

SFC2021 Program sprijinit din FEDR (Investiții pentru ocuparea forței de muncă și creștere economică), FSE+, Fondul de coeziune și FEPAM – articolul 21 alineatul (3)

CCI	2021RO16FFPR002
Titlu în limba engleză	Transport
Titlul în limba (limbile) națională (naționale)	RO - Transport
Versiune	1.3
Primul an	2021
Ultimul an	2027
Eligibil de la	1 ian. 2021
Eligibil până la	31 dec. 2029
Numărul deciziei Comisiei	
Data deciziei Comisiei	
Regiunile NUTS (nomenclatorul comun al unităților teritoriale de statistică) acoperite de program	RO - România RO1 - Macroregiunea Unu RO11 - Nord-Vest RO111 - Bihor RO112 - Bistrița-Năsăud RO113 - Cluj RO114 - Maramureș RO115 - Satu Mare RO116 - Sălaj RO12 - Centru RO121 - Alba RO122 - Brașov RO123 - Covasna RO124 - Harghita RO125 - Mureș RO126 - Sibiu RO2 - Macroregiunea Doi RO21 - Nord-Est RO211 - Bacău RO212 - Botoșani RO213 - Iași RO214 - Neamț RO215 - Suceava RO216 - Vaslui RO22 - Sud-Est RO221 - Brăila RO222 - Buzău RO223 - Constanța RO224 - Galați RO225 - Tulcea RO226 - Vrancea RO3 - Macroregiunea Trei RO31 - Sud-Muntenia RO311 - Argeș RO312 - Călărași RO313 - Dâmbovița RO314 - Giurgiu RO315 - Ialomița

	RO316 - Prahova RO317 - Teleorman RO32 - București-Ilfov RO321 - București RO322 - Ilfov RO4 - Macroregiunea Patru RO41 - Sud-Vest Oltenia RO411 - Dolj RO412 - Gorj RO413 - Mehedinți RO414 - Olt RO415 - Vâlcea RO42 - Vest RO421 - Arad RO422 - Caraș-Severin RO423 - Hunedoara RO424 - Timiș ROZ - Extra-Regio NUTS 1 ROZZ - Extra-Regio NUTS 2 ROZZZ - Extra-Regio NUTS 3
Fondul (fonduri) vizat(e)	FEDR Fondul de coeziune
Program	<input type="checkbox"/> în cadrul obiectivului Investiții pentru ocuparea forței de muncă și creștere economică, numai pentru regiunile ultraperiferice

## Cuprins

1. Strategia programului: principale provocări și măsuri de politică adoptate .....	10
Tabelul 1 .....	19
2. Priorități .....	23
2.1. Priorități, altele decât asistența tehnică .....	23
2.1.1. Prioritate: 1. Îmbunătățirea conectivității primare rutiere .....	23
2.1.1.1. Obiectiv specific: RSO3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente, sigure și intermodale (FEDR) .....	23
2.1.1.1.1. Intervenții din fond .....	23
Tipurile de acțiuni aferente – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (i) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+: .....	23
Principalele grupuri-țintă – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iii) din RDC: .....	26
Acțiuni menite să garanteze egalitatea, incluziunea și nediscriminarea – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iv) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+ .....	27
Indicarea teritoriilor specifice vizate, inclusiv utilizarea planificată a instrumentelor teritoriale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (v) din RDC .....	27
Acțiuni interregionale, transfrontaliere și transnaționale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vi) din RDC .....	28
Utilizarea planificată a instrumentelor financiare – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vii) din RDC .....	28
2.1.1.1.2. Indicatori .....	28
Tabelul 2: Indicatori de realizare .....	28
Tabelul 3: Indicatori de rezultat .....	29
2.1.1.1.3. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE), per tip de intervenție .....	29
Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție .....	29
Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare .....	30
Tabelul 6: Dimensiunea 3 – Mecanism teritorial de punere în practică și abordare teritorială .....	30
Tabelul 7: Dimensiunea 6 – Teme secundare în cadrul FSE+ .....	30
Tabelul 8: Dimensiunea 7 – Dimensiunea egalității de gen în cadrul FSE+*, FEDR, Fondul de coeziune și FTJ .....	30
2.1.1.1. Obiectiv specific: RSO3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente, sigure și intermodale (FC) .....	31
2.1.1.1.1. Intervenții din fond .....	31
Tipurile de acțiuni aferente – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (i) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+: .....	31
Principalele grupuri-țintă – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iii) din RDC: .....	34
Acțiuni menite să garanteze egalitatea, incluziunea și nediscriminarea – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iv) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+ .....	34
Indicarea teritoriilor specifice vizate, inclusiv utilizarea planificată a instrumentelor teritoriale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (v) din RDC .....	35
Acțiuni interregionale, transfrontaliere și transnaționale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vi) din RDC .....	35
Utilizarea planificată a instrumentelor financiare – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vii) din RDC .....	35
2.1.1.1.2. Indicatori .....	36
Tabelul 2: Indicatori de realizare .....	36
Tabelul 3: Indicatori de rezultat .....	36
2.1.1.1.3. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE), per tip de intervenție .....	37
Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție .....	37
Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare .....	37
Tabelul 6: Dimensiunea 3 – Mecanism teritorial de punere în practică și abordare teritorială .....	37
Tabelul 7: Dimensiunea 6 – Teme secundare în cadrul FSE+ .....	38
Tabelul 8: Dimensiunea 7 – Dimensiunea egalității de gen în cadrul FSE+*, FEDR, Fondul de coeziune și FTJ .....	38

2.1.1. Prioritate: 2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere.....	39
2.1.1.1. Obiectiv specific: RSO3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente, sigure și intermodale (FEDR) .....	39
2.1.1.1.1. Intervenții din fond .....	39
Tipurile de acțiuni aferente – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (i) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+:	39
Principalele grupuri-țintă – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iii) din RDC:	42
Acțiuni menite să garanteze egalitatea, incluziunea și nediscriminarea – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iv) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+ .....	43
Indicarea teritoriilor specifice vizate, inclusiv utilizarea planificată a instrumentelor teritoriale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (v) din RDC.....	44
Acțiuni interregionale, transfrontaliere și transnaționale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vi) din RDC .....	44
Utilizarea planificată a instrumentelor financiare – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vii) din RDC.....	44
2.1.1.1.2. Indicatori.....	44
Tabelul 2: Indicatori de realizare.....	44
Tabelul 3: Indicatori de rezultat.....	45
2.1.1.1.3. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE), per tip de intervenție.....	45
Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție .....	45
Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare .....	46
Tabelul 6: Dimensiunea 3 – Mecanism teritorial de punere în practică și abordare teritorială.....	46
Tabelul 7: Dimensiunea 6 – Teme secundare în cadrul FSE+ .....	46
Tabelul 8: Dimensiunea 7 – Dimensiunea egalității de gen în cadrul FSE+*, FEDR, Fondul de coeziune și FTJ .....	46
2.1.1.1. Obiectiv specific: RSO3.2. Dezvoltarea și ameliorarea unei mobilități naționale, regionale și locale sustenabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere (FEDR) .....	48
2.1.1.1.1. Intervenții din fond .....	48
Tipurile de acțiuni aferente – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (i) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+:	48
Principalele grupuri-țintă – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iii) din RDC:.....	53
Acțiuni menite să garanteze egalitatea, incluziunea și nediscriminarea – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iv) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+ .....	53
Indicarea teritoriilor specifice vizate, inclusiv utilizarea planificată a instrumentelor teritoriale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (v) din RDC.....	54
Acțiuni interregionale, transfrontaliere și transnaționale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vi) din RDC .....	54
Utilizarea planificată a instrumentelor financiare – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vii) din RDC .....	54
2.1.1.1.2. Indicatori.....	55
Tabelul 2: Indicatori de realizare.....	55
Tabelul 3: Indicatori de rezultat.....	55
2.1.1.1.3. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE), per tip de intervenție.....	55
Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție .....	55
Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare .....	56
Tabelul 6: Dimensiunea 3 – Mecanism teritorial de punere în practică și abordare teritorială.....	56
Tabelul 7: Dimensiunea 6 – Teme secundare în cadrul FSE+ .....	56
Tabelul 8: Dimensiunea 7 – Dimensiunea egalității de gen în cadrul FSE+*, FEDR, Fondul de coeziune și FTJ .....	56
2.1.1. Prioritate: 3. Creșterea siguranței rutiere.....	58
2.1.1.1. Obiectiv specific: RSO3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente, sigure și intermodale (FEDR) .....	58
2.1.1.1.1. Intervenții din fond .....	58

Tipurile de acțiuni aferente – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (i) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+:	58
Principalele grupuri-țintă – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iii) din RDC:	60
Acțiuni menite să garanteze egalitatea, incluziunea și nediscriminarea – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iv) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+	60
Indicarea teritoriilor specifice vizate, inclusiv utilizarea planificată a instrumentelor teritoriale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (v) din RDC	61
Acțiuni interregionale, transfrontaliere și transnaționale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vi) din RDC	61
Utilizarea planificată a instrumentelor financiare – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vii) din RDC	62
2.1.1.1.2. Indicatori	62
Tabelul 2: Indicatori de realizare	62
Tabelul 3: Indicatori de rezultat	63
2.1.1.1.3. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE), per tip de intervenție	63
Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție	63
Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare	63
Tabelul 6: Dimensiunea 3 – Mecanism teritorial de punere în practică și abordare teritorială	64
Tabelul 7: Dimensiunea 6 – Teme secundare în cadrul FSE+	64
Tabelul 8: Dimensiunea 7 – Dimensiunea egalității de gen în cadrul FSE+*, FEDR, Fondul de coeziune și FTJ	64
2.1.1.1. Obiectiv specific: RSO3.2. Dezvoltarea și ameliorarea unei mobilități naționale, regionale și locale sustenabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere (FEDR)	65
2.1.1.1.1. Intervenții din fond	65
Tipurile de acțiuni aferente – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (i) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+:	65
Principalele grupuri-țintă – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iii) din RDC:	67
Acțiuni menite să garanteze egalitatea, incluziunea și nediscriminarea – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iv) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+	67
Indicarea teritoriilor specifice vizate, inclusiv utilizarea planificată a instrumentelor teritoriale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (v) din RDC	68
Acțiuni interregionale, transfrontaliere și transnaționale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vi) din RDC	68
Utilizarea planificată a instrumentelor financiare – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vii) din RDC	68
2.1.1.1.2. Indicatori	69
Tabelul 2: Indicatori de realizare	69
Tabelul 3: Indicatori de rezultat	69
2.1.1.1.3. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE), per tip de intervenție	70
Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție	70
Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare	70
Tabelul 6: Dimensiunea 3 – Mecanism teritorial de punere în practică și abordare teritorială	70
Tabelul 7: Dimensiunea 6 – Teme secundare în cadrul FSE+	70
Tabelul 8: Dimensiunea 7 – Dimensiunea egalității de gen în cadrul FSE+*, FEDR, Fondul de coeziune și FTJ	70
2.1.1. Prioritate: 4. Creșterea eficienței căilor ferate române	72
2.1.1.1. Obiectiv specific: RSO3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente, sigure și intermodale (FEDR)	72
2.1.1.1.1. Intervenții din fond	72
Tipurile de acțiuni aferente – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (i) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+:	72
Principalele grupuri-țintă – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iii) din RDC:	75
Acțiuni menite să garanteze egalitatea, incluziunea și nediscriminarea – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iv) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+	75

Indicarea teritoriilor specifice vizate, inclusiv utilizarea planificată a instrumentelor teritoriale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (v) din RDC.....	76
Acțiuni interregionale, transfrontaliere și transnaționale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vi) din RDC .....	76
Utilizarea planificată a instrumentelor financiare – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vii) din RDC .....	77
2.1.1.1.2. Indicatori.....	77
Tabelul 2: Indicatori de realizare.....	77
Tabelul 3: Indicatori de rezultat.....	78
2.1.1.1.3. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE), per tip de intervenție.....	78
Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție .....	78
Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare .....	78
Tabelul 6: Dimensiunea 3 – Mecanism teritorial de punere în practică și abordare teritorială.....	79
Tabelul 7: Dimensiunea 6 – Teme secundare în cadrul FSE+ .....	79
Tabelul 8: Dimensiunea 7 – Dimensiunea egalității de gen în cadrul FSE+*, FEDR, Fondul de coeziune și FTJ .....	79
2.1.1.1. Obiectiv specific: RSO3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente, sigure și intermodale (FC) .....	80
2.1.1.1.1. Intervenții din fond .....	80
Tipurile de acțiuni aferente – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (i) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+: .....	80
Principalele grupuri-țintă – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iii) din RDC:.....	83
Acțiuni menite să garanteze egalitatea, incluziunea și nediscriminarea – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iv) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+ .....	83
Indicarea teritoriilor specifice vizate, inclusiv utilizarea planificată a instrumentelor teritoriale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (v) din RDC.....	84
Acțiuni interregionale, transfrontaliere și transnaționale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vi) din RDC .....	84
Utilizarea planificată a instrumentelor financiare – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vii) din RDC .....	85
2.1.1.1.2. Indicatori.....	85
Tabelul 2: Indicatori de realizare.....	85
Tabelul 3: Indicatori de rezultat.....	85
2.1.1.1.3. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE), per tip de intervenție.....	86
Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție .....	86
Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare .....	86
Tabelul 6: Dimensiunea 3 – Mecanism teritorial de punere în practică și abordare teritorială.....	86
Tabelul 7: Dimensiunea 6 – Teme secundare în cadrul FSE+ .....	87
Tabelul 8: Dimensiunea 7 – Dimensiunea egalității de gen în cadrul FSE+*, FEDR, Fondul de coeziune și FTJ .....	87
2.1.1. Prioritate: 5. Creșterea atractivității transportului feroviar de călători.....	88
2.1.1.1. Obiectiv specific: RSO3.2. Dezvoltarea și ameliorarea unei mobilități naționale, regionale și locale sustenabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere (FEDR) .....	88
2.1.1.1.1. Intervenții din fond .....	88
Tipurile de acțiuni aferente – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (i) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+: .....	88
Principalele grupuri-țintă – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iii) din RDC:.....	90
Acțiuni menite să garanteze egalitatea, incluziunea și nediscriminarea – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iv) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+ .....	90
Indicarea teritoriilor specifice vizate, inclusiv utilizarea planificată a instrumentelor teritoriale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (v) din RDC.....	91
Acțiuni interregionale, transfrontaliere și transnaționale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vi) din RDC .....	91

Utilizarea planificată a instrumentelor financiare – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vii) din RDC.....	91
2.1.1.1.2. Indicatori.....	92
Tabelul 2: Indicatori de realizare.....	92
Tabelul 3: Indicatori de rezultat.....	92
2.1.1.1.3. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE), per tip de intervenție.....	92
Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție.....	92
Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare.....	93
Tabelul 6: Dimensiunea 3 – Mecanism teritorial de punere în practică și abordare teritorială.....	93
Tabelul 7: Dimensiunea 6 – Teme secundare în cadrul FSE+.....	93
Tabelul 8: Dimensiunea 7 – Dimensiunea egalității de gen în cadrul FSE+*, FEDR, Fondul de coeziune și FTJ.....	93
2.1.1. Prioritate: 6. Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane (Obiectivul specific privind mobilitatea urbană prevăzut la articolul 3 alineatul (1) litera (b) punctul (viii) din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune).....	94
2.1.1.1. Obiectiv specific: RSO2.8. Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon (FEDR).....	94
2.1.1.1.1. Intervenții din fond.....	94
Tipurile de acțiuni aferente – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (i) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+.....	94
Principalele grupuri-țintă – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iii) din RDC:.....	97
Acțiuni menite să garanteze egalitatea, incluziunea și nediscriminarea – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iv) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+.....	97
Indicarea teritoriilor specifice vizate, inclusiv utilizarea planificată a instrumentelor teritoriale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (v) din RDC.....	98
Acțiuni interregionale, transfrontaliere și transnaționale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vi) din RDC.....	98
Utilizarea planificată a instrumentelor financiare – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vii) din RDC.....	98
2.1.1.1.2. Indicatori.....	99
Tabelul 2: Indicatori de realizare.....	99
Tabelul 3: Indicatori de rezultat.....	99
2.1.1.1.3. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE), per tip de intervenție.....	100
Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție.....	100
Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare.....	100
Tabelul 6: Dimensiunea 3 – Mecanism teritorial de punere în practică și abordare teritorială.....	100
Tabelul 7: Dimensiunea 6 – Teme secundare în cadrul FSE+.....	100
Tabelul 8: Dimensiunea 7 – Dimensiunea egalității de gen în cadrul FSE+*, FEDR, Fondul de coeziune și FTJ.....	101
2.1.1.1.1. Obiectiv specific: RSO2.8. Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon (FC).....	102
2.1.1.1.1.1. Intervenții din fond.....	102
Tipurile de acțiuni aferente – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (i) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+.....	102
Principalele grupuri-țintă – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iii) din RDC:.....	104
Acțiuni menite să garanteze egalitatea, incluziunea și nediscriminarea – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iv) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+.....	105
Indicarea teritoriilor specifice vizate, inclusiv utilizarea planificată a instrumentelor teritoriale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (v) din RDC.....	106
Acțiuni interregionale, transfrontaliere și transnaționale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vi) din RDC.....	106
Utilizarea planificată a instrumentelor financiare – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vii) din RDC.....	106
2.1.1.1.2. Indicatori.....	106
Tabelul 2: Indicatori de realizare.....	106

Tabelul 3: Indicatori de rezultat.....	107
2.1.1.1.3. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE), per tip de intervenție.....	107
Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție.....	107
Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare.....	108
Tabelul 6: Dimensiunea 3 – Mecanism teritorial de punere în practică și abordare teritorială..	108
Tabelul 7: Dimensiunea 6 – Teme secundare în cadrul FSE+.....	108
Tabelul 8: Dimensiunea 7 – Dimensiunea egalității de gen în cadrul FSE+*, FEDR, Fondul de coeziune și FTJ.....	108
2.1.1. Prioritate: 7. Dezvoltarea transportului naval și multimodal.....	109
2.1.1.1. Obiectiv specific: RSO3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente, sigure și intermodale (FC).....	109
2.1.1.1.1. Intervenții din fond.....	109
Tipurile de acțiuni aferente – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (i) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+.....	109
Principalele grupuri-țintă – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iii) din RDC:.....	112
Acțiuni menite să garanteze egalitatea, incluziunea și nediscriminarea – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iv) din RDC și articolul 6 din Regulamentul FSE+.....	112
Indicarea teritoriilor specifice vizate, inclusiv utilizarea planificată a instrumentelor teritoriale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (v) din RDC.....	113
Acțiuni interregionale, transfrontaliere și transnaționale – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vi) din RDC.....	113
Utilizarea planificată a instrumentelor financiare – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (vii) din RDC.....	113
2.1.1.1.2. Indicatori.....	114
Tabelul 2: Indicatori de realizare.....	114
Tabelul 3: Indicatori de rezultat.....	114
2.1.1.1.3. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE), per tip de intervenție.....	114
Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție.....	115
Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare.....	115
Tabelul 6: Dimensiunea 3 – Mecanism teritorial de punere în practică și abordare teritorială..	115
Tabelul 7: Dimensiunea 6 – Teme secundare în cadrul FSE+.....	115
Tabelul 8: Dimensiunea 7 – Dimensiunea egalității de gen în cadrul FSE+*, FEDR, Fondul de coeziune și FTJ.....	115
2.2. Prioritățile „Asistență tehnică”.....	117
2.2.1. Prioritatea pentru asistență tehnică în temeiul articolului 36 alineatul (4) din RDC: 8. Asistență tehnică.....	117
2.2.1.1. Intervenție a fondurilor.....	117
Tipurile de acțiuni aferente – articolul 22 alineatul (3) litera (e) punctul (i) din RDC.....	117
Principalele grupuri-țintă – articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (iii) din RDC:.....	119
2.2.1.2. Indicatori.....	120
Tabelul 2: Indicatori de realizare.....	120
2.2.1.3. Defalcare orientativă a resurselor programate (UE), per tip de intervenție.....	120
Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție.....	120
Tabelul 7: Dimensiunea 6 – Teme secundare în cadrul FSE+.....	121
Tabelul 8: Dimensiunea 7 – Dimensiunea egalității de gen în cadrul FSE+*, FEDR, Fondul de coeziune și FTJ.....	121
3. Planul de finanțare.....	122
3.1. Transferuri și contribuții (1).....	122
Tabelul 15A: Contribuții la InvestEU* (defalcare pe ani).....	122
Tabelul 15B: Contribuții la InvestEU* (rezumat).....	122
Justificare, luând în considerare modul în care aceste quantumuri contribuie la realizarea obiectivelor de politică selectate în cadrul programului în conformitate cu articolul 10 alineatul (1) din Regulamentul InvestEU.....	123
Tabelul 16A: Transferuri către instrumente care fac obiectul gestiunii directe sau indirecte (defalcare pe ani).....	123



Tabelul 16B: Transferuri către instrumente care fac obiectul gestiunii directe sau indirecte* (rezumat).....	123
Transferuri către instrumente care fac obiectul gestiunii directe sau indirecte – Justificare.....	123
Tabelul 17A: Transferuri între FEDR, FSE+ și Fondul de coeziune sau către alt fond sau alte fonduri* (defalcare pe ani) .....	123
Tabelul 17B: Transferuri între FEDR, FSE+ și Fondul de coeziune sau către alt fond sau alte fonduri (rezumat).....	124
Transferuri între fonduri cu gestiune partajată, inclusiv între fonduri ale politicii de coeziune – Justificare.....	124
3.2. FTJ: alocare în program și transferuri (1).....	124
3.3. Transferuri între categorii de regiuni, rezultate în urma evaluării la jumătatea perioadei .....	124
Tabelul 19A: Transferuri între categorii de regiuni rezultând din evaluarea la jumătatea perioadei în cadrul programului (defalcare pe ani) .....	124
Tabelul 19B: Transferuri între categorii de regiuni rezultând din evaluarea la jumătatea perioadei, către alte programe (defalcare pe ani) .....	124
3.4. Transferuri înapoi (1).....	125
Tabelul 20A: Transferuri înapoi (defalcare pe ani).....	125
Tabelul 20B: Transferuri înapoi* (rezumat).....	125
3.5. Credite financiare pe an.....	126
Tabelul 10: Credite financiare pe an.....	126
3.6. Total credite financiare per fond și per cofinanțare națională.....	127
Tabelul 11: Total credite financiare per fond și per cofinanțare națională.....	127
4. Condiții favorizante .....	128
5. Autorități responsabile de program .....	142
Tabelul 13: Autoritățile responsabile cu programele .....	142
Repartizarea cuantumurilor rambursate pentru asistență tehnică în temeiul articolului 36 alineatul (5) din RDC, în cazul în care sunt identificate mai multe organisme care să primească plăți din partea Comisiei.....	142
6. Parteneriat.....	143
7. Comunicare și vizibilitate.....	146
8. Utilizarea costurilor unitare, a sumelor forfetare, a ratelor forfetare și a finanțărilor nelegate de costuri .....	148
Tabelul 14: Utilizarea costurilor unitare, a sumelor forfetare, a ratelor forfetare și a finanțărilor nelegate de costuri.....	148
Apendicele 1: Contribuția Uniunii pe baza costurilor unitare, a sumelor forfetare sau a ratelor forfetare	149
A. Rezumatul principalelor elemente .....	149
B. Detalii pe tip de operațiune.....	150
C. Calculul baremului standard pentru costurile unitare, sumele forfetare sau ratele forfetare .....	150
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.) .....	150
2. Vă rugăm să precizați motivele pentru care metoda propusă și calculul aferent în temeiul articolului 94 alineatul (2) din RDC sunt relevante pentru tipul de operațiune.....	150
3. 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.....	150
4. Vă rugăm să explicați cum v-ați asigurat că doar cheltuielile eligibile au fost incluse în calculul baremului standard pentru costul unitar, suma forfetară sau rata forfetară.....	150
5. Evaluarea de către autoritatea sau autoritățile de audit a metodologiei de calcul și a cuantumurilor, precum și a măsurilor de asigurare a verificării, calității, colectării și stocării datelor.....	150
Apendicele 2: Contribuția Uniunii bazată pe finanțări nelegate de costuri .....	152
A. Rezumatul principalelor elemente .....	152
B. Detalii pe tip de operațiune .....	153
Apendicele 3: Lista operațiunilor de importanță strategică planificate însoțită de un calendar .....	154
DOCUMENTE .....	156

## 1. Strategia programului: principale provocări și măsuri de politică adoptate

Referință: 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 Transport (PT) 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 PT 2021-2027 consta în realizarea investițiilor ce răspund nevoilor de dezvoltare ale României, identificate în Acordul de Parteneriat 2021-2027, în concordanță cu 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 prezentului document.

Strategia PT 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*. Totodată, PT își propune să se alinieze obiectivelor Programului *Europa Digitală* prin orientarea către realizarea tranziției verzi și a transformării digitale în sectorul de transport.

Principala provocare a 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.

PI a fost elaborat pe baza unei metodologii agreeate cu Comisia Europeană și cu experții Băncii Europene de Investiții (BEI) – JASPERS și PASSA. Lista de investiții prezentată în cadrul PT 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, strategia PT 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. RO a pregătit o prezentare comprehensivă a problemelor și soluțiilor pentru sectorul de transport, ce constituie baza pentru arhitectura PT în documentul Logica Intervențiilor, atașat prezentului document.

Pe scurt, la elaborarea PT 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 GD care lasă deoparte infrastructura rutieră și se focusează pe infrastructura feroviară și navală. În fața aceste dihotomi, RO a elaborat o arhitectură a PT care vizează intervenții în infrastructura rutieră, feroviară și navală, adăugând o atenție deosebită asigurării sustenabilității acestor măsuri, în particular prin implementarea infrastructurii combustibililor alternativi. 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, PT se corelează cu POIM 2014-2020, fiind o continuare logică a intervențiilor începute în acest program a căror eligibilitate continuă în 2021 -2027. De asemenea, PT 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 PT sunt localizate pe TEN-T Core. PT 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 feroviară - rutieră - aeriană. Totodată PT 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.

PI a 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 PT, însă PT este corelat cu acestea în special cu intervențiile prevăzute în cadrul POR. Unele infrastructuri de drum național vizate de intervențiile PT 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.

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.

### **Infrastructura rutieră**

Conform *Recomandărilor Specifice de Țară* (2019 și 2020), România are un nivel scăzut al calității infrastructurii rutiere, rețeaua TEN-T nefiind încă finalizată, lipsind conexiunile transcarpatice. Lipsa unor conexiuni adecvate de transport reprezintă un obstacol în calea integrării teritoriale, lăsând izolate anumite regiuni precum Nord-Est și Sud-Vest Oltenia. Starea generală a infrastructurii rutiere rămâne precară. Infrastructura nu ține pasul cu cererea de trafic generată de o economie în expansiune, în ciuda disponibilității unor finanțări semnificative din partea UE. Rețeaua rutieră se numără printre cele mai puțin dezvoltate din UE, cu doar 38 km la 1 milion de locuitori.

Conform *Raportului Forumul Economic 2019*, România se situează pe locul 119 din 141 de țări analizate prin prisma calității infrastructurii rutiere. România se situează pe ultimul loc în Europa în ceea ce privește nr. de km de autostradă la 100.000 de locuitori, la nivelul anului 2019, iar din lungimea rețelei de transport rutier de interes național de 17.091 km, la nivel de autostradă sunt doar 848,12 km (Eurostat).

Deficitul de infrastructură se reflectă într-o mobilitate redusă, conectivitate insuficientă la nivelul anumitor regiuni cu impact major asupra disparității regionale (spre exemplu regiunea Nord-Est), trafic de tranzit ridicat la nivelul a numeroase localități ce nu beneficiază de variante de ocolire, timpuri 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 timpuri 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.

***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 ITS și măsuri compensatorii pentru atenuarea efectelor schimbărilor climatice; reducerea incidenței accidentelor cu efecte grave; reducerea timpului de staționare la ieșirea din țară; îmbunătățirea guvernanței 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: reducere a numărului de victime (răniți sau decedați) cu 50% până în 2030.*

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

## **Infrastructura feroviară și serviciile feroviare**

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

Pe secțiunile de cale ferată situate pe coridoarele TEN-T modernizate se pot atinge viteze de deplasare de până la 160 km/h. Cu toate acestea, din cauza zonelor cu restricții și a materialului rulant învechit, vitezele medii comerciale și de deplasare sunt mai mici. Viteza comercială medie a trenurilor de călători la nivelul întregii rețele este de 46 km/h, indicând o deteriorare acută a infrastructurii feroviare. Toate aceste date au condus la un mod de transport neatractiv și necompetitiv, solicitând intervenții structurale pentru creșterea calității, eficienței și interoperabilității.

În ultimii 30 de ani, România a reușit să modernizeze mai puțin de 700 km din cei peste 10.000 km de căi ferate, acțiune realizată în principal cu fonduri UE. Astfel, din 2007 până în prezent au fost 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).

Totodată, 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 agreate 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 terminale 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 ajutorul 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, PT 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 PT 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 PT 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 și/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 PT 2021-2027***

Pentru perioada 2021-2027 este propus ca *Ministerul Transporturilor și Infrastructurii*, prin *Direcția Generală 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 guvernantei în acest sector. Planul de acțiune pentru creșterea capacității administrative (*Administrative Capacity Building – roadmap*) reprezintă un instrument ce va fi utilizat la nivel național în acest scop. De altfel în cuprinsul priorităților cheie, precum și în cadrul axei prioritate nr.8 sunt prevăzute intervenții pentru sprijinirea implementării programului.

Pe perioada implementării programului, AM PT va promova utilizarea strategică a achizițiilor publice în scopul sprijinirii obiectivelor de politică în transport (inclusiv profesionalizarea personalului în scopul creșterii capacității). Beneficiarii PT vor fi încurajați să utilizeze mai multe criterii legate de calitate și de costuri 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 PT 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 *PI*.

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

1. Strategia programului: principale provocări și măsuri de politică adoptate

Tabelul 1

Obiectivul de politică sau obiectivul specific al FTJ	Obiectiv specific sau prioritate specifică*	Justificare (rezumat)
<p>2. O Europă mai verde, rezilientă, cu emisii reduse de dioxid de carbon care trece la o economie cu zero emisii de carbon, prin promovarea tranziției către o energie curată și echitabilă, a investițiilor verzi și albastre, a economiei circulare, a atenuării schimbărilor climatice și adaptării la acestea, a prevenirii și gestionării riscurilor și a mobilității urbane sustenabile</p>	<p>RSO2.8. Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon</p>	<p>În conformitate cu prevederile 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.). Totodată, cererile de finanțare pentru proiectele prioritizate conform PI vor trebui să cuprindă o evaluare a principiului Do No Significant Harm, aplicat asupra celor 6 obiective de mediu ale Regulamentului UE pe Taxonomie. În acest sens, va fi obligatorie includerea în cadrul proiectelor a acțiunilor de reziliență climatică. La nivelul Uniunii Europene, cât și la nivel național, în PI, politicile de transport și mobilitate au ca viziune comună realizarea unui sistem de transport integrat și funcțional, competitiv și sustenabil, prin sprijinirea mobilității și reducerea emisiilor de carbon. În cadrul acestui obiectiv specific vor fi incluse și investițiile în dezvoltarea rețelei de stații de reîncărcare de combustibili alternativi de-a lungul rețelei TEN-T. Mobilitatea urbană este slab dezvoltată în toată România. Mai multe orașe în expansiune (București, Cluj, Iași, Timișoara etc.) se confruntă cu provocări sporite generate de extinderea recentă a zonelor lor funcționale și de suburbanizare, precum și de calitatea slabă a planurilor de mobilitate urbană și a punerii în</p>

Obiectivul de politică sau obiectivul specific al FTJ	Obiectiv specific sau prioritate specifică*	Justificare (rezumat)
		<p>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 PI este prioritizată dezvoltarea sistemelor de transport urban, cum ar fi transportul feroviar ușor și liniile de metrou și în alte orașe mari. Dezvoltarea infrastructurii de metrou și a trenurilor metropolitane se așteaptă să determine o reducere a congestiei în zona urbană și o reducere a numărului de autoturisme, contribuind la reducerea cantităților de gaze cu efect de seră produse în domeniul transporturilor.</p>
<p>3. O Europă mai conectată prin dezvoltarea mobilității</p>	<p>RSO3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente, sigure și intermodale</p>	<p>Prezentul obiectiv specific este corelat cu elementele de ordin strategic prezente în PI, document strategic ce actualizează Strategia de implementare a MPGT cu orizont 2030 – 2040, cuprinzând viziunea investițională a României pentru fiecare mod de transport. PI reprezintă corelarea a ariilor majore de interes pentru perioada 2021 - 2030, referitoare la recuperarea deficitului de infrastructură de bază la nivel național, pe toate modurile de transport, dar mai ales în sectorul rutier. Documentul aplică politicile și standardele UE referitoare la rețelele transeuropene de transport, cu respectarea țintelor de înverzire a sectorului de transport, stabilite în cadrul Pactului Ecologic European și a pachetului Fit for 55. Abordările strategice sectoriale cuprinse în cadrul PI vizează diferite paliere ale rețelei de transport, astfel încât, pentru fiecare sector, Programul prezintă o ierarhizare a importanței strategice la nivel de rețele primare, secundare și terțiare după caz. România nu are încă realizată rețeaua primară</p>

Obiectivul de politică sau obiectivul specific al FTJ	Obiectiv specific sau prioritate specifică*	Justificare (rezumat)
		<p>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. PI a introdus conceptul de rețea primară, secundară și terțiară națională. Această defalcare este în particular importantă pentru sectorul rutier, în cadrul căruia rețeaua primară națională este constituită din rețeaua TEN-T Core de pe teritoriul României, la care se adaugă câteva secțiuni situate pe rețeaua TEN-T Globală. Mai multe detalii despre aceste rețele se regăsesc în conținutul PI atașat prezentului document.</p>
<p>3. O Europă mai conectată prin dezvoltarea mobilității</p>	<p>RSO3.2. Dezvoltarea și ameliorarea unei mobilități naționale, regionale și locale sustenabile, 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. PI vizează integrarea tiparelor de călătorie de lung și scurt parcurs, în special în nodurile urbane importante ale României. Rețeaua rutieră secundară este complementară rețelei rutiere primare, asigurând legăturile funcționale între aceasta și rețeaua de drumuri naționale și județene. Rețeaua secundară cuprinde pe teritoriul RO secțiunile de pe rețeaua TEN-T Comprehensive la care se adaugă câteva secțiuni situate pe alte rețele. Informații suplimentare privind componența rețelelor secundare să regăsesc în PI. O altă funcție importantă a rețelei rutiere secundare este de alimentare și distribuție, spre și dinspre rețeaua primară, a fluxurilor de trafic, într-o manieră modernă, rapidă și în armonie cu mediul înconjurător și cu politicile europene de conectivitate. Promovarea transportului feroviar, inclusiv pe distanțe mici, este un alt obiectiv al PI, coerent cu obiectivul specific de politică regională europeană.</p>

\* Priorități specifice în conformitate cu Regulamentul FSE+

## 2. Priorități

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

### 2.1. Priorități, altele decât asistența tehnică

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

2.1.1.1. Obiectiv specific: RSO3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente, sigure și intermodale (FEDR)

##### 2.1.1.1.1. Intervenții din fond

Referință: 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+:

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 Rin-Dunăre și Orient-East Med, precum și pe anumite secțiuni ale rețelei TEN-T Globale. Operațiunile vizate de această prioritate vor include finalizarea proiectelor fazate din perioada precedentă de finanțare (2014-2020), precum și a proiectelor prioritizate pentru finalizarea rețelei primare a României, conform *PI*. 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 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 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. Adăugarea limitărilor de finanțare la lista de proiecte ierarhizate a avut ca rezultat obținerea Strategiei de implementare. Metodologia analizei multicriteriale, pentru proiectele rețelei primare, se bazează pe următoarele criterii: eficiență economică – 35%, reducerea emisiilor de carbon – 20%, conectivitate strategică – 25%, utilizarea duală a infrastructurii – 15%, maturitatea pregătirii proiectului – 5%. Subliniem faptul că, prin criteriul conectivitate strategică, se reflectă apartenența proiectului la rețeaua TEN-T pe grade de importanță Coridor al rețelei TEN-T Centrale, Globale etc. După aplicarea criteriilor de mai sus, lista de proiecte a fost structurată în funcție de stadiul implementării (proiecte aflate în faza de execuție, proiecte lansate spre a fi implementate, proiecte din lista prioritizată). Astfel, metodologia de evaluare a criteriilor, respectiv prioritizarea, a fost realizată asupra a 27 de proiecte care însumează un total de 2553.6 km și un cost total estimat de 24.2 mld.EUR, fără TVA. Mai multe informații privind prioritizarea proiectelor se regăsesc în *PI* atașat prezentului document.

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

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

O atenție importantă va fi acordată refacerii conectivității ecologice în zona coridoarelor ecologice[1] traversate de infrastructura rutieră. Măsurile de menținere/ refacere a conectivității ecologice implementate în proiecte, vor respecta cerințele și recomandările exprimate în ghidurile tehnice elaborate la nivel european, regional și național[2].

Investițiile prevăzute în cadrul acestei axe prioritare se vor implementa prin grant acordat beneficiarului, urmând experiența perioadelor anterioare de programare în care restul finanțării a fost acoperit de bugetul de stat, inclusiv printr-un mecanism de supracontractare. Operarea și întreținerea proiectelor vizate de această axă prioritară vor fi realizate de 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 de maturitatea acestuia. Având în vedere că, la acest moment, evoluția proiectelor ce urmează a fi fazate poate suferi modificări, proiectele fazate cuprinse în listă sunt orientative. Autoritățile vor urmări o alocare echilibrată între proiecte fazate și proiecte noi.

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

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

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

**Proiecte noi de investiții:**

Ø Proiecte prioritare pentru finalizarea coridoarelor (*flagship projects*):

·Autostrada Pitești-Sibiu (loturile 2,3);



- Orbital București (drumurile de centură și drumurile de conectivitate)
- Autostrada Tg.Mureș - Tg. Neamț- Iași – Ungheni;

Ø 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;
- 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:**

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

Proiectele de mai sus conțin secțiuni 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 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. 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;
- (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 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 AM PT.

**Beneficiar:**

- Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere(CNAIR),
- Compania Națională de Investiții Rutiere (CNIR),

Parteneriate între CNAIR și Unități Administrativ-Teritoriale

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

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

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

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+

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 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, persoanele 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. 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 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

RO - Întreg teritoriul

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

N/A

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

In cadrul acestei axe prioritare nu vor fi utilizate instrumente financiare, avand in vedere tipul beneficiarilor eligibili si faptul ca functionarea acestora se asigura, in mare parte, de la bugetul de stat. Chiar daca beneficiarii au si venituri proprii, acestea sunt necesare pentru asigurarea activitatii curente si intretinerea infrastructurii existente. In Romania mecanismul instrumentelor financiare nu este inca folosit la scara larga, cu atat mai putin in cadrul unor proiecte foarte complexe de infrastructura ce ar presupune regandirea sistemului de finantare a investitiilor publice si alocarea unui timp suplimentar pentru implementare.

In plus, valoarea ridicata a investitiilor necesare in infrastructura de transport face ca finantarea tip grant sa fie mai potrivit pentru realizarea unor proiecte ample, cu impact major pentru recuperarea decalajelor si dezvoltarea regionala. Alegerea instrumentelor financiare pentru acest tip de proiecte ar implica expunerea unor zone si regiuni din Romania, considerate neatractive, riscului de nefinantare sau sub-finantare, ceea ce ar adanci si mai mult decalajele de dezvoltare.

#### 2.1.1.1.2. Indicatori

Referință: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC și articolul 8 din Regulamentul FEDR și FC

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	ID	Indicator	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Ținta (2029)
1	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCO43	Lungimea drumurilor noi sau reabilitate – TEN-T	Km	12,00	75,00
1	RSO3.1	FEDR	Mai puțin	RCO59	Infrastructuri pentru combustibili alternativi (puncte de	puncte de	5,00	30,00

			dezvoltate		realimentare/reîncărcare)	realimentare/reîncărcare		
1	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	SOI1	Documentații tehnico-economice	nr.	0,00	1,00

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

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	ID	Indicator	Unitate de măsură	Valoarea de referință	Anul de referință	Ținta (2029)	Sursa datelor	Observații
1	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCR55	Număr anual de utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite, reabilitate sau modernizate	pasager-km/an	0,00	2020	821.250.000,00	Recensământ trafic	
1	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCR56	Economii de timp datorită îmbunătățirii infrastructurii rutiere	om-zile/an	0,00	2020	7,10	Model transport / Evaluare ex-post	

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

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

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Quantum (EUR)
1	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	079. Protecția naturii și a biodiversității, patrimoniul natural și resursele naturale, infrastructura verde și cea albastră	10.003.500,00
1	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	086. Infrastructuri pentru combustibili alternativi	1.200.000,00
1	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	087. Autostrăzi și drumuri nou construite sau reabilitate – rețeaua centrală TEN-T	185.697.900,00
1	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	088. Autostrăzi și drumuri nou construite sau reabilitate – rețeaua globală TEN-T	123.798.600,00
1	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	095. Digitalizarea transporturilor, atunci când urmărește în parte reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră: căile rutiere	12.750.000,00

1	RSO3.1	Total				333.450.000,00
---	--------	-------	--	--	--	----------------

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
1	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	01. Grant	333.450.000,00
1	RSO3.1	Total			333.450.000,00

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
1	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	33. Alte abordări – Nicio orientare teritorială	333.450.000,00
1	RSO3.1	Total			333.450.000,00

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
1	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	03. Neutralitatea de gen	333.450.000,00
1	RSO3.1	Total			333.450.000,00

\* 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+.

2.1.1.1. Obiectiv specific: RSO3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente, sigure și intermodale (FC)

2.1.1.1.1. Intervenții din fond

Referință: 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+:

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 Rin-Dunăre și Orient-East Med, precum și pe anumite secțiuni ale rețelei TEN-T Globale. Operațiunile vizate de această prioritate vor include finalizarea proiectelor fazate din perioada precedentă de finanțare (2014-2020), precum și a proiectelor prioritizate pentru finalizarea rețelei primare a României, conform *PI*. 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 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 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 prioritzare corect și neutru. Adăugarea limitărilor de finanțare la lista de proiecte ierarhizate a avut ca rezultat obținerea Strategiei de implementare. Metodologia analizei multicriteriale, pentru proiectele rețelei primare, se bazează pe următoarele criterii: eficiență economică – 35%, reducerea emisiilor de carbon – 20%, conectivitate strategică – 25%, utilizarea duală a infrastructurii – 15%, maturitatea pregătirii proiectului – 5%. Subliniem faptul că, prin criteriul conectivitate strategică, se reflectă apartenența proiectului la rețeaua TEN-T pe grade de importanță Coridor al rețelei TEN-T Centrale, Globale etc. După aplicarea criteriilor de mai sus, lista de proiecte a fost structurată în funcție de stadiul implementării (proiecte aflate în faza de execuție, proiecte lansate spre a fi implementate, proiecte din lista prioritizată). Astfel, metodologia de evaluare a criteriilor, respectiv prioritizarea, a fost realizată asupra a 27 de proiecte care însumează un total de 2553.6 km și un cost total estimat de 24.2 mld.EUR, fără TVA. Mai multe informații privind prioritizarea proiectelor se regăsesc în *PI* atașat prezentului document.

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

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

O atenție importantă va fi acordată refacerii conectivității ecologice în zona coridoarelor ecologice[1] traversate de infrastructura rutieră. Măsurile de menținere/ refacere a conectivității ecologice implementate în proiecte, vor respecta cerințele și recomandările exprimate în ghidurile tehnice elaborate la nivel european, regional și național[2].

Investițiile prevăzute în cadrul acestei axe prioritare se vor implementa prin grant acordat beneficiarului, urmând experiența perioadelor anterioare de programare în care restul finanțării a fost acoperit de bugetul de stat, inclusiv printr-un mecanism de supracontractare. Operarea și întreținerea proiectelor vizate de această axă prioritară vor fi realizate de 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 maturitatea acestuia. Având în vedere că, la acest moment, evoluția proiectelor ce urmează a fi făcute poate suferi modificări, proiectele făcute cuprinse în listă sunt orientative. Autoritățile vor urmări o alocare echilibrată între proiecte făcute și proiecte noi.

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

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

● Proiecte făcute 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:**

Ø Proiecte prioritare pentru finalizarea coridoarelor (*flagship projects*):

- Autostrada Pitești-Sibiu (loturile 2,3);
- Orbital București (drumurile de centură și drumurile de conectivitate)
- Autostrada Tg.Mureș - Tg. Neamț- Iași – Ungheni;

Ø 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;
- 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:**

Ø Legătura rutieră rapidă Timișoara – Moravița;

Ø Legătura rutieră rapidă Macin – Tulcea (+drum de accesibilitate Delta Dunării) - Constanta (faza 1);

Ø Legătura rutieră rapidă Dej - Baia Mare – Halmeu;

Ø Legătura rutieră rapidă Baia Mare - Satu Mare;

Ø Legătura rutieră rapidă Cluj-Napoca (Apahida) – Dej;

Ø Legătura rutieră rapidă Buzău – Brăila.

Proiectele de mai sus conțin secțiuni 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 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. 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;

(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 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 AM PT.

**Beneficiar:**

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere(CNAIR),

□ Compania Națională de Investiții Rutiere (CNIR),  
Parteneriate între CNAIR și Unități Administrativ-Teritoriale

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

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

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

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+

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 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. 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 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

RO - Întreg teritoriul

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

N/A

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

În cadrul acestei axe prioritare nu vor fi utilizate instrumente financiare, având în vedere tipul beneficiarilor eligibili și faptul că funcționarea acestora se asigură, în mare parte, de la bugetul de stat. Chiar dacă beneficiarii au și venituri proprii, acestea sunt necesare pentru asigurarea activității curente și întreținerea infrastructurii existente. În România mecanismul instrumentelor financiare nu este încă folosit la scară largă, cu atât mai puțin în cadrul unor proiecte foarte complexe de infrastructură ce ar presupune regândirea sistemului de finanțare a investițiilor publice și alocarea unui timp suplimentar pentru implementare.

În plus, valoarea ridicată a investițiilor necesare în infrastructura de transport face ca finanțarea tip grant să fie mai potrivită pentru realizarea unor proiecte

ample, cu impact major pentru recuperarea decalajelor si dezvoltarea regionala. Alegerea instrumentelor financiare pentru acest tip de proiecte ar implica expunerea unor zone si regiuni din Romania, considerate neatractive, riscului de nefinantare sau sub-finantare, ceea ce ar adanci si mai mult decalajele de dezvoltare.

#### 2.1.1.1.2. Indicatori

Referință: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC și articolul 8 din Regulamentul FEDR și FC

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	ID	Indicator	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Ținta (2029)
1	RSO3.1	FC		RCO43	Lungimea drumurilor noi sau reabilitate – TEN-T	Km	45,00	305,00
1	RSO3.1	FC		RCO45	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate – TEN-T	Km	0,00	30,00
1	RSO3.1	FC		RCO59	Infrastructuri pentru combustibili alternativi (puncte de realimentare/reîncărcare)	puncte de realimentare/reîncărcare	24,00	164,00
1	RSO3.1	FC		SOI1	Documentații tehnico-economice	nr.	0,00	1,00
1	RSO3.1	FC		SOI2	Progresul implementării Planului de acțiune pentru creșterea capacității administrative	%	20,00	100,00

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

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	ID	Indicator	Unitate de măsură	Valoarea de referință	Anul de referință	Ținta (2029)	Sursa datelor	Observații
1	RSO3.1	FC		RCR55	Număr anual de utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite, reabilitate sau modernizate	pasager-km/an	328.500.000,00	2020	3.668.250.000,00	Recensământ trafic	
1	RSO3.1	FC		RCR56	Economii de timp datorită îmbunătățirii infrastructurii rutiere	om-zile/an	0,00	2020	30,40	Model transport / Evaluare ex-post	

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

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

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
1	RSO3.1	FC		079. Protecția naturii și a biodiversității, patrimoniul natural și resursele naturale, infrastructura verde și cea albastră	43.580.808,00
1	RSO3.1	FC		086. Infrastructuri pentru combustibili alternativi	6.570.000,00
1	RSO3.1	FC		087. Autostrăzi și drumuri nou construite sau reabilitate – rețeaua centrală TEN-T	745.343.515,00
1	RSO3.1	FC		088. Autostrăzi și drumuri nou construite sau reabilitate – rețeaua globală TEN-T	496.895.677,00
1	RSO3.1	FC		091. Autostrăzi și drumuri reconstruite sau modernizate – rețeaua centrală TEN-T	104.760.000,00
1	RSO3.1	FC		095. Digitalizarea transporturilor, atunci când urmărește în parte reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră: căile rutiere	50.400.000,00
1	RSO3.1	FC		170. Îmbunătățirea capacității autorităților responsabile cu programele și a organismelor implicate în execuția fondurilor	4.000.000,00
1	RSO3.1	Total			1.451.550.000,00

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
1	RSO3.1	FC		01. Grant	1.451.550.000,00
1	RSO3.1	Total			1.451.550.000,00

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
1	RSO3.1	FC		33. Alte abordări – Nicio orientare teritorială	1.451.550.000,00
1	RSO3.1	Total			1.451.550.000,00

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
------------	-------------------	------	----------------------	-----	-----------------

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
1	RSO3.1	FC		03. Neutralitatea de gen	1.451.550.000,00
1	RSO3.1	Total			1.451.550.000,00

\* 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+.

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

2.1.1.1. Obiectiv specific: RSO3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente, sigure și intermodale (FEDR)

### 2.1.1.1.1. Intervenții din fond

Referință: 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+:

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

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

Operațiunile prevăzute în cadrul acestei priorități vor viza construcția segmentelor de infrastructură rutieră prioritizate în cadrul rețelei secundare de 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. 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.

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.

România are ca obiectiv asumat, în cadrul obiectivelor europene de decarbonizare pentru anul 2030, o pondere a energiei din resurse regenerabile în consumul final brut de energie în domeniul transporturilor de 14,2%. Pentru atingerea acestei ținte sunt vizate mai multe măsuri, detaliate în analiza DNSH ce însoțește prezentul document. O măsură importantă o reprezintă modificarea compoziției flotei de autovehicule, cu scopul de a crește ponderea vehiculelor nepoluante. Toate investițiile prevăzute în cadrul acestei axe prioritare vor cuprinde implementarea infrastructurii combustibililor alternativi. AM PT se va asigura ca fiecare investiție cuprinsă în această axă prioritară 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 ecologice[1] traversate de infrastructura rutieră. Măsurile de menținere/ refacere a conectivității ecologice implementate în proiectele finanțate prin PT vor respecta cerințele și recomandările exprimate prin ghidurile tehnice elaborate la nivel european, regional și național[2].

Investițiile prevăzute în cadrul acestei axe prioritare se vor implementa prin grant acordat beneficiarului, urmând experiența perioadelor anterioare de programare în care restul finanțării a fost acoperit de bugetul de stat, inclusiv printr-un mecanism de supracontractare. Operarea și întreținerea proiectelor vizate de această axă prioritară 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 fazate poate suferi modificări, acestea sunt unele orientative. Autoritățile 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 dificultăților și blocajelor, ținând cont de provocările politice, economice și de mediu, mai ales în secțiunile de trecere a frontierei și *Acțiunea 7 - Dezvoltarea ITS prin implementarea tehnologiilor prietenoase cu mediul, mai ales în regiunile urbane*, incluse în Axa Prioritară 1.b) din SUERD.

Proiectele prevăzute în prezenta prioritate, la acest obiectiv specific, iau în considerare o supracontractare de 200% și sunt situate pe rețeaua TEN-T sau în nodurile TEN-T- prioritizate conform metodologiei PI. Acestea sunt:

**A. Drumuri expres de conectivitate:**

Ø A1 - Pitești – Mioveni;



Ø Alternativa Techirghiol (A2/A4 - Olimp);

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

Ø A8 - Lețcani Vest - Centura Iași (profil 2+2);

Ø DX - Centura Craiova Est (profil 2+2);

Ø A1 - Timișoara - Aeroport Traian Vuia/DNCT (profil 2+2);

Ø Rm. Vâlcea - Tigveni - A1 (profil 2+2, 2+1, 1+1);

Ø Tg. Jiu - Filiași - DX2 (profil 2+2);

Ø Centura Metropolitană Cluj-Napoca (Gilău - A3 - Cluj-Napoca - Apahida - DX4) (profil 2+2);

Ø A4 Cumpăna - DN39 Constanța;

Ø A7 – Suceava – Bistrița (fără variante de ocolire V. Dorenei, Câmpulung M., Frasin, G. Humorului);

Ø Tudor Vladimirescu – Galați (+drum de legătură DX).

**C1. Variante de ocolire:**

Ø VO Sibiu Sud;

Ø VO Rm. Vâlcea;

Ø VO Giurgiu;

Ø VO Zalău;

Ø VO Câmpulung;

Ø VO Sighișoara;

Ø VO Mangalia;

Ø VO Tg. Mureș;

Ø VO Sebeș;

**C2. Variante de ocolire regionale:**

Ø VO Arad (Reg. Dezvoltare V)

Ø VO Petroșani (Reg. Dezvoltare V)

Ø VO Huși (Reg. Dezvoltare NE)

Ø VO Bumbesci-Jiu (Reg. Dezvoltare SV)

Ø VO Arad (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 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. 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;
- (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 -CNAIR*
- Directiile Regionale de Drumuri și Poduri ale CNAIR*
- Unități Administrativ-Teritoriale, inclusiv asociații ale acestora și parteneriate cu CNAIR/DRDP-uri*

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

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

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

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+

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 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. 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 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

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.

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

În cadrul acestei axe prioritare nu vor fi utilizate instrumente financiare, având în vedere tipul beneficiarilor eligibili și faptul că funcționarea acestora se asigură, în mare parte, de la bugetul de stat. Chiar dacă beneficiarii au și venituri proprii, acestea sunt necesare pentru asigurarea activității curente și întreținerea infrastructurii existente. În România mecanismul instrumentelor financiare nu este încă folosit la scară largă, cu atât mai puțin în cadrul unor proiecte foarte complexe de infrastructură ce ar presupune regândirea sistemului de finanțare a investițiilor publice și alocarea unui timp suplimentar pentru implementare. Alegerea instrumentelor financiare pentru acest tip de proiecte ar implica expunerea unor zone și regiuni din România, considerate neatractive, riscului de nefinanțare sau sub-finanțare, ceea ce ar adănci și mai mult decalajele de dezvoltare.

#### 2.1.1.1.2. Indicatori

Referință: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC și articolul 8 din Regulamentul FEDR și FC

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	ID	Indicator	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Ținta (2029)
2	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCO43	Lungimea drumurilor noi sau reabilitate – TEN-T	Km	0,00	23,00
2	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCO45	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate – TEN-T	Km	3,00	23,00
2	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCO59	Infrastructuri pentru combustibili alternativi (puncte de realimentare/reîncărcare)	puncte de realimentare/reîncărcare	1,00	6,00
2	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	SOI1	Documentații tehnico-economice	nr.	0,00	3,00

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

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	ID	Indicator	Unitate de măsură	Valoarea de referință	Anul de referință	Ținta (2029)	Sursa datelor	Observații
2	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCR55	Număr anual de utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite, reabilitate sau modernizate	pasager-km/an	83.950.000,00	2020	354.050.000,00	Recensamant trafic	
2	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCR56	Economii de timp datorită îmbunătățirii infrastructurii rutiere	om-zile/an	0,00	2020	3,50	Model transport / Evaluare ex-post	

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

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

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
2	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	079. Protecția naturii și a biodiversității, patrimoniul natural și resursele naturale, infrastructura verde și cea albastră	1.891.890,00
2	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	086. Infrastructuri pentru combustibili alternativi	240.000,00

2	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	087. Autostrăzi și drumuri nou construite sau reabilitate – rețeaua centrală TEN-T	24.978.665,00
2	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	088. Autostrăzi și drumuri nou construite sau reabilitate – rețeaua globală TEN-T	16.652.445,00
2	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	091. Autostrăzi și drumuri reconstruite sau modernizate – rețeaua centrală TEN-T	11.040.000,00
2	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	092. Autostrăzi și drumuri reconstruite sau modernizate – rețeaua globală TEN-T	7.360.000,00
2	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	095. Digitalizarea transporturilor, atunci când urmărește în parte reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră: căile rutiere	900.000,00
2	RSO3.1	Total			63.063.000,00

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
2	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	01. Grant	63.063.000,00
2	RSO3.1	Total			63.063.000,00

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
2	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	33. Alte abordări – Nicio orientare teritorială	63.063.000,00
2	RSO3.1	Total			63.063.000,00

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
------------	-------------------	------	----------------------	-----	-----------------

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
2	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	03. Neutralitatea de gen	63.063.000,00
2	RSO3.1	Total			63.063.000,00

\* 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+.

2.1.1.1. Obiectiv specific: RSO3.2. Dezvoltarea și ameliorarea unei mobilități naționale, regionale și locale sustenabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere (FEDR)

2.1.1.1.1. Intervenții din fond

Referință: 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+:

Această prioritate vizează finanțarea a 3 tipuri de investiții în secțiuni de infrastructură rutieră, și anume: infrastructuri de mare viteză, drumuri naționale de înaltă calitate și variante ocolitoare la nivel de drum național, situate pe anumite secțiuni din afara rețelei TEN-T, dar cu statut de infrastructură națională. Demarcarea față de intervențiile prevăzute în programele operaționale regionale se realizează la nivel de categorie a drumului, prin urmare această prioritate nu va finanța niciodată infrastructuri 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 PI. Intervențiile pentru implementarea acestei priorități sunt complementare celor prevăzute la Prioritatea 1.

Rețeaua secundară de transport are rolul de a asigura accesibilitatea regională și urbană a rețelei primare de transport în mod eficient, sigur și cu impact redus asupra mediului. Fără o accesibilitate crescută a regiunilor și centrelor urbane la rețeaua primară vor fi afectate accesul la piața unică și locurile de muncă, se reduc oportunitățile de investiții și scade gradul de satisfacție socială cu efecte negative inclusiv asupra mediului.

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

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

Prioritizarea proiectelor a reprezentat un pas important în definirea PI și a constat în ierarhizarea proiectelor potrivit unui set de criterii de evaluare predefinite, care să asigure un proces de 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. Pentru rețea rutieră secundară - drumuri transregio, s-a aplicat metodologia pentru 20 proiecte care însumează 812.8 km și un cost total estimat de 1556.5 mil. EUR. Mai multe informații privind prioritizarea proiectelor se regăsesc în PI.

Pentru a asigura atingerea țintei de decarbonizare sunt vizate mai multe măsuri, detaliate în analiza DNSH, ce însoțește prezentul document. O măsură importantă o reprezintă înlocuirea flotei de autovehicule în sensul creșterii proporției vehiculelor nepoluante. Toate investițiile prevăzute în cadrul acestei axe prioritare vor cuprinde, în mod obligatoriu, implementarea infrastructurii combustibililor alternativi. Totodată, AM se va asigura că 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.

Totodată, tipurile de acțiuni au fost evaluate ca fiind compatibile cu principiul DNSH în conformitate cu metodologia statului român.

O atenție importantă va fi acordată refacerii conectivității ecologice în zona coridoarelor ecologice[1] traversate de infrastructura rutieră. Măsurile de menținere/ refacere a conectivității ecologice, implementate în proiectele finanțate prin PT, vor respecta cerințele și recomandările exprimate prin ghidurile tehnice elaborate la nivel european, regional și național[2].

Investițiile prevăzute în cadrul acestei axe prioritare se vor implementa prin grant acordat beneficiarului, urmând experiența perioadelor anterioare de programare, în care restul finanțării a fost acoperit de bugetul de stat, inclusiv printr-un mecanism de supracontractare. Operarea și întreținerea proiectelor vizate de această axă prioritară 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 de maturitatea acestora. Având în vedere că, la acest moment, evoluția proiectelor fazate poate suferi modificări, AM va urmări o alocare echilibrată între proiecte fazate și proiecte noi.

Proiectele iau în considerare o supracontractare de 200% și se adresează creșterii accesibilității regionale și accesului la rețeaua TEN-T - conform PI, iar acestea sunt:

#### **A. Drumuri expres de conectivitate:**

Ø DX4 - Dej – Bistrița;

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

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

Ø Hunedoara - Sântuhalm - A1(profil 2+2);  
Ø Blaj - Teiuș - A10 (profil 1+1);  
Ø DX4 - Jibou - Românași - A3 (profil 2+2);  
Ø Slobozia - Drajna - A2 (profil 2+2);  
Ø Călărași - Drajna Nouă - A2 (profil 1+1);  
Ø Reșița - Caransebeș - DX2 (profil 1+1);  
Ø Vaslui - Iași - A8 (profil 1+1);  
Ø Miercurea Ciuc - Sf. Gheorghe - Chichiș - A13 (profil 1+1);  
Ø A1 - Titu - Bâldana - DX9;  
DX 9 - Târgoviște - Sinaia - A3;

**C1. Variante de ocolire:**

Ø VO Bistrița;  
Ø VO Vaslui;  
Ø VO Mediaș;  
Ø VO Botoșani;  
Ø VO Piatra Neamț;  
Ø VO Slobozia;  
Ø VO Gura Humorului;  
Ø VO Sfântu Gheorghe;  
Ø VO Frasin;

Ø VO Miercurea Ciuc;  
Ø VO Băbeni;  
Ø VO Câmpulung Moldovenesc;  
Ø VO Pucioasa;  
Ø VO Vatra Dornei;  
VO Valea lui Mihai.

**C2. Variante de ocolire regionale:**

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

Ø VO Viziru (Reg. Dezv.SE)  
Ø VO Bocșa (Reg. Dezv.V)  
Ø VO Horezu (Reg. Dezv.SV)  
Ø VO Negrești-Oaș (Reg. Dezv.NV)  
Ø VO Năsăud (Reg. Dezv.NV)  
Ø VO Tăuții-Măgherăuș (Reg. Dezv.NV)  
Ø VO Corabia (Reg. Dezv.SV)  
Ø VO Feldioara (Reg. Dezv. C)  
Ø VO Fieni (Reg. Dezv. S)  
Ø VO Sîngeorz-Băi (Reg. Dezv. NV)  
Ø VO Vidra (Reg. Dezv. SE)  
Ø 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;
- (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

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

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

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

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+

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 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, persoanele 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. 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 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

RO - Întreg teritoriul

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

N/A

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

In cadrul acestei axe prioritare nu vor fi utilizate instrumente financiare, având în vedere tipul beneficiarilor eligibili și faptul că funcționarea acestora se asigură, în mare parte, de la bugetul de stat. Chiar dacă beneficiarii au și venituri proprii, acestea sunt necesare pentru asigurarea activității curente și întreținerea infrastructurii existente. În România mecanismul instrumentelor financiare nu este încă folosit la scară largă, cu atât mai puțin în cadrul unor proiecte foarte complexe de infrastructură ce ar presupune regândirea sistemului de finanțare a investițiilor publice și alocarea unui timp suplimentar pentru implementare. Alegerea instrumentelor financiare pentru acest tip de proiecte ar implica expunerea unor zone și regiuni din România, considerate neatractive, riscului de nefinanțare sau sub-finanțare, ceea ce ar adânci și mai mult decalajele de dezvoltare.

### 2.1.1.1.2. Indicatori

Referință: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC și articolul 8 din Regulamentul FEDR și FC

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	ID	Indicator	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Ținta (2029)
2	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCO44	Lungimea drumurilor noi sau reabilitate – din afara TEN-T	Km	13,00	87,00
2	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCO46	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate – din afara TEN-T	Km	13,00	89,00
2	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCO59	Infrastructuri pentru combustibili alternativi (puncte de realimentare/reîncărcare)	puncte de realimentare/reîncărcare	3,00	23,00
2	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	SOI1	Documentații tehnico-economice	nr.	0,00	9,00

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

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	ID	Indicator	Unitate de măsură	Valoarea de referință	Anul de referință	Ținta (2029)	Sursa datelor	Observații
2	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCR55	Număr anual de utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite, reabilitate sau modernizate	pasager-km/an	324.850.000,00	2020	1.350.500.000,00	Recensământ trafic	
2	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCR56	Economii de timp datorită îmbunătățirii infrastructurii rutiere	om-zile/an	0,00	2020	11,90	Model transport / Evaluare ex-post	

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

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

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
------------	-------------------	------	----------------------	-----	-----------------

2	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	079. Protecția naturii și a biodiversității, patrimoniul natural și resursele naturale, infrastructura verde și cea albastră	7.108.110,00
2	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	086. Infrastructuri pentru combustibili alternativi	920.000,00
2	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	089. Legături rutiere secundare nou construite sau reabilitate către rețeaua rutieră și nodurile TEN-T	154.468.890,00
2	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	093. Alte drumuri reconstruite sau modernizate (autostrăzi, drumuri naționale, regionale sau locale)	71.200.000,00
2	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	095. Digitalizarea transporturilor, atunci când urmărește în parte reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră: căile rutiere	3.240.000,00
2	RSO3.2	Total			236.937.000,00

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Quantum (EUR)
2	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	01. Grant	236.937.000,00
2	RSO3.2	Total			236.937.000,00

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Quantum (EUR)
2	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	33. Alte abordări – Nicio orientare teritorială	236.937.000,00
2	RSO3.2	Total			236.937.000,00

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Quantum (EUR)
------------	-------------------	------	----------------------	-----	---------------

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



Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
2	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	03. Neutralitatea de gen	236.937.000,00
2	RSO3.2	Total			236.937.000,00

\* 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+.

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

2.1.1.1. Obiectiv specific: RSO3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente, sigure și intermodale (FEDR)

#### 2.1.1.1.1. Intervenții din fond

Referință: 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+:

Așa cum a fost precizat în secțiunea privind Strategia programului, România deține unul dintre cele mai 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 prevede adoptarea *Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră pentru perioada 2021-2030* care urmărește implementarea normelor și liniilor directoare ale UE, așa cum sunt ele prezentate în documentul cadru de politici europene în domeniul siguranței rutiere „Vision Zero”, respectiv reducerea până aproape de zero a numărului de persoane decedate în accidente rutiere, până în anul 2050, Ca obiectiv intermediar, România își asumă ținta UE de reducere a numărului de victime (răniți sau decedați) cu 50% față de anul 2019, până în anul 2030. Proiectele finanțate în cadrul PT 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, PT urmărește finanțarea de operațiuni care să contribuie la îmbunătățirea siguranței circulației rutiere, reducerea numărului de accidente rutiere, precum și minimizarea efectelor economice cauzate de aceste accidente. Investițiile prevăzute în cadrul acestei axe prioritare se vor implementa prin grant acordat beneficiarilor, 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 administratorul infrastructurii naționale - entitate sub control public, cu finanțare din vigneta colectată și transferuri, în completare, de la bugetul de stat pentru diferența neacoperită de veniturile din rovinetă.

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

- Siguranță pasivă: parapete rutiere cu rulouri, montarea de parapete rutiere cu cabluri la marginea părții carosabile, amplasarea atenuatoarelor de impact echipate cu sistem de detecție a accidentelor și monitorizare trafic, achiziționarea de sisteme pentru protejarea lucrătorilor, campanii de conștientizare etc;

- Iluminat pe timp de noapte și dispozitive luminoase și reflectorizante;
- Separarea căilor de trafic auto și pietonal prin denivelarea acestora pentru evitarea congestiilor;
- Semnalizare, marcaje și amenajări rutiere;
- Echipamente de intervenție în condiții meteo speciale;
- Digitalizarea elementelor de siguranță a circulației;
- Elaborarea documentelor strategice și de pregătire a proiectelor din aria de eligibilitate a axei.
- Contribuția la eliminarea a 92 puncte periculoase – SF+PT și lucrări;
- Îmbunătățirea condițiilor de siguranță pentru 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 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 categorie a drumului. Prin urmare, această axă prioritară nu va finanța acțiuni de siguranță rutieră pe secțiunile de drum din categoria drumurilor județene, rurale sau străzi urbane. În cazul unor infrastructuri 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 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;
- (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:

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+

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 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, persoanele 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. 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 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

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.

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

În cadrul acestei axe prioritare nu vor fi utilizate instrumente financiare, având în vedere tipul beneficiarilor eligibili și faptul că funcționarea acestora se asigură, în mare parte, de la bugetul de stat. Chiar dacă beneficiarii au și venituri proprii, acestea sunt necesare pentru asigurarea activității curente și întreținerea infrastructurii existente. În România mecanismul instrumentelor financiare nu este încă folosit la scară largă, cu atât mai puțin în cadrul unor proiecte complexe de infrastructură ce ar presupune regândirea sistemului de finanțare a investițiilor publice și alocarea unui timp suplimentar pentru implementare. Alegerea instrumentelor financiare pentru acest tip de proiecte ar implica expunerea unor zone și regiuni din România, considerate neatractive, riscului de nefinanțare sau sub-finanțare, ceea ce ar adănci și mai mult decalajele de dezvoltare.

#### 2.1.1.1.2. Indicatori

Referință: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC și articolul 8 din Regulamentul FEDR și FC

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	ID	Indicator	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Ținta (2029)
3	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCO45	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate – TEN-T	Km	47,00	323,00
3	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	SOI1	Documentații tehnico-economice	nr.	0,00	2,00
3	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	SOI3	Lungimea totală a drumurilor dotată cu elemente de siguranță rutieră	km	237,00	2.370,00
3	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	SOI4	Numărul punctelor negre rutiere vizate din motive de siguranță prin proiecte finanțate din PT	nr.	18,00	92,00

3	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	SOI5	Proiecte pilot	nr.	1,00	2,00
---	--------	------	----------------------	------	----------------	-----	------	------

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

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	ID	Indicator	Unitate de măsură	Valoarea de referință	Anul de referință	Ținta (2029)	Sursa datelor	Observații
3	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCR55	Număr anual de utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite, reabilitate sau modernizate	pasager-km/an	1.178.950.000,00	2020	2.357.900.000,00	Recensământ trafic	
3	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	SRI1	Reducerea numărului de accidente rutiere	%	0,00	2020	50,00	Rapoarte de progres/Statistici	

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

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

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
3	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	091. Autostrăzi și drumuri reconstruite sau modernizate – rețeaua centrală TEN-T	40.480.000,00
3	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	092. Autostrăzi și drumuri reconstruite sau modernizate – rețeaua globală TEN-T	30.580.000,00
3	RSO3.1	Total			71.060.000,00

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
3	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	01. Grant	71.060.000,00
3	RSO3.1	Total			71.060.000,00

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
3	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	33. Alte abordări – Nicio orientare teritorială	71.060.000,00
3	RSO3.1	Total			71.060.000,00

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
------------	-------------------	------	----------------------	-----	-----------------

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
3	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	03. Neutralitatea de gen	71.060.000,00
3	RSO3.1	Total			71.060.000,00

\* 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+.



2.1.1.1. Obiectiv specific: RSO3.2. Dezvoltarea și ameliorarea unei mobilități naționale, regionale și locale sustenabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere (FEDR)

2.1.1.1.1. Intervenții din fond

Referință: 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+:

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. PNRR prevede adoptarea Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră pentru perioada 2021-2030 care urmărește implementarea normelor și liniilor directoare ale Uniunii Europene, așa cum sunt ele prezentate în documentul cadru de politici europene în domeniul siguranței rutiere „Vision Zero”, anume reducerea numărului de decedați în accidente rutiere până în anul 2050 până aproape de zero. Ca obiectiv intermediar, România își asumă ținta Uniunii Europene de reducere a numărului de victime (răniți sau decedați) cu 50% față de anul 2019, până în anul 2030. Proiectele finanțate în cadrul PT 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 PT urmărește finanțarea de operațiuni care să contribuie la îmbunătățirea siguranței circulației rutiere, reducerea numărului de accidente rutiere, în particular la obiectivul intermediar de reducere a numărului de victime (răniți sau decedați) cu 50% față de anul 2019, până în anul 2030, precum și minimizarea efectelor economice cauzate de aceste accidente. Investițiile prevăzute în cadrul acestei axe prioritare se vor implementa prin grant acordat beneficiarului urmând experiența perioadelor anterioare de programare în care restul finanțării a fost acoperit de bugetul de stat, inclusiv printr-un mecanism de supracontractare. Operarea și întreținerea proiectelor vizate de această axă prioritară va fi realizată de către administratorul infrastructurii naționale - entitate sub control public, cu finanțare din vigneta colectată și transferuri în completare de la bugetul de stat pentru diferența neacoperită de veniturile din rovinetă.

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

- Siguranță pasivă: parapete rutiere cu rulouri, montarea de parapete rutiere cu cabluri la marginea părții carosabile, amplasarea atenuatoarelor de impact echipate cu sistem de detecție a accidentelor și monitorizare trafic, achiziționarea de sisteme pentru protejarea lucrătorilor, campanii de conștientizare etc;
- Iluminat pe timp de noapte și dispozitive luminoase și reflectorizante;
- Separarea căilor de trafic auto și pietonal prin denivelarea acestora pentru evitarea congestiilor;

- Semnalizare, marcaje și amenajări rutiere;
- Echipamente de intervenție în condiții meteo speciale;
- Digitalizarea elementelor de siguranță a circulației;
- Elaborarea documentelor strategice și de pregătire a proiectelor din aria de eligibilitate a axei.
- Contribuția la eliminarea a 92 puncte periculoase – SF+PT și lucrări;
- Îmbunătățirea condițiilor de siguranță pentru 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.

Totodată, tipurile de acțiuni au fost evaluate ca fiind compatibile cu principiul DNSH în conformitate cu metodologia statului român.

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:

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+

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 criterii transparente de evaluare și selecție și încurajând participarea tuturor beneficiarilor eligibili.

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

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

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

Totodată, vor fi avute în vedere măsuri pentru:

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

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

RO - Întreg teritoriul.

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

N/A

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

In cadrul acestei axe prioritare nu vor fi utilizate instrumente financiare, avand in vedere tipul beneficiarilor eligibili si faptul ca functionarea acestora se asigura, in mare parte, de la bugetul de stat. Chiar daca beneficiarii au si venituri proprii, acestea sunt necesare pentru asigurarea activitatii curente si intretinerea infrastructurii existente. In Romania mecanismul instrumentelor financiare nu este inca folosit la scara larga, cu atat mai putin in cadrul unor proiecte complexe de infrastructura ce ar presupune regandirea sistemului de finantare a investitiilor publice si alocarea unui timp suplimentar pentru implementare. Alegerea instrumentelor financiare pentru acest tip de proiecte ar implica expunerea unor zone si regiuni din Romania, considerate neatractive, riscului de nefinantare sau sub-finantare, ceea ce ar adanci si mai mult decalajele de dezvoltare.

#### 2.1.1.1.2. Indicatori

Referință: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC și articolul 8 din Regulamentul FEDR și FC

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	ID	Indicator	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Ținta (2029)
3	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCO46	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate – din afara TENT-T	Km	20,00	137,00
3	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	SOI1	Documentații tehnico-economice	nr.	0,00	1,00
3	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	SOI3	Lungimea totala a drumurilor dotata cu elemente de siguranta rutiera	km	102,00	1.020,00
3	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	SOI5	Proiecte pilot	nr.	0,00	1,00

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

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	ID	Indicator	Unitate de măsură	Valoarea de referință	Anul de referință	Ținta (2029)	Sursa datelor	Observații
3	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCR55	Număr anual de utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite, reabilitate sau modernizate	pasager-km/an	500.050.000,00	2020	1.000.100.000,00	Recensământ trafic	

3	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	SRI1	Reducerea numărului de accidente rutiere	%	0,00	2020	50,00	Rapoarte de progres/Statistici	
---	--------	------	----------------------	------	------------------------------------------	---	------	------	-------	--------------------------------	--

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

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

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
3	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	093. Alte drumuri reconstruite sau modernizate (autostrăzi, drumuri naționale, regionale sau locale)	28.940.000,00
3	RSO3.2	Total			28.940.000,00

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
3	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	01. Grant	28.940.000,00
3	RSO3.2	Total			28.940.000,00

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
3	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	33. Alte abordări – Nicio orientare teritorială	28.940.000,00
3	RSO3.2	Total			28.940.000,00

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
------------	-------------------	------	----------------------	-----	-----------------

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
------------	-------------------	------	----------------------	-----	-----------------

3	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	03. Neutralitatea de gen	28.940.000,00
3	RSO3.2	Total			28.940.000,00

\* 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+.

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

2.1.1.1. Obiectiv specific: RSO3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente, sigure și intermodale (FEDR)

##### 2.1.1.1.1. Intervenții din fond

Referință: 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+:

În domeniul infrastructurii feroviare, acțiunile vizate vor fi focalizate pe obiectivele strategice la nivel european și nivel național, sintetizate în cadrul *PI*, 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, care include exclusiv secțiuni situate pe rețeaua TEN-T Centrală.

Așa cum a fost precizat în cadrul capitolului de Strategie a prezentului document, în ultimii 30 de ani, România a reușit să modernizeze mai puțin de 700 km din cei peste 10.000 km de căi ferate de pe teritoriul său, acțiune realizată în principal cu fonduri UE. De exemplu, din 2007 până în prezent, au fost investiți aproximativ 5 mld. EUR pentru modernizarea a 500 km de cale ferată, dintr-un total de aprox. 2.400 km de cale ferată care aparțin rețelei TEN-T Centrale.

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

În coordonare cu intervențiile finanțate în cadrul *PNRR* și cu investițiile propuse în cadrul *CEF*, acțiunile PT se vor focaliza pe finalizarea coridorului Rin – Dunăre, precum și a celorlalte secțiuni ale rețelei primare. Investițiile vor fi 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.

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

În ceea ce privește studiile, 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.

În cazul în care proiectele de modernizare nu pot fi finalizate în cadrul perioadei de eligibilitate a programului, 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 *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.

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

**Proiecte fazate:**

Ø 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:**

Ø Proiecte prioritare pentru finalizarea coridoarelor (*flagship projects*):

· Craiova - Dr. Tr. Severin – Caransebeș

· Craiova-București

· Predeal – Brașov;

Ø Alte proiecte:

· Teiuș - Cp. Turzii - Cluj-Napoca

- Complexul feroviar Port Constanța – Palas
- 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 - 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. 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 *Programului Național de Acțiune Privind Implementarea Sistemului European de Management al Traficului Feroviar*. Acest program 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 PT, este secțiunea Suceava-Ilva Mica.

Investițiile 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 în conformitate cu metodologia statului român.

Beneficiarul acestei axe va 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;
- (d) puse la dispoziție prin descărcare în masă, dacă este cazul.

Acțiunile pentru creșterea capacității administrative a beneficiarului acestei axe sunt coerente cu prioritățile de capacitate administrativă cuprinse în cadrul PI, inclusiv, dar fără a se limita la studii, evaluări, audituri, dezvoltare instituțională și administrativă pentru implementarea corespunzătoare a proiectelor. În cadrul acestei priorități măsurile de capacitate administrativă se vor implementa în baza unui plan de acțiune agreat cu AM.

Beneficiari:

- Compania Națională de Căi Ferate CN CFR SA

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

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+

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 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. 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 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

RO - Întreg teritoriul

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

N/A

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

In cadrul acestei axe prioritare nu vor fi utilizate instrumente financiare, avand in vedere tipul beneficiarilor eligibili si faptul ca functionarea acestora se asigura, in mare parte, de la bugetul de stat. Chiar daca beneficiarii au si venituri proprii, acestea sunt necesare pentru asigurarea activitatii curente si intretinerea infrastructurii existente. In Romania mecanismul instrumentelor financiare nu este inca folosit la scara larga, cu atat mai putin in cadrul unor proiecte foarte complexe de infrastructura ce ar presupune regandirea sistemului de finantare a investitiilor publice si alocarea unui timp suplimentar pentru implementare.

In plus, valoarea ridicata a investitiilor necesare in infrastructura de transport face ca finantarea tip grant sa fie mai potrivit pentru realizarea unor proiecte ample, cu impact major pentru recuperarea decalajelor si dezvoltarea regionala. Alegerea instrumentelor financiare pentru acest tip de proiecte ar implica expunerea unor zone si regiuni din Romania, considerate neatractive, riscului de nefinantare sau sub-finantare, ceea ce ar adanci si mai mult decalajele de dezvoltare.

#### 2.1.1.1.2. Indicatori

Referință: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC și articolul 8 din Regulamentul FEDR și FC

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	ID	Indicator	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Ținta (2029)
4	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCO47	Lungimea căilor ferate noi sau reabilitate – TEN-T	Km	0,00	184,00
4	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCO49	Lungimea căilor ferate reconstruite sau modernizate – TEN-T	Km	0,00	64,00
4	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCO53	Gări și halte feroviare noi sau modernizate	gări și halte	0,00	16,00
4	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCO109	Lungimea căilor ferate în funcțiune echipate cu sistemul european de management al traficului feroviar – TEN-T	Km	0,00	64,00

4	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	SOI1	Documentații tehnico-economice	nr.	0,00	1,00
---	--------	------	----------------------	------	--------------------------------	-----	------	------

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

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	ID	Indicator	Unitate de măsură	Valoarea de referință	Anul de referință	Ținta (2029)	Sursa datelor	Observații
4	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCR58	Număr anual de utilizatori de căi ferate nou construite, reabilite, reconstruite sau modernizate	pasager-km/an	33.580.000,00	2020	80.592.000,00	Modelare trafic / Verificare parcurs tren	
4	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCR59	Transport de marfă pe căile ferate	tone-km/an	100.740.000,00	2020	151.110.000,00	Modelare trafic / Verificare parcurs tren	
4	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCR101	Economii de timp datorită îmbunătățirii infrastructurii feroviare	om-zile/an	0,00	2020	93,80	Verificare în teren / Modelare trafic	

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

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

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
4	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	096. Căi ferate nou construite sau reabilite – rețeaua centrală TEN-T	455.400.000,00
4	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	101. Căi ferate reconstruite sau modernizate – rețeaua globală TEN-T	164.140.000,00
4	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	102. Alte căi ferate reconstruite sau modernizate	50.600.000,00
4	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	105. Sistemul european de management al traficului feroviar (ERTMS)	8.050.000,00
4	RSO3.1	Total			678.190.000,00

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
4	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	01. Grant	678.190.000,00
4	RSO3.1	Total			678.190.000,00

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
4	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	33. Alte abordări – Nicio orientare teritorială	678.190.000,00
4	RSO3.1	Total			678.190.000,00

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
------------	-------------------	------	----------------------	-----	-----------------

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
4	RSO3.1	FEDR	Mai puțin dezvoltate	03. Neutralitatea de gen	678.190.000,00
4	RSO3.1	Total			678.190.000,00

\* 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+.

2.1.1.1. Obiectiv specific: RSO3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente, sigure și intermodale (FC)

2.1.1.1.1. Intervenții din fond

Referință: 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+:

În domeniul infrastructurii feroviare, acțiunile vizate vor fi focalizate pe obiectivele strategice la nivel european și nivel național, sintetizate în cadrul *PI*, 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, care include exclusiv secțiuni situate pe rețeaua TEN-T Centrală.

Așa cum a fost precizat în cadrul capitolului de Strategie a prezentului document, în ultimii 30 de ani, România a reușit să modernizeze mai puțin de 700 km din cei peste 10.000 km de căi ferate de pe teritoriul său, acțiune realizată în principal cu fonduri UE. De exemplu, din 2007 până în prezent, au fost investiți aproximativ 5 mld. EUR pentru modernizarea a 500 km de cale ferată, dintr-un total de aprox. 2.400 km de cale ferată care aparțin rețelei TEN-T Centrale.

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

În coordonare cu intervențiile finanțate în cadrul *PNRR* și cu investițiile propuse în cadrul *CEF*, acțiunile PT se vor focaliza pe finalizarea coridorului Rin – Dunăre, precum și a celorlalte secțiuni ale rețelei primare. Investițiile vor fi 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.

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

În ceea ce privește studiile, 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.

În cazul în care proiectele de modernizare nu pot fi finalizate în cadrul perioadei de eligibilitate a programului, 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 *PI* și a constat în ierarhizarea proiectelor potrivit unui set de criterii de evaluare predefinite, care să asigure un proces de prioritzare corect și neutru, elaborat pe baze independente și științifice. Metodologia analizei multicriteriale (AMC) pentru proiectele rețelei primare feroviare se bazează pe următoarele criterii: eficiență economică – 35%, reducerea emisiilor de carbon – 20%, conectivitate strategică – 25%, utilizarea duală a infrastructurii – 15%, maturitatea pregătirii proiectului – 5%. Subliniem faptul că prin criteriul conectivitate strategică se reflectă apartenența proiectului la rețeaua TEN-T pe grade de importanță Coridor al rețelei TEN-T Centrale, Globale etc. După aplicarea criteriilor de mai sus, lista de proiecte a fost structurată în funcție de stadiul proiectelor (proiecte aflate în faza de execuție, proiecte lansate spre a fi implementate, proiecte din lista prioritizată). Metodologia de evaluare a criteriilor, respectiv prioritzarea, a fost realizată pentru 20 de proiecte care însumează un total de 2586.8 km și un cost total estimativ de 13.6 mld. EUR, fără TVA. Mai multe informații privind prioritzarea proiectelor se regăsesc în *PI*.

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

**Proiecte fazate:**

Ø 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:**

Ø Proiecte prioritare pentru finalizarea coridoarelor (*flagship projects*):

· Craiova - Dr. Tr. Severin – Caransebeș

· Craiova-București

· Predeal – Brașov;

Ø Alte proiecte:

· Teiuș - Cp. Turzii - Cluj-Napoca

· Complexul feroviar Port Constanța – Palas

- 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 - Calafat
- Suceava - Ilva Mică;
- Ilva Mică – Apahida;
- Timișoara - Stamura 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. 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 *Programului Național de Acțiune Privind Implementarea Sistemului European de Management al Traficului Feroviar*. Acest program 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 PT, este secțiunea Suceava-Ilva Mica.

Investițiile 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 în conformitate cu metodologia statului român.

Beneficiarul acestei axe va 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;
- (d) puse la dispoziție prin descărcare în masă, dacă este cazul.

Acțiunile pentru creșterea capacității administrative a beneficiarului acestei axe sunt coerente cu prioritățile de capacitate administrativă cuprinse în cadrul PI, inclusiv, dar fără a se limita la studii, evaluări, audituri, dezvoltare instituțională și administrativă pentru implementarea corespunzătoare a proiectelor. În cadrul acestei priorități măsurile de capacitate administrativă se vor implementa în baza unui plan de acțiune agreat cu AM.

Beneficiari:

- Compania Națională de Căi Ferate CN CFR SA

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

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+

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 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, persoanele 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. 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 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

RO - Întreg teritoriul

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

N/A

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

In cadrul acestei axe prioritare nu vor fi utilizate instrumente financiare, avand in vedere tipul beneficiarilor eligibili si faptul ca functionarea acestora se asigura, in mare parte, de la bugetul de stat. Chiar daca beneficiarii au si venituri proprii, acestea sunt necesare pentru asigurarea activitatii curente si intretinerea infrastructurii existente. In Romania mecanismul instrumentelor financiare nu este inca folosit la scara larga, cu atat mai putin in cadrul unor proiecte foarte complexe de infrastructura ce ar presupune regandirea sistemului de finantare a investitiilor publice si alocarea unui timp suplimentar pentru implementare.

In plus, valoarea ridicata a investitiilor necesare in infrastructura de transport face ca finantarea tip grant sa fie mai potrivit pentru realizarea unor proiecte ample, cu impact major pentru recuperarea decalajelor si dezvoltarea regionala. Alegerea instrumentelor financiare pentru acest tip de proiecte ar implica expunerea unor zone si regiuni din Romania, considerate neatractive, riscului de nefinantare sau sub-finantare, ceea ce ar adanci si mai mult decalajele de dezvoltare.

2.1.1.1.2. Indicatori

Referință: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC și articolul 8 din Regulamentul FEDR și FC

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	ID	Indicator	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Ținta (2029)
4	RSO3.1	FC		RCO47	Lungimea căilor ferate noi sau reabilitate – TEN-T	Km	0,00	240,00
4	RSO3.1	FC		SOI1	Documentații tehnico-economice	nr.	0,00	1,00
4	RSO3.1	FC		SOI2	Progresul implementării Planului de acțiune pentru creșterea capacității administrative	%	20,00	100,00

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

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv	Fond	Categoria de	ID	Indicator	Unitate de	Valoarea de	Anul de	Ținta (2029)	Sursa datelor	Observații
------------	----------	------	--------------	----	-----------	------------	-------------	---------	--------------	---------------	------------

	specific		regiune			măsură	referință	referință			
4	RSO3.1	FC		RRC58	Număr anual de utilizatori de căi ferate nou construite, reabilitate, reconstruite sau modernizate	pasager-km/an	35.040.000,00	2020	84.096.000,00	Recensământ trafic / Verificare parcurs tren	
4	RSO3.1	FC		RRC59	Transport de marfă pe căile ferate	tone-km/an	105.120.000,00	2020	157.680.000,00	Recensământ trafic / Verificare parcurs tren	
4	RSO3.1	FC		RRC101	Economii de timp datorită îmbunătățirii infrastructurii feroviare	om-zile/an	0,00	2020	97,60	Verificare în teren / Modelare trafic	

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

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

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
4	RSO3.1	FC		096. Căi ferate nou construite sau reabilitate – rețeaua centrală TEN-T	591.325.326,00
4	RSO3.1	FC		170. Îmbunătățirea capacității autorităților responsabile cu programele și a organismelor implicate în execuția fondurilor	5.000.000,00
4	RSO3.1	Total			596.325.326,00

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
4	RSO3.1	FC		01. Grant	596.325.326,00
4	RSO3.1	Total			596.325.326,00

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
------------	-------------------	------	----------------------	-----	-----------------

4	RSO3.1	FC		33. Alte abordări – Nicio orientare teritorială	596.325.326,00
4	RSO3.1	Total			596.325.326,00

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
------------	-------------------	------	----------------------	-----	-----------------

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
4	RSO3.1	FC		03. Neutralitatea de gen	596.325.326,00
4	RSO3.1	Total			596.325.326,00

\* 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+.

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

2.1.1.1. Obiectiv specific: RSO3.2. Dezvoltarea și ameliorarea unei mobilități naționale, regionale și locale sustenabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere (FEDR)

### 2.1.1.1.1. Intervenții din fond

Referință: 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+:

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 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, PI abordează trei direcții principale de acțiune, și anume:

1. Reînnoirea/modernizarea infrastructurii feroviare (subiectul axei 4 a PT);
2. Înnoirea parcului de material rulant pentru călători (subiectul acestei axe prioritare);
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 PT).

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 reabilitat 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 completa 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 ce fac obiectul obligației de serviciu public privind rețeaua feroviară din România. Pe lângă investiția propriu-zisă, la nivel național, 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 indicatorilor de performanță;
- introducerea unui cadru performant de mentenanță a materialului rulant prin atribuirea de contracte atașate celor de furnizare.

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, 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;
- 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 40 de trenuri va fi achiziționate prin intermediul acestei priorități.

Sumele ce vor fi acordate 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. 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 privind emisiile de carbon (Green Deal).

Se așteaptă ca achiziționarea de material rulant nou pentru transportul de pasageri 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 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;
- (d) puse la dispoziție prin descărcare în masă, dacă este cazul.

**Beneficiari:**

- Autoritatea pentru Reformă Feroviară (ARF),
- Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
- Parteneriate ale operatorilor feroviar de transport de călători cu ARF/MTI;

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

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 articolul 6 din Regulamentul FSE+

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 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. 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 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

RO - Întreg teritoriul

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

N/A

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

În cadrul acestei axe prioritare nu vor fi utilizate instrumente financiare, având în vedere tipul beneficiarilor eligibili și faptul că funcționarea acestora se asigură, în mare parte, de la bugetul de stat. Chiar dacă beneficiarii au și venituri proprii, acestea sunt necesare pentru asigurarea activității curente și întreținerea infrastructurii existente. În România mecanismul instrumentelor financiare nu este încă folosit la scară largă, cu atât mai puțin în cadrul unor proiecte complexe ce ar presupune regândirea sistemului de finanțare a investițiilor publice și alocarea unui timp suplimentar pentru implementare.

În plus, valoarea ridicată a investițiilor necesare în infrastructura de transport face ca finanțarea tip grant să fie mai potrivită pentru realizarea unor proiecte ample, cu impact major pentru recuperarea decalajelor și dezvoltarea regională. Alegerea instrumentelor financiare pentru acest tip de proiecte ar implica expunerea unor zone și regiuni din România, considerate neatractive, riscului de nefinanțare sau sub-finanțare, ceea ce ar adânci și mai mult decalajele de dezvoltare.

--

### 2.1.1.1.2. Indicatori

Referință: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC și articolul 8 din Regulamentul FEDR și FC

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	ID	Indicator	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Ținta (2029)
5	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCO57	Capacitatea materialului rulant ecologic pentru transportul public colectiv	pasageri	3.300,00	22.000,00
5	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	SOI1	Documentații tehnico-economice	nr.	0,00	1,00
5	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	SOI6	Sisteme informatice aferente transportului public	nr.	0,00	1,00

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

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	ID	Indicator	Unitate de măsură	Valoarea de referință	Anul de referință	Ținta (2029)	Sursa datelor	Observații
5	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCR58	Număr anual de utilizatori de căi ferate nou construite, reabilite, reconstruite sau modernizate	pasager-km/an	10.731.000.000,00	2020	13.592.600.000,00	Modelare trafic / Verificare parcurs tren	

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

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

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
------------	-------------------	------	----------------------	-----	-----------------

5	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	107. Active feroviare mobile cu emisii zero/electrice	250.000.000,00
5	RSO3.2	Total			250.000.000,00

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
5	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	01. Grant	250.000.000,00
5	RSO3.2	Total			250.000.000,00

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
5	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	33. Alte abordări – Nicio orientare teritorială	250.000.000,00
5	RSO3.2	Total			250.000.000,00

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
5	RSO3.2	FEDR	Mai puțin dezvoltate	03. Neutralitatea de gen	250.000.000,00
5	RSO3.2	Total			250.000.000,00

\* 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+.

2.1.1. Prioritate: 6. Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane (Obiectivul specific privind mobilitatea urbană prevăzut la articolul 3 alineatul (1) litera (b) punctul (viii) din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune)

2.1.1.1. Obiectiv specific: RSO2.8. Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon (FEDR)

2.1.1.1.1. Intervenții din fond

Referință: 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+:

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

Operațiunile finanțate prin intermediul acestei priorități vor viza:

Pentru metrourile București:

***Proiecte realizate:***

- Proiecte realizate 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 prefizabilitate arată oportunitatea dezvoltării infrastructurii de metrou.

În vederea identificării necesității naționale și a ierarhizării 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) comprehensivă, care a permis aplicarea unei funcții scor în mod 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.

Astfel, au fost identificate 144 de rute de tren metropolitan posibile, cu o lungime totală de 1440 km. Din analiză reiese faptul că aceste rute ar putea deservi 1280 de localități unice, însumând 14.77 milioane de locuitori.

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

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, 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 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, este necesară intervenția autorităților publice, sub forma obligațiilor de serviciu public, cu scopul de a crește atractivitatea acestor moduri de transport verzi.

Totodată, tipurile de acțiuni au fost evaluate ca fiind compatibile cu principiul DNSH 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;
- (d) puse la dispoziție prin descărcare în masă, dacă este cazul.

Acțiunile pentru creșterea capacității administrative a beneficiarului principal al proiectelor de infrastructură de metrou al acestei priorități, inclusiv dar fără a se limita la studii, evaluări, audituri, dezvoltare instituțională și administrativă pentru implementarea corespunzătoare a proiectelor din portofoliul axei - coerente cu prioritățile de capacitate administrativă cuprinse în cadrul 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 AM la nivelul Metrorex și Autoritatea pentru Reformă Feroviară.

**Beneficiari:**

- *Metrorex SA;*
- *Unități Administrative Teritoriale (inclusiv asocieri ale acestora);*



- *Parteneriate între UAT-uri (inclusiv asocieri ale acestora) și CNCFR SA/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:

Principalele grupuri țintă vizate de această prioritate sunt reprezentate utilizatorii serviciilor de transport public urban/suburban, operatorii de transport feroviar public de călători urban/suburban, precum și utilizatorii și operatorii serviciilor de transport cu metroul din București. Ca și în cazul priorității 5 a PT 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+

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 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, persoanele 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. 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 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

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.

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

În cadrul acestei axe prioritare nu vor fi utilizate instrumente financiare, având în vedere tipul beneficiarilor eligibili și faptul că funcționarea acestora se asigură, în mare parte, de la bugetul de stat. Chiar dacă beneficiarii au și venituri proprii, acestea sunt necesare pentru asigurarea activității curente și întreținerea infrastructurii existente. În România mecanismul instrumentelor financiare nu este încă folosit la scară largă, cu atât mai puțin în cadrul unor proiecte complexe de infrastructură și achiziție material rulant ce ar presupune regândirea sistemului de finanțare a investițiilor publice și alocarea unui timp

suplimentar pentru implementare.

In plus, valoarea ridicata a investitiilor necesare in infrastructura de transport face ca finantarea tip grant sa fie mai potrivit pentru realizarea unor proiecte ample, cu impact major pentru recuperarea decalajelor si dezvoltarea regionala. Alegerea instrumentelor financiare pentru acest tip de proiecte ar implica expunerea unor zone si regiuni din Romania, considerate neatractive, riscului de nefinantare sau sub-finantare, ceea ce ar adanci si mai mult decalajele de dezvoltare.

#### 2.1.1.1.2. Indicatori

Referință: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC și articolul 8 din Regulamentul FEDR și FC

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	ID	Indicator	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Ținta (2029)
6	RSO2.8	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCO56	Lungimea liniilor de tramvai și metrou reconstruite sau modernizate	Km	0,00	150,00
6	RSO2.8	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCO57	Capacitatea materialului rulant ecologic pentru transportul public colectiv	pasageri	0,00	6.400,00
6	RSO2.8	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCO60	Orașe și localități cu sisteme de transport urban digitalizate noi sau modernizate	orașe mari și mici	0,00	4,00
6	RSO2.8	FEDR	Mai puțin dezvoltate	SOI1	Documentații tehnico-economice	nr.	0,00	3,00
6	RSO2.8	FEDR	Mai puțin dezvoltate	SOI6	Sisteme informatice aferente transportului public	nr.	0,00	4,00

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

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	ID	Indicator	Unitate de măsură	Valoarea de referință	Anul de referință	Ținta (2029)	Sursa datelor	Observații
6	RSO2.8	FEDR	Mai puțin dezvoltate	RCR63	Număr anual de utilizatori ai liniilor de tramvai și de metrou noi sau	utilizatori/an	0,00	2020	74.752.000,00	Modelare trafic / parcursul trenurilor de	

					modernizate					metrou	
--	--	--	--	--	-------------	--	--	--	--	--------	--

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

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

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
6	RSO2.8	FEDR	Mai puțin dezvoltate	081. Infrastructuri de transporturi urbane curate	210.175.000,00
6	RSO2.8	FEDR	Mai puțin dezvoltate	082. Material rulant de transport urban curat	95.200.000,00
6	RSO2.8	FEDR	Mai puțin dezvoltate	085. Digitalizarea transporturilor, atunci când urmărește în parte reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră: transport urban	44.625.000,00
6	RSO2.8	Total			350.000.000,00

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
6	RSO2.8	FEDR	Mai puțin dezvoltate	01. Grant	350.000.000,00
6	RSO2.8	Total			350.000.000,00

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
6	RSO2.8	FEDR	Mai puțin dezvoltate	33. Alte abordări – Nicio orientare teritorială	350.000.000,00
6	RSO2.8	Total			350.000.000,00

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
------------	-------------------	------	----------------------	-----	-----------------

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
6	RSO2.8	FEDR	Mai puțin dezvoltate	03. Neutralitatea de gen	350.000.000,00
6	RSO2.8	Total			350.000.000,00

\* 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+.

2.1.1.1. Obiectiv specific: RSO2.8. Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon (FC)

2.1.1.1.1. Intervenții din fond

Referință: 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+:

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

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

Operațiunile finanțate prin intermediul acestei priorități vor viza:

Pentru metroul București:

***Proiecte fazate:***

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

***Proiecte noi:***

- M5: secțiunea Eroilor – Iancului;
- Extensii magistrale metrou București (prioritizate în funcție de maturizarea acestora și corelate cu implementarea proiectelor Orbital București și centură feroviară București);
- Reabilitare stații de metrou București (în funcție de vechimea și necesitățile fiecărei stații);
- Achiziționarea de material rulant nou pentru metrou.

***Proiecte de rezervă:***

- Magistrala M7 București;
- Magistrala M8 București.

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

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

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

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

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

Totodată, tipurile de acțiuni au fost evaluate ca fiind compatibile cu principiul DNSH în conformitate cu metodologia statului român.

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

Pentru trenuri metropolitane: în funcție de prioritizarea prezentată și gradul de maturitate pe baza principiului ”primul venit, primul servit”. Pe lângă proiectul

centurii feroviare București, finanțabil din Axa 4, proiectele cu grad mare de certitudine sunt cele aferente municipiilor Cluj-Napoca, Iași, Brașov și Timișoara. Astfel operațiunile urmărite vor consta în:

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

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

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

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

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

***Beneficiari:***

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

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



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

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

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

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

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

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

Transportul rutier, feroviar pentru călători, precum și cel cu metroul, persoanele 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

RO - Întreg teritoriul

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

N/A

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

In cadrul acestei axe prioritare nu vor fi utilizate instrumente financiare, avand in vedere tipul beneficiarilor eligibili si faptul ca functionarea acestora se asigura, in mare parte, de la bugetul de stat. Chiar daca beneficiarii au si venituri proprii, acestea sunt necesare pentru asigurarea activitatii curente si intretinerea infrastructurii existente. In Romania mecanismul instrumentelor financiare nu este inca folosit la scara larga, cu atat mai putin in cadrul unor proiecte foarte complexe de infrastructura ce ar presupune regandirea sistemului de finantare a investitiilor publice si alocarea unui timp suplimentar pentru implementare.

In plus, valoarea ridicata a investitiilor necesare in infrastructura de transport face ca finantarea tip grant sa fie mai potrivit pentru realizarea unor proiecte ample, cu impact major pentru recuperarea decalajelor si dezvoltarea regionala. Alegerea instrumentelor financiare pentru acest tip de proiecte ar implica expunerea unor zone si regiuni din Romania, considerate neatractive, riscului de nefinantare sau sub-finantare, ceea ce ar adanci si mai mult decalajele de dezvoltare.

#### 2.1.1.1.2. Indicatori

Referință: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC și articolul 8 din Regulamentul FEDR și FC

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	ID	Indicator	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Ținta (2029)
6	RSO2.8	FC		RCO55	Lungimea liniilor noi de tramvai și metrou	Km	0,00	12,00
6	RSO2.8	FC		RCO56	Lungimea liniilor de tramvai și metrou reconstruite sau modernizate	Km	0,00	66,00
6	RSO2.8	FC		RCO57	Capacitatea materialului rulant ecologic pentru transportul public colectiv	pasageri	0,00	8.500,00
6	RSO2.8	FC		RCO60	Orașe și localități cu sisteme de transport urban digitalizate noi sau modernizate	orașe mari și mici	0,00	1,00
6	RSO2.8	FC		SOI1	Documentații tehnico-economice	nr.	0,00	2,00
6	RSO2.8	FC		SOI2	Progresul implementării Planului de acțiune pentru creșterea capacității administrative	%	20,00	100,00

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

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	ID	Indicator	Unitate de măsură	Valoarea de referință	Anul de referință	Ținta (2029)	Sursa datelor	Observații
6	RSO2.8	FC		RRC63	Număr anual de utilizatori ai liniilor de tramvai și de metrou noi sau modernizate	utilizatori/an	25.805.600,00	2020	97.474.218,00	Recensământ trafic / parcursul trenurilor	

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

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

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Quantum (EUR)
6	RSO2.8	FC		081. Infrastructuri de transporturi urbane curate	183.400.000,00
6	RSO2.8	FC		082. Material rulant de transport urban curat	58.700.000,00
6	RSO2.8	FC		085. Digitalizarea transporturilor, atunci când urmărește în parte reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră:	20.400.000,00

				transport urban	
6	RSO2.8	FC		170. Îmbunătățirea capacității autorităților responsabile cu programele și a organismelor implicate în execuția fondurilor	8.500.000,00
6	RSO2.8	Total			271.000.000,00

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
6	RSO2.8	FC		01. Grant	271.000.000,00
6	RSO2.8	Total			271.000.000,00

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
6	RSO2.8	FC		33. Alte abordări – Nicio orientare teritorială	271.000.000,00
6	RSO2.8	Total			271.000.000,00

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
------------	-------------------	------	----------------------	-----	-----------------

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
6	RSO2.8	FC		03. Neutralitatea de gen	271.000.000,00
6	RSO2.8	Total			271.000.000,00

\* 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+.

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

2.1.1.1. Obiectiv specific: RSO3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente, sigure și intermodale (FC)

### 2.1.1.1.1. Intervenții din fond

Referință: 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+:

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

Transportul naval este susținut și de Mecanismul pentru Interconectarea Europei 2021-2027 (CEF), iar în coordonare cu aceste investiții, PT 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 porturile situate pe rețeaua TEN-T a României, corelând potențialul de dezvoltare a porturilor (trafic) cu nevoia de specializare a acestora, 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 și creșterea eficienței transportului naval pe canalele navigabile ale acesteia.

Investițiile în infrastructura terminalelor intermodale, a instalațiilor și echipamentelor aferente, se vor efectua în conformitate cu prevederile legislației privind ajutorul de stat (maxim 10 MEUR/investiție fonduri publice, maxim 20 MEUR valoarea totală a unei investiții).

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

Se vor finanța operațiuni pentru:

- Proiecte fazate care răspund condițiilor de eligibilitate ale acestei priorități;
- Lucrări hidrotehnice pentru eliminarea punctelor critice pentru navigație pe Dunăre și creșterea eficienței transportului naval pe canalele navigabile ale acesteia;
- Îmbunătățirea navigației pe Dunăre și canalele navigabile ale acesteia, inclusiv a măsurilor de siguranță a navigației, în particular în punctul critic Bala;
- Finalizarea Canalului Dunăre – București;
- Dezvoltarea/modernizarea porturilor dunărene strategice/situate pe rețeaua 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;
- 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 PI;
- Dezvoltarea terminalelor intermodale feroviar/rutier; dezvoltarea de centre logistice multimodale;
- Investiții în infrastructura de acces la centrele logistice multimodale.

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

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

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

Referitor la investițiile în transportul multimodal, se are în vedere lărgirea bazei de beneficiari eligibili prin includerea mediului privat, respectiv flexibilitatea

în ceea ce privește localizarea acestora, în funcție de amplasamentele identificate de operatorii privați ca fiind cele mai oportune pentru astfel de investiții.

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

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

Totodată, tipurile de acțiuni au fost evaluate ca fiind compatibile cu principiul DNSH 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;
- (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 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 / Operatori de transport naval / Operatori de terminale logistice;
- MTI;
- Unități Administrative Teritoriale;

Parteneriate între beneficiari;

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

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+

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 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. 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 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

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 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.

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

Mecanismul instrumentelor financiare se adresează unui sector matur, care și-a dovedit atractivitatea pentru investitori. Având în vedere experiența anterioară, cât și faptul că deficitul de finanțare resimțit de administratorii de infrastructură și operatorii privați constituie o piedică pentru accesul acestora pe piața și pentru extinderea capacității, posibilitatea accesării de granturi, inclusiv prin intermediul unor scheme de ajutor de stat, ar încuraja mai mult investițiile, în comparație cu introducerea unui mecanism financiar nou, necunoscut potențialilor beneficiari. Pe măsura ce sectorul se va maturiza vor fi luate în considerare și alte instrumente specifice pentru sprijinirea investițiilor în acest sector.

### 2.1.1.1.2. Indicatori

Referință: articolul 22 alineatul (3) litera (d) punctul (ii) din RDC și articolul 8 din Regulamentul FEDR și FC

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	ID	Indicator	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Ținta (2029)
7	RSO3.1	FC		RCO51	Lungimea căilor navigabile interioare noi, reabilitate sau modernizate – TEN-T	Km	0,00	70,00
7	RSO3.1	FC		RCO54	Conexiuni intermodale noi sau modernizate	conexiuni intermodale	0,00	8,00
7	RSO3.1	FC		SOI1	Documentații tehnico-economice	nr.	0,00	2,00
7	RSO3.1	FC		SOI2	Progresul implementării Planului de acțiune pentru creșterea capacității administrative	%	20,00	100,00

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

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	ID	Indicator	Unitate de măsură	Valoarea de referință	Anul de referință	Ținta (2029)	Sursa datelor	Observații
7	RSO3.1	FC		RCR59	Transport de marfă pe căile ferate	tone-km/an	0,00	2020	180.000.000,00	Modelare trafic /recensământ	
7	RSO3.1	FC		RCR60	Transport de marfă pe căile navigabile interioare	tone-km/an	0,00	2020	700.000.000,00	Modelare trafic /recensământ	
7	RSO3.1	FC		SRI2	Transport de marfă în porturile interioare și maritime	tone-km/an	54.085.458,00	2020	73.395.531,00	Modelare trafic recensământ	

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

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

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
7	RSO3.1	FC		108. Transport multimodal (TEN-T)	15.000.000,00
7	RSO3.1	FC		111. Porturi maritime (TEN-T), cu excepția instalațiilor dedicate transportului de combustibili fosili	110.000.000,00
7	RSO3.1	FC		115. Căi navigabile interioare și porturi interioare (TEN-T), cu excepția instalațiilor dedicate transportului de combustibili fosili	115.000.000,00
7	RSO3.1	FC		170. Îmbunătățirea capacității autorităților responsabile cu programele și a organismelor implicate în execuția fondurilor	5.000.000,00
7	RSO3.1	Total			245.000.000,00

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
7	RSO3.1	FC		01. Grant	245.000.000,00
7	RSO3.1	Total			245.000.000,00

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
7	RSO3.1	FC		33. Alte abordări – Nicio orientare teritorială	245.000.000,00
7	RSO3.1	Total			245.000.000,00

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
------------	-------------------	------	----------------------	-----	-----------------

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

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
------------	-------------------	------	----------------------	-----	-----------------

7	RSO3.1	FC		03. Neutralitatea de gen	245.000.000,00
7	RSO3.1	Total			245.000.000,00

\* 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+.

## 2.2. Prioritățile „Asistență tehnică”

### 2.2.1. Prioritatea pentru asistență tehnică în temeiul articolului 36 alineatul (4) din RDC: 8. Asistență tehnică

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

#### 2.2.1.1. Intervenție a fondurilor

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

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.

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

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. De asemenea, se are în vedere dezvoltarea capacității administrative a beneficiarilor și a partenerilor implicați în PT.

Astfel, se vor finanța operațiuni pentru:

- Acțiuni suport pentru toate activitățile derulate de AMPT, inclusiv dar fără a se limita la:
  - fundamentarea priorităților strategice și a deciziilor din implementarea PT prin studii, analize, strategii etc.;
  - elaborarea de metodologii, ghiduri, instrumente, manuale de bune practici, culegeri de spețe, proceduri etc., specifice PT;
  - 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 și dezvoltarea instrumentelor informatice pentru urmărirea pregătirii proiectelor;
  - sprijin pentru procesul de pregătire a proiectelor / portofoliului de proiecte, precum și evaluarea, selecția, monitorizarea și verificarea proiectelor finanțate la nivelul PT;
  - implementarea operațiunilor aferente instrumentelor financiare dezvoltate la nivelul PT;

- sprijin pentru elaborarea/actualizarea unor scheme de ajutor de stat pentru PT;
  - organizarea și funcționarea funcției de selecție și evaluare a proiectelor;
  - organizarea de evenimente (conferințe, rețele, reuniuni, grupuri de lucru, ateliere, vizite de studiu, inclusiv Comitete de monitorizare, etc.) pe tematica fondurilor, specifice PT;
  - sprijin pentru utilizarea opțiunilor de costuri simplificate;
  - sprijin în procesul de gestionare/închidere a perioadelor anterioare de programare 2007-2013 și 2014-2020;
- Acțiuni de informare și comunicare, precum: activități de comunicare și publicitate 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; dar și activități de comunicare și informare pentru potențialii beneficiari cu privire la oportunitățile de finanțare, modalitățile de accesare a fondurilor, apelurile lansate.
- Acțiuni pentru întărirea capacității de evaluare PT și sprijin specific pentru elaborarea și implementarea Planului de evaluare PT.
  - 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, management financiar și control, etc. 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 AMPT, inclusiv dar fără a se limita la
    - Menținerea și îmbunătățirea 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 derularea programului;
    - Asigurarea sprijinului logistic necesar gestionării programului ( de exemplu: sediu, autoturisme, materiale consumabile, active fixe și obiecte de inventar, servicii de telefonie și internet, software, echipamente TIC, servicii stocare în cloud, curierat, combustibil, arhivare și depozitare, cheltuieli de protocol, achiziționare publicații de specialitate), precum și desfășurării activităților aferente pregătirii și gestionării perioadei de programare 2021-

2027, finalizării implementării și închiderii perioadei de programare 2014–2020, inclusiv 2007-2013, sau pregătirii perioadei de programare post-2027.

Asistența tehnică necesară vizează, în principal, următoarele aspecte:

- Sistemul de management și control al PT (evaluare, verificare achiziții publice, verificare tehnică și financiară, etc);
- Asistență la nivel de sector (cadrul metodologic aferent pregătirii proiectelor, legislație achiziții publice, etc.), prin întărirea capacității beneficiarilor și a partenerilor.

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.

Vor fi avute în vedere acțiuni de sprijin și pentru beneficiarii de proiecte finanțate din PT, acțiuni ce vor fi deschise și partenerilor și organizațiilor non-guvernamentale, pe teme orizontale conexe implementării PT: achiziții publice, DNSH și evaluarea impactului asupra mediului, etc.

În implementarea acestor acțiuni va continua colaborarea cu IFI, în particulare 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:***

ü *Autoritatea de Management pentru Programul Transport 2021-2027;*

ü Beneficiarii proiectelor finanțate în cadrul PT, inclusiv organizații non-guvernamentale.

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

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

### 2.2.1.2. Indicatori

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

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Fond	Categoria de regiune	ID	Indicator	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Ținta (2029)
FC		SOI7	Structuri ale căror sprijin logistic și de funcționare au fost sprijinite anual	Număr de structuri sprijinite	0,00	3,00
FC		SOI8	Numărul de personal (cu numire definitivă) cu remunerații co-finanțate de program	Personal echivalent norma întreaga (FTE)	193,00	193,00
FC		SOI9	Zile participanți la instruire	Număr total de zile instruire	100,00	400,00
FC		SOI10	Evenimente de lucru	Număr de evenimente organizate pentru informare sau pentru dezbaterea unor subiecte aferente domeniilor finanțate din PT 2021-2027	2,00	10,00
FC		SOI11	Progresul implementării planului de evaluare al programului	% (evaluări implementate / evaluări planificate x 100%) - cumulativ	10,00	100,00
FC		SOI12	Progresul implementării planului de comunicare al programului	% (acțiuni de comunicare implementate / acțiuni de comunicare planificate x 100%) - cumulativ	10,00	100,00

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

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

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
8	FC		179. Informare și comunicare	11.250.000,00
8	FC		180. Pregătire, implementare, monitorizare și control	30.000.000,00
8	FC		181. Evaluare și studii, culegere de date	11.250.000,00
8	FC		182. Consolidarea capacității autorităților din statele membre, beneficiarilor și partenerilor relevanți	22.500.000,00



8	Total			75.000.000,00
---	-------	--	--	---------------

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

Prioritate	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
------------	------	----------------------	-----	-----------------

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

Prioritate	Fond	Categoria de regiune	Cod	Cuquantum (EUR)
8	FC		03. Neutralitatea de gen	75.000.000,00
8	Total			75.000.000,00

\* 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+.

### 3. Planul de finanțare

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

#### 3.1. Transferuri și contribuții (1)

Referință: articolele 14, 26 și 27 din RDC

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

(1) 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.

Tabelul 15A: Contribuții la InvestEU\* (defalcare pe ani)

Contribuție din partea		Contribuție la	Defalcare pe an							
Fond	Categoria de regiune	Componenta InvestEU	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total

\* Pentru fiecare nouă cerere de contribuție, se vor stabili, printr-o modificare de program, cuantumul total pentru fiecare an, per fond și per categorie de regiuni.

Tabelul 15B: Contribuții la InvestEU\* (rezumat)

Fond	Categoria de regiune	Infrastructura sustenabilă (a)	Inovare și digitalizare (b)	IMM (c)	Investiții sociale și competențe (d)	Total (e)=(a)+(b)+(c)+(d)
Total						

\* Cuantumul cumulat pentru toate contribuțiile efectuate prin modificări de program pe parcursul perioadei de programare. La fiecare nouă cerere de contribuție se vor stabili, printr-o modificare de program, cuantumul total pentru fiecare an, pe fonduri și per categorie de regiuni.

Justificare, luând în considerare modul în care aceste cantumuri contribuie la realizarea obiectivelor de politică selectate în cadrul programului în conformitate cu articolul 10 alineatul (1) din Regulamentul InvestEU

--

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

Transferuri de la		Transferuri către	Defalcare pe an							
Fond	Categoria de regiune	Instrumentul	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total

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

Fond	Categoria de regiune	Total
Total		

\* Cantumuri cumulate pentru toate transferurile prin modificări de program pe parcursul perioadei de programare. La fiecare nouă cerere de transfer se vor stabili, printr-o modificare de program, cantumurile totale transferate pentru fiecare an, per fond și per categorie de regiuni.

Transferuri către instrumente care fac obiectul gestiunii directe sau indirecte – Justificare

--

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

Transferuri de la		Transferuri către		Defalcare pe an							
Fond	Categoria de regiune	Fond	Categoria de regiune	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total

\* 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)

	FEDR			FSE+			FC	FEAMPA	FAMI	FSI	IMFV	Total
	Mai dezvoltate	De tranziție	Mai puțin dezvoltate	Mai dezvoltate	De tranziție	Mai puțin dezvoltate						
Total												

\* Cuantumul cumulat pentru toate transferurile 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, per fond și per categorie de regiuni.

Transferuri între fonduri cu gestiune partajată, inclusiv între fonduri ale politicii de coeziune – Justificare

--

3.2. FTJ: alocare în program și transferuri (1)

3.3. Transferuri între categorii de regiuni, rezultate în urma evaluării la jumătatea perioadei

Tabelul 19A: Transferuri între categorii de regiuni rezultând din evaluarea la jumătatea perioadei în cadrul programului (defalcare pe ani)

Transferuri de la	Transferuri către	Defalcare pe an					
		Categoria de regiune*	Categoria de regiune*	2025	2026	2027	Total

\* Se aplică doar pentru FEDR și FSE+

Tabelul 19B: Transferuri între categorii de regiuni rezultând din evaluarea la jumătatea perioadei, către alte programe (defalcare pe ani)

Transferuri de la	Transferuri către	Defalcare pe an					
		Categoria de regiune*	Categoria de regiune*	2025	2026	2027	Total

\* Se aplică doar pentru FEDR și FSE+

### 3.4. Transferuri înapoi (1)

Tabelul 20A: Transferuri înapoi (defalcare pe ani)

Transferuri de la InvestEU sau alt instrument al Uniunii	Transferuri către		Defalcare pe an							
	Fond	Categoria de regiune	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total

(1) Se aplică doar modificărilor de program pentru resursele transferate înapoi de la alte instrumente ale Uniunii, inclusiv elemente ale FAMI, FSI și IMFV, în cadrul gestiunii directe sau indirecte, sau din InvestEU.

Tabelul 20B: Transferuri înapoi\* (rezumat)

De la	Către						
InvestEU/Instrument	FEDR			FSE+			Fondul de coeziune
	Mai dezvoltate	Tranziție	Dezvoltat	Mai dezvoltate	Tranziție	Dezvoltat	

\* Cuanțumuri cumulate pentru toate transferurile 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, per fond și per categorie de regiuni.

### 3.5. Credite financiare pe an

Referință: 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	Categoría de regiune	2021	2022	2023	2024	2025	2026		2027		Total
							Credit financiar fără cuantumul de flexibilitate	Cuantumul de flexibilitate	Credit financiar fără cuantumul de flexibilitate	Cuantumul de flexibilitate	
FEDR*	Mai puțin dezvoltate	0,00	512.901.528,00	528.896.346,00	245.566.770,00	262.811.793,00	110.654.556,00	110.654.556,00	120.077.226,00	120.077.225,00	2.011.640.000,00
Total FEDR		0,00	512.901.528,00	528.896.346,00	245.566.770,00	262.811.793,00	110.654.556,00	110.654.556,00	120.077.226,00	120.077.225,00	2.011.640.000,00
FC		0,00	410.490.092,00	431.462.670,00	453.309.981,00	475.924.269,00	210.735.623,00	210.735.622,00	223.108.535,00	223.108.534,00	2.638.875.326,00
Total FC		0,00	410.490.092,00	431.462.670,00	453.309.981,00	475.924.269,00	210.735.623,00	210.735.622,00	223.108.535,00	223.108.534,00	2.638.875.326,00
Total		0,00	923.391.620,00	960.359.016,00	698.876.751,00	738.736.062,00	321.390.179,00	321.390.178,00	343.185.761,00	343.185.759,00	4.650.515.326,00

\* Cuantumi după transferul complementar la FTJ.

### 3.6. Total credite financiare per fond și per cofinanțare națională

Referință: 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

Numărul obiectivului de politică /obiectivului specific FTJ sau asistență tehnică	Prioritate	Baza de calcul pentru sprijinul din partea Uniunii	Fond	Categororia de regiune*	Contribuția Uniunii (a)=(g)+(h)	Defalcarea contribuției Uniunii		Contribuția națională (b)=(c)+(d)	Defalcarea orientativă a contribuției naționale		Total (e)=(a)+(b)	Rată de cofinanțare (f)=(a)/(e)
						Mai puțin cuantumul de flexibilitate (g)	Cuantumul de flexibilitate (h)		Publice (c)	Private (d)		
2	6	Public	FEDR	Mai puțin dezvoltate	350.000.000,00	309.855.578,00	40.144.422,00	61.764.706,00	61.764.706,00		411.764.706,00	84,9999999757%
2	6	Public	FC		271.000.000,00	226.446.260,00	44.553.740,00	47.823.530,00	47.823.530,00		318.823.530,00	84,9999998432%
3	1	Public	FEDR	Mai puțin dezvoltate	333.450.000,00	295.203.836,00	38.246.164,00	500.175.000,00	500.175.000,00		833.625.000,00	40,0000000000%
3	1	Public	FC		1.451.550.000,00	1.212.908.000,00	238.642.000,00	2.177.325.000,00	2.177.325.000,00		3.628.875.000,00	40,0000000000%
3	2	Public	FEDR	Mai puțin dezvoltate	300.000.000,00	265.590.497,00	34.409.503,00	450.000.000,00	450.000.000,00		750.000.000,00	40,0000000000%
3	3	Public	FEDR	Mai puțin dezvoltate	100.000.000,00	88.530.165,00	11.469.835,00	150.000.000,00	150.000.000,00		250.000.000,00	40,0000000000%
3	4	Public	FEDR	Mai puțin dezvoltate	678.190.000,00	600.402.729,00	77.787.271,00	678.190.000,00	678.190.000,00		1.356.380.000,00	50,0000000000%
3	4	Public	FC		596.325.326,00	498.286.493,00	98.038.833,00	596.325.326,00	596.325.326,00		1.192.650.652,00	50,0000000000%
3	5	Public	FEDR	Mai puțin dezvoltate	250.000.000,00	221.325.414,00	28.674.586,00	44.117.648,00	44.117.648,00		294.117.648,00	84,9999997280%
3	7	Public	FC		245.000.000,00	204.720.788,00	40.279.212,00	245.000.000,00	245.000.000,00		490.000.000,00	50,0000000000%
TA36(4)	8	Public	FC		75.000.000,00	62.669.629,00	12.330.371,00	25.000.000,00	25.000.000,00		100.000.000,00	75,0000000000%
Total			FEDR	Mai puțin dezvoltate	2.011.640.000,00	1.780.908.219,00	230.731.781,00	1.884.247.354,00	1.884.247.354,00		3.895.887.354,00	51,6349631602%
Total			FC		2.638.875.326,00	2.205.031.170,00	433.844.156,00	3.091.473.856,00	3.091.473.856,00		5.730.349.182,00	46,0508643049%
Total general					4.650.515.326,00	3.985.939.389,00	664.575.937,00	4.975.721.210,00	4.975.721.210,00		9.626.236.536,00	48,3108357935%

\* Pentru FEDR: mai puțin dezvoltate, de tranziție, mai dezvoltate și, după caz, alocare 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 totalul resurselor FTJ, inclusiv sprijinul complementar transferat de la FEDR și FSE+. Tabelul nu include cuantumul în conformitate cu articolul 7 din 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 cuantumul de flexibilitate.

#### 4. Condiții favorizante

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

Tabelul 12: Condiții favorizante

Condiție favorizantă	Fond	Obiectiv specific	Îndeplinire a condiției favorizante	Criterii	Îndeplinire a criteriilor	Trimitere la documentele relevante	Justificare
1. Mecanisme eficiente de monitorizare a pieței achizițiilor publice			Da	Existența unor mecanisme de monitorizare care acoperă toate contractele de achiziții publice și procedurile de atribuire a acestora în cadrul fondurilor, în conformitate cu legislația Uniunii în domeniul achizițiilor publice. Această cerință include:  1. Modalități prin care să se asigure compilarea de date utile și fiabile cu privire la procedurile pentru achizițiile publice care depășesc pragurile UE, în conformitate cu obligațiile de raportare în temeiul articolelor 83 și 84 din Directiva 2014/24/UE și al articolelor 99 și 100 din Directiva 2014/25/UE	Da	HG nr. 901/2015 OUG nr. 13/2015 HG 634/2015 OUG nr. 68/2019  <a href="http://anap.gov.ro/web/analize-si-rapoarte-statistice/?future=false">http://anap.gov.ro/web/analize-si-rapoarte-statistice/?future=false</a>	Funcția de monitorizare este exercitată de ANAP în baza art. 2 și art. 3 lit. e) din OUG nr. 13/2015, respectiv art. 3 alin. (1) lit. d), alin. (3) lit. e) și f) din HG 634/2015, prin:  - prelucrarea periodică a datelor și informațiilor cu privire la toate procedurile de achiziții din SEAP  - prelucrarea datelor privind deciziile CNSC și ale curților de apel  - calcularea indicatorilor de performanță relevanți și măsurabili  - pregătirea rapoartelor și declarațiilor, în conformitate cu obligațiile de raportare stabilite în directive și legislația națională.  Datele și informațiile monitorizate sunt publicate periodic pe site-ul instituției și vizează: dimensiunea și caracteristicile pieței, intensitatea concurenței, activitatea economică, eficiența achizițiilor publice, posibile situații de comportament necorespunzător.
				2. Modalități prin care să se asigure faptul că datele acoperă cel puțin următoarele elemente:  (a) calitatea și intensitatea concurenței: numele ofertantului	Da	art.232(1) Legea 98/2016 art. 252 (1) Legea nr 99/2016 HG nr 394/2016, art. 170, 171, 172 HG nr 395/2016 art. 167, 168, 169	Toți indicatorii pot fi obținuți din SEAP. 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



Condiție favorizantă	Fond	Obiectiv specific	Îndeplinire a condiției favorizante	Criterii	Îndeplinire a criteriilor	Trimitere la documentele relevante	Justificare
				câștigător, numărul ofertanților inițiali și valoarea contractuală;  (b) informații cu privire la prețul final după finalizarea procedurii și la participarea IMM-urilor ca ofertanți direcți, în cazul în care sistemele naționale furnizează astfel de informații.		<p>b) Legea nr 98/2016, art. 221 (6),222^1 Legea nr 99/2016, art. 239, 239^1 OUG nr 114/2020 <a href="http://anap.gov.ro/web/wp-content/uploads/2020/07/ORDONANT-A-de-URGENTA-nr.-114-09.07.2020.pdf">http://anap.gov.ro/web/wp-content/uploads/2020/07/ORDONANT-A-de-URGENTA-nr.-114-09.07.2020.pdf</a>  <a href="http://anap.gov.ro/web/wp-content/uploads/2021/01/Notificare-extindere-anunt-de-modificare-contract_FINAL_19Ian2021_de-publicat-1.pdf">http://anap.gov.ro/web/wp-content/uploads/2021/01/Notificare-extindere-anunt-de-modificare-contract_FINAL_19Ian2021_de-publicat-1.pdf</a>  Instrucțiunea nr 1/2021 <a href="http://anap.gov.ro/web/wp-content/uploads/2021/01/Instrucțiune-MO-final.pdf">http://anap.gov.ro/web/wp-content/uploads/2021/01/Instrucțiune-MO-final.pdf</a></p>	<p>atribuire, incluzând cel puțin elementele solicitate.  b) Conform legislației achizițiilor, AC are obligația de a include în anunțul de atribuire valoarea și celelalte modificări ale contractului.  Au fost implementate următoarele măsuri:  -anunț de modificare a contractului, respectând formularul 20  -modificarea legislației (OUG nr. 114/2020) prin introducerea obligației de a publica toate modificările la contract  - dezvoltarea SEAP pentru a permite publicarea modificărilor contractului, inclusiv o notificare în acest sens  - instrucțiunea nr. 1/2021 privind modificarea contractului (Monitorul Oficial nr. 56/2021)  În ceea ce privește participarea IMM-urilor ca ofertanți direcți, tipul de entitate este selectat din SEAP: mediu, mic, mare, aceste informații regăsiindu-se în profilul SEAP, DUAE și declarația cu participanții la procedură.</p>
				3. Modalități prin care să se asigure monitorizarea și analizarea datelor de către autoritățile naționale competente în conformitate cu articolul 83 alineatul (2) din Directiva 2014/24/UE și cu articolul 99 alineatul (2) din Directiva	Da	<p>OUG nr. 13/2015 HG 634/2015 OUG nr. 68/2019 <a href="http://anap.gov.ro/web/analize-si-rapoarte-statistice/?future=false">http://anap.gov.ro/web/analize-si-rapoarte-statistice/?future=false</a></p>	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.

Condiție favorizantă	Fond	Obiectiv specific	Îndeplinire a condiției favorizante	Criterii	Îndeplinire a criteriilor	Trimitere la documentele relevante	Justificare
				2014/25/UE.			
				4. Modalități de a pune la dispoziția publicului rezultatele analizei, în conformitate cu articolul 83 alineatul (3) din Directiva 2014/24/UE și cu articolul 99 alineatul (3) din Directiva 2014/25/UE.	Da	<a href="http://anap.gov.ro/web/analize-si-rapoarte-statistice/?future=false">http://anap.gov.ro/web/analize-si-rapoarte-statistice/?future=false</a>	Rezultatele activității de monitorizare sunt publicate și disponibile pe site-ul ANAP.
				5. Modalități prin care să se asigure că toate informațiile ce indică situații în care poate fi suspectată o manipulare a procedurilor de cerere de oferte sunt comunicate organismelor naționale competente în conformitate cu articolul 83 alineatul (2) din Directiva 2014/24/UE și cu articolul 99 alineatul (2) din Directiva 2014/25/UE.	Da	N.A	Legislația națională conține reglementări specifice care răspund situațiilor de denaturare a concurenței: - Legea nr. 98/2016: art. 167 alin. (1) lit. d), alin. (6) 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.
2. Instrumente și capacități pentru aplicarea eficace a normelor privind ajutoarele de stat			Da	Autoritățile de management dispun de instrumente și capacități pentru a verifica respectarea normelor privind ajutoarele de stat:  1. în cazul întreprinderilor aflate în dificultate și al întreprinderilor vizate de o cerință de recuperare;	Da	<a href="http://www.ajutordestat.ro/?pag=206">http://www.ajutordestat.ro/?pag=206</a>	Referitor la conceptul de încadrare a întreprinderilor în categoria de întreprindere în dificultate, AM:  - verifică existența declarației pe propria răspundere a reprezentantului întreprinderii beneficiare,  - aplică metodologia pentru Verificarea declarației pe propria răspundere a reprezentantului întreprinderii beneficiare (prezentată în Anexa la Autoevaluarea națională privind îndeplinirea condiției

Condiție favorizantă	Fond	Obiectiv specific	Îndeplinire a condiției favorizante	Criterii	Îndeplinire a criteriilor	Trimitere la documentele relevante	Justificare
							<p>favorizante privind ajutorul de stat); analiza la nivelul întreprinderii se face pe baza datelor conturilor anuale complete încheiate pentru anul anterior depunerii cererii de finanțare, aprobate și depuse la autoritățile fiscale.</p> <p>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.</p>
				2. prin acces la consultanță de specialitate și orientări în materie de ajutoare de stat, furnizate de experți ai organismelor locale sau naționale în domeniul ajutoarelor de stat.	Da	<p>OUG nr. 77/2014</p> <p><a href="https://mfinante.gov.ro/documents/35673/220775/OUG77_2014.pdf">https://mfinante.gov.ro/documents/35673/220775/OUG77_2014.pdf</a></p>	<p>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.</p>
3. Aplicarea și implementarea eficace a Cartei drepturilor fundamentale			Da	Existența unor mecanisme eficiente care asigură respectarea Cartei drepturilor fundamentale a Uniunii Europene („Carta”) și care includ:	Da	<p>Ghidul pentru aplicarea Cartei Drepturilor Fundamentale a UE în implementarea fondurilor europene nerambursabile</p> <p><a href="https://mfe.gov.ro/minister/perioade-de-">https://mfe.gov.ro/minister/perioade-de-</a></p>	<p>A fost aprobat ”Ghidul pentru aplicarea Cartei Drepturilor Fundamentale a UE în implementarea fondurilor europene nerambursabile”, în consultare cu partenerii relevanți, ce are ca obiectiv sprijinirea personalului din cadrul</p>

Condiție favorizantă	Fond	Obiectiv specific	Îndeplinire a condiției favorizante	Criterii	Îndeplinire a criteriilor	Trimitere la documentele relevante	Justificare
				1. modalități prin care să se asigure că programele sprijinite de fonduri și implementarea lor respectă dispozițiile relevante ale Cartei;		programare/perioada-2021-2027//	<p>Ministerului Investițiilor și Proiectelor Europene, ministerelor de linie cu atribuții în gestionarea fondurilor europene, agențiilor și altor autorități publice în programare și în implementare pentru perioada 2021-2027, cât și a beneficiarilor care solicită finanțare din fondurile europene nerambursabile (FEN), în aplicarea și implementarea eficace a dispozițiilor Cartei.</p> <p>Ghidul dă o mai bună înțelegere a Cartei, explicând importanța și caracterul obligatoriu al conformității acesteia în implementarea FEN și asigurând reflectarea prevederilor Cartei corespunzător în pregătirea și implementarea programelor prin explicarea rolului și a sarcinilor autorităților și facilitarea elaborării procedurilor de verificare a conformității cu dispozițiile Cartei, prin furnizarea de instrumente simple și directe de verificare incluzând o listă de verificare utilizată în toate etapele programării și implementării.</p>
				2. modalități de raportare către comitetul de monitorizare cu privire la cazurile în care operațiunile sprijinite de fonduri nu respectă Carta, precum și cu privire la plângerile referitoare la Cartă prezentate în conformitate cu măsurile adoptate în temeiul articolului 69 alineatul (7).	Da	Ghidul pentru aplicarea Cartei Drepturilor Fundamentale a UE în implementarea fondurilor europene nerambursabile <a href="https://mfe.gov.ro/minister/perioade-de-programare/perioada-2021-2027/">https://mfe.gov.ro/minister/perioade-de-programare/perioada-2021-2027//</a>	Raportarea cazurilor de neconformitate a operațiunilor sprijinite din fonduri cu Carta și a plângerilor privind Carta se va realiza în conformitate cu dispozițiile art. 40(1)(h), respectiv art. 69(7) din RDC, sub responsabilitatea autorității de management, cel puțin o dată pe an către CM, în cadrul documentelor privind stadiul implementării programelor. Se vor furniza informații referitoare la

Condiție favorizantă	Fond	Obiectiv specific	Îndeplinire a condiției favorizante	Criterii	Îndeplinire a criteriilor	Trimitere la documentele relevante	Justificare
							<p>numărul și rezultatele plângerilor, numărul și modalitățile de soluționare a cazurilor detectate de neconformitate, împreună cu măsurile de remediere aplicate. De asemenea, măsurile puse în aplicare la nivelul autorității de management pentru verificarea conformității documentelor cu dispozițiile Cartei vor fi raportate în același capitol.</p> <p>Se va acorda o atenție deosebită componenței comitetelor de monitorizare prin includerea organismelor responsabile cu promovarea incluziunii sociale, a drepturilor fundamentale, a drepturilor persoanelor cu dizabilități, a egalității de gen și a nediscriminării.</p>
4. Implementarea și aplicarea Convenției Organizației Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap (CDPD a ONU) în conformitate cu Decizia 2010/48/CE a Consiliului			Da	<p>Existența unui cadru național care asigură aplicarea CDPD a ONU și care include:</p> <p>1. obiective cu ținte măsurabile, mecanisme de colectare a datelor și mecanisme de monitorizare;</p>	Da	<p>HG234/2022 -atribuțiile, organizarea și funcționarea ANPPDP  <a href="https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/251762">https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/251762</a></p> <p>L221/2010 -ratificarea CDPD  <a href="http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/123949">http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/123949</a></p> <p>L448/2006 - protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap  <a href="http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/236311">http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/236311</a></p> <p>HG490/2022 pentru aprobarea Strategiei naționale privind drepturile pers. cu dizabilități 2022-2027  <a href="https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/254203">https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/254203</a></p>	<p>Autoritatea Națională pentru Protecția Drepturilor Persoanelor cu Dizabilități (ANPPDP) a elaborat Strategia națională privind drepturile persoanelor cu dizabilități 2022-2027, ce are ca obiectiv general asigurarea accesului fizic, informațional și comunicațional al persoanelor cu dizabilități la produsele, serviciile și programele pe care societatea le pune la dispoziția membrilor săi.</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</p>

Condiție favorizantă	Fond	Obiectiv specific	Îndeplinire a condiției favorizante	Criterii	Îndeplinire a criteriilor	Trimitere la documentele relevante	Justificare
							<p>către toate persoanele cu dizabilități. Monitorizarea implementării Strategiei va fi realizată de către ANPPDP 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 2022-2027</p>
				2. modalități prin care să se asigure că politica, legislația și standardele în materie de accesibilitate se reflectă în mod corespunzător în pregătirea și implementarea programelor;	Da	<p>L8/2016 - înființarea mecanismelor prevăzute de Convenția privind drepturile persoanelor cu dizabilități <a href="http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/175197">http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/175197</a></p> <p>Ghidul pentru reflectarea Convenției ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități în pregătirea și implementarea programelor și proiectelor cu finanțare nerambursabilă alocată României în perioada 2021-2027 (Ghidul CDPD)</p> <p><a href="https://mfe.gov.ro/minister/punctul-de-contact-pentru-implementarea-conventiei-privind-drepturile-persoanelor-cu-dizabilitati/">https://mfe.gov.ro/minister/punctul-de-contact-pentru-implementarea-conventiei-privind-drepturile-persoanelor-cu-dizabilitati/</a></p>	<p>ANPPDP elaborează politicile, strategiile și standardele în domeniul dizabilității. La nivelul MIPE s-a elaborat Ghidul CDPD în pregătirea și implementarea programelor și proiectelor cu finanțare nerambursabilă alocată României și aprobat de Guvern prin Memorandum comun în data de 10 august a.c. Ghidul sprijină implementarea și aplicarea prevederilor Convenției prin evidențierea rolurilor diferitelor autorități pentru asigurarea reflectării politicilor, legislației și standardelor în materie de accesibilitate în pregătirea și implementarea AP și a Programelor.</p> <p>Documentul prezintă cadrul legal și instituțional aplicabil, principalele dispoziții ale CDPD de care se va ține cont în programare și implementare, dar și mecanismele de asigurare și verificare a respectării CFO4 și prevede acțiuni de asigurare a capacității administrative necesare.</p> <p>Ghidul urmărește promovarea de acțiuni</p>

Condiție favorizantă	Fond	Obiectiv specific	Îndeplinire a condiției favorizante	Criterii	Îndeplinire a criteriilor	Trimitere la documentele relevante	Justificare
							privind accesibilitatea, adaptarea rezonabilă, designul universal, utilizarea noilor tehnologii de către persoanele cu dizabilități, pentru a facilita integrarea lor în societate
				3. modalități de raportare către comitetul de monitorizare cu privire la cazurile în care operațiunile sprijinite de fonduri nu respectă CDPD a ONU, precum și cu privire la plângerile referitoare la CDPD a ONU prezentate în conformitate cu măsurile adoptate în temeiul articolului 69 alineatul (7).	Da	<a href="https://mfe.gov.ro/minister/punctul-de-contact-pentru-implementarea-conventiei-privind-drepturile-persoanelor-cu-dizabilitati/">https://mfe.gov.ro/minister/punctul-de-contact-pentru-implementarea-conventiei-privind-drepturile-persoanelor-cu-dizabilitati/</a>	Reprezentanții Punctului de contact vor fi membri în CM-urile programelor. Raportarea către CM a cazurilor de neconformitate conf. art. 40 din RDC se va face cel puțin o dată pe an, prin prezentarea de către PCPD a plângerilor și reclamațiilor primite pe site-urile internet constituite în baza art. 46 și 49 din RDC, precum și în urma conlucrării cu celelalte entități relevante. PCPD ocupă o poziție cheie în cadrul arhitecturii instituționale pentru asigurarea faptului că politica, legislația și standardele în materie de accesibilitate sunt reflectate în mod corespunzător în pregătirea și implementarea programelor. Prin colaborarea cu AM, ACP, AA, ANPDPD, Consiliul de Monitorizare, rețeaua punctelor de contact, CNCD, Avocatul Poporului, în conf. cu dispozițiile art. 69 alin.(7) din RDC, reprezentanții PCPD vor putea prezenta în cadrul reuniunilor CM neconformitățile și sesizările înregistrate la nivelul autorităților naționale și/sau adresate de cetățeni COM, sesizările soluționate și propunerile de remediere înaintate spre examinare. PCPD va urmări implementarea măsurilor adoptate și va comunica, după caz, COM remedierea

Condiție favorizantă	Fond	Obiectiv specific	Îndeplinire a condiției favorizante	Criterii	Îndeplinire a criteriilor	Trimitere la documentele relevante	Justificare
							situațiilor semnalate
3.1. Planificarea globală a transporturilor la nivelul corespunzător	FEDR FC	RSO3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente, sigure și intermodale RSO3.2. Dezvoltarea și ameliorarea unei mobilități naționale, regionale și locale sustenabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	Da	Se efectuează o cartografiere multimodală a infrastructurilor existente și a celor planificate până în 2030, cu excepția celor de la nivel local, care:	Da	PI 2021-2030 HG 1312 / 31.12.2021 <a href="http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/">http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/</a>	PI 2021-2030 are un caracter programatic, fiind structurat pe criterii de eficiența socio-economică și calibrând obiectivele de investiții printr-o analiză multi-criterială. Procesul de elaborare 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.
				1. Cuprinde o evaluare economică a investițiilor planificate, susținută de o analiză a cererii și de o modelare a traficului, care ar trebui să ia în considerare impactul preconizat al deschiderii piețelor de servicii feroviare.			
				2. Este în concordanță cu elementele legate de transport din planul național integrat privind energia și clima.	Da	PNIESC 2021-2030 Planul Național Integrat pentru Energie și Schimbări Climatice	PNIESC a fost aprobat în 2021 și include măsuri de decarbonizare a transportului. PI este complementar cu PNIESC și include investițiile solicitate de acesta.
				3. Include investițiile în coridoarele rețelei centrale TEN-T, astfel cum sunt definite în Regulamentul MIE, în conformitate cu planurile de lucru pentru coridoarele respective ale rețelei centrale TEN-T.	Da	PI 2021-2030	Scenariile analizate de PI 2021-2030 stabilesc apartenența la TEN-T ca un prim criteriu pentru prioritizarea investițiilor (25% impact) așa cum este definită în Regulamentul 1315/2013, urmat de eficiența economică și impactul asupra mediului.
4. În ceea ce privește investițiile din afara coridoarelor rețelei centrale TEN-T, inclusiv în tronsoanele transfrontaliere, garantează complementaritatea prin asigurarea unei conectivități suficiente a rețelelor urbane, a regiunilor și a comunităților	Da	Master Planul General de Transport  P I 2021-2030 <a href="http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/">http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/</a>	Metodologia aplicată pentru a asigura conectivitatea regională și locală la rețeaua TEN-T este descrisă în PI. Acesta introduce conceptele de rețea primară (TEN-T Core majoritatea și secțiuni cheie de TEN-T Comprehensive), secundară (TEN-T Comprehensive) și terțiară (Drumuri				



Condiție favorizantă	Fond	Obiectiv specific	Îndeplinire a condiției favorizante	Criterii	Îndeplinire a criteriilor	Trimitere la documentele relevante	Justificare
				locale la rețeaua centrală TEN-T și la nodurile acesteia.			locale) pentru deținerea 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 prietenos cu mediul.  Investițiile din PT 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.
				5. Asigură interoperabilitatea rețelei feroviare și, după caz, cuprinde un raport referitor la implementarea ERTMS în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/6 al Comisiei.	Da	PI 2021-2030 <a href="http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/">http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/</a> Planul Național de Redresare și Reziliență	Toate obiectivele de investiții în sectorul feroviar includ echiparea cu ERTMS 2. De asemenea, toate proiectele finanțate în perioada actuală din POIM și CEF includ ERTMS 2. Această abordare va continua și în 2021-2027.  În plus România va implementa planul de operaționalizare al ERTMS care constituie și jalon în PNRR.
				6. Promovează multimodalitatea, identificând nevoile de terminale multimodale sau de transbordare	Da	MPGT PI 2021-2030	MPGT și PI acoperă toate modurile de transport (feroviar, rutier, naval, aerian și intermodal). MPGT a planificat o

Condiție favorizantă	Fond	Obiectiv specific	Îndeplinire a condiției favorizante	Criterii	Îndeplinire a criteriilor	Trimitere la documentele relevante	Justificare
				în cadrul transportului de marfă și de pasageri.		<a href="http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/">http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/</a>	<p>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.</p> <p>Analiza consideră următoarele aspecte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- conectivitatea cu alte moduri de transport;</li> <li>- distribuția geografică a punctelor de intrare în România (porturi) și centre urbane;</li> <li>- rețeaua existentă de drumuri și căi ferate;</li> <li>- fluxurile existente și potențiale de mărfuri.</li> </ul> <p>PT 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.</p>
				7. Include măsuri pertinente pentru planificarea infrastructurii care vizează promovarea combustibililor alternativi, în conformitate cu cadrele naționale de politică relevante.	Da	PI 2021-2030 Planul Național de Redresare și Reziliență	RO își propune să susțină 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,

Condiție favorizantă	Fond	Obiectiv specific	Îndeplinire a condiției favorizante	Criterii	Îndeplinire a criteriilor	Trimitere la documentele relevante	Justificare
							<p>eficient economic și cu impact minim asupra mediului, atât la nivel urban cât și pe rețeaua TEN-T.</p> <p>În perioada de finanțare actuală, prin CEF au fost finanțate operațiuni de dezvoltare a rețelei de combustibili alternativi.</p> <p>România și-a asumat prin PNRR o țintă de 30.000 de stații de încărcare electrice până în 2026.</p> <p>Prin PI, MTI va continua să finanțeze proiecte de dezvoltare a rețelei de combustibili alternativi pe rețeaua TEN-T. În acest sens, proiectele de infrastructură rutieră finanțate prin PT vor include și 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.</p> <p>În domeniul feroviar, investițiile vor include tranziția spre material rulant electric, inclusiv hidrogen.</p>
				8. Prezintă rezultatele evaluării riscurilor în materie de siguranță	Da	PI 2021-2030	Strategia de siguranță rutieră a fost adoptată prin Hotărârea de Guvern

Condiție favorizantă	Fond	Obiectiv specific	Îndeplinire a condiției favorizante	Criterii	Îndeplinire a criteriilor	Trimitere la documentele relevante	Justificare
				rutieră în conformitate cu strategiile naționale existente privind siguranța rutieră, însoțite de o cartografiere a drumurilor și a secțiunilor de drum afectate, stabilind o ordine de prioritate a investițiilor corespunzătoare.		Planul Național de Redresare și Reziliență	682/25.05.2022.  Printre elementele specifice ce vor fi pregătite și implementate ca rezultat al adoptării Strategiei de siguranță rutieră menționăm:  Componenta soft: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dezvoltarea unei baze de date interoperabile, atât pentru elementele de infrastructură, cât și pentru elementele legate de inspecția vehiculelor</li> <li>• 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.</li> </ul> Componenta hard: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intervenții asupra infrastructurii rutiere în scopul reducerii accidentelor rutiere în special în zonele problematice (black-spots)</li> </ul> PI conține o secțiune dedicată siguranței rutiere, pentru identificarea secțiunilor de infrastructură rutieră ce necesită intervenții pentru îmbunătățirea siguranței rutiere.  Intervențiile din cadrul PT au fost alese astfel încât să nu se suprapună cu intervenții similare din PNRR sau alte facilități de finanțare.
				9. Furnizează informații privind resursele de finanțare	Da	PI 2021-2030	PI conține un capitol distinct pentru strategia finanțării. Acest capitol

Condiție favorizantă	Fond	Obiectiv specific	Îndeplinire a condiției favorizante	Criterii	Îndeplinire a criteriilor	Trimitere la documentele relevante	Justificare
				corespunzătoare investițiilor planificate și necesare pentru acoperirea costurilor de exploatare și de întreținere a infrastructurilor existente și a celor planificate.			<p>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 Publice.</p>

## 5. Autorități responsabile de program

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

Tabelul 13: Autoritățile responsabile cu programele

Autorități responsabile de program	Numele instituției	Persoana de contact	Poziție	E-mail
Autoritatea de management	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii - Direcția Generală Programe Europene Transport	Felix ARDELEAN	Director General	felix.ardelean@fonduri.mt.ro
Autoritatea de audit	Autoritatea de Audit- Organism independent pe langa Curtea de Conturi a Romaniei	Dan VLĂDESCU	Președinte	dan.vladescu@rcc.ro
Organismul care primește plăți din partea Comisiei	Ministerul Finantelor - Autoritatea de Certificare si Plata	Lucia CRĂCIUN	Director General	lucia.craciun@mfinante.gov.ro
Funcția Contabilitate în cazul în care această funcție este acordată unui alt organism decât autoritatea de management	Ministerul Finantelor - Autoritatea de Certificare si Plata	Lucia Craciun	Director General	lucia.craciun@mfinante.gov.ro

Repartizarea cuantumurilor rambursate pentru asistență tehnică în temeiul articolului 36 alineatul (5) din RDC, în cazul în care sunt identificate mai multe organisme care să primească plăți din partea Comisiei

Referință: 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)

## 6. Parteneriat

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

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/periode-de-programare/perioda-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 finanțării 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 adresă 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 PT:

Elaborarea PT 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 PT.

În vederea definitivării componenței structurii parteneriale de la nivelul PT, 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 PT, 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. MIPE și MTI au centralizat propunerile primite, modalitatea în care acestea au fost integrate sau o justificare a motivului pentru care acestea nu au fost preluate.

## 7. Comunicare și vizibilitate

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

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

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, PT 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 PT:

### 1. Obiectivele generale de comunicare:

- Promovarea rolului și contribuției PT la îmbunătățirea mobilității naționale și internaționale și la dezvoltarea infrastructurii de transport;
- Asigurarea transparenței în ceea ce privește obiectivele PT, 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 PT 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 PT, 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 PT

Dat fiind că PT 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 PT/ 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 PT.

8. Utilizarea costurilor unitare, a sumelor forfetare, a ratelor forfetare și a finanțărilor nelegate de costuri

Referință: 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 pe baza costurilor unitare, a sumelor forfetare și a ratelor forfetare în cadrul priorităților, în conformitate cu articolul 94 din RDC	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
De la adoptare, programul va face uz de rambursarea contribuției Uniunii pe baza finanțărilor nelegate de costuri, în conformitate cu articolul 95 din RDC	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

## Apendicele 1: Contribuția Uniunii pe baza costurilor unitare, a sumelor forfetare sau a ratelor forfetare

### A. Rezumatul principalelor elemente

Prioritate	Fond	Obiectiv specific	Categoria de regiune	Proporția estimată din alocarea financiară totală în cadrul priorității, căreia i se va aplica OCS, în %	Tipul (tipurile) de operațiune vizată (vizate)		Indicatorul care determină rambursarea		Unitatea de măsură a indicatorului care determină rambursarea	Tip de OCS (baremul standard pentru costurile unitare, sumele forfetare sau ratele forfetare)	Cuantumul (în EUR) sau procentul (în cazul ratelor forfetare) OCS
					Cod(1)	Descriere	Cod(2)	Descriere			

(1) Acesta se referă la codul pentru dimensiunea privind domeniul de intervenție din tabelul 1 al anexei I la RDC și al anexei IV la Regulamentul FEAMPA.

(2) Acesta se referă la codul unui indicator comun, dacă este cazul.

Apendicele 1: Contribuția Uniunii pe baza costurilor unitare, a sumelor forfetare sau a ratelor forfetare

B. Detalii pe tip de operațiune

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 aferent în temeiul articolului 94 alineatul (2) din RDC sunt relevante pentru tipul de operațiune.

3. 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 costul unitar, suma forfetară sau rata forfetară.

5. Evaluarea de către autoritatea sau autoritățile de audit a metodologiei de calcul și a cuantumurilor, precum și a măsurilor de asigurare a verificării, calității, colectării și stocării datelor.



## Apendicele 2: Contribuția Uniunii bazată pe finanțări nelegate de costuri

### A. Rezumatul principalelor elemente

Prioritate	Fond	Obiectiv specific	Categorია de regiune	Cuantumul acoperit de finanțarea nelegată de costuri	Tipul (tipurile) de operațiune vizat (vizate)		Condițiile care trebuie îndeplinite/rezultatele care trebuie obținute ce determină rambursarea de către Comisie	Indicator		Unitatea de măsură pentru condițiile care trebuie îndeplinite/rezultatele care trebuie obținute ce determină rambursarea de către Comisie	Tipul de metodă de rambursare preconizată care este utilizat pentru rambursarea beneficiarului (beneficiarilor)
					Cod (1)	Descriere		Cod (2)	Descriere		

(1) Acesta se referă la codul pentru dimensiunea privind domeniul de intervenție din tabelul 1 al anexei I la RDC și al anexei IV la Regulamentul FEAMPA.

(2) Acesta se referă la codul unui indicator comun, dacă este cazul.



## B. Detalii pe tip de operațiune

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 (proiect - an finalizare documentație tehnico-economică - semnare contract lucrări - finalizare lucrări)***

- Pitești-Sibiu (L2, L3) - finalizată - 2022 - 2027;
- Inel București (Nord) + drumuri radiale - finalizată - 2022 - 2026;
- Tg. Neamț-Iași-Ungheni (Moțca-Ungheni) - 2023 - 2024 - 2027;
- Tg.Mureș-Tg. Neamț (faza 1 din Miercurea Nirajului-Leghin) - 2022 - 2023 - 2026;
- Pașcani-Suceava - Siret - 2022 - 2023 - 2026;
- București-Alexandria (faza 1 din București-Craiova) - 2023 - 2024 - 2028;
- Dr.Tr.Severin - Caransebeș-Lugoj (faza 1) - 2024 - 2025 - 2028(pt. faza I);
- Craiova-Filiasi-Dr.Tr.Severin (faza 1) - 2024 - 2025 - 2028(pt. faza I);
- Sibiu-Brașov - 2023 - 2024 - 2027;
- Poarta Sălajului-Biharia - finalizată - 2022 - 2026;
- Brașov-Bacău (inclusiv Bypass Brașov Nord) - 2023 - 2024 - 2028;
- Ploiești-Comarnic-Brașov - 2023 - 2024 - 2028;
- Arad-Oradea - 2022 - 2023 - 2026;

***Calendar de implementare - Axa 4. Creșterea eficienței căilor ferate din România (proiect - an finalizare documentație tehnico-economică - semnare contract lucrări - finalizare lucrări)***

- Craiova - Dr. Tr. Severin-Caransebeș - 2022 - 2023 - 2028;
- Predeal-Brașov - 2022 - 2023 - 2030;
- Pașcani-Iași-Ungheni - 2022 - 2023 - 2027;
- Ploiești Triaj–Focșani–Roman–Pașcani–Suceava–Dărmănești–Vicșani Frontieră–Faza 1 - 2022 - 2023 - 2027;
- Teiuș-Cp. Turzii-Cluj-Napoca - 2024 - 2025 - 2029;

La urmărirea pregătirii și selecției operațiunilor de mai sus AMPT 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.

Acțiunile de informare și comunicare pentru operațiunile prezentate în prezenta anexă sunt în mod particular importante în contextul planificării comunicării și informării PT. AMPT și beneficiarii PT se

vor asigura că momentele importante în evoluția acestor proiecte vor fi comunicate corespunzător și prin instrumentele de comunicare ale Comisiei Europene.

## DOCUMENTE

Titlul documentului	Tipul documentului	Data documentului	Referință locală	Referința Comisiei	Fișiere	Data trimiterii	Trimis de către
Programme snapshot 2021RO16FFPR002 1.3	Instantaneu de stare a datelor înainte de trimitere	7 dec. 2022		Ares(2022)8482331	Programme_snapshot_2021RO16FFPR002_1.3_ro_en.pdf Programme_snapshot_2021RO16FFPR002_1.3_ro.pdf Programme_snapshot_2021RO16FFPR002_1.3_en.pdf	7 dec. 2022	DOBRE, Robert