni de comunicare implementate / acțiuni de comunicare planificate x 100%) – acumulativ	20	10010
			SOI11	Progresul implementării planului de evaluare al programului	% (evaluări implementate / evaluări planificate x 100%) - acumulativ	10	100
			SOI12	Progresul implementării planului de comunicare al programului	% (acțiuni de comunicare implementate / acțiuni de comunicare planificate x 100%) - acumulativ	10	100

2.2.1.3. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE), per tip de intervenție

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (e) punctul (iv) din RDC

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Cod	Cuantum (EUR)
8. Asistență tehnică	FC	N/A	179 Informare și comunicare	11.250.000
			180 Pregătire, implementare, monitorizare și control	30.000.000
			181 Evaluare și studii, colectare de date	11.250.000
			182 Consolidarea capacităților autorităților statelor membre, ale beneficiarilor și ale partenerilor relevanți	22.500.000
			<i>Total</i>	<i>75.000.000</i>

Tabelul 7: Dimensiunea 6 – Teme secundare în cadrul FSE+ N/A

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Cod	Cuantum (EUR)

Tabelul 8: Dimensiunea 7 – Dimensiunea egalității de gen în cadrul FSE+*, FEDR, Fondul de coeziune și FTJ

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Cod	Cuantum (EUR)
8. Asistență tehnică	FC	N/A	03 – neutralitate de gen	75.000.000

* În principiu, 40 % pentru FSE+ contribuie la monitorizarea dimensiunii de gen. 100 % se aplică atunci când statul membru optează pentru utilizarea articolului 6 din Regulamentul FSE+ și a acțiunilor specifice programului în domeniul egalității de gen.

Tabelul 9: Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție pentru FEAMPA N/A

Prioritate nr.	Obiectiv specific	Tip de intervenție	Cod	Cuantum (EUR)

2.2.2. Prioritatea pentru asistență tehnică în temeiul articolului 37 din RDC (se repetă pentru fiecare astfel de prioritate de asistență tehnică)

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (f) N/A

2.2.2.1. Descrierea asistenței tehnice sprijinite prin finanțare nelegată de costuri – articolul 37 din RDC

Câmp de text [3 000]

2.2.2.2. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE), per tip de intervenție

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (f) din RDC

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Cod	Cuantum (EUR)

Tabelul 7: Dimensiunea 6 – Teme secundare în cadrul FSE+

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Cod	Cuquantum (EUR)

Tabelul 8: Dimensiunea 7 – Dimensiunea egalității de gen în cadrul FSE+*, FEDR, Fondul de coeziune și FTJ

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Cod	Cuquantum (EUR)

* În principiu, 40 % pentru FSE+ contribuie la monitorizarea dimensiunii de gen. 100 % se aplică atunci când statul membru optează pentru utilizarea articolului 6 din FSE+ și a acțiunilor specifice programului în domeniul egalității de gen.

Tabelul 9: Defalcare orientativă a resurselor programate (UE) per tip de intervenție pentru FEAMPA

Prioritate nr.	Obiectiv specific	Tip de intervenție	Cod	Cuquantum (EUR)

2. Planul de finanțare

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (g) punctele (i)-(iii), articolul 112 alineatele (1), (2) și (3), și articolele 14 și 26 din RDC

2.1. Transferuri și contribuții³⁸ N/A

Trimitere: articolele 14, 26 și 27 din RDC

Modificare de program asociată cu	<input type="checkbox"/> contribuția la InvestEU
-----------------------------------	--

³⁸ Se aplică numai modificărilor de programe în conformitate cu articolele 14 și 26, cu excepția transferurilor complementare către FTJ în conformitate cu articolul 27 din RDC. Transferurile nu afectează defalcarea pe ani a creditelor financiare la nivelul CFM pentru statul membru.

	<input type="checkbox"/> un transfer către instrumente care fac obiectul gestiunii directe sau indirecte
	<input type="checkbox"/> un transfer între FEDR, FSE+, Fondul de coeziune sau către un alt fond sau către alte fonduri

Tabelul 5A: Contribuția la InvestEU* (defalcare pe ani) N/A

Contribuție de la		Contribuție la	Defalcare pe ani							
Fond	Categorie de regiuni	Componentă (componente) InvestEU	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total
FEDR	Mai dezvoltate									
	De tranziție									
	Mai puțin dezvoltate									
FSE+	Mai dezvoltate									
	De tranziție									
	Mai puțin dezvoltate									
Fondul de coeziune	N/A									
FEAMPA	N/A									

* La fiecare nouă cerere de contribuție se stabilesc, printr-o modificare de program, cuantumulurile totale pentru fiecare an, pe fonduri și pe categorii de regiuni.

Tabelul 15B: Contribuții la InvestEU* (rezumat) N/A

	Categorie de regiuni	Componenta 1 Infrastructură durabilă (a)	Componenta 2 Inovare și digitalizare (b)	Componenta 3 IMM (c)	Componenta 4 Investiții sociale și competențe (d)	Total (f)=(a)+(b)+(c)+(d)
FEDR	Mai dezvoltate					
	Mai puțin dezvoltate					
	De tranziție					
FSE+	Mai dezvoltate					
	Mai puțin dezvoltate					
	De tranziție					
Fondul de coeziune	N/A					
FEAMPA	N/A					
Total						

* Cuanțumuri cumulate pentru toate contribuțiile efectuate prin modificări de programe pe parcursul perioadei de programare. La fiecare nouă cerere de contribuție se vor stabili, printr-o modificare de program, cuanțumurile totale pentru fiecare an, pe fonduri și pe categorii de

Câmp de text [3500] (justificare), luând în considerare modul în care aceste cuanțumuri contribuie la realizarea obiectivelor de politică selectate în cadrul programului în conformitate cu articolul 10 alineatul (1) din Regulamentul InvestEU

regiuni.

Tabelul 16A: Transferuri către instrumente care fac obiectul gestiunii directe sau indirecte* (defalcare pe ani) N/A

Transfer de la		Transfer către	Defalcare pe ani							
Fond	Categorie de regiuni	Instrument	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total
FEDR	Mai dezvoltate									
	De tranziție									
	Mai puțin dezvoltate									
FSE+	Mai dezvoltate									
	De tranziție									
	Mai puțin dezvoltate									
Fondul de coeziune	N/A									
FEAMPA	N/A									

Tabelul 16B: Transferuri către instrumente care fac obiectul gestiunii directe sau indirecte * (rezumat) N/A

Fond	Categorie de regiuni	Instrumentul 1 (a)	Instrumentul 2 (b)	Instrumentul 3 (c)	Instrumentul 4 (d)	Instrumentul 5** (e)	Total (f)=(a)+(b)+(c)+(d)+(e)
FEDR	Mai dezvoltate						
	De tranziție						
	Mai puțin dezvoltate						
FSE+	Mai dezvoltate						
	De tranziție						
	Mai puțin dezvoltate						
Fond de coeziune	N/A						
FEAMP A	N/A						
Total							

*
 * Cuantumul cumulate pentru toate transferurile efectuate prin modificări de program pe parcursul perioadei de programare. La fiecare nouă cerere de transfer se vor stabili, printr-o modificare de program, cuantumul total transferat pentru fiecare an, pe fonduri și pe categorie de regiuni.

**
 ** Transferurile se pot face către orice alt instrument care face obiectul gestiunii directe sau indirecte, atunci când această posibilitate este prevăzută în actul de bază. Se vor specifica în consecință numărul și denumirile instrumentelor relevante ale Uniunii.

Câmp de text [3 500] (justificare)

Tabelul 17A: Transferuri între FEDR, FSE + și Fondul de coeziune sau către alt fond sau alte fonduri* (defalcare pe ani) N/A

Transferuri de la		Transferuri către		Defalcare pe ani							
Fond	Categori e de regiuni	Fond	Categori e de regiuni (dacă este relevantă)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total
FEDR	Mai dezvoltate	FEDR, FSE+ sau Fondul de coeziune, FEAMPA,									
	De tranziție										
	Mai puțin dezvoltate		FAMI, FSI, IMFV								
FSE+	Mai dezvoltate										
	De tranziție										
	Mai puțin dezvoltate										

Fond	Categori e de regiuni	Fond	Categori e de regiuni (dacă este relevantă)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total
Fondul de coeziune	N/A										
FEAMPA	N/A										

* Transfer către alte programe. Transferurile între FEDR și FSE+ se pot face numai în cadrul aceleiași categorii de regiuni.

Tabelul 17B: Transferuri între FEDR, FSE+ și Fondul de coeziune sau către alt fond sau alte fonduri* (rezumat) N/A

		FEDR			FSE+			Fondul de coeziune	FEAMPA	FAMI	FSI	IMFV	Total
		Mai dezvoltat e	De tranziție	Mai puțin dezvoltate	Mai dezvoltat e	De tranziție	Mai puțin dezvoltate						
FEDR	Mai dezvoltat e												
	De tranziție												
	Mai puțin dezvoltate												
FSE+	Mai dezvoltat e												
	De tranziție												

	Mai puțin dezvoltate												
Fondul de coeziune	N/A												
FEAMPA	N/A												
Total													

* Cuanțumuri cumulate pentru toate transferurile efectuate prin modificări de programe pe parcursul perioadei de programare. La fiecare nouă cerere de transfer se vor stabili, printr-o modificare de program, cuanțumurile totale transferate pentru fiecare an, pe fonduri și pe categorii de regiuni.

Câmp de text [3 500] (justificare)

2.2. FTJ: alocare în program și transferuri³⁹ N/A

2.2.1. Alocarea din FTJ pentru program înainte de efectuarea transferurilor pe priorități (dacă este cazul)⁴⁰
Trimitere: Articolul 27 din RDC

Tabelul 18: Alocarea din FTJ pentru program în conformitate cu articolul 3 din Regulamentul FTJ, înainte de efectuarea transferurilor

Prioritatea FTJ 1	
Prioritatea FTJ 2	
	Total

³⁹ Transferurile nu afectează defalcarea pe ani a creditelor financiare la nivelul CFM pentru statul membru.

⁴⁰ Se aplică la prima adoptare a programelor cu alocare din FTJ.

2.2.2. Transferuri către FTJ ca sprijin complementar⁴¹ (dacă este cazul)

Transfer către FTJ	<input type="checkbox"/> se referă la transferurile interne în cadrul programului cu alocare din FTJ	
	<input type="checkbox"/> se referă la transferurile din alte programe către programul cu alocare din FTJ	

Tabelul 18A: Transferuri către FTJ în cadrul programului (defalcare pe ani)

Transfer de la		Transfer către	Defalcare pe ani							
Fond	Categori e de regiuni	Prioritat e FTJ*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total
FEDR	Mai dezvoltate	Prioritate a FTJ 1								
	De tranziție									

⁴¹ Secțiunea se completează per program destinat. Când un program sprijinit de FTJ beneficiază de sprijin complementar (cf. articolului 27 din RDC) în cadrul programului și de la alte programe, trebuie completate toate tabelele din această secțiune. La prima adoptare cu alocare din FTJ, această secțiune confirmă sau corectează transferurile preliminare propuse în acordul de parteneriat.

	Mai puțin dezvoltate									
FSE+	Mai dezvoltate	Prioritate a FTJ 2								
	De tranziție									
	Mai puțin dezvoltate									

* Resursele FTJ se completează cu resursele FEDR sau FSE+ din categoria de regiuni în care se află teritoriul respectiv.

Tabelul 18B: Transfer de resurse FEDR și FSE+ către FTJ în cadrul programului

		Alocarea FTJ din program* defalcată pe categorii de regiuni în care este situat teritoriul** (per priorități FTJ)	
		Prioritate FTJ (pentru fiecare prioritate FTJ)	Cuantum
Transfer în cadrul programului* (sprijin complementar) pe categorii de regiuni			
FEDR	Mai dezvoltate		
	De tranziție		
	Mai puțin dezvoltate		
FSE+	Mai dezvoltate		
	De tranziție		
	Mai puțin dezvoltate		
Total	Mai dezvoltate		
	De tranziție		

	Mai puțin dezvoltate		
--	----------------------	--	--

* Programul cu alocarea FTJ.

** Resursele FTJ se completează cu resursele FEDR sau FSE+ din categoria de regiuni în care se află teritoriul respectiv.

Tabelul 18C: Transferuri către FTJ de la celălalt program (celelalte programe) (defalcare pe ani)

Transfer de la		Transfer către	Defalcare pe ani							
Fond	Categori e de regiuni	Prioritat e FTJ*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total
FEDR	Mai dezvoltate	Prioritate a FTJ 1								
	De tranziție									
	Mai puțin dezvoltate									
FSE+	Mai dezvoltate	Prioritate a FTJ 2								
	De tranziție									
	Mai puțin dezvoltate									

* Resursele FTJ se completează cu resursele FEDR sau FSE+ din categoria de regiuni în care se află teritoriul respectiv.

Tabelul 18D: Transfer de resurse FEDR și FSE+ de la alt(e) program(e) către Fondul pentru o tranziție justă (FTJ) în cadrul acestui program

		Sprijin complementar pentru FTJ în cadrul acestui program* pentru teritoriul situat*** într-o anumită categorie de regiuni (pe priorități):	
		Prioritate FTJ	Cuquantum
Transfer(uri) de la alt(e) program(e)** pe categorii de regiuni			
FEDR	Mai dezvoltate		
	De tranziție		
	Mai puțin dezvoltate		
FSE+	Mai dezvoltate		
	De tranziție		
	Mai puțin dezvoltate		
Total			

* Program cu alocare din FTJ, care primește sprijin complementar din FEDR și FSE+.

** Program care furnizează sprijinul complementar din (sursa) FEDR și FSE+.

*** Resursele FTJ se completează cu resursele FEDR sau FSE+ din categoria de regiuni în care se află teritoriul respectiv.

Câmp de text [3 000]Justificare pentru transferul complementar din FEDR și FSE+ pe baza tipurilor de intervenții planificate – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ix) din RDC

2.3. Transferuri între categorii de regiuni, rezultate în urma evaluării la jumătatea perioadei N/A

Tabelul 19A: Transferuri între categorii de regiuni, rezultate în urma evaluării la jumătatea perioadei, în cadrul programului (defalcare pe ani)

Transfer de la	Transfer către	Defalcare pe ani			
		2025	2026	2027	Total
Categorie de regiuni*	Categorie de regiuni*				
Mai dezvoltate	Mai dezvoltate /				
De tranziție	De tranziție /				
Mai puțin dezvoltate	Mai puțin dezvoltate				

* Se aplică numai pentru FEDR și FSE+.

Tabelul 19B: Transferuri între categorii de regiuni, rezultate în urma evaluării la jumătatea perioadei, către alte programe (defalcare pe ani)

Transfer de la	Transfer către	Defalcare pe ani			
		2025	2026	2027	Total
Categorie de regiuni*	Categorie de regiuni*				
Mai dezvoltate	Mai dezvoltate /				
De tranziție	De tranziție /				
Mai puțin dezvoltate	Mai puțin dezvoltate				

* Se aplică numai pentru FEDR și FSE+.

2.4. Transferuri înapoi⁴² N/A

Tabelul 20A: Transferuri înapoi (defalcare pe ani)

Transfer de la InvestEU sau alt instrument al Uniunii	Transfer către		Defalcare pe ani							
	Fond	Categorie de regiuni	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total
InvestEU componenta 1 componenta 2 componenta 3 componenta 4 Instrument al Uniunii 1 Instrument al Uniunii 2 [...]	FEDR	Mai dezvoltate								
		De tranziție								
		Mai puțin dezvoltate								
	FSE+	Mai dezvoltate								
		De tranziție								
		Mai puțin dezvoltate								
	Fondul de coeziune	N/A								
	FEAMPA	N/A								

Tabelul 20B: Transferuri înapoi * (rezumat)

	FEDR	FSE+	Fondul de coeziune	FEAMPA

⁴² Se aplică numai pentru modificările de programe în cazul resurselor transferate înapoi din alte instrumente ale Uniunii, inclusiv elemente ale FAMI, FSI și IMFV, care fac obiectul gestiunii directe sau indirecte, sau din InvestEU.

De la / Către							e	
	Mai dezvoltate	De tranziție	Mai puțin dezvoltate	Mai dezvoltate	De tranziție	Mai puțin dezvoltate		
InvestEU								
Componenta 1								
Componenta 2								
Componenta 3								
Componenta 4								
Instrumentul 1								
Instrumentul 2								
Instrumentul 3								
Instrumentul 4**								

* Cuantumul cumulate pentru toate transferurile efectuate prin modificări de program pe parcursul perioadei de programare. La fiecare nouă cerere de transfer se vor stabili, printr-o modificare de program, cuantumul total transferat pentru fiecare an, pe fonduri și pe categorii de regiuni.

** Transferurile se pot face către orice alt instrument care face obiectul gestiunii directe sau indirecte, atunci când această posibilitate este prevăzută în actul de bază. Se vor specifica în consecință numărul și denumirile instrumentelor relevante ale Uniunii.

2.5. Credite financiare pe an

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (g) punctul (i) din RDC și articolele 3, 4 și 7 din Regulamentul FTJ

Tabelul 10: Credite financiare pe an

Fond	Categorie de regiuni	2021	2022	2023	2024	2025	2026		2026 numai pentru FEAMP A	2027		2027 numai pentru FEAMP A	Total
							Credit financiar fără cuantumul de flexibilitate	Cuantumul de flexibilitate		Credit financiar fără cuantumul de flexibilitate	Cuantumul de flexibilitate		
FEDR*	Mai dezvoltate												
	De tranziție												
	Mai puțin dezvoltate	0	512.901.528	528.896.346	245.566.770	262.811.793	110.654.556	110.654.555		120.077.226	120.077.226		2.011.640.000
							2026			2027			

Fond	Categorie de regiuni	2021	2022	2023	2024	2025	Credit financiar fără cuantumul de flexibilitate	Cuantumul de flexibilitate	2026 numai pentru FEAMP A	Credit financiar fără cuantumul de flexibilitate	Cuantumul de flexibilitate	2027 numai pentru FEAMP A	Total
		1	2	3	4	5							
	Ultraperiferice și nordice slab populate												
Total													
FSE+*	Mai dezvoltate												
	De tranziție												
	Mai puțin dezvoltate												
Fond	Categorie de regiuni	2021	2022	2023	2024	2025	2026		2026 numai pentru FEAMP A	2027		2027 numai pentru FEAMP A	Total
							Credit financiar fără cuantumul de flexibilitate	Cuantumul de flexibilitate		Credit financiar fără cuantumul de flexibilitate	Cuantumul de flexibilitate		
	Ultraperiferice și nordice slab populate												

	populate													
Total														
FTJ*	Resurse în temeiul articolului 3 din Regulamentul FTJ													
Fond	Categorie de regiuni	2021	2022	2023	2024	2025	2026		2026 numai pentru FEAMP A	2027		2027 numai pentru FEAMP A	Total	
							Credit financiar fără cuantumul de flexibilitate	Cuantumul de flexibilitate		Credit financiar fără cuantumul de flexibilitate	Cuantumul de flexibilitate			
	Resurse în temeiul articolului 4 din Regulamentul FTJ													
	Resurse în temeiul articolului 7 din Regulamentul FTJ (în													

Fond	Categorie de regiuni	2021	2022	2023	2024	2025	2026		2026 numai pentru FEAMP A	2027		2027 numai pentru FEAMP A	Total
							Credit financiar fără cuantumul de flexibilitate	Cuantumul de flexibilitate		Credit financiar fără cuantumul de flexibilitate	Cuantumul de flexibilitate		
legătură cu resursele în temeiul articolului 3 din Regulamentul FTJ)													
Resurse în temeiul articolului 7 din Regulamentul FTJ (în legătură cu resursele în temeiul articolului 4 din Regulamentul FTJ)													
Total													

Fondul de coeziune		N/A	0	410.490.092	431.462.670	453.309.981	475.924.269	210.735.623	210.735.622		223.108.535	223.108.534		2.638.875.326
Fond	Categorie de regiuni		2021	2022	2023	2024	2025	2026		2026 numai pentru FEAM P A	2027		2027 numai pentru FEAM P A	Total
								Credit financiar fără cuantumul de flexibilitate	Cuantumul de flexibilitate		Credit financiar fără cuantumul de flexibilitate	Cuantumul de flexibilitate		
FEAM P A		N/A												
Total			0	923.391.620	960.359.016	698.876.751	738.736.062	321.390.179	321.390.177		343.185.761	343.185.760		4.650.515.326

* Cuantumul după transferul complementar către FTJ.

2.6. Total credite financiare per fond și per cofinanțare națională

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (g) punctul (ii), articolul 22 alineatul (6) și articolul 36 din RDC

Pentru programele din cadrul obiectivului Investiții pentru ocuparea forței de muncă și creștere economică în cazul în care în acordul de parteneriat s-a optat pentru asistență tehnică în temeiul articolului 36 alineatul (4) din RDC.

Tabelul 11: Total credite financiare per fond și per cofinanțare națională N/A

Numărul obiectivului de politică / obiectivului specific FTJ sau asistență tehnică	Prioritate	Baza de calcul pentru sprijinul Uniunii (cost eligibil total sau contribuție publică)	Fond	Categorie de regiuni*	Contribuția Uniunii (a) = (g)+(h)	Defalcarea contribuției Uniunii		Contribuția națională (b)=(c)+(d)	Defalcarea orientativă a contribuției naționale		Total (e)=(a)+(b)	Rata de cofinanțare (f)=(a)/(e)
						Contribuția Uniunii minus cuantumul de flexibilitate (g)	Cuantumul de flexibilitate (h)		publică (c)	privată (d)		
	Prioritatea 1	P/T	FEDR	Mai dezvoltate								
				De tranziție								
				Mai puțin dezvoltate								
				Ultraperiferice și nordice slab populate								

	Prioritate a 2		FSE+	Mai dezvoltate								
				De tranziție								
				Mai puțin dezvoltate								
				Ultraperiferice și nordice slab populate								
	Prioritatea 3		FTJ **	Resurse în temeiul articolului 3 din Regulamentul FTJ								
				Resurse în temeiul articolului 4 din Regulamentul FTJ								
				Total								
	Prioritate a 4		Fondul de coeziune									

Asistență tehnică	Prioritate a 5 Asistență tehnică în temeiul articolului 36 alineatul (4) din RDC		FEDR sau FSE+ sau FTJ sau Fondul de coeziune										
Asistență tehnică	Prioritate a 6 Asistență tehnică în temeiul articolului 37 din RDC		FEDR sau FSE+ sau FTJ sau Fondul de coeziune										
			Total FEDR	Mai dezvoltate									
				De tranziție									
				Mai puțin dezvoltate									
				Ultraperiferice și nordice slab populate									

		Total FSE+		Mai dezvoltate								
				De tranziție								
				Mai puțin dezvoltate								
				Ultraperiferice și nordice slab populate								
		FTJ **	Resurse în temeiul articolului 3 din Regulamentul FTJ									
			Resurse în temeiul articolului 4 din Regulamentul FTJ									
		Total Fondul de coeziune										
		Total general										

- * Pentru FEDR: mai puțin dezvoltate, de tranziție, mai dezvoltate și, după caz, alocarea specială pentru regiuni ultraperiferice și regiuni nordice slab populate. Pentru FSE+: mai puțin dezvoltate, de tranziție, mai dezvoltate și, după caz, alocarea suplimentară pentru regiuni ultraperiferice. Pentru Fondul de coeziune: nu se aplică. Pentru asistența tehnică, aplicarea categoriilor de regiuni depinde de selectarea unui fond.
- ** Indicați resursele FTJ totale, inclusiv sprijinul complementar transferat din FEDR și din FSE+. Tabelul nu include cuantumul în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul FTJ. În cazul asistenței tehnice finanțate din FTJ, resursele FTJ se împart în resursele aferente articolelor 3 și 4 din Regulamentul FTJ. Pentru articolul 4 din Regulamentul FTJ nu există cuantum de flexibilitate.
- Pentru obiectivul Investiții pentru ocuparea forței de muncă și creștere economică: programele care utilizează asistența tehnică în temeiul articolului 36 alineatul (5) din RDC, în conformitate cu alegerea făcută în acordul de parteneriat.

Tabelul 11: *Total alocări financiare per fond și per contribuție națională*

Numărul obiectivului de politică / obiectivului	Prioritate	Baza de calcul pentru sprijinul Uniunii (cost eligibil total sau	Fond	Categoriile de regiuni *	Contribuția Uniunii (a)=(b)+(c)+(i)+(j)	Defalcarea contribuției Uniunii		Contribuția națională (d)=(e)+(f)	Defalcarea orientativă a contribuției naționale		Total (g)=(a)+(d)	Rata de cofinanțare (h)=(a)/(g)
						Contribuția Uniunii	Cuantumul de flexibilitate		publică (e)			

specific FTJ sau asistență tehnică		contribuție publică)				fără asistență tehnică în temeiul articolului 36 alineatul (5)	pentru asistență tehnică în temeiul articolului 36 alineatul (5)	fără asistență tehnică în temeiul articolului 36 alineatul (5)	pentru asistență tehnică în temeiul articolului 36 alineatul (5)				
						(b)	(c)	(i)	(j)				
OP 3	Prioritatea 1	P/T	FEDR	Mai dezvoltate									
				De tranziție									
				Mai puțin dezvoltate	333.450.000	295.203.836		38.246.164		500.175.000	500.175.000	833.625.000	40,00%
				Ultraperiferice și nordice slab populate									

		P/T	Fondul de coeziune	N/A	1.451.550.000	1.212.908.000		238.642.000		2.177.325.000	2.177.325.000	3.628.875.000	40,00%	
OP 3	Prioritatea 2	P/T	FEDR	Mai dezvoltate										
				De tranziție										
				Mai puțin dezvoltate	300.000.000	265.590.497		34.409.503		450.000.000	450.000.000	750.000.000	40,00%	
				Ultraperiferice și nordice slab populate										
OP 3	Prioritatea 3	P/T	FEDR	Mai dezvoltate										
				De tranziție										
				Mai puțin dezvoltate	100.000.000	88.530.165		11.469.835		150.000.000	150.000.000	250.000.000	40,00%	

				Ultraperiferice și nordice slab populate									
OP 3	Prioritatea 4	P/T	FEDR	Mai dezvoltate									
				De tranziție									
				Mai puțin dezvoltate	678.190.000	600.402.729		77.787.271		678.190.000	678.190.000	1.356.380.000	50,00%
		Ultraperiferice și nordice slab populate											
		P/T	Fondul de coeziune	N/A	667.325.326	557.613.741		109.711.585		667.325.326	667.325.326	1.334.650.652	50,00%
OP 3	Prioritatea 5	P/T	FEDR	Mai dezvoltate									

				De tranziție									
				Mai puțin dezvoltate	250.000.000	221.325.414		28.674.586		44.117.648	44.117.648	294.117.648	85,00%
				Ultraperiferice și nordice slab populate									
OP 2	Prioritatea 6	P/T	FEDR	Mai dezvoltate									
				De tranziție									
				Mai puțin dezvoltate	350.000.000	309.855.578		40.144.422		61.764.706	61.764.706	411.764.706	85,00%
				Ultraperiferice și nordice slab populate									

		P/T	Fondul de coeziune	N/A	200.000.000	167.119.010		32.880.990		35.294.118	35.294.118	235.294.118	85,00%
OP 3	Prioritatea 7	P/T	Fondul de coeziune	N/A	245.000.000	204.720.788		40.279.212		245.000.000	245.000.000	490.000.000	50,00%
Asistență tehnică	Prioritatea 8 asistență tehnică în temeiul articolului 37 din RDC		Fondul de coeziune	N/A	75.000.000	62.669.631		12.330.369		25.000.000	25.000.000	100.000.000	75,00%
			Total FEDR	Mai dezvoltate									
				De tranziție									
				Mai puțin dezvoltate	2.011.640.000	1.780.908.219		230.731.781		1.884.247.354	1.884.247.354	3.895.887.354	51.63%

			Ultraperi ferice și nordice slab populate										
		Total FSE+	Mai dezvolta t e										
			De tranziție										
			Mai puțin dezvolta t e										
			Ultraperi ferice și nordice slab populate										
		FT J**	Resur se în temeiul artico lu lui 3 din Regula ment ul										

		FTJ										
		Resurse în temeiul articolului 4 din Regulamentul FTJ										
		Total Fondul de coeziune		2.638.875.326	2.205.031.170		433.844.156		3.149.944.444	3.149.944.444	5.788.819.770	45,58%
Total general				4.650.515.326	3.985.939.389		664.575.937		5.034.191.798	5.034.191.798	9.684.707.124	48,02%

* Pentru FEDR și FSE+: mai puțin dezvoltate, de tranziție, mai dezvoltate și, după caz, alocarea specială pentru regiuni ultraperiferice și regiuni nordice slab populate. Pentru Fondul de coeziune: nu se aplică. Pentru asistența tehnică, aplicarea categoriilor de regiuni depinde de selectarea fondului.

** Indicați resursele FTJ totale, inclusiv sprijinul complementar transferat din FEDR și din FSE+. Tabelul nu include cuantumul în conformitate cu articolul 7 din FTJ. În cazul asistenței tehnice finanțate din Regulamentul FTJ, resursele FTJ se împart în resursele aferente articolelor 3 și 4 din Regulamentul FTJ. Pentru articolul 4 din Regulamentul FTJ nu există cuantum de flexibilitate.

Pentru FEAMPA: N/A

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (g) punctul (iii) din RDC

Programele FEAMPA care utilizează asistența tehnică în temeiul articolului 36 alineatul (4) din RDC, în conformitate cu alegerea făcută în acordul de parteneriat.

Tabelul 11A: Total alocări financiare per fond și per contribuție națională

Prioritate	Obiectiv specific (nomenclatorul prevăzut în Regulamentul FEAMPA)	Baza de calcul a sprijinului Uniunii	Contribuția Uniunii	Contribuția publică națională	Total	Rata de cofinanțare
Prioritatea 1	1.1.1	Public				
	1.1.2	Public				
	1.2	Public				
	1.3	Public				
	1.4	Public				
	1.5	Public				
	1.6	Public				
Prioritatea 2	2.1	Public				
	2.2	Public				
Prioritatea 3	3.1	Public				
Prioritatea 4	4.1	Public				
Asistență tehnică în temeiul articolului 36 alineatul (4) din RDC	5.1	Public				
Asistență tehnică în temeiul articolului 37 din RDC	5.2	Public				

Programele FEAMPA care utilizează asistența tehnică în temeiul articolului 36 alineatul (5) din RDC, în conformitate cu alegerea făcută în acordul de parteneriat. *N/A*

Tabelul 11A: Total alocări financiare per fond și per contribuție națională *N/A*

Prioritate	Obiectiv specific (nomenclatorul prevăzut în Regulamentul FEAMPA)	Baza de calcul pentru sprijinul Uniunii	Contribuția Uniunii		Contribuția publică națională	Total	Rata de cofinanțare
			Contribuția Uniunii fără asistență tehnică în temeiul articolului 36 alineatul (5) din RDC	Contribuția Uniunii pentru asistență tehnică în temeiul articolului 36 alineatul (5) din RDC			
Prioritatea 1	1.1.1	Public					
	1.1.2	Public					
	1.2	Public					
	1.3	Public					
	1.4	Public					
	1.5	Public					
	1.6	Public					
Prioritatea 2	2.1	Public					
	2.2	Public					
Prioritatea 3	3.1	Public					
Prioritatea 4	4.1	Public					

Asistență tehnică (articolul 37 din RDC)	5.1	Public					
--	-----	--------	--	--	--	--	--

3. Condiții favorizante

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (i) din RDC

Tabelul 12: Condiții favorizante

Condiții favorizante	Fond	Obiectiv specific (N/A pentru FEAMPA)	Îndeplinire a condiției favorizante	Criterii	Îndeplinirea criteriilor	Trimitere la documentele relevante	Justificare
Comprehensive transport planning at the appropriate level	FEDR FC	3.2 Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure and intermodal TEN-T 3.3 Sustainable, climate-resilient, intelligent and intermodal national, regional, and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility	Yes/No	Criterion 1	Y Fulfilled	[500] Planul Investițional 2021-2030 HG 1312 / 31.12.2021 http://support-mpgt.ro/progrumul-investitional-2021-2030/	[1 000] 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.
				Criterion 2	Y Fulfilled	PNIESC 2021-2030	PNIESC a fost aprobat în 2021 și include măsuri de decarbonizare a transportului. Planul Investițional

						Planul Național Integrat pentru Energie și Schimbări Climatice	este complementar cu PNIESC și include investițiile solicitate de acesta.
				Criterion 3	Y/N Y (Fulfilled)	Planul Investițional 2021-2030	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
				Criterion 4	Y/N Y (Fulfilled)	MPGT Master Planul General de Transport Planul Investițional 2021-2030 http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/	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. 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 principal de a asigura conectivitatea reședințelor de județ la rețeaua TEN-T Core
e				Criterion 5	Y/N Y	Planul Investițional 2021-2030	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

					(Fulfilled)	http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/ Planul Național de Redresare și Reziliență	continua și în 2021-2027. În plus România va implementa planul de operaționalizare al ERTMS care constituie și jalon în PNRR.
				Criterion 6	Y/N Y (Fulfilled)	MPGT Master Planul General de Transport Planul Investițional 2021-2030 http://support-mpgt.ro/progrumul-investitional-2021-2030/	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. Analiza consideră următoarele aspecte: - conectivitatea cu alte moduri de transport - distribuția geografică a punctelor de intrare în România (porturi) și centre urbane, - rețeaua existentă de drumuri și căi ferate - fluxurile existente și potențiale de mărfuri 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
				Criterion 7	Y/N Y (Fulfilled)	Planul Investițional 2021-2030 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

						<p>rețeaua TEN-T .</p> <p>În perioada de finanțare actuală, prin CEF au fost finanțate operațiuni de dezvoltare a rețelei de combustibili alternativi la nivelul rețelei TEN-T Core</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Normativele tehnice pentru proiectarea infrastructurii de transport vor include facilități pentru infrastructură de încărcare electrică, sisteme digitale de avertizare asupra riscurilor, măsuri de protecție împotriva poluării fonice respectiv perdele forestiere.</p> <p>În domeniul feroviar, investițiile vor include în principal tranziția spre material rulant electric, respectiv hidrogen.</p>
				Criterion 8	Y/N Y	<p>Planul Investițional 2021-2030</p> <p>Planul Național de Redresare și Reziliență</p> <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</p>

						<p>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 menționăm:</p> <p>Componenta soft:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inspecția de siguranță rutieră • Auditul vehiculelor implicate în accidentele rutiere • Dezvoltarea unei baze de date interoperabile atât pentru elementele de infrastructură, cât și pentru elementele legate de inspecția vehiculelor • Creșterea capacității de verificare și analiză pentru monitorizarea, inspecția și testarea vehiculelor rutiere în particular a sistemelor noi de asistare a conducerii – Human – Machine Interface, • Acțiuni privind corectarea și îmbunătățirea comportamentului conducătorilor auto,; <p>Componenta hard:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intervenții asupra infrastructurii rutiere în scopul reducerii accidentelor rutiere în special în zonele problematice (black-spots) <p><u>Strategia de siguranța rutiera a fost adoptata in sedinta Guvernului din data de 25.05.2022. prin Hotararea de Guvern 682/25.0</u></p> <p>Planul (Programul) Investițional conține o secțiune special dedicată siguranței rutiere bazată pe munca desfășurată de experții RO și ai BEI pentru identificarea secțiunilor de infrastructură rutieră ce necesită intervenții pentru sporirea siguranței rutiere. Intervențiile din cadrul POT au fost alese cu grijă pentru a nu se suprapune cu intervenții similare din PNRR sau alte facilități de finanțare.</p>
--	--	--	--	--	--	---

				Criterion 9	Y/N Y	Planul Investițional 2021-2030	<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>
Table 12: Horizontal Enabling conditions							
Enabling conditions	Fund	Specific objective (N/A to the EMFAF)	Fulfilment of enabling condition (Yes/No)	Criteria	Fulfilment of criteria (YES/NO)	Reference to relevant documents [500]	Justification [1 000]
Effective monitoring mechanisms of the public procurement market	all			<p>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:</p> <p>1. Arrangements to ensure compilation of effective and</p>	DA	<p>HG nr. 901/2015 OUG nr. 13/2015 HG 634/2015 OUG nr. 68/2019 http://anap.gov.ro/web/analize-si-rapoarte-</p>	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> -prelucrarea periodică a datelor și informațiilor cu privire la toate procedurile de achiziții din SEAP -prelucrarea datelor privind deciziile CNSC și ale

				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.		<p>statistice/?future=false</p> <p>curșilor de apel</p> <p>-calcularea indicatorilor de performanță relevanți și măsurabili</p> <p>- pregătirea rapoartelor și declarațiilor, în conformitate cu obligațiile de raportare stabilite în directive și legislația națională.</p> <p>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.</p>
				<p>2. Arrangements to ensure the data cover at least the following elements:</p> <p>(a) quality and intensity of competition: names of winning 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>	DA	<p>art.232(1) Legea 98/2016</p> <p>art. 252 (1) Legea nr 99/2016</p> <p>HG nr 394/2016, art. 170, 171, 172</p> <p>HG nr 395/2016 art. 167, 168, 169</p> <p>b) Legea nr 98/2016, art. 221 (6), 222^1</p> <p>Legea nr 99/2016, art. 239, 239^1</p> <p>OUG nr 114/2020</p> <p>http://anap.gov.ro/web/wp-content/uploads/20/07/ORDONAN_TA-de-URGENTA-nr.-</p> <p>Toți indicatorii pot fi obținuți din SEAP.</p> <p>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 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> <p>-anunț de modificare a contractului, respectând formularul 20</p> <p>-modificarea legislației (OUG nr. 114/2020) prin introducerea obligației de a publica toate modificările la contract</p> <p>- dezvoltarea SEAP pentru a permite publicarea modificărilor contractului, inclusiv o notificare în acest sens</p> <p>- instrucțiunea nr. 1/2021 privind modificarea contractului (Monitorul Oficial nr. 56/2021)</p>

						114-09.07.2020.pdf http://anap.gov.ro/web/wp-content/uploads/2021/01/Notificare-extindere-anunt-de-modificare-contract_FINAL_19Jan2021_de-publicat-1.pdf Instrucțiunea nr 1/2021 http://anap.gov.ro/web/wp-content/uploads/2021/01/Instrucțiune-MO-final.pdf	În ceea ce privește participarea IMM-urilor ca ofertanți direcți, tipul de entitate este selectat din SEAP: mediu, mic, mare, aceste informații regăsindu-se în profilul SEAP, DUAE și declarația cu participanții la procedură.
				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.	DA	http://anap.gov.ro/web/	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.
				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.	DA	http://anap.gov.ro/web/analize-si-rapoarte-statistice/?future=false	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	DA	http://www.ajutordestat.ro/?pag=206	Legislația națională conține reglementări specifice care răspund situațiilor de denaturare a concurenței: - Legea nr. 98/2016: art. 167 alin. (1) lit. d), alin. (6)

				accordance with Article 83(2) of Directive 2014/24/EU and Article 99(2) of Directive 2014/25/EU			și alin. (7) - Legea nr. 99/2016: art. 180 alin. (1) lit. d), alin. (4) și alin. (5) Consiliul Concurenței, instituție cu atribuții specifice, transmite puncte de vedere la solicitarea AC urmare a unei suspiciuni de denaturare a concurenței.
Tools and capacity for effective application of State aid rules	all			Managing authorities have the tools and capacity to verify compliance with State aid rules: 1. For undertakings in difficulty and undertakings under a recovery requirement.	YES	http://www.ajutordestat.ro/?pag=206	AM verifică dacă beneficiarul intră sau nu în categoria de întreprindere în dificultate: - este verificată existența declarației pe propria răspundere a beneficiarului, - este aplicată metodologia pentru verificarea încadrării în categoria de întreprindere în dificultate așa cum aceasta este definită de legislația în domeniul ajutorului de stat. Pentru întreprinderile supuse aplicării unei decizii de recuperare Registrul ajutoarelor de stat (RegAS) permite verificarea ex-ante a eligibilității 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		http://www.ajutordestat.ro/?pag=206	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.	
Effective application and implementation of the Charter of Fundamental Rights	all			<p>Effective mechanisms are in place to ensure compliance with the Charter of Fundamental Rights of the European Union ('the Charter') which include:</p> <p>1. Arrangements to ensure compliance of the programmes supported by the Funds and their implementation with the relevant provisions of the Charter.</p> <p>1. Arrangements to ensure compliance of the programmes supported by the Funds and their implementation with the relevant provisions of the Charter.</p>		<p>Guide to the application of the Charter of Fundamental Rights of the European Union in the implementation of the European structural and investment funds</p> <p>https://mfe.gov.ro/minister/perioda-de-programare/perioda-2021-2027/</p>	<p>MIPE a elaborat Ghidul pentru aplicarea Cartei Drepturilor Fundamentale a Uniunii Europene în implementarea fondurilor europene structurale și de investiții.</p> <p>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.</p>
				<p>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).</p>		<p>Guide to the application of the Charter of Fundamental Rights of the European Union in the implementation of the European structural and investment funds</p> <p>https://mfe.gov.ro/minister/perioda-de-programare/perioda-2021-2027/</p>	<p>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)</p>

<p>Implementation and application of the United Nations Convention on the rights of persons with disabilities (UNCRPD) in accordance with Council Decision 2010/48/EC</p>	<p>all</p>		<p>YES</p>	<p>A national framework to ensure implementation of the UNCRPD is in place that includes:</p> <p>1.Objectives with measurable goals, data collection and monitoring mechanisms.</p>	<p>YES</p>	<p>Legea nr. 221/2010 pentru ratificarea Convenției privind drepturile persoanelor cu dizabilități http://legislatie.just.ro/Public/DetaliuDocumentAfis/123949</p> <p>Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap http://legislatie.just.ro/Public/DetaliuDocument/236311</p> <p>Legea nr. 8/2016 privind înființarea mecanismelor prevăzute de Convenția privind drepturile persoanelor cu dizabilități http://legislatie.just.ro/Public/DetaliuDocument/175197</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Monitorizarea implementării Strategiei va fi realizată de către ANDPDCA, pe baza unei metodologii și a unor instrumente de lucru.</p> <p>Obiectivele și țintele măsurabile, sistemul de colectare de date și mecanismul de monitorizare devin pachetul complet pentru asigurarea implementării Strategiei naționale 2021-2027</p>
				<p>2.Arrangements to ensure that</p>	<p>YES</p>	<p>https://mfe.gov.ro</p>	<p>MIPE a elaborat Ghidul privind reflectarea</p>

				the accessibility policy, legislation and standards are properly reflected in the preparation and implementation of the programmes.		/minister/punctul-de-contact-pentru-implementarea-conventiei-privind-drepturile-persoanelor-cu-dizabilitati/	<p>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 complaints regarding the UNCRPD submitted in accordance with the arrangements made pursuant to Article 69(7).	YES	https://mfe.gov.ro/minister/punctul-de-contact-pentru-implementarea-conventiei-privind-drepturile-persoanelor-cu-dizabilitati/	<p>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 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</p>

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

4. Autorități responsabile de program

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (k) și articolele 71 și 84 din RDC

Tabelul 13: Autorități responsabile de program

Autorități responsabile de program	Denumirea instituției [500]	Numele persoanei de contact [200]	E-mail [200]
Autoritatea de management ⁴³	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii – Direcția Generală Programe Europene de Transport	Felix ARDELEAN	Felix.Ardelean@fonduri.mt.ro
Autoritatea de audit	Autoritatea de Audit- Organism independent pe langa Curtea de Conturi a Romaniei	Dan VLADESCU	Dan.Vladescu@rcc.ro
Organismul care primește plăți din partea Comisiei	Ministerul Finantelor Publice - Autoritatea de Certificare si Plata	Lucia CRĂCIUN	Lucia.Craciun@mfinante.ro

⁴³ În ceea ce privește **e-cohesion** conform prevederilor HG 936/2020 AM POT va sprijini MIPE ca în rolul său de coordonator național al politicii de coeziune să asigure respectarea prevederilor art.69(8) din Regulamentul general (UE) nr.1060/2021.

După caz, organismul sau organismele care primesc plăți din partea Comisiei în cazul asistenței tehnice în temeiul articolului 36 alineatul (5) din RDC			
Funcția contabilă, în cazul în care această funcție este încredințată unui alt organism decât autoritatea de management			

Repartizarea cuantumurilor rambursate pentru asistență tehnică în temeiul articolului 36 alineatul (5), în cazul în care sunt identificate mai multe organisme care să primească plăți din partea Comisiei. [N/A](#)

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) din RDC

Tabelul 13A: Proporția din procentajele prevăzute la articolul 36 alineatul (5) litera (b) din RDC care ar urma să fie rambursată organismelor care primesc plăți din partea Comisiei în cazul asistenței tehnice în temeiul articolului 36 alineatul (5) din RDC (în puncte procentuale)

Organismul 1	puncte procentuale
Organismul 2*	puncte procentuale

* Numărul de organisme stabilit de statul membru.

5. Parteneriat

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (h) din RDC

Câmp de text [10 000]

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

În acord cu prevederile art. 6 din CPR, 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 parteneriale și pentru derularea unor procese de consultare eficiente și participativă, pe baza Regulamentului nr.240/2014, a fost elaborat Codul Național de Conduită privind Parteneriatul pentru Fondurile Europene aferente Politicii de Coeziune (CNCP). Acest document stabilește o serie de norme, principii și reguli de bază care ghidează funcționarea structurilor parteneriale cu rol consultativ în procesul de programare și gestionare a fondurilor europene privind coeziunea, cu impact predilect asupra cadrului de programare 2021-2027. Documentul a fost utilizat în organizarea parteneriatului și diseminat în rândul membrilor structurilor parteneriale cu rol consultativ în procesul de programare a fondurilor europene privind coeziunea prin comunicare directă, în cadrul reuniunilor parteneriale, prin intermediul poștei electronice, precum și prin afișare pe web-site-ul 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 parteneriale 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 criteriile 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. De asemenea, în vederea facilitării comunicării, au fost create adrese de e-mail specifice fiecărui program (ex: pot@mfe.gov.ro).

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

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

Structura partenerială P~~OT~~

Elaborarea P~~OT~~ 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 componentei structurii parteneriale de la nivelul P~~OT~~, 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 consultarea 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.

6. *Comunicare și vizibilitate*

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) litera (j) din RDC

Câmp de text [4 500]

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 finanțării UE pentru cetățeni.

În 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, P~~OT~~ 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 P~~OT~~

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.

7. Utilizarea costurilor unitare, a sumelor forfetare, a ratelor forfetare și a finanțărilor nelegate de costuri Trimitere: articolele 94 și 95 din RDC

Tabelul 14: Utilizarea costurilor unitare, a sumelor forfetare, a ratelor forfetare și a finanțărilor nelegate de costuri

Se intenționează utilizarea articolelor 94 și 95 din RDC	DA	NU
De la adoptare, programul va face uz de rambursarea contribuției Uniunii bazate pe costuri unitare, sume forfetare și rate forfetare în cadrul priorității, în conformitate cu articolul 94 din RDC(dacă da, completați apendicele 1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De la adoptare, programul va face uz de rambursarea contribuției Uniunii bazate pe finanțări nelegate de costuri, în conformitate cu articolul 95 din RDC (dacă da, completați apendicele 2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Apendicele 1

Contribuția Uniunii bazată pe costuri unitare, sume forfetare și rate
forfetare

Model pentru transmiterea datelor către Comisie spre analiză
(articolul 94 din RDC)

Data transmiterii propunerii	

Acest apendice nu este necesar atunci când se utilizează opțiunile de costuri simplificate (OCS) la nivelul Uniunii stabilite prin actul delegat menționat la articolul 94 alineatul (4) din RDC.

A. Rezumatul principalelor elemente

Prioritate	Fond	Obiectiv specific	Categori e de regiuni	Proporția estimată din alocarea financiară totală în cadrul priorității, căreia i se va aplica OCS, în %	Tipul (tipurile) de operațiune acoperită (acoperite)		Indicatorul care determină rambursarea		Unitatea de măsură a indicatorului care determină rambursarea	Tip de OCS (baremu l standard pentru costurile unitare, sumele forfetare sau ratele forfetare)	Cuantumu l (în EUR) sau procentu l (în cazul ratelor forfetare) OCS
					Cod ⁴⁴	Descriere	Cod ⁴⁵	Descriere			

⁴⁴ Se referă la codul aferent dimensiunii domeniului de intervenție din tabelul 1 din anexa I la RDC și anexa IV la Regulamentul FEAMPA.

⁴⁵ Se referă la codul unui indicator comun, dacă este cazul.

B. Detalii pe tip de operațiune (a se completa pentru fiecare tip de operațiune)

Autoritatea de management a primit sprijin din partea unei societăți externe pentru a stabili costurile simplificate de mai jos?

Dacă da, vă rugăm să precizați denumirea societății externe: Da/Nu — Denumirea societății externe

1. Descrierea tipului de operațiune, inclusiv calendarul de punere în aplicare ⁴⁶	
2. Obiectiv(e) specific(e)	
3. Indicator care determină rambursarea ⁴⁷	
4. Unitatea de măsură a indicatorului care determină rambursarea	
5. Baremul standard de costuri unitare, sume forfetare sau rate forfetare	
6. Cuantumul OCS pe unitate de măsură sau procent (în cazul ratelor forfetare)	
7. Categoriile de costuri acoperite de costul unitar, de suma forfetară sau de rata forfetară	
8. Aceste categorii de costuri acoperă totalitatea cheltuielilor eligibile pentru operațiunea în cauză? (Da/Nu)	
9. Metoda de ajustare (ajustări) ⁴⁸	

⁴⁶ Data preconizată pentru începerea selectării operațiunilor și data finală preconizată pentru finalizarea acestora [referință: articolul 63 alineatul (5) din RDC].

⁴⁷ În cazul operațiunilor care cuprind mai multe opțiuni de costuri simplificate care acoperă categorii de costuri diferite, proiecte diferite sau faze succesive ale unei operațiuni, câmpurile 3-11 se completează pentru fiecare indicator care determină rambursarea.

⁴⁸ Dacă este cazul, indicați frecvența și calendarul ajustării, precum și o trimitere clară la un indicator specific (inclusiv un link către site-ul internet unde este publicat acest indicator, dacă este cazul).

<p>10. Verificarea realizării unităților</p> <ul style="list-style-type: none"> - descrieți ce document(e)/sistem va (vor) fi utilizat(e) pentru verificarea realizării unităților livrate - descrieți ce se va verifica în cursul controalelor de gestiune și de către cine - descrieți care vor fi modalitățile de colectare și stocare a datelor/documentelor relevante 	
<p>11. Posibile stimulente neadequate, măsuri de atenuare⁴⁹ și nivelul de risc estimat (ridicat/mediu/scăzut)</p>	
<p>12. Cuantumul total (național și Uniune) care se preconizează a fi rambursat de către Comisie pe această bază</p>	

⁴⁹ Există eventuale implicații negative asupra calității operațiunilor sprijinite și, dacă da, ce măsuri (de exemplu asigurarea calității) vor fi luate pentru a contracara acest risc?

C. Calculul baremului standard pentru costurile unitare, sumele forfetare sau ratele forfetare

1. Sursa datelor utilizate la calculul baremului standard pentru costurile unitare, sumele forfetare sau ratele forfetare (cine a produs, colectat și înregistrat datele; unde sunt stocate datele; datele-limită; validare etc.).

2. Vă rugăm să precizați motivele pentru care metoda propusă și calculul pe baza articolului 94 alineatul (2) sunt relevante pentru tipul de operațiune.

3. Vă rugăm să precizați cum au fost efectuate calculele, inclusiv, în special, ipotezele formulate în ceea ce privește calitatea sau cantitățile. După caz, trebuie utilizate date statistice și criterii de referință și, dacă se solicită acest lucru, acestea trebuie furnizate într-un format utilizabil de către Comisie.

4. Vă rugăm să explicați cum v-ați asigurat că doar cheltuielile eligibile au fost incluse în calculul baremului standard pentru costurile unitare, sumele forfetare sau ratele forfetare.

5. Evaluarea de către autoritatea sau autoritățile de audit a metodologiei de calcul și a cuantumurilor, precum și modalitățile de a asigura verificarea, calitatea, colectarea și stocarea datelor.

Apendicele 2

Contribuția Uniunii bazată pe finanțări nelegate de costuri

Model pentru transmiterea datelor către Comisie spre analiză
(articolul 95 din RDC)

Data transmiterii propunerii	

Acest apendice nu este necesar atunci când se utilizează cuantumuri pentru finanțarea la nivelul Uniunii nelegată de costuri, stabilită prin actul delegat menționat la articolul 95 alineatul (4) din RDC.

A. Rezumatul principalelor elemente

Prioritate	Fond	Obiectiv specific	Categorie de regiuni	Cuantumul acoperit de finanțarea nelegată de costuri	Tipul (tipurile) de operațiune acoperită (acoperite)		Condițiile care trebuie îndeplinite/rezultatele care trebuie obținute, care determină rambursarea de către Comisie	Indicator		Unitatea de măsură pentru condițiile care trebuie îndeplinite/rezultatele care trebuie obținute, care determină rambursarea de către Comisie	Tipul de metodă de rambursare preconizat, utilizat pentru rambursarea către beneficiar sau beneficiari
					Cod ⁵⁰	Descriere		Cod ⁵¹	Descriere		

⁵⁰ Se referă la codul aferent dimensiunii domeniului de intervenție din tabelul 1 din anexa I la RDC și anexa IV la Regulamentul FEAMPA.

⁵¹ Se referă la codul unui indicator comun, dacă este cazul.

B. Detalii pe tip de operațiune (a se completa pentru fiecare tip de operațiune)

1. Descrierea tipului de operațiune			
2. Obiectiv(e) specific(e)			
3. Condițiile care trebuie îndeplinite sau rezultatele care trebuie obținute			
4. Termenul de îndeplinire a condițiilor sau de obținere a rezultatelor			
5. Definiția indicatorului			
6. Unitatea de măsură pentru condițiile care trebuie îndeplinite/rezultatele care trebuie obținute, care determină rambursarea de către Comisie			
7. Obiectivele intermediare (dacă este cazul) care determină rambursarea de către Comisie, cu un calendar de rambursare	Rezultate intermediare	Data preconizată	Cuquantumuri (în EUR)
8. Suma totală (inclusiv finanțarea națională și din partea Uniunii)			
9. Metoda de ajustare			
10. Verificarea realizării rezultatului sau condiției (și, acolo unde este relevant, a rezultatelor intermediare): - descrieți ce document(e)/sistem va (vor) fi utilizat(e) pentru verificarea realizării rezultatului sau condiției (și, acolo unde este relevant, a fiecăruia dintre rezultatele intermediare); - descrieți cum se vor efectua controalele de gestiune (inclusiv la fața locului) și de către cine; - descrieți care vor fi modalitățile de colectare și stocare a datelor/documentelor relevante.			
11. Utilizarea granturilor sub formă de finanțări nelegate de costuri Grantul oferit de statul membru beneficiarilor ia forma finanțării nelegate de costuri? [Da/Nu]			
12. Modalități de asigurare a pistei de audit Vă rugăm să specificați organismul sau organismele responsabile pentru aceste modalități.			

Lista operațiunilor de importanță strategică planificate, însoțită de un calendar

[articolul 22 alineatul (3) din RDC]

Câmp de text [2 000] - Proiectele strategice la nivel național sunt considerate cele aferente axelor prioritare 1 și 4 pentru domeniile rutier și feroviar, cu valoare de peste 500 mil. Euro

Calendar de implementare - Axa 1. Îmbunătățirea conectivității primare rutiere

Nr.crt	Proiect	Finalizare documentație tehnico-economică	Semnare contract de lucrări	Finalizare lucrări
1	Pitești - Sibiu (L2, L3)	Finalizată	2022	2027
2	Inel București (Nord) + drumuri radiale	Finalizată	2022	2026
3	Tg. Neamț - Iași - Ungheni (Moțca - Ungheni)	2023	2024	2027
4	Tg. Mureș - Tg. Neamț (faza 1 din Miercurea Nirajului - Leghin)	2022	2023	2027 (pt. faza 1)
5	Pașcani - Suceava - Siret	2022	2023	2026
6	București - Alexandria (faza 1 din București - Craiova)	2023	2024	2028
7	Dr.Tr.Severin - Caransebeș - Lugoj (faza 1)	2024	2025	2028 (pt. faza 1)
8	Craiova - Filiasi - Dr.Tr.Severin (faza 1)	2024	2025	2028 (pt. faza 1)
9	Sibiu - Brașov	2023	2024	2027
10	Poarta Sălajului - Biharia	Finalizată	2022	2026
11	Brașov - Bacău (inclusiv Bypass Brașov Nord)	2023	2024	2028
12	Ploiești - Comarnic - Brașov	2023	2024	2028
13	Arad - Oradea	2022	2023	2026

Calendar de implementare - Axa 4. Creșterea eficienței căilor ferate din România

Nr.crt.	Proiect	Finalizare documentație tehnico-economică	Semnare contract de lucrări	Finalizare lucrări
1	Craiova - Dr. Tr. Severin - Caransebeș	2022	2023	2028
2	Predeal - Brașov	2022	2023	2030
3	Pașcani - Iași - Ungheni	2022	2023	2027
	Ploiești Triaj – Focșani – Roman - Pașcani - Suceava - Dărmănești - Vicșani Frontieră - Faza 1	2022	2023	2027
4	Teiuș - Cp. Turzii - Cluj-Napoca	2024	2025	2029

La urmărirea pregătirii și selecției operațiunilor de mai sus AMPOT va colabora cu BEI prin intermediul asistențelor tehnice JASPERS și PASSA. Avizul BEI pentru selecția acestor proiecte va fi o condiție pentru acordarea finanțării. Metodologiile ce vor sprijini procesul de evaluare și selecție se vor face în colaborare cu experții BEI.

A acțiunile de informare și comunicare pentru operațiunile prezentate în prezenta anexă sunt în mod particular importante în contextul planificării comunicării și informării POT. 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.

Apendicele 4

Planul de acțiune FEAMPA pentru fiecare regiune ultraperiferică

N.B.: a se repeta pentru fiecare regiune ultraperiferică

Model pentru transmiterea datelor către Comisie spre analiză

Denumirea regiunii ultraperiferice	
------------------------------------	--

- A. Descrierea strategiei de exploatare durabilă a resurselor piscicole și de dezvoltare a economiei albastre durabile

Câmp de text [30 000]

B. Descrierea principalelor acțiuni avute în vedere și a mijloacelor financiare aferente

Descrierea principalelor acțiuni	Cuantumul alocat din FEAMPA (EUR)
Srijin structural pentru sectorul pescuitului și acvaculturii în cadrul FEAMPA Câmp de text [10 000]	
Compensații pentru costurile suplimentare în conformitate cu articolul 24 din Regulamentul FEAMPA Câmp de text [10 000]	
Alte investiții în economia albastră durabilă, necesare pentru a realiza o dezvoltare costieră durabilă Câmp de text [10 000]	
TOTAL	

C. Descrierea sinergiilor cu alte surse de finanțare din partea Uniunii

Câmp de text [10 000]

D. Finanțare suplimentară pentru punerea în aplicare a compensării pentru costurile suplimentare (ajutor de stat)

Informațiile se vor furniza pentru fiecare schemă de ajutoare preconizată/ajutor ad-hoc preconizat

Regiune	Denumirea regiunii (regiunilor) (NUTS) ⁵²	...
Autoritatea care acordă ajutorul	Denumire	...
	Adresa poștală	...
	Adresa web	...
Titlul măsurii de ajutor	...	
Temeiul juridic național (trimitere la publicația oficială națională relevantă)	...	
Link către textul integral al măsurii de ajutor	...	
Tipul măsurii	<input type="checkbox"/> Schemă	
	<input type="checkbox"/> Ajutor ad-hoc	Denumirea beneficiarului și grupul ⁵³ căruia îi aparține
Modificarea unei scheme de ajutor existente sau a unui ajutor ad-hoc existent		Numărul de referință al Comisiei pentru ajutorul acordat
	<input type="checkbox"/> Prelungire

⁵² NUTS — Nomenclatorul unităților teritoriale de statistică. De regulă, regiunea este specificată la nivelul 2. Regulamentul (CE) nr. 1059/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 26 mai 2003 privind instituirea unui nomenclator comun al unităților teritoriale de statistică (NUTS) (JO L 154, 21.6.2003, p. 1), astfel cum a fost modificat de Regulamentul (UE) 2016/2066 al Comisiei de modificare a anexelor la Regulamentul (CE) nr. 1059/2003 al Parlamentului European și al Consiliului privind instituirea unui nomenclator comun al unităților teritoriale de statistică (NUTS) (JO L 322, 29.11.2016, p. 1).

⁵³ În sensul normelor de concurență prevăzute în tratat și în sensul prezentei secțiuni, o întreprindere este orice entitate care desfășoară o activitate economică, indiferent de statutul său juridic și de modul în care este finanțată (a se vedea decizia Curții de Justiție în Cauza C-222/04, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze SpA et al. [2006] ECR I-289). Curtea de Justiție a hotărât că entitățile care sunt controlate (juridic sau *de facto*) de aceeași entitate trebuie considerate ca fiind o singură întreprindere (Cauza C-382/99 Netherlands/Commission [2002] ECR I-5163).

	<input type="checkbox"/> Modificare	...
Durata ⁵⁴	<input type="checkbox"/> Schemă	de la zz.ll.aaaa la zz.ll.aaaa
Data acordării ⁵⁵	<input type="checkbox"/> Ajutor ad-hoc	zz.ll.aaaa
Sectorul (sectoarele) economice vizat(e)	<input type="checkbox"/> Toate sectoarele economice eligibile pentru a primi ajutor	
	<input type="checkbox"/> Limitat la anumite sectoare: precizați la nivel de grupă NACE ⁵⁶
Tipul de beneficiar	<input type="checkbox"/> IMM	
	<input type="checkbox"/> Întreprinderi mari	
Buget	Cuantumul total anual al bugetului planificat în cadrul schemei ⁵⁷	Moneda națională ... (cuantumul totale) ...
	Cuantumul total al ajutorului ad-hoc acordat întreprinderii ⁵⁸	Moneda națională ... (cuantumul totale) ...
	<input type="checkbox"/> Pentru garanții ⁵⁹	Moneda națională ... (cuantumul totale) ...
Instrument de ajutor	<input type="checkbox"/> Grant/Subvenționare a ratei dobânzii	
	<input type="checkbox"/> Împrumut/avansuri rambursabile	
	<input type="checkbox"/> Garanție (după caz, cu trimitere la decizia Comisiei ⁶⁰)	
	<input type="checkbox"/> Avantaj fiscal sau scutire fiscală	

⁵⁴ Perioada în care autoritatea care acordă ajutorul se poate angaja să acorde ajutorul.

⁵⁵ „Data acordării ajutorului” înseamnă data la care dreptul legal de a primi ajutorul este conferit beneficiarului în temeiul regimului juridic național aplicabil.

⁵⁶ NACE Rev. 2 — Clasificarea statistică a activităților economice în Uniunea Europeană. De regulă, sectorul se specifică la nivel de grupă.

⁵⁷ În cazul unei scheme de ajutor: indicați cuantumul total anual al bugetului planificat în cadrul schemei sau pierderea fiscală estimată pe an pentru toate instrumentele de ajutor cuprinse în schemă.

⁵⁸ În cazul acordării unui ajutor ad-hoc: indicați cuantumul total al ajutorului/pierderea fiscală.

⁵⁹ În cazul garanțiilor, indicați valoarea (maximă) a împrumuturilor garantate.

⁶⁰ După caz, trimitere la decizia Comisiei de aprobare a metodologiei de calculare a echivalentului pentru subvenție brută.

	<input type="checkbox"/> Furnizare de finanțare de risc
	<input type="checkbox"/> Altele (specificați)
Motivare	<p>Indicați de ce s-a instituit o schemă de ajutor de stat sau de ce s-a acordat un ajutor ad-hoc în loc de asistență în cadrul FEAMPA:</p> <input type="checkbox"/> măsura nu este inclusă în programul național; <input type="checkbox"/> prioritizare în alocarea de fonduri în cadrul programului național; <input type="checkbox"/> finanțarea nu mai este disponibilă în cadrul FEAMPA; <input type="checkbox"/> altele (specificați)