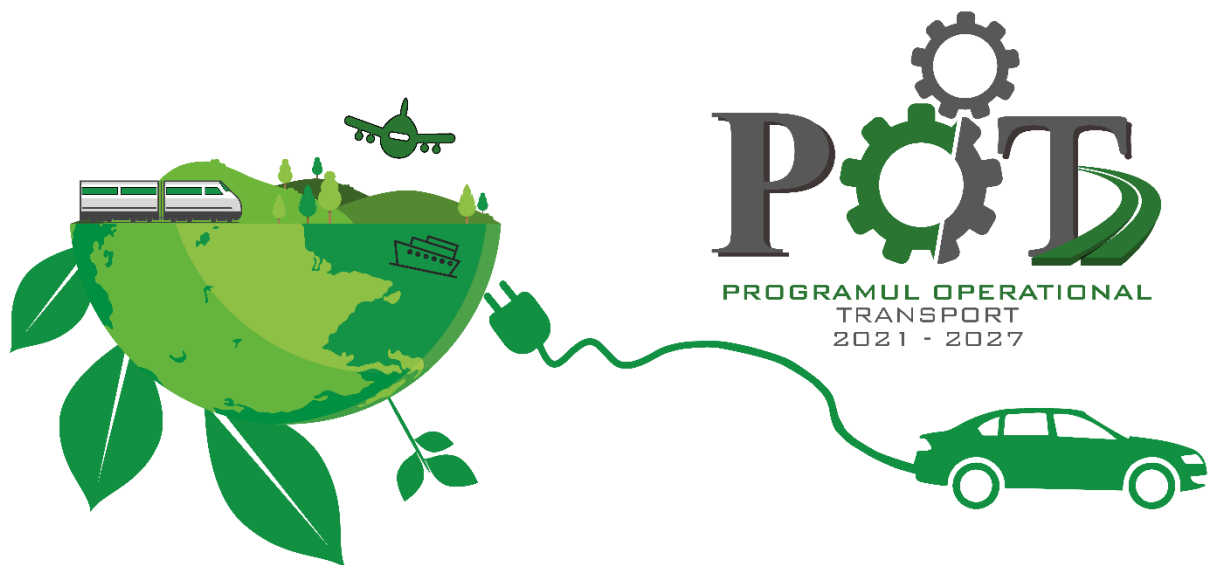


# PROGRAMUL OPERAȚIONAL TRANSPORT 2021-2027



CCI	xxxx
Titlul în limba engleză	Transport Operational Programme 2021-2027
Titlul în limba națională (limbilenăționale)	Programul Operational Transport 2021-2027
Versiune	Draft v3
Primul an	2021
Ultimul an	2027
Eligibil de la	01 Ianuarie 2021
Eligibil până la	31 Decembrie 2029
Numărul deciziei Comisiei	xxxx
Data deciziei Comisiei	xxxx
Numărul deciziei de modificare a statului membru	xxxx
Data intrării în vigoare a deciziei de modificare a statului membru	xxxx
Transfer nesubstanțial [articolul 24 alineatul (5) din RDC]	Da/Nu
Regiuni NUTS acoperite de program (nu se aplică pentru FEAMPA)	RO
Fondul (fondurile) vizat (e)	<input checked="" type="checkbox"/> FEDR <input checked="" type="checkbox"/> Fondul de coeziune <input type="checkbox"/> FSE+ <input type="checkbox"/> FTJ <input type="checkbox"/> FEAMPA
Program	în cadrul obiectivului Investiții pentru ocuparea forței de muncă și creștere economică, numai pentru regiunile ultraperiferice

## Cuprins

<b>1. Strategia programului.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Justificarea obiectivelor specifice .....</b>	<b>13</b>
Prioritatea 1. Îmbunătățirea conectivității primare rutiere .....	16
Prioritatea 2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere .....	28
Prioritatea 3. Creșterea siguranței rutiere .....	48
Prioritatea 4. Creșterea eficienței căilor ferate române.....	65
Prioritatea 5. Creșterea atractivității transportului feroviar de călători.....	77
Prioritatea 6. Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane .....	87
Prioritatea 7. Dezvoltarea transportului naval și multimodal.....	98
Prioritatea 8. Asistență tehnică.....	107
<b>3. Condiții favorizante.....</b>	<b>146</b>
<b>4. Autorități responsabile de program.....</b>	<b>157</b>
<b>5. Parteneriat.....</b>	<b>159</b>
<b>6. Comunicare și vizibilitate .....</b>	<b>161</b>
Apendicele 1 .....	164
Apendicele 2.....	169
Apendicele 3.....	172
Apendicele 4.....	174

1. **Strategia programului:** principalele provocări în materie de dezvoltare și măsurile de politică aferente<sup>1</sup>

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

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

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

Strategia POT 2021-2027 s-a dezvoltat la intersecția politicii europene de transport evidențiată prin *Regulamentul TEN-T (UE) nr. 1315/2013, Strategia UE pentru mobilitate durabilă și inteligentă, Pactul Ecologic European (Green Deal)* și nevoile naționale de dezvoltare a infrastructurii și serviciilor de transport, precum și a siguranței rutiere, așa cum sunt prezentate în Strategia actualizată de implementare a *Master Planului General de Transport al României*, parte din *Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030 (PI)*.

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

#### **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.

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

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.

Totodată, din perspectiva guvernării transportului rutier, se constată o necesitate de creștere a capacității de pregătire și implementare a proiectelor.

*Nevoi de dezvoltare: creșterea conectivității regiunilor prin construirea/modernizarea rețelei rutiere, la standarde europene, în special la nivelul rețelei primare - TEN-T, instalarea de stații electrice de încărcare, sisteme STI și măsuri compensatorii pentru atenuarea efectelor schimbărilor climatice; reducerea incidenței accidentelor cu efecte grave; reducerea timpului de staționare la ieșirea din țară; îmbunătățirea guvernării sectorului rutier.*

*Strategia: finalizarea tronsoanelor rutiere inițiate anterior și continuarea investițiilor în dezvoltarea rețelei TEN-T centrale și globale pentru asigurarea accesibilității la piețele internaționale, conform prioritizării din PI; reabilitarea și modernizarea drumurilor naționale care asigură conectivitatea zonelor cu o accesibilitate redusă; îmbunătățirea sistemului de management al infrastructurii rutiere și a condițiilor de siguranță.*

### **Siguranță, securitate și interoperabilitate**

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

În contextul aprobării la nivelul UE a *Pactului Ecologic European*, dezvoltarea transportului feroviar devine esențială pentru atingerea obiectivelor de sustenabilitate prevăzute în strategia UE.

Finanțarea la un nivel necorespunzător a infrastructurii feroviare a condus la reducerea vitezelor de circulație pe calea ferată din România. Scăderea considerabilă a vitezei tehnice de deplasare indică starea actuală de degradare a infrastructurii feroviare.

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 prezent, se mențin disparitățile semnificative în ceea ce privește dimensiunea rețelei raportată la cererea de trafic și resursele financiare insuficiente pentru întreținerea și operarea la standarde de calitate corespunzătoare.

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 alinieri noi, noul concept

se va baza pe reabilitarea liniilor existente pe aliniamentul actual folosind trenuri de modernizare a căilor ferate. Astfel, rata de productivitate preconizată este de 300 km de cale ferată (cale unică) / pe an / tren.

Totuși, o serie de alte lucrări complementare (pe care aceste trenuri de lucru nu le pot realiza) vor face obiectul unor intervenții separate de mai mică anvergură sub formă de pachete de lucrări (reabilitare poduri, podețe, tuneluri, semnalizare / ERTMS, alte lucrări pentru creșterea atractivității transportului feroviar (ex. gări, puncte de oprire).

În privința siguranței și securității transportului feroviar, în România, în corelare cu tendințele europene, este necesar a se continua investițiile ce vizează modernizarea trecerilor la nivel de cale ferată, precum și alte intervenții privind evitarea accidentelor și întreruperii circulației feroviare.

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.

Pentru a putea beneficia de aceste avantaje și pentru a valorifica la maxim infrastructura modernizată sau în curs de modernizare, se propune, complementar cu înnoirea parcului de material rulant, și echiparea și compatibilizarea locomotivelor existente cu sisteme ERTMS. În această manieră, investiția de modernizare a infrastructurii cu sistem ERTMS este operaționalizată, iar beneficiile vor fi generate atât pentru gestionarul infrastructurii (prin TUI, dar și prin managementul modern al traficului), cât și pentru operatori (costuri de exploatare reduse, siguranța circulației).

Utilizarea inefficientă a materialului rulant, precum și calitatea acestuia conduc la un nivel scăzut al serviciilor furnizate pasagerilor. Este necesară definirea clară a nivelului serviciilor pentru rețeaua primară (frecvență, indicatori de performanță etc.), reducerea timpilor de așteptare în gări, realizarea unor programe atractive de circulație a trenurilor, îmbunătățirea serviciilor pentru călători, asigurarea unor programe și fonduri adecvate pentru întreținerea infrastructurii feroviare, integrarea cu celelate moduri de transport de la nivel urban/regional.

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 principalele ale utilizării inferioare a Dunării sunt lipsa fiabilității și navigabilității 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 și cel mai mare port la Marea Neagră, beneficiind de conexiuni directe cu Dunărea și cu rețeaua TEN-T centrală rutieră și feroviară. În 2019 în portul Constanța a fost operat un volum de mărfuri de 56.750 mii tone (PI).

De remarcat este faptul că operarea de containere rămâne relevantă doar la nivelul porturilor maritime (Constanța), în 2019 înregistrându-se aprox. 665 mii TEU, nivel sensibil egal cu cel din 2018, pe când la nivelul porturilor fluviale nivelul de operare a containerelor este neglijabil (aprox. 1800 TEU în 2019) (PI).

*Nevoi de dezvoltare: reducerea deficiențelor de navigație și creșterea fiabilității și atractivității căilor navigabile interioare în particular prin eliminarea*

*punctelor critice pe Dunăre; modernizarea infrastructurii portuare în vederea manipulării unui volum crescut de marfă în acord cu potențialul existent; creșterea accesibilității la porturile dunărene și pe sectoarele transfrontaliere.*

*Strategia: creșterea atractivității transportului naval prin îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre și prin investiții în infrastructura portuară și în conexiunile cu hinterlandul; creșterea fiabilității navigabilității pe Canalele Dunării cu marea Neagră prin consolidarea malurilor canalelor și modernizarea ecluzelor; finalizarea lucrărilor de pe Canalul București – Dunăre; modernizarea navelor de transport dunărene operate de operatorii români cu motoare ecologice.*

### **Transportul intermodal**

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

În România infrastructura terminalelor intermodale existente (majoritatea publice) este veche, sistemele sunt depășite și nu sunt adaptate la evoluția cererii. Numărul limitat și capacitatea terminalelor actuale de marfă restrânge posibilitatea de a atrage noi piețe care să permită transportului feroviar să concureze mai eficient cu transportul rutier, mai ales pentru fluxurile intermodale. Acest lucru a dus la evoluția defavorabilă 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 ajutoarele de stat; analize și propuneri de îmbunătățire a legislației/regulamentelor și procedurilor naționale în vederea creșterii eficienței transportului multimodal.*

### **Transportul cu metroul**

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

În cazul Regiunii București-Ilfov, metroul rămâne unul din principalele mijloace de transport. Deși reprezintă doar 4% din lungimea întregii rețele de transport



public a capitalei, metroul asigură transportul a cca. 27,4% (2019) din volumul total al călătorilor ce utilizează mijloacele de transport în comun din București (sursa: MTI).

În București, sunt aprox. 2,3 mil. loc și sunt 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.

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

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

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

### **Mobilitate urbană**

Tot din perspectiva mobilității urbane se urmărește o schimbare de atitudine la nivelul populației urbane față de modul de transport pe calea ferată prin creșterea numărului de călători pe calea ferată pentru serviciile de transport metropolitan care să contribuie la îmbunătățirea siguranței, reducerea impactului asupra mediului și creșterea intermodalității și calității transportului metropolitan.

Cu excepția Bucureștiului, transportul urban în celelalte arii metropolitane se realizează exclusiv prin mijloace de transport de suprafață, predominant cu autobuze și microbuze. Pentru asigurarea obiectivului de neutralitate față de emisiile de gaze cu efect de seră și pentru integrarea la nivel urban a serviciilor

feroviare de transport de pasageri, POT vizează investiții pentru dezvoltarea sistemelor de cale ferată urbane pentru ariile metropolitane atât în ceea ce privește construcția/modernizarea infrastructurii, cât și achiziționarea de material rulant ecologic (trenuri metropolitane) necesare operării pe rețeaua feroviară pentru deplasările de scurt parcurs. Investițiile se vor baza pe integrarea modurilor de transport urban, conform Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD).

Numărul orașelor ce beneficiază de sisteme de management al traficului și alte sisteme inteligente de management a mobilității este încă foarte redus (sub 20), ceea ce evidențiază dificultatea de a înțelege și gestiona deplasarea în mediul urban sau regional. Lipsa unor sisteme de management al traficului face ca planificarea mobilității să fie foarte dificilă, integrarea cu infrastructura rețelei TEN-T să fie dificilă și costisitoare, iar măsurile să nu fie mereu bazate pe date reale sau relevante.

Eforturile investiționale realizate în ultimii ani atât prin alocare bugetară, cât și prin instrumentele de finanțare europene, au dus la progrese semnificative ce trebuie continuate și accelerate. Nevoile de investiții sunt semnificative, iar intervențiile propuse vin să răspundă noilor provocări de mobilitate.

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

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

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

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

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

Proiectarea măsurilor de menținere / refacere a conectivității ecologice se va realiza într-o manieră integrată, ținând cont de impactul cumulat cu alte presiuni și amenințări din zona de implementare a proiectelor, precum și de contribuția la schimbările climatice. Evaluarea impactului asupra neutralității climatice și a celorlalte obiective de mediu se va realiza în baza celor mai bune practici europene încă de la faza de selecție a operațiunilor.

Toate proiectele finanțate prin POT trebuie să asigure evitarea deteriorării stării corpurilor de apă, în principal prin evitarea intervențiilor asupra cursurilor de apă de suprafață și reducerea riscurilor de contaminare a apelor. Conectivitatea ecologică va fi asigurată atât la nivelul habitatelor acvatice (substrat și corpul

apei), cât și la nivelul habitatelor terestre ripariene (vegetația malurilor).

Se încurajează, în toate situațiile în care este posibil, implementarea soluțiilor bazate pe procese naturale (ce asigură dezvoltarea infrastructurii verzi) ce pot oferi mai multe beneficii ecologice decât infrastructura gri (construită). Spre exemplu: perdele forestiere în locul panourilor fonoabsorbante, evitarea afectării terenului natural (ex: tuneluri forate în locul celor realizate prin săpare și acoperire cu pământ) sau sisteme naturale pentru pre-epurarea apelor potențial contaminate.

**Lecții învățate** – Complexitatea proiectelor de infrastructură impune alocarea de timp și resurse suficiente pentru pregătirea acestora, în scopul diminuării riscurilor ce pot apărea în timpul implementării. Experiența perioadelor de programare anterioare a demonstrat faptul că buna pregătire a unui proiect ce va fi implementat într-un exercițiu programatic trebuie inițiată cu cel puțin trei ani înainte de începerea acestuia, astfel încât, la data semnării contractului de finanțare și a contractelor economice din cadrul acestuia, să fi fost deja finalizate procedurile de expropriere și de obținere a avizelor și autorizațiilor necesare pentru începerea execuției lucrărilor. Conceptul de management al riscurilor proiectelor cuprinde unele măsuri concrete ce trebuie avute în vedere pentru asigurarea unor premise sănătoase de implementare a proiectelor, respectiv:

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

Cu toate acestea, există, în continuare, o serie de aspecte deficitare ce afectează dezvoltarea infrastructurii în ritmul dorit și pentru care sunt necesare următoarele măsuri de remediere:

- ✓ reducerea perioadelor de derulare a procedurilor de achiziție publică, inclusiv diminuarea contestațiilor excesive din partea ofertanților;
- ✓ reducerea timpilor de luare a deciziilor aferente implementării contractelor;
- ✓ reducerea perioadelor de eliberare a autorizațiilor și avizelor;
- ✓ îmbunătățirea capacității de monitorizare a calității lucrărilor.

Existența unor factori externi atribuțiilor AM: deficitul de forță de muncă atât de bază, cât și specializată, creșterea costurilor la materiale și manoperă (ce nu au fost prevăzute în ofertele financiare inițiale), etc - se număra și aceștia printre factorii ce afectează investițiile în acest domeniu.

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

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

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

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

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

#### ***Capacitatea administrativă***

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

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

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

## 2. Justificarea obiectivelor specifice

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

Tabelul 1

Obiectiv de politică sau obiectivul specific al FTJ	Obiectiv specific sau prioritate specifică*	Justificare (rezumat)
		[2 000 per obiectiv specific sau prioritate specifică FSE+ sau obiectiv specific FTJ]
OP 3	3.1 Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	<p>Prezentul obiectiv specific este corelat cu elementele de ordin strategic prezente în <i>Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030</i>, document strategic ce actualizează Strategia de implementare a <i>Master Planului General de Transport al României</i> cu orizont 2030 - 2040 cuprinzând viziunea investițională a României pentru fiecare mod de transport.</p> <p><i>Programul Investițional</i> reprezintă corelarea a trei arii majore de interes pentru perioada 2021 - 2030, referitoare la recuperarea deficitului de infrastructură de bază la nivel național pe toate domeniile de transport, dar mai ales în sectorul de transport rutier, aplicând politicile și standardele UE referitoare la rețelele transeuropene de transport, îndeosebi în cadrul sectorului feroviar, cu respectarea Țintelor de înverzire a sectorului de transport stabilite în cadrul <i>Pactului Ecologic European</i> și a pachetului <i>Fit for 55</i>, mai ales în ceea ce privește sectorul rutier.</p> <p>Abordările strategice sectoriale cuprinse în cadrul <i>Programului Investițional</i> reflectă gândirea europeană de stabilire a diferite paliere de importanță în cadrul rețelelor de transport, astfel încât pentru fiecare sector Programul prezintă o ierarhizare a importanței strategice la nivel de rețele primare, secundare și terțiare după caz.</p> <p>România nu are încă realizată rețeaua primară de infrastructură terestră care să asigure în condiții de siguranță legăturile între toate regiunile, precum și legăturile cu vecinii, în particular cu vecinii – state UE. Rețeaua primară de infrastructură terestră este asigurată predominant de sectoare ce sunt situate pe rețeaua TEN-T.</p>
	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și	Acest obiectiv este de asemenea corelat cu obiectivele strategice naționale. <i>Programul Investițional</i> vizează integrarea tiparelor de călătorie de lung parcurs cu cele de scurt parcurs în

	<p>locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere</p>	<p>special în nodurile urbane importante ale României și astfel, rețeaua primară de infrastructură terestră prevăzută în <i>Programul Investițional</i> este completată de o rețea secundară care să asigure încărcările/descărcările necesare accesibilității regionale și a marilor centre urbane.</p> <p>În particular, rețeaua rutieră secundară este complementară rețelei rutiere primare, asigurând legăturile funcționale între aceasta și rețeaua de drumuri naționale și județene. O altă funcție importantă a rețelei rutiere secundare este de alimentare și distribuție, spre și dinspre rețeaua primară, a fluxurilor de trafic, într-o manieră modernă, rapidă și în armonie cu mediul înconjurător și cu politicile europene de conectivitate.</p> <p>Promovarea transportului feroviar inclusiv pe distanțe mici este un alt obiectiv al Programului Investițional coerent cu obiectivul specific de politică regională europeană.</p>
<p>OP 2</p>	<p>2.8 Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon</p>	<p>În conformitate cu prevederile Programului Investițional, toate investițiile în infrastructura de transport vor fi însoțite de măsuri de protecția naturii și a biodiversității (infrastructură verde) și de reducere a impactului asupra mediului, în conformitate cu studiile de impact asupra mediului și cu planurile de management ale ariilor protejate (ecoducte, perdele forestiere, panouri fonoabsorbante, etc.).</p> <p>Totodată cererile de finanțare pentru proiectele prioritizate conform <i>Programului Investițional</i> vor trebui să cuprindă o evaluare a principiului <i>Do No Significant Harm</i> aplicat asupra celor 6 obiective de mediu ale Regulamentului UE pe Taxonomie. În acest sens vor fi obligatorii includerea în cadrul proiectelor a acțiunilor de reziliență climatică.</p> <p>La nivelul Uniunii Europene, cât și la nivel, național în <i>Programul Investițional</i>, 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.</p> <p>Mobilitatea urbană este slab dezvoltată în toată România. Mai multe orașe în expansiune (București, Cluj, Iași, Timișoara etc) se confruntă cu provocări sporite generate de extinderea recentă a zonelor lor funcționale și de suburbanizare, precum și de calitatea slabă a planurilor de mobilitate urbană și a punerii în aplicare întârziate 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 <i>Programului Investițional</i> este prioritizată dezvoltarea sistemelor de transport urban, cum ar fi transportul feroviar ușor și liniile de metrou</p>

		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 și, contribuind la reducerea cantităților de gaze cu efect de seră produse în domeniul transporturilor.
--	--	--

\* Priorități specifice în conformitate cu Regulamentul FSE+.

Pentru FEAMPA: N/A

Tabelul 1A

Obiectiv de politică	Prioritate	Analiza SWOT (pentru fiecare prioritate)	Justificare (rezumat)
		Puncte forte [10 000 per prioritate]	[20 000 per prioritate]
		Puncte slabe [10 000 per prioritate]	
		Oportunități [10 000 per prioritate]	
		Amenințări [10 000 per prioritate]	
		Identificarea nevoilor pe baza analizei SWOT și luând în considerare elementele prevăzute la articolul 8 alineatul (5) din Regulamentul FEAMPA [10 000 per prioritate]	

### 3. Priorități

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

#### 3.1. Priorități, altele decât asistența tehnică

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

#### ***Prioritatea 1. Îmbunătățirea conectivității primare rutiere***

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

\* Dacă este bifată, treceți la secțiunea 2.1.1.2.

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



3.1.1.1. Obiectiv specific<sup>3</sup> (se repetă pentru fiecare obiectiv specific selectat, pentru alte priorități decât asistența tehnică)

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

3.1.1.1.1. Intervenții ale fondurilor

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

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

Câmp de text [8 000]

Acțiunile cuprinse în această prioritate vor sprijini prioritățile politice de la nivelul UE și al României sintetizate în cadrul Programului Investițional și anume recuperarea în mod sustenabil a decalajului de dezvoltare în domeniul infrastructurii rutiere și asigurarea conectivității cu restul UE, precum și între regiunile României prin realizarea rețelei primare de infrastructură rutieră de mare viteză și implementarea în cadrul acestor proiecte a măsurilor de imunizare a infrastructurii la schimbările climatice, precum și realizarea măsurilor de conservare a biodiversității.

Rețeaua primară la nivelul României este întinsă în preponderență pe aliniamentul rețelei TEN-T Centrale și TEN-T Globale și are rolul de concentra politicile și investițiile naționale către acele secțiuni de rețea rutieră care, din punct de vedere al scopului și al utilității, alcătuiesc sectorul principal al rețelei naționale.

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

Rețeaua rutieră primară care acoperă echilibrat teritoriul României, reprezintă un veritabil motor de dezvoltare economică națională și regională, care poate dinamiza investițiile, generând efecte benefice directe asupra îmbunătățirii calității vieții locuitorilor României.

Operațiunile vizate de această prioritate vor include finalizarea proiectelor fazate din perioada precedentă de finanțare europeană (2014-2020), precum și a proiectelor prioritizate pentru finalizarea rețelei primare a României conform strategiei actualizate de implementare a *Master Planului General de Transport al României* cuprinsă în *Programul Investițional* pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pe perioada 2021-2030. 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.

Proiectele vizate de prezenta prioritate sunt:

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

**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:**

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

**Proiecte de rezervă:**

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

Rețeaua primară reflectă la nivel național conceptul politicii UE de focalizare a principalelor investiții pe o rețea compactă ce reprezintă coloana vertebrală a sistemului de transport. Se așteaptă ca prin realizarea rețelei primare de infrastructură rutieră a României să se contribuie semnificativ la îmbunătățirea conectivității și mobilității europene, transfrontaliere și naționale, diminuarea disparităților regionale, creșterea siguranței rutiere, cu impact asupra creșterii numărului de utilizatori pentru transportul

de marfă și persoane.

O atenție importantă va fi acordată refacerii conectivității ecologice în zona coridoarelor ecologice<sup>4</sup> traversate de infrastructura rutieră. Măsurile de menținere/ refacere a conectivității ecologice implementate în proiectele finanțate prin POT vor respecta cerințele și recomandările exprimate prin cele mai recente ghiduri tehnice elaborate la nivel european, regional și național<sup>5</sup>.

**Beneficiar:**

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

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

Câmp de text [1 000]

Principalele grupuri țintă vizate de prezenta prioritate sunt utilizatorii drumurilor publice din România, atât utilizatorii agenți economici (în particular transportatorii de pasageri și de marfă) cât și populația generală.

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

Câmp de text [2 000]

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

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

Totodată, beneficiarii direcți, operatorii de transport, agenții economici și firmele de construcție vor fi încurajate să adopte o politică de angajare și promovare

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

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

nedisriminatorie, bazata pe criteriile de competență și calificare obiective.

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

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

Totodată, vor fi avute în vedere măsuri pentru:

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

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

Câmp de text [2 000]

RO - Întreg teritoriul

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

Câmp de text [2 000]

N/A

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

Câmp de text [1 000] N/A

### 3.1.1.1.2. Indicators

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

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Țintă (2029)
1. Îmbunătățirea conectivității primare rutiere	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	FEDR	LDR	RCO 43	Lungimea drumurilor noi sau reabilitate – TEN-T	km	12	75
			LDR	RCO 108	Lungimea drumurilor cu sisteme de gestionare a traficului noi sau modernizate – TEN-T	km	12	75
			LDR	RCO 59	Infrastructuri pentru combustibili alternativi (puncte de realimentare/reîncărcare)	nr. puncte	5	30
			LDR	RCO 36	Infrastructuri verzi care beneficiază de sprijin pentru alte scopuri decât adaptarea la schimbările climatice	ha	0,5	1
		FC	NA	RCO 43	Lungimea drumurilor noi sau reabilitate – TEN-T	km	48	320
				RCO 45	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate – TEN-T	km	0	30
				RCO 108	Lungimea drumurilor cu sisteme de gestionare a traficului noi sau modernizate – TEN-T	km	48	320
				RCO 59	Infrastructuri pentru combustibili alternativi (puncte de realimentare/reîncărcare)	nr. puncte	20	140
				RCO 36	Infrastructuri verzi care beneficiază de sprijin pentru alte scopuri decât adaptarea la schimbările climatice	ha	1	5,5

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

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Valoare de bază sau de referință	An de referință	Țintă (2029)	Sursa datelor [200]	Observații [200]
1. Îmbunătățirea conectivității primare rutiere	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	FEDR	LDR	RCR 55	Număr anual de utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite, reabilitate sau modernizate	pasager-km/an	0	2020	821.250.000	Recensământ trafic	
				RCR 56	Economii de timp datorită îmbunătățirii infrastructurii rutiere	zile-utilizator/an	0	2020	7,6	Model transport / Evaluare ex-post	
		FC	NA	RCR 55	Număr anual de utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite, reabilitate sau modernizate	pasager-km/an	0	2020	3.832.000.000	Recensământ trafic	
				RCR 56	Economii de timp datorită îmbunătățirii infrastructurii rutiere	zile-utilizator/an	0	2020	35	Model transport / Evaluare ex-post	

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

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

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
1. Îmbunătățirea conectivității primare rutiere	FEDR	LDR	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	087 - Autostrăzi și drumuri nou construite sau reabilitate - rețeaua centrală TEN-T" 088 - Autostrăzi și drumuri nou construite sau reabilitate - rețeaua globală TEN-T" 079 - Protecția naturii și a biodiversității, patrimoniul natural și resursele naturale, infrastructura verde și cea albastră" 086- Infrastructuri pentru combustibili alternativi 094 – Digitalizarea transporturilor: căile rutiere  <i>Total</i>	184.617.900  123.078.600  10.003.500  3.000.000  12.750.000  <i>469.140.000</i>
	FC	N/A	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	087 - Autostrăzi și drumuri nou construite sau reabilitate - rețeaua centrală TEN-T" 088 - Autostrăzi și drumuri nou construite sau reabilitate - rețeaua globală TEN-T" 091 - Autostrăzi și drumuri reconstruite sau modernizate - rețeaua centrală TEN-T" 079 - Protecția naturii și a biodiversității, patrimoniul natural și resursele naturale, infrastructura verde și cea albastră" 086- Infrastructuri pentru combustibili alternativi 094 – Digitalizarea transporturilor: căile rutiere  <i>Total</i>	792.960.000  528.640.000  105.303.500  46.246.500  14.000.000  54.400.000  <i>1.541.550.000</i>

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Quantum (EUR)
1. Îmbunătățirea conectivității primare rutiere	FEDR	LDR	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	01 - grant	469.140.000
	FC	N/A	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	01 - grant	1.541.550.000



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

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

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

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

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

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
1. Îmbunătățirea conectivității primare rutiere	FEDR	LDR	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	03 - Neutralitatea de gen	469.140.000
	FC	N/A	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	03 - Neutralitatea de gen	1.541.550.000

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

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

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

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

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

**3.1.1.2.** Obiectivul specific de reducere a privațiunilor materiale<sup>6</sup> N/A

3.1.1.2.1. Intervenții din fond

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

Tipuri de sprijin

Câmp de text [2 000]

Grupuri-țintă principale

Câmp de text [2 000]

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

Decriptarea sistemelor naționale sau regionale de sprijin

Câmp de text [2 000]
----------------------

Criterii de selecție a operațiunilor<sup>7</sup>

Câmp de text [4 000]
----------------------

### 3.1.1.2.2. Indicators

Tabelul 2: Indicators de realizare

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

Tabelul 3: Indicators de rezultat

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

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

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

**Prioritatea 2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere**

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

\* Dacă este bifată, treceți la secțiunea 2.1.1.2.

1.1.1.1. Obiectiv specific<sup>9</sup> (se repetă pentru fiecare obiectiv specific selectat, pentru alte priorități decât asistența tehnică)

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

1.1.1.1.1. Intervenții ale fondurilor

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

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

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

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

Câmp de text [8 000]

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. *Programul investițional* pentru dezvoltarea infrastructurii de transport a României pe perioada 2021-2030, document ce actualizează strategia de implementare a MPGT a introdus conceptele de rețea primară, secundară și terțiară ca principale categorii de definire a importanței legăturilor de transport ale României cu vecinii, precum și între regiunile sale.

La nivel central responsabilitatea realizării rețelei primare și secundare revine *Ministerului Transporturilor și Infrastructurii*. 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. Putem afirma astfel, că toate municipiile reședință de județ din România sunt conectate direct sau indirect la rețeaua rutieră primară. De asemenea, rețeaua rutieră secundară poate asigura, la nivel de drum național de tip 1x1 sau 2x2, conexiunea cu rețelele rutiere din statele vecine (ex. Albița – MD și Vama Veche - BG).

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

Investițiile vor fiacompaniate 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.

În acest scop vor fi promovate investiții în toate regiunile de dezvoltare ale României, precum și proiecte ce vizează drumuri expres, transregio sau eurotrans, dar și noduri rutiere situate pe rețeaua primară pentru a asigura accesibilitatea în zonele adiacente.

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

**A. Drumuri expres de conectivitate:**

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

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

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

### **C1. Variante de ocolire:**

- VO Sibiu Sud;
- VO Rm. Vâlcea;
- VO Giurgiu;
- VO Zalău;
- VO Câmpulung;
- VO Sighișoara;
- VO Mangalia;
- VO Tg. Mureș;
- VO Sebeș;

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

- VO Arad (Reg. Dezvoltare V)
- VO Petroșani (Reg. Dezvoltare V)
- VO Huși (Reg. Dezvoltare NE)
- VO Bumbăești-Jiu (Reg. Dezvoltare SV)

- VO Arduș (Reg. Dezvoltare NV)

O atenție importantă va fi acordată refacerii conectivității ecologice în zona coridoarelor ecologice<sup>10</sup> traversate de infrastructura rutieră. Măsurile de menținere/ refacere a conectivității ecologice implementate în proiectele finanțate prin POT vor respecta cerințele și recomandările exprimate prin cele mai recente ghiduri tehnice elaborate la nivel european, regional și național<sup>11</sup>.

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

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

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

**Câmp de text [1 000]**

Principalele grupuri țintă vizate de prezenta prioritate sunt utilizatorii drumurilor publice din România, atât utilizatorii agenți economici (în particular transportatorii de pasageri și de marfă) cât și populația generală.

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

**Câmp de text [2 000]**

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

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

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

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

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.

Transport 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

Câmp de text [2 000]

RO - Întreg teritoriul

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

Câmp de text [2 000] N/A

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

Câmp de text [1 000] N/A



### 1.1.1.1.2. Indicators

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

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Țintă (2029)
2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	FEDR	LDR	RCO 43	Lungimea drumurilor noi sau reabilitate – TEN-T	km	5	31
				RCO 45	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate – TEN-T	km	22	150
				RCO 108	Lungimea drumurilor cu sisteme de gestionare a traficului noi sau modernizate – TEN-T	km	5	31
				RCO 59	Infrastructuri pentru combustibili alternativi (puncte de realimentare/reîncărcare)	nr. puncte	4	27
				RCO 36	Infrastructuri verzi care beneficiază de sprijin pentru alte scopuri decât adaptarea la schimbările climatice	ha	0,5	3

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

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Valoare de bază sau de referință	An de referință	Țintă (2029)	Sursa datelor [200]	Observații [200]
2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	FEDR	LDR	RCR 55	Număr anual de utilizatori de drumuri noi construite, reconstruite, reabilitate sau modernizate	pasager-km/ an	547.700.000	2020	1.434.450.000	Recensământ trafic	
				RCR 56	Economii de timp datorită îmbunătățirii infrastructurii rutiere	zile-utilizator/an	0	2020	13	Model transport / Evaluare ex-post	

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

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

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere	FEDR	LDR	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	087 - Autostrăzi și drumuri nou construite sau reabilitate - rețeaua centrală TEN-T"	10.000.000
				088 - Autostrăzi și drumuri nou construite sau reabilitate - rețeaua globală TEN-T"	26.525.100
				092 - Autostrăzi și drumuri reconstruite sau modernizate - rețeaua globală TEN-T"	11.367.900
				079 - Protecția naturii și a biodiversității, patrimoniul natural și resursele naturale, infrastructura verde și cea albastră"	7.200.000
				086- Infrastructuri pentru combustibili alternativi	2.700.000
				094 – Digitalizarea transporturilor: căile rutiere	5.270.000
				<i>Total</i>	<i>63.063.000</i>

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.1.1.2. Obiectiv specific<sup>12</sup> (se repetă pentru fiecare obiectiv specific selectat, pentru alte priorități decât asistența tehnică)

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

1.1.1.2.1. Intervenții ale fondurilor

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

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

Câmp de text [8 000]

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. Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030, document ce actualizează strategia de implementare a MPGT a introdus conceptele de rețea primară, secundară și terțiară ca principale categorii de definire a importanței legăturilor de transport ale României cu vecinii, precum și între regiunile sale.

La nivel central responsabilitatea realizării rețelei primare și secundare revine *Ministerului Transporturilor și Infrastructurii*. 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

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

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. Putem afirma astfel, că toate municipiile reședință de județ din România sunt conectate direct sau indirect la rețeaua rutieră primară. De asemenea, rețeaua rutieră secundară poate asigura, la nivel de drum național de tip 1x1 sau 2x2, conexiunea cu rețelele rutiere din statele vecine (ex. Albița – MD și Vama Veche - BG).

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

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.

În acest scop vor fi promovate investiții în toate regiunile de dezvoltare ale României, precum și proiecte ce vizează drumuri expres, variante ocolitoare, transregio sau eurotrans, dar și noduri rutiere situate pe rețeaua primară pentru a asigura accesibilitatea în zonele adiacente.

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

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

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

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

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

### C1. Variante de ocire:

- VO Bistrița;
- VO Vaslui;
- VO Mediaș;
- VO Botoșani;
- VO Piatra Neamț;
- VO Slobozia;
- VO Gura Humorului;
- VO Sfântu Gheorghe;
- VO Frasin;
- VO Miercurea Ciuc;
- VO Băbeni;
- VO Câmpulung Moldovenesc;
- VO Pucioasa;
- VO Vatra Dornei;
- VO Valea lui Mihai.

- DX 9 - Târgoviște - Sinaia - A3;

### C2. Variante de ocire regionale:

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

- VO Năsăud (Reg. Dezvoltare NV)
- VO Tăuții-Măgherauș (Reg. Dezvoltare NV)
- VO Corabia (Reg. Dezvoltare SV)
- VO Feldioara (Reg. Dezvoltare C)
- VO Fieni (Reg. Dezvoltare S)
- VO Sîngeorz-Băi (Reg. Dezvoltare NV)
- VO Vidra (Reg. Dezvoltare SE)
- VO Tudor Vladimirescu (Reg. Dezvoltare SE)
- VO Odobești (Reg. Dezvoltare S)

O atenție importantă va fi acordată refacerii conectivității ecologice în zona coridoarelor ecologice<sup>13</sup> traversate de infrastructura rutieră. Măsurile de menținere/ refacere a conectivității ecologice implementate în proiectele finanțate prin POT vor respecta cerințele și recomandările exprimate prin cele mai recente ghiduri tehnice elaborate la nivel european, regional și național<sup>14</sup>.

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

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

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

Câmp de text [1 000]

Principalele grupuri țintă vizate de prezenta prioritate sunt utilizatorii drumurilor publice din România, atât utilizatorii agenți economici (în particular transportatorii de pasageri și de marfă) cât și populația generală.

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

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



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

Câmp de text [2 000]

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

Transport 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

Câmp de text [2 000]

RO - Întreg teritoriul

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

Câmp de text [2 000] N/A

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

Câmp de text [1 000] N/A

#### 1.1.1.2.2. Indicators

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

Tabelul 2: Indicators de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Țintă (2029)
2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	FEDR	LDR	RCO 44	Lungimea drumurilor noi sau reabilitate – din afara TEN-T	km	17	116
				RCO 59	Infrastructuri pentru combustibili alternativi (puncte de realimentare/reîncărcare)	nr. puncte	2	11
				RCO 36	Infrastructuri verzi care beneficiază de sprijin pentru alte scopuri decât adaptarea la schimbările climatice	ha	0,5	2

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

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Valoare de bază sau de referință	An de referință	Țintă (2029)	Sursa datelor [200]	Observații [200]
2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	FEDR	LDR	RCR 55	Număr anual de utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite, reabilitate sau modernizate	pasager-km/an	0	2020	846.800.000	Recensământ trafic	
				RCR 56	Economii de timp datorită îmbunătățirii infrastructurii rutiere	zile-utilizator/an	0	2020	2,8	Model transport / Evaluare ex-post	

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

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

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere	FEDR	LDR	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	090 - Alte drumuri de acces naționale, regionale și locale nou construite sau reabilitate"	228.725.900
				093 - Alte drumuri reconstruite sau modernizate (autostrăzi, drumuri naționale, regionale sau locale)"	102.311.100
				079 - Protecția naturii și a biodiversității, patrimoniul natural și resursele naturale, infrastructura verde și cea albastră"	4.800.000
				086- Infrastructuri pentru combustibili alternativi	1.100.000
				<i>Total</i>	<i>336.937.000</i>

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
2. Îmbunătățirea conectivității	FEDR	LDR	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale	01 - grant	336.937.000

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

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

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

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

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

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

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere	FEDR	LDR	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	03 - Neutralitatea de gen	336.937.000

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

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

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

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

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

**1.1.1.3.** Obiectivul specific de reducere a privațiunilor materiale<sup>15</sup>

1.1.1.3.1. Intervenții din fond

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

Tipuri de sprijin

Câmp de text [2 000]

Grupuri-țintă principale

Câmp de text [2 000]

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

Decriptarea sistemelor naționale sau regionale de sprijin

Câmp de text [2 000]
----------------------

Criterii de selecție a operațiunilor<sup>16</sup>

Câmp de text [4 000]
----------------------

1.1.1.3.2. Indicators

Tabelul 2: Indicatori de realizare

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

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

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

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

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

***Prioritatea 3. Creșterea siguranței rutiere***

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

\* Dacă este bifată, treceți la secțiunea 2.1.1.2.

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

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

1.1.1.1.1. Intervenții ale fondurilor

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

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

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



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

Câmp de text [8 000]

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

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

Prin această prioritate POT urmărește finanțarea de operațiuni care să contribuie la îmbunătățirea siguranței circulației rutiere, reducerea numărului de accidente rutiere, în particular la obiectivul intermediar de reducere a numărului de victime (răniți sau decedați) cu 50% față de anul 2019, până în anul 2030, precum și minimizarea efectelor economice cauzate de aceste accidente.

Prin intermediul acestei priorități se vor finanța operațiuni 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.

Proiectele de îmbunătățire a siguranței rutiere finanțabile din POT sunt următoarele:

- 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.

**Beneficiari:**

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

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

Câmp de text [1 000]

Principalele grupuri țintă vizate de prezenta prioritate sunt utilizatorii drumurilor publice din România, atât utilizatorii agenți economici (în particular transportatorii de pasageri și de marfă) cât și populația generală.

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

Câmp de text [2 000]

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

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

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

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

Transport 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

Câmp de text [2 000]

RO - Întreg teritoriul

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

Câmp de text [2 000] N/A

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

Câmp de text [1 000] N/A

#### 1.1.1.1.2. Indicators

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

Tabelul 2: Indicators de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Țintă (2029)
3. Creșterea siguranței rutiere	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	FEDR	LDR	RCO 45	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate – TEN-T	km	42	284
			MDR	RCO 45	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate – TEN-T	km	5	39

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

Tabelul 3: Indicators de rezultat

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

3. Creșterea siguranței rutiere	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	FEDR	LDR	RCR 55	Număr anual de utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite, reabilitate sau modernizate	pasager-km/an	1.036.600.000	2020	2.073.200.000	Recensământ trafic	
			MDR	RCR 55	Număr anual de utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite, reabilitate sau modernizate	pasager-km/an	142.350.000	2020	284.700.000	Recensământ trafic	

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

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

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
3. Creșterea siguranței rutiere	FEDR	LDR	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	091 - Autostrăzi și drumuri reconstruite sau modernizate - rețeaua centrală TEN-T"	35.640.000
				092 - Autostrăzi și drumuri reconstruite sau modernizate - rețeaua globală TEN-T"	26.840.000
				<i>Total</i>	<i>62.480.000</i>
		MDR		091 - Autostrăzi și drumuri reconstruite sau modernizate - rețeaua centrală TEN-T"	4.840.000
				092 - Autostrăzi și drumuri reconstruite sau	3.740.000

				modernizate - rețeaua globală TEN-T"	
				<i>Total</i>	8.580.000

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
3. Creșterea siguranței rutiere	FEDR	LDR	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	01 - grant	62.480.000
		MDR			8.580.000

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

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

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

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

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

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
3. Creșterea siguranței rutiere	FEDR	LDR		03 - Neutralitatea de gen	62.480.000

		MDR	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale		8.580.000
--	--	-----	---	--	-----------

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

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

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

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

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

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

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

1.1.1.2.1. Intervenții ale fondurilor

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

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

Câmp de text [8 000]

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

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

precum și în întreținerea și modernizarea drumurilor existente ar contribui la îmbunătățirea siguranței rutiere.

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

Prin această prioritate POT urmărește finanțarea de operațiuni care să contribuie la îmbunătățirea siguranței circulației rutiere, reducerea numărului de accidente rutiere, în particular la obiectivul intermediar de reducere a numărului de victime (răniți sau decedați) cu 50% față de anul 2019, până în anul 2030, precum și minimizarea efectelor economice cauzate de aceste accidente.

Prin intermediul acestei priorități se vor finanța operațiuni 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.

Proiectele de îmbunătățire a siguranței rutiere finanțabile din POT sunt următoarele:

- Contribuția la eliminarea a 92 puncte periculoase – SF+PT și lucrări;
- Îmbunătățirea condițiilor de siguranță pentru parcarile existente pe drumurile naționale și autostrăzi;
- Îmbunătățirea condițiilor de siguranță prin realizarea de parcări noi pe drumurile naționale și autostrăzi;
- Creșterea siguranței rutiere pe drumurile naționale prin eliminarea obstacolelor fizice și dotarea cu elemente pasive de siguranță pe sectoarele din afara



localităților;

- Creșterea siguranței rutiere în zona trecerilor de pietoni prin îmbunătățirea rugozității și vizibilității prin covoare antiderapante și semnalizare verticală;
- Campanie de siguranță rutieră adresată categoriilor vulnerabile de participanți la trafic;
- Măsuri de schimbare a comportamentului neadecvat al șoferilor;
- Proiecte pilot de siguranță rutieră;
- Achiziția de echipamente necesare pentru DRDP-urilor pentru intervenții punctuale.

**Beneficiari:**

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

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

Câmp de text [1 000]

Principalele grupuri țintă vizate de prezenta prioritate sunt utilizatorii drumurilor publice din România, atât utilizatorii agenți economici (în particular transportatorii de pasageri și de marfă) cât și populația generală.

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

Câmp de text [2 000]

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

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

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

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

Transport 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

Câmp de text [2 000]

RO - Întreg teritoriul

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

Câmp de text [2 000] N/A

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

Câmp de text [1 000] N/A

### 1.1.1.2.2. Indicatori

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

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Țintă (2029)
3. Creșterea siguranței rutiere	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	FEDR	LDR	RCO 46	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate – din afara TEN-T	km	18	121
			MDR	RCO 46	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate – din afara TEN-T	km	2	16

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

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie deregiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Valoare de bază sau de referință	An de referință	Țintă (2029)	Sursa datelor [200]	Observații [200]
3. Creșterea siguranței rutiere	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	FEDR	LDR	RCR 55	Număr anual de utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite, reabilitate sau modernizate	pasager-km /an	441.650.000	2020	883.300.000	Recensământ trafic	
			MDR	RCR 55	Număr anual de utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite, reabilitate sau modernizate	pasager-km /an	58.400.000	2020	116.800.000	Recensământ trafic	

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

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

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
3. Creșterea siguranței rutiere	FEDR	LDR	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale	093 - Alte drumuri reconstruite sau modernizate	25.600.000

			durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	(autostrăzi, drumuri naționale, regionale sau locale)"	
		MDR		093 - Alte drumuri reconstruite sau modernizate (autostrăzi, drumuri naționale, regionale sau locale)"	3.340.000

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
3. Creșterea siguranței rutiere	FEDR	LDR	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	01 - grant	25.600.000
		MDR			3.340.000

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

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

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

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

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

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
3. Creșterea siguranței rutiere	FEDR	LDR	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	03 - Neutralitatea de gen	25.600.000
		MDR			3.340.000

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

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

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

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

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

1.1.1.3. Obiectivul specific de reducere a privațiunilor materiale<sup>20</sup>

1.1.1.3.1. Intervenții din fond

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

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

### Tipuri de sprijin

Câmp de text [2 000]

### Grupuri-țintă principale

Câmp de text [2 000]

### Decriptarea sistemelor naționale sau regionale de sprijin

Câmp de text [2 000]

### Criterii de selecție a operațiunilor<sup>21</sup>

Câmp de text [4 000]

#### 1.1.1.3.2. Indicatori

Tabelul 2: Indicatori de realizare

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

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

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

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



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

***Prioritatea 4. Creșterea eficienței căilor ferate române***

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

\* Dacă este bifată, treceți la secțiunea 2.1.1.2.

1.1.1.1. Obiectiv specific<sup>23</sup> (se repetă pentru fiecare obiectiv specific selectat, pentru alte priorități decât asistența tehnică)

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

1.1.1.1.1. Intervenții ale fondurilor

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

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

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

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

Câmp de text [8 000]

În domeniul infrastructurii feroviare, acțiunile vizate vor fi focalizate pe obiectivele strategice la nivel european și nivel național sintetizate în cadrul *Programului Investițional*, în particular continuarea modernizării rețelei primare de cale ferată a României care prevede secțiuni situate predominant pe rețeaua TEN-T Centrală. În cadrul rețelei primare de cale ferată atenție deosebită va fi acordată finalizării proiectelor demarate cu finanțare europeană în perioada 2014-2020.

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

Rețeaua primară reflectă la nivel național conceptul politicii UE de focalizare a principalelor investiții pe o rețea compactă ce reprezintă coloana vertebrală a sistemului de transport. Se așteaptă ca prin realizarea rețelei primare de infrastructură feroviară a României să se contribuie semnificativ la îmbunătățirea conectivității și mobilității europene, transfrontaliere și naționale, diminuarea disparităților regionale, creșterea siguranței rutiere, cu impact asupra creșter numărului de utilizatori pentru transportul de marfă și persoane.

În vederea atingerii standardelor impuse la nivel european, modul de abordare al proiectelor de modernizare, prevăzut în cadrul *Programului Investițional* și consistent cu proiectele complementare incluse în cadrul PNRR, presupune utilizarea unor trenuri de lucru, a căror finanțare este susținută și prin această prioritate, dar și implementarea în cadrul a două abordări distincte Astfel cele două abordări sunt:

#### **1. Implementarea pe faze care prevede două etape:**

- 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.

#### **2. Modernizare completă în cadrul unui proiect integrat**

Alocările financiare aferente proiectelor depind de abordările menționate, studiile de fezabilitate definind sectoarele de cale ferată ce necesită modernizare completă și cele ce asigură standardele europene printr-un proces fazat.

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

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

**Proiecte fazate:**

- ✓ Proiecte fazate care răspund condițiilor de eligibilitate ale acestei priorități

**Proiecte noi de investiții:**

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

**Proiecte de rezervă:**

- ✓ Craiova-București
- ✓ Craiova - Calafat
- ✓ Suceava - Ilva Mică;
- ✓ Ilva Mică – Apahida;
- ✓ Timișoara - Stamura Moravița frontieră.

Luând în considerare experiențele trecutului, parametrii tehnici vizați de noile investiții în rețeaua primară sprijinite prin intermediul acestei priorități sunt aliniați cu cei prevăzuți pentru rețeaua TEN-T (centrală) în cadrul Regulamentului 1315/2013, în particular electrificare, ERTMS nivel 2, viteza liniei de 100 km/h, ecartament de 1435 mm, treceri la nivel cu bariere automate și posibilitatea circulației trenurilor de 740 m lungime. Având în vedere aceste considerente se încurajează utilizarea modernizării online cu condiția introducerii ERTMS și modernizării/reconstrucției structurilor necesare. În acest sens vor fi susținute acțiunile pentru achiziție de mijloacele de lucru (trenuri de lucru și echipamente) pentru asigurarea proceselor modernizare a infrastructurilor feroviare de către

administratorul infrastructurii conform parametrilor tehnici menționați mai sus. Operațiunile în cadrul acestei priorități vor viza exclusiv proiecte situate pe rețeaua TEN-T

Beneficiari:

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

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

Câmp de text [1 000]

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

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

Câmp de text [2 000]

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

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

Totodată, vor fi avute în vedere măsuri pentru:

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

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

Câmp de text [2 000]

RO - Întreg teritoriul

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

Câmp de text [2 000]

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

Câmp de text [1 000]

#### 1.1.1.1.2. Indicatori

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

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Țintă (2029)
4. Creșterea eficienței căilor ferate române	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	FEDR	LDR	RCO 47	Lungimea căilor ferate noi sau reabilitate – TEN-T	km	0	176
				RCO 49	Lungimea căilor ferate reconstruite sau modernizate – TEN-T	km	0	44
				RCO 109	Lungimea căilor ferate în funcțiune echipate cu sistemul european de management al traficului feroviar – TEN-T	km	0	220
				RCO 53	Gări și halte feroviare noi sau modernizate	nr stații	0	16
		FC	NA	RCO 47	Lungimea căilor ferate noi sau reabilitate – TEN-T	km	0	140
				RCO 109	Lungimea căilor ferate în funcțiune echipate cu sistemul european de management al traficului feroviar – TEN-T	km	0	140

				RCO 53	Gări și halte feroviare noi sau modernizate	nr stații	0	1
--	--	--	--	--------	---	-----------	---	---

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

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Valoare de bază sau de referință	An de referință	Țintă (2029)	Sursa datelor [200]	Observații [200]
4.Creșterea eficienței căilor ferate române	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	FEDR	LDR	RCR 101	Economii de timp datorită îmbunătățirii infrastructurii feroviare	zile-utilizator /an (pasager)	0	2020	10	Verificare în teren / Modelare trafic	
				RCR 101	Economii de timp datorită îmbunătățirii infrastructurii feroviare	zile-utilizator /an (marfă)	0	2020	35	Verificare în teren / Modelare trafic	
				RCR 58	Număr anual de utilizatori de căi ferate nou construite, reabilite, reconstruite sau modernizate	pasager-km / an	16.060.000	2020	38.544.000	Modelare trafic / Verificare parcurs tren	
				RCR 59	Transport de marfă pe căile ferate	tone-km / an	48.180.000	2020	72.270.000	Modelare trafic / Verificare parcurs tren	

		FC	NA	RCR 101	Economii de timp datorită îmbunătățirii infrastructurii feroviare	zile-utilizator /an (pasager)	0	2020	6,3	Verificare în teren / Modelare trafic	
				RCR 101	Economii de timp datorită îmbunătățirii infrastructurii feroviare	zile-utilizator /an (marfă)	0	2020	22,3	Verificare în teren / Modelare trafic	
				RCR 58	Număr anual de utilizatori de căi ferate nou construite, reabilitate, reconstruite sau modernizate	pasager-km / an	10.220.000	2020	24.528.000	Recensământ trafic / Verificare parcurs tren	
				RCR 59	Transport de marfă pe căile ferate	Milioane tone km / an	30.660.000	2020	45.990.000	Recensământ trafic / Verificare parcurs tren	



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

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

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
4.Creșterea eficienței căilor ferate române	FEDR	LDR	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	096 - Căi ferate nou construite sau reabilitate - rețeaua centrală TEN-T; 097 - Căi ferate nou construite sau reabilitate - rețeaua globală TEN-T; 100 - Căi ferate reconstruite sau modernizate - rețeaua centrală TEN-T; 101 - Căi ferate reconstruite sau modernizate – rețeaua; 105 - Sistemul european de management al traficului feroviar (ERTMS);  <i>Total</i>	389.721.600  97.430.400  97.430.400  24.357.600  19.250.000  628.190.000
	FC	N/A	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	096 - Căi ferate nou construite sau reabilitate - rețeaua centrală TEN-T; 105 - Sistemul european de management al traficului feroviar (ERTMS);  <i>Total</i>	390.075.326  12.250.000  402.325.326

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Quantum (EUR)
4. Creșterea eficienței căilor ferate române	FEDR	LDR	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	01 - grant	628.190.000
	FC	N/A	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	01 - grant	402.325.326

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

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

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

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

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

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Quantum (EUR)
4.Creșterea eficienței căilor ferate române	FEDR	LDR	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	03 – neutralitatea de gen	628.190.000
	FC	N/A	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	03 – neutralitatea de gen	402.325.326

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

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

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

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

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

**1.1.1.2.** Obiectivul specific de reducere a privațiunilor materiale<sup>24</sup> **N/A**

1.1.1.2.1. Intervenții din fond

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

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

Tipuri de sprijin

Câmp de text [2 000]

Grupuri-țintă principale

Câmp de text [2 000]

Decriptarea sistemelor naționale sau regionale de sprijin

Câmp de text [2 000]

Criterii de selecție a operațiunilor<sup>25</sup>

Câmp de text [4 000]

1.1.1.2.2. Indicatori

Tabelul 2: Indicatori de realizare

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

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

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

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

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

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

***Prioritatea 5. Creșterea atractivității transportului feroviar de călători***

<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la ocuparea forței de muncă în rândul tinerilor
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la acțiuni sociale inovatoare
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la sprijinul pentru persoanele cele mai defavorizate în cadrul obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (m) din Regulamentul FSE+*
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la sprijinul pentru persoanele cele mai defavorizate în cadrul obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (l) din Regulamentul FSE+ <sup>26</sup>
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la obiectivul specific privind mobilitatea urbană prevăzut la articolul 3 alineatul (1) litera (b) punctul (viii) din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune
<input type="checkbox"/> Această prioritate se referă în mod specific la obiectivul specific privind conectivitatea digitală prevăzut la articolul 3 alineatul (1) litera (a) punctul (v) din Regulamentul FEDR și Fondul de coeziune

<sup>26</sup> În cazul în care resursele din cadrul obiectivului specific prevăzut la articolul 4 alineatul (1) litera (l) din Regulamentul FSE+ sunt luate în considerare în sensul articolului 7 alineatul (4) din Regulamentul FSE+.

\* Dacă este bifată, treceți la secțiunea 2.1.1.2.

1.1.1.1. Obiectiv specific<sup>27</sup> (se repetă pentru fiecare obiectiv specific selectat, pentru alte priorități decât asistența tehnică)

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

1.1.1.1.1. Intervenții ale fondurilor

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

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

Câmp de text [8 000]

După cum am arătat în capitolul de strategie al prezentului document datele recente arată faptul că cererea de transport feroviar din România, măsurată în kilometri parcurși per pasager, este de două sau chiar de trei ori mai mică comparativ cu alte țări. Conform EUROSTAT Media UE-27 este de 650 km / pasager / an, în timp ce indicatorul echivalent pentru România este cu 66% mai mic. În același timp, viteza comercială medie a trenurilor de călători este de 46 km/h, indicând o deteriorare acută a infrastructurii feroviare. Toate aceste date au condus la un mod de transport neatractiv și necompetitiv.

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

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

Modernizarea materialului rulant este inclusă și în PNRR cu următoarele acțiuni:

- 12 trenuri de tip H-EMU (hidrogen, 3+1 unități) achiziționate și stații de alimentare cu hidrogen aferente acestora;
- 20 trenuri electrice (EMU) - Rama electrică tip RE-IR (tren cu 6 unități cu peste 300 locuri fiecare) achiziționate;
- 16 locomotive electrice noi pe 4 osii cu sisteme ERTMS/ETCS, capabile să atingă viteza de 160 km /h și să tracteze până la 16 vagoane de călători;
- 55 de locomotive electrice modernizate, capabile să atingă viteza de 160 km /h și să tracteze până la 16 vagoane de călători;

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

- 139 de vagoane modernizate (30 de vagoane de dormit, tip cușetă, vagoane de restaurant și bistro și 109 vagoane de clasă pentru trenurile InterCity, InterRegio și Regio);
- Conversia a 20 de locomotive diesel hidraulice de manevră pentru trenuri călători în locomotive electrice cu acumulatori plug-in.

Acțiunile prevăzute în această axă prioritară vor complementa intervențiile prevăzute în PNRR și în particular vor viza achiziția de rame electrice/zero emisii noi în conformitate cu Studiul de fezabilitate pentru achiziționarea materialului rulant pentru călători, distribuit pe baza contractelor de servicii publice atribuite în mod competitiv și operate pe liniile prevăzute în obligația pentru serviciul public din rețeaua feroviară din România. Pe lângă investiția propriu-zisă, la nivel național sunt necesare:

- realizarea unui mers de tren îmbunătățit cu asigurarea mai multor trenuri pe tronsoanele cu cerere mare;
- bază legală de contractare a contractelor de servicii publice, inclusiv atribuirea primelor contracte prin procedură competitivă și indicatori de performanță;
- introducerea unui cadru performant de mentenanță a materialului rulant prin atribuirea de contracte atașate celor de furnizare.

Concret intervențiile vor viza continuarea achizițiilor demarate în perioada precedentă de programare și finanțarea unor achiziții noi pentru a contribui la atingerea țintei de 99 trenuri noi ecologice aferente următoarelor servicii:

— 10 Servicii regionale care necesită 56 RE-R, + 6 unități de rezervă (11 %) = total 62 RE-R necesare;

și

— 13 servicii inter-regionale care necesită 33 RE-IR, + 4 unități de rezervă (12 %) = total general de 37 RE-IR.

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

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

**Beneficiari:**

- ✓ Autoritatea pentru Reforma Feroviara (ARF),
- ✓ Ministerul Transporturilor si Infrastructurii
- ✓ Parteneriate ale operatorilor feroviari de transport de călători cu ARF / MTI;

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

Câmp de text [1 000]

Principalele grupuri țintă vizate de această prioritate sunt utilizatorii transportului feroviar public, precum și operatorii de transport feroviar public de călători. Totodată,

prin creșterea atractivității transportului feroviar public de călători se urmărește atragerea utilizatorilor transportului rutier către transportul feroviar.

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

#### Câmp de text [2 000]

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

Transport 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

Câmp de text [2 000]  
RO - Întreg teritoriul

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

Câmp de text [2 000]

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

Câmp de text [1 000]

#### 1.1.1.1.2. Indicators

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

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Țintă (2029)
5. Creșterea atractivității transportului feroviar de călători	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările	FEDR	LDR	RCO 57	Capacitatea materialului rulant ecologic pentru transportul public colectiv	pasageri	1.500	10.500

	climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere		MDR	RCO 57	Capacitatea materialului rulant ecologic pentru transportul public colectiv	locuri	300	1.500
--	--	--	-----	--------	---	--------	-----	-------

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

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Valoare de bază sau de referință	An de referință	Țintă (2029)	Sursa datelor [200]	Observații [200]
5. Creșterea atractivității transportului feroviar de călători	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	FEDR	LDR	RCR 62	Număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate	utilizatori/an	.....0	.....2020	2.698.080	Modelare trafic / Verificare parcurs tren	
			MDR	RCR 62	Număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate	utilizatori/an	.....0	.....2020	367.920	Modelare trafic / Verificare parcurs tren	

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

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

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Quantum (EUR)
5. Creșterea atractivității transportului feroviar de călători	FEDR	LDR	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	107 - Active feroviare mobile cu emisii zero/electrice	220.200.000
		MDR		107 - Active feroviare mobile cu emisii zero/electrice	29.800.000

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Quantum (EUR)
5. Creșterea atractivității transportului feroviar de călători	FEDR	LDR	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	01 - grant	220.200.000
		MDR			29.800.000

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

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

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

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

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

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
5. Creșterea atractivității transportului feroviar de călători	FEDR	LDR	3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	03 – neutralitate de gen	220.200.000
		MDR			29.800.000

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

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

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

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

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

**1.1.1.2.** Obiectivul specific de reducere a privațiunilor materiale<sup>28</sup> N/A

1.1.1.2.1. Intervenții din fond

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

Tipuri de sprijin

Câmp de text [2 000]

Grupuri-țintă principale

Câmp de text [2 000]

Decriptarea sistemelor naționale sau regionale de sprijin

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

Câmp de text [2 000]

Criterii de selecție a operațiunilor<sup>29</sup>

Câmp de text [4 000]

#### 1.1.1.2.2. Indicatori

Tabelul 2: Indicatori de realizare

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

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

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

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

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

**Prioritatea 6. Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane**

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

\* Dacă este bifată, treceți la secțiunea 2.1.1.2.

1.1.1.1. Obiectiv specific<sup>31</sup> (se repetă pentru fiecare obiectiv specific selectat, pentru alte priorități decât asistența tehnică)

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

1.1.1.1.1. Intervenții ale fondurilor

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

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

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

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

Câmp de text [8 000]

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

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

Operațiunile finanțate prin intermediul acestei priorități vor viza:

Pentru metroul București:

**Proiecte fazate:**

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

**Proiecte noi:**

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

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.

**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:

Câmp de text [1 000]

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+

Câmp de text [2 000]

Toate investițiile din sectorul de transport vor avea un caracter inclusiv și vor respecta principiile egalității de șanse și nediscriminării, asigurând participarea deplină a fiecărei persoane la viața economică și socială, fără deosebire de origine etnică, sex, religie, vârstă, dezabilități sau orientare sexuală. Accesul la finanțarea POT se va face în mod nediscriminatoriu, utilizând criteriile transparente de evaluare și selecție și încurajând participarea tuturor beneficiarilor eligibili.

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

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

Transport 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

Câmp de text [2 000]

RO - Întreg teritoriul

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

Câmp de text [2 000]

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

Câmp de text [1 000]

#### 1.1.1.1.2. Indicators

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

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Țintă (2029)
6. Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane	2.8 Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon	FEDR	LDR	RCO 57	Capacitatea materialului rulant ecologic pentru transportul public colectiv	pasageri	0	3.200
				RCO 60	Orașe și localități cu sisteme de transport urban digitalizate noi sau modernizate	orașe	0	4
				RCO 47	Lungimea căilor ferate noi sau reabilite – TEN-T	km	0	150
				RCO 109	Lungimea căilor ferate în funcțiune echipate cu sistemul european de management al traficului feroviar – TEN-T	km	0	150
				RCO 53	Gări și halte feroviare noi sau modernizate	nr stații	0.	4
		FC	NA	RCO 55	Lungimea liniilor noi de tramvai și metrou	km	0.	12

					RCO 56	Lungimea liniilor de tramvai și metrou reconstruite sau modernizate	km		0.	36
					RCO 57	Capacitatea materialului rulant ecologic pentru transportul public colectiv	pasageri		0.	7.500
					RCO 60	Orașe și localități cu sisteme de transport urban digitalizate noi sau modernizate	orașe		0.	1

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

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Valoare de bază sau de referință	An de referință	Țintă (2029)	Sursa datelor [200]	Observații [200]
6. Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane	2.8 Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de	FEDR	LDR	RCR 58	Număr anual de utilizatori de căi ferate nou construite, reabilite, reconstruite sau modernizate	pasager-km/an	0	2020	5.886.720.000	Modelare trafic / parcursul trenurilor de metrou	
		FC	NA	RCR 63	Număr anual de utilizatori	utilizatori/an	25.805.600	2020	78.640.218	Recensământ trafic /	

	carbon				ai liniilor de tramvai și de metrou noi sau modernizate					parcursul trenurilor	
--	--------	--	--	--	---	--	--	--	--	----------------------	--

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

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

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Quantum (EUR)
6. Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane	FEDR	LDR	2.8 Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon	081 - Infrastructuri de transport urban curate 082 - Material rulant de transport urban curat 084 - Digitalizarea transporturilor, atunci când urmărește în parte reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră: transport urban <i>Total</i>	205.375.000 100.000.000 44.625.000 <i>350.000.000</i>
	FC	N/A	2.8 Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon	081 - Infrastructuri de transport urban curate 082 - Material rulant de transport urban curat 084 - Digitalizarea transporturilor, atunci când urmărește în parte reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră: transport urban <i>Total</i>	142.100.000 37.500.000 20.400.000 <i>200.000.000</i>

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Cuquantum (EUR)
6. Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane	FEDR	LDR	2.8 Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon	01 - grant	350.000.000
	FC	N/A	2.8 Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon	01 - grant	200.000.000

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

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

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

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

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

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

	FC	N/A	2.8 Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon	03 – neutralitatea de gen	200.000.000

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

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

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

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

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

1.1.1.2. Obiectivul specific de reducere a privațiunilor materiale<sup>32</sup> N/A

1.1.1.2.1. Intervenții din fond

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

Tipuri de sprijin

Câmp de text [2 000]

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

Grupuri-țintă principale

Câmp de text [2 000]

Decriptarea sistemelor naționale sau regionale de sprijin

Câmp de text [2 000]

Criterii de selecție a operațiunilor<sup>33</sup>

Câmp de text [4 000]

1.1.1.2.2. Indicatori

Tabelul 2: Indicatori de realizare

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

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

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

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




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

***Prioritatea 7. Dezvoltarea transportului naval și multimodal***

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

\* Dacă este bifată, treceți la secțiunea 2.1.1.2.

1.1.1.1. Obiectiv specific<sup>35</sup> (se repetă pentru fiecare obiectiv specific selectat, pentru alte priorități decât asistența tehnică)

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

1.1.1.1.1. Intervenții ale fondurilor

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

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

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

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

Câmp de text [8 000]

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

Transportul naval este susținut și de Mecanismul pentru Interconectarea Europei 2021-2027. În coordonare cu investițiile CEF, POT va urmări finanțarea operațiunilor care să contribuie la îmbunătățirea navigației pe Dunăre, precum și la creșterea gradului de utilizare a porturilor românești.

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

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

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

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

Se vor finanța operațiuni pentru:

- Proiecte fazate care răspund condițiilor de eligibilitate ale acestei priorități,
- Lucrări hidrotehnice pentru eliminarea punctelor critice pentru navigație pe Dunăre și creșterea eficienței transportului naval pe canalele navigabile ale acesteia
- Îmbunătățirea navigației pe Dunăre și canalele navigabile ale acesteia, inclusiv a măsurilor de siguranță a navigației, în particular în punctul critic Bala;
- Finalizarea Canalului Dunăre – București;
- Dezvoltarea / modernizarea porturilor dunărene strategice / situate pe rețeaua primară și rețeaua TEN-T, inclusiv a instalațiilor de combustibili alternativi;
- Asigurarea condițiilor optime de navigație în bazinele portuare prin dragaj;

- Susținerea, cu respectarea cerințelor de ajutor de stat, a modernizării mijloacelor de propulsie a navelor utilizate de transportatorii români pe apele interioare pentru transport naval de marfă,
- Dezvoltarea Modernizarea Portului Constanța, inclusiv a instalațiilor de combustibili alternativi;
- 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 prefezabilitate pentru noi canale navigabile conform *Programului Investițional*;
- Dezvoltarea terminalelor intermodale feroviar/rutier / Dezvoltarea de centre logistice multimodale
- Investiții în infrastructura de acces la centrele logistice multimodale.

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 un procent de 70% 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.

***Beneficiari:***

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

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

Câmp de text [1 000]

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

pasageri nu este vizat de prezenta prioritate.

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

Câmp de text [2 000]

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

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

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

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

Transport 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

Câmp de text [2 000]

RO - întreg teritoriul

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

Câmp de text [2 000]

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

Câmp de text [1 000]

#### 1.1.1.1.2. Indicatori

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

Tabelul 2: Indicatori de realizare

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Obiectiv de etapă (2024)	Țintă (2029)
7. Dezvoltarea transportului naval și multimodal	3.1 Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	FC	NA	RCO 51	Lungimea căilor navigabile interioare noi, reabilitate sau modernizate – TEN-T	km	0	70
				RCO 54	Conexiuni intermodale noi sau modernizate	conexiuni intermodale	0	2

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

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

Prioritate	Obiectiv specific	Fond	Categorie de regiuni	ID [5]	Indicator [255]	Unitate de măsură	Valoare de bază sau de referință	An de referință	Țintă (2029)	Sursa datelor [200]	Observații [200]
7. Dezvoltarea transportului naval și multimodal	3.1 Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	FC	NA	RCR 59 -	Transport de marfă pe căile ferate	tone-km /an	0	2020	120.000.000	Modelare trafic /recensământ	
				RCR 60	Transport de marfă pe căile navigabile interioare	tone-km /an	0	2020	700.000.000	Modelare trafic /recensământ	

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

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

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Quantum (EUR)
7. Dezvoltarea transportului naval și multimodal	FC	N/A	3.1 Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	108 - Transporturi multimodale (TEN-T)	10.000.000
				111 - Porturi maritime (TEN-T), cu excepția instalațiilor dedicate transportului de combustibili fosili	20.000.000
				115 - Căi navigabile interioare și porturi interioare (TEN-T), cu excepția	115.000.000

				instalațiilor dedicate transportului de combustibili fosili <i>Total</i>	145.000.000
--	--	--	--	---	-------------

Tabelul 5: Dimensiunea 2 – Formă de finanțare

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Quantum (EUR)
7. Dezvoltarea transportului naval și multimodal	FC	N/A	3.1 Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	01 - grant	145.000.000

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

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

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

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



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

Prioritate nr.	Fond	Categorie de regiuni	Obiectiv specific	Cod	Quantum (EUR)
7. Dezvoltarea transportului naval și multimodal	FC	N/A	3.1 Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	03 – neutralitatea de gen	145.000.000

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

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

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

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

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

1.1.1.2. Obiectivul specific de reducere a privațiunilor materiale<sup>36</sup> N/A

1.1.1.2.1. Intervenții din fond

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

Tipuri de sprijin

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

Câmp de text [2 000]

Grupuri-țintă principale

Câmp de text [2 000]

Decriptarea sistemelor naționale sau regionale de sprijin

Câmp de text [2 000]

Criterii de selecție a operațiunilor<sup>37</sup>

Câmp de text [4 000]

1.1.1.2.2. Indicatori

Tabelul 2: Indicatori de realizare

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

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

Tabelul 3: Indicatori de rezultat

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

## 2.2. Prioritățile „Asistență tehnică”

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

### ***Prioritatea 8. Asistență tehnică***

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

2.2.1.1. Intervenția fondurilor

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

Câmp de text [8 000]

Noul cadru financiar multi-anual pentru perioada 2021-2027 propune modernizarea politicii de coeziune și schimbarea ei într-o politică simplă, flexibilă și dinamică, care va sprijini investiții moderne în toate regiunile UE. Atingerea acestui obiectiv depinde de mai mulți factori și nu numai de asigurarea finanțării - necesită ca entitățile direct implicate în gestionarea și implementarea programelor cofinanțate de fondurile europene să beneficieze de personal calificat, capabil să gestioneze eficient proiecte complexe, într-un context de guvernare pe mai multe niveluri.

Consolidarea capacității administrative rămâne o prioritate pentru perioada 2021-2027 și se va realiza în conformitate cu prevederile privind întărirea capacității administrative precizate în cadrul *Programului Investițional* privind dezvoltarea infrastructurii de transport 2020-2030 precum și planul de capacitate (Roadmap) privind creșterea capacității administrative, coordonat de MIPE. Planul pentru consolidarea capacității administrative la nivel național destinat identificării măsurilor de AT atât orizontale, cât și specifice pentru programele naționale (denumit în continuare „Plan de capacitate”) este un instrument nou de lucru și reprezintă o strategie operațională cu măsuri și termene, ce are ca obiectiv general îmbunătățirea proceselor administrative în vederea facilitării

implementării PO, precum și pentru încurajarea utilizării lecțiilor învățate. Planul de capacitate va contribui la ajustări structurale necesare implementării fondurilor, la reducerea poverii administrative a beneficiarilor și la promovarea simplificării legislative și procedurale. Planul de capacitate va fi monitorizat și coordonat de MIPE, în colaborare strânsă cu Autoritățile de Management și cu toți actorii implicați în procesul de implementare.

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

Prin măsurile de asistență tehnică prevăzute în POT se urmăresc finanțarea de operațiuni care să contribuie la îmbunătățirea capacității instituționale a autorității de management a programului, să sprijine managementul programului operațional și măsurile de informare și publicitate ale acestuia.

Se vor finanța operațiuni pentru:

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

- activități de comunicare și publicitate la nivel orizontal privind fondurile care vizează publicul larg și stakeholderii (inclusiv media), în scopul promovării fondurilor în ansamblu și a rezultatelor obținute în implementare, asigurării transparenței și vizibilității fondurilor, precum și creșterii gradului de conștientizare asupra impactului acestora la nivel național
- activități de comunicare și informare pentru potențialii beneficiari și beneficiarii PO cu privire la oportunitățile de finanțare, modalitățile de accesare a fondurilor, apelurile lansate, inclusiv acordare de helpdesk și îndrumare pentru îndeplinirea acțiunilor de comunicare la nivelul proiectelor implementate cu fonduri europene, cu accent pe promovarea operațiunilor de importanță strategică
- sprijinirea funcționării și întăririi capacității Rețelei naționale de comunicatori
- dezvoltarea
- Acțiuni privind evaluare POT inclusiv , dar a fără a se limita la:
  - susținerea funcției de evaluare prin implementarea Planului de evaluare a AP
  - întărirea capacității de evaluare a personalului din unitățile de evaluare (training, asistență tehnică), precum și formarea beneficiarilor și personalului din sistemul de monitorizare a indicatorilor
  - îmbunătățirea accesării datelor din registrele administrative, construirea infrastructurii de date necesare procesului de evaluare a fondurilor, inclusiv dezvoltarea de instrumente statistice și de colectare date
  - sprijin specific pentru implementarea Planului de evaluare POT
- Studii, evaluări, auditeri, dezvoltare instituțională și administrativă pentru beneficiarii principali ai POT, în special în ceea ce privește implementarea ERTMS;
- Studii, analize și propuneri de îmbunătățire a cadrului legislativ pentru creșterea eficienței implementării și exploatarea proiectelor de infrastructură de transport;
- Pregătirea perioadei post 2027,
- Susținerea cheltuielilor de operare și funcționare ale AMPOT, inclusiv dar fără a se limita la
  - Asigurarea unui sediu funcțional al AMPOT,
  - .Asigurarea performanței în coordonarea, gestionarea și controlul fondurilor prin asigurarea motivării personalului din sistem

Asistența tehnică necesară vizează, în principal, următoarele aspecte:

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

În implementarea acestor acțiuni se va căuta continuarea colaborării cu Instituțiile Financiare Internaționale, în particulare asistențele cu Banca Europeană de Investiții.

**Beneficiar:**

- ✓ *Autoritatea de Management pentru Programul Operational Transport 2021-2027*

✓ *Principali beneficiari ai interventiilor POT 2021-2027*

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

Câmp de text [1 000]

Principalul grup țintă vizat de prezenta prioritate este reprezentat de AMPOT și personalul acestuia, precum și principalii beneficiari ai POT, în special administratorii infrastructurilor naționale.

#### 2.2.1.2. Indicatori

Indicatori de realizare, cu obiectivele de etapă și țintele corespunzătoare

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

Tabelul 2: Indicatori de realizare

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

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

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

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Câmp de text [3 000]

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

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

Tabelul 4: Dimensiunea 1 – Domeniu de intervenție

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



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

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

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

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

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

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

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

## 2. Planul de finanțare

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

### 2.1. Transferuri și contribuții<sup>38</sup> N/A

Trimitere: articolele 14, 26 și 27 din RDC

<sup>38</sup> 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.

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

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

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

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

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

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

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

Câmp de text [3500] (justificare), luând în considerare modul în care aceste cuantumuluri 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) N/A

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

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

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

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

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

Câmp de text [3 500] (justificare)

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

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

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

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

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

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

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

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

Câmp de text [3 500] (justificare)

**2.2.** FTJ: alocare în program și transferuri<sup>39</sup> N/A

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

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

Prioritatea FTJ 1	
Prioritatea FTJ 2	
	Total

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

<sup>40</sup> Se aplică la prima adoptare a programelor cu alocare din FTJ.



2.2.2. Transferuri către FTJ ca sprijin complementar<sup>41</sup> (dacă este cazul)

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

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

Transfer de la		Transfer către	Defalcare pe ani							
Fond	Categorie de regiuni	Prioritate FTJ*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total
FEDR	Mai dezvoltate	Prioritatea FTJ 1								
	De tranziție									
	Mai puțin dezvoltate									

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

FSE+	Mai dezvoltate	Prioritatea FTJ 2								
	De tranziție									
	Mai puțin dezvoltate									

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

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

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

\* Programul cu alocarea FTJ.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

\* Se aplică numai pentru FEDR și FSE+.

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

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

\* Se aplică numai pentru FEDR și FSE+.

## 2.4. Transferuri înapoi<sup>42</sup> N/A

Tabelul 20A: Transferuri înapoi (defalcare pe ani)

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

Tabelul 20B: Transferuri înapoi\* (rezumat)

	FEDR	FSE+	Fondul de coeziune	FEAMPA

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

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

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

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

2.5. Credite financiare pe an

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

Tabelul 10: Credite financiare pe an

Fond	Categorie de regiuni	2021	2022	2023	2024	2025	2026		2026 numai pentru FEAMP A	2027		2027 numai pentru FEAMP A	Total
							Credit financiar fără cuantumul de flexibilitate	Cuantumul de flexibilitate		Credit financiar fără cuantumul de flexibilitate	Cuantumul de flexibilitate		
FEDR*	Mai dezvoltate												
	De tranziție												
	Mai puțin dezvoltate												
Fond	Categorie de regiuni	2021	2022	2023	2024	2025	2026		2026 numai pentru FEAMP A	2027		2027 numai pentru FEAMP A	Total
							Credit financiar fără cuantumul de flexibilitate	Cuantumul de flexibilitate		Credit financiar fără cuantumul de flexibilitate	Cuantumul de flexibilitate		



		Ultraperi- ferice și nordice slab populate											
Total													
FSE+*		Mai dezvoltate											
		De tranziție											
		Mai puțin dezvoltate											
Fond	Categorie de regiuni	202 1	202 2	202 3	202 4	202 5	2026		2026 numai pentru FEAMP A	2027		2027 numai pentru FEAMP A	Total
							Credit financiar fără cuanțumu l de flexibilita te	Cuanțum ul de flexibilita te		Credit financiar fără cuanțumu l de flexibilita te	Cuanțum ul de flexibilita te		
		Ultraperi- ferice și nordice slab populate											
Total													
FTJ*	Resurse în temeiul articolului 3 din Regulament ul FTJ												

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

Fond		Categorie de regiuni	2021	2022	2023	2024	2025	Credit financiar fără cantumul de flexibilitate	Cuquantumul de flexibilitate	2026 numai pentru FEAMP A	Credit financiar fără cantumul de flexibilitate	Cuquantumul de flexibilitate	2027 numai pentru FEAMP A	Total
Resurse în temeiul articolului 7 din Regulamentul FTJ (în legătură cu resursele în temeiul articolului 4 din Regulamentul FTJ)														
Total														
Fondul de coeziune		N/A												
Fond	Categorie de regiuni	2021	2022	2023	2024	2025	2026		2026 numai pentru FEAMP A	2027		2027 numai pentru FEAMP A	Total	
							Credit financiar fără cantumul de flexibilitate	Cuquantumul de flexibilitate		Credit financiar fără cantumul de flexibilitate	Cuquantumul de flexibilitate			

FEAMP A		N/A												
Total														

\*       Quantumuri după transferul complementar către FTJ.

2.6.    Total credite financiare per fond și per cofinanțare națională

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Pentru obiectivul Investiții pentru ocuparea forței de muncă și creștere economică: programele care utilizează asistența tehnică în temeiul articolului 36 alineatul (5) din RDC, în conformitate cu alegerea făcută în acordul de parteneriat.

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

Numărul obiectivului de politică / obiectivului specific FTJ sau asistență tehnică	Prioritate	Baza de calcul pentru sprijinul Uniunii (cost eligibil total sau contribuție publică)	Fond	Categoriile de regiuni*	Contribuția Uniunii (a)=(b)+(c) +(i)+(j)	Defalcarea contribuției Uniunii				Contribuția națională  (d)=(e) +(f)	Defalcarea orientativă a contribuției naționale  publică (e)	Total  (g)=(a) )+(d)	Rata de cofinanțare  (h)=(a) /(g)
						Contribuția Uniunii		Cuantumul de flexibilitate					
						fără asistență tehnică în temeiul articolului 36 alineatul (5)	pentru asistență tehnică în temeiul articolului 36 alineatul (5)	fără asistență tehnică în temeiul articolului 36 alineatul (5)	pentru asistență tehnică în temeiul articolului 36 alineatul (5)				

						(b)	(c)	(i)	(j)					
OP 3	Prioritatea1	P/T	FEDR	Mai dezvoltate										
				De tranziție										
				Mai puțin dezvoltate	333.450.000	333.450.000				500.175.000	500.175.000	833.625.000	40,00%	
		Ultraperiferice și nordice slab populate												
		P/T	Fondul de coeziune	N/A	1.541.550.000	1.541.550.000				2,312.325.000	2,312.325.000	3.853.875.000	40,00%	
OP 3	Prioritatea2	P/T	FEDR	Mai dezvoltate										
				De tranziție										
				Mai puțin dezvoltate	400.000.000	400.000.000				600.000.000	600.000.000	1.000.000.000	40,00%	

				Ultraperif e rice și nordice slab populate									
OP 3	Prioritat ea3	P/T	FEDR	Mai dezvoltat e	11.920.000	11.920.0 00				17.880.000	17.880.000	29.800.000	40,00%
				De tranziție									
				Mai puțin dezvolta te	88.080.000	88.080.0 00			132.120.000	132.120.000	220.200.000	40,00%	
				Ultraperif e rice și nordice slab populate									
OP 3	Prioritat ea4	P/T	FEDR	Mai dezvoltat e									
				De tranziție									
				Mai puțin dezvolta te	628.190.000	628.190. 000			628.190.000	628.190.000	1.256.380.000	50,00%	

				Ultraperiferice și nordice slab populate									
		P/T	Fondul de coeziune	N/A	402.325.326	402.325.326				402.325.326	402.325.326	804.650.652	50,00%
OP 3	Prioritatea 5	P/T	FEDR	Mai dezvoltate	29.800.000	29.800.000				5.258.824	5.258.824	35.058.824	85,00%
				De tranziție									
				Mai puțin dezvoltate	220.200.000	220.200.000				38.858.824	38.858.824	259.058.824	85,00%
				Ultraperiferice și nordice slab populate									

OP 2	Prioritatea 6	P/T	FEDR	Mai dezvoltate										
				De tranziție										
				Mai puțin dezvoltate	350.000.000	350.000.000				61.764.706	61.764.706	411.764.706	85,00%	
				Ultraperiferice și nordice slab populate										
		P/T	Fondul de coeziune	N/A	200.000.000	200.000.000			35.294.118	35.294.118	235.294.118	85,00%		
OP 3	Prioritatea 7	P/T	Fondul de coeziune	N/A	145.000.000	145.000.000			145.000.000	145.000.000	290.000.000	50,00%		
Asistență tehnică	Prioritatea 8 asistență tehnică în temeiul articolului 37 din		Fondul de coeziune	N/A	75.000.000	75.000.000			25.000.000	25.000.000	100.000.000	75,00%		

	RDC													
		Total FEDR	Mai dezvoltate	41.720.000	41.720.000					23.138.824	23.138.824	64.858.824	64,32%	
			De tranziție											
			Mai puțin dezvoltate	2.019.920.000	2.019.920.000					1.961.108.530	1.961.108.530	3.981.028.530	50,74%	
			Ultraperiferice și nordice slab populate											
		Total FSE+	Mai dezvoltate											
			De tranziție											
			Mai puțin dezvoltate											
			Ultraperiferice și nordice slab populate											

		FT J**	Resurs eîn temeiul articol ului 3 din Regula ment ul FTJ									
			Resurs eîn temei ul articol ului 4 din Regul a mentu IFTJ									
		Total Fondul de coeziune			2.363.875.326	2.363.87 5.326			2.919.944.4 44	2.919.944.444	5.283.819.770	44,74%
Total general					4.425.515.326	4.425.51 5.326			4.904.191.7 98	4.904.191.798	9.329.707.124	47,43%

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

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

Pentru FEAMPA: [N/A](#)

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

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

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

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



Asistență tehnică în temeiul articolului 37 din RDC	5.2	Public				
---	-----	--------	--	--	--	--

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

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

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

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

### 3. Condiții favorizante

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

Tabelul 12: Condiții favorizante

Condiții favorizante	Fond	Obiectiv specific (N/A pentru FEAMPA)	Îndeplinirea condiției favorizante	Criterionii	Îndeplinirea criteriilor	Trimitere la documentele relevante	Justificare
Comprehensive transport planning at the appropriate level	FEDR FC	3.2 Developing a sustainable, climate resilient, intelligent, secure and intermodal TEN-T  3.3 Sustainable, climate-resilient, intelligent and intermodal national, regional, and local mobility, including improved access to TEN-T and cross-border mobility	Yes/No	Criterion 1	Y  Fulfilled	[500]  Transport Investment Plan for 2020-2030 HG 1312 / 31.12.2021 <a href="http://support-mpgt.ro/progrumul-investitional-2021-2030/">http://support-mpgt.ro/progrumul-investitional-2021-2030/</a>	[1 000]  The Investment Plan for the period 2020-2030 has a programmatic character, having as main reference the socio-economic efficiency, recalibrating the investment objectives through a multi-criteria analysis, starting from the projects already finalized and those in progress, identifying the future needs and the sources of financing, proposals of measures to improve the implementation process and a series of horizontal measures throughout the transport sector.
				Criterion 2	Y/N  Ongoing	PNIESC 2021-2030	PNIESC was approved in 2021 and includes measures for decarbonisation of transport. The Transport Investment Plan fully complies and

						National Integrated Plan for Energy and Climate Change	includes investments demanded by PNIESC. .
				Criterion 3	Y/N Y (Fulfilled)	Transport Investment Plan for 2020-2030	The scenarios analysed by Investment Plan for 2020-2030 have the TEN-T network as prime criteria for prioritization of projects (25% weight), as defined in the Regulations (EU) no. 1315/2013 and 1316/2013, followed by economic sustainability and environmental impact.
				Criterion 4	Y/N Y (Fulfilled)	GTMP General Transport Master Plan Transport Investment Plan for 2020-2030 <a href="http://support-mpgt.ro/progrumul-investitional-2021-2030/">http://support-mpgt.ro/progrumul-investitional-2021-2030/</a>	<p>The methodology applied to ensure regional and local connectivity to the TEN-T core network is described in the Transport Investment Plan (IP).</p> <p>IP introduced the concepts of primary, secondary and tertiary network as the main categories defining the importance of Romania's transport links with its neighbours, as well as between its regions. At central level the responsibility for the implementation of the primary and secondary network lies with the MoTI. The secondary transport network is intended to ensure regional and urban accessibility of the transport primary network in an efficient, safe and environmental friendly way.</p> <p>POT investments will also include the construction of bypass variants in order to ensure a proper accessibility of municipalities to the primary network, as well as the construction of other national infrastructure sections located on the secondary network. The main focus is on county residences with poor connectivity to the transport primary network not adapted to current traffic values.</p>
e				Criterion 5	Y/N Y	Transport Investment Plan 2020-2030	Investment objectives in the railway sector include equipping with ERTMS 2. All projects aimed at modernizing the railway infrastructure financed under the current programming period through

					(Fulfilled)	<a href="http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/">http://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030/</a> National Recovery and Resilience Plan	LIOP and CEF include equipping with ERTMS 2. This approach will continue in the 2021-2027 programming period. In addition the NRRP includes a milestone consisting of the ERTMS operationalisation plan.
				Criterion 6	Y/N Y (Fulfilled)	General Transport Master Plan Transport Investment Plan 2020-2030 <a href="http://support-mpgt.ro/progrumul-investitional-2021-2030/">http://support-mpgt.ro/progrumul-investitional-2021-2030/</a>	GTMP and Transport Investment Plan 2020-2030 covers all modes of transport: road, rail, naval, air and intermodal. GTMP planned the network of public freight terminals, located balanced at the national network level, to ensure non-discriminatory access of logistics operators, rail-road and rail-river services integrators, starting from the existing freight flows at national level. The analysis considered the following elements: connectivity with other modes, geographical distribution of goods entry points in Romania (ports) and population centres, the current network of railways and roads, the current and potential traffic flows, the coverage area of freight truck drive. OPT proposes further collaboration with the private logistic centers in order to establish the most efficient intermodal logistic centers.
				Criterion 7	Y/N Y (Fulfilled)	Transport Investment Plan 2020-2030 National Recovery and Resilience Plan	The purpose of the Strategy is to support the development of alternative fuel infrastructure in Romania, so that all relevant modes of transport, methods and technologies can be used in a non-discriminatory manner in accordance with their efficiency, applicability and cost-effectiveness to ensure a high-grade transport system of continuity and a minimal impact on the environment and population health, both in urban agglomerations, as well as along inter-urban infrastructure and TEN-T networks.

							During the current program period, through CEF are funded actions aimed at creating a sustainable network of alternative fuels, thus starting the implementation at national level of a network of alternative fuels located on the main sections of the TEN-T core network.
				Criterion 8	Y/N Partially fulfilled	Investment Plan for 2020-2030  National Recovery and Resilience Plan	<p>MoTI Committed in the NRRP to contribute to the target of 30.000 charging points in Romania by 2026.</p> <p>The MoTI will continue through the IP its policy to finance actions aimed at developing a sustainable network of alternative fuels, thus supporting the national deployment of an alternative fuels network located on the main sections of the TEN-T core network.</p> <p>In this regard, all sections of high-speed roads which will be financed under POT and are prioritised by the IP will mandatory provide facilities for alternative fuel charging stations. In this respect, the technical regulations for the design of road transport infrastructure projects will include facilities for charging stations for electric vehicles, digital early warning systems for risks, as well as measures for protection against noise pollution and forest curtains. In the rail sector, the investments promoting alternative fuels mainly refer to the retrofiting of the existing rolling stock, including the hydrogen technology.</p>
				Criterion 9	Y/N Ongoing	Transport Investment Plan for 2020-2030	The Investment Plan for the period 2020-2030 elaborated by MoTI contains a distinct chapter called Financing strategy. This chapter analyses the total financing available for the sector (as well as the specific conditions for each funding source) including European funds, Recovery and Resilience Facility, external loans, the state budget and other

							sources.  A clear prioritization of the projects that can / will be implemented within the limits of the available funding ceilings will be proposed and the financing scenarios and the related list of the priority projects will be presented to the Government decision. Based on the Government's decision on the agreed financing scenario, a national financing commitment will be ensured for the next 10 years. The coverage of this need will be assured by the Ministry of Public Finance taking into account the different sources of financing.
<b>Table 12: Horizontal Enabling conditions</b>							
Enabling conditions	Fund	Specific objective (N/A to the EMFAF)	Fulfilment of enabling condition (Yes/No)	Criteria	Fulfilment of criteria (YES/NO)	Reference to relevant documents [500]	Justification [1 000]
Effective monitoring mechanisms of the public procurement market	all			Monitoring mechanisms are in place that cover all public contracts and their procurement under the Funds in line with Union procurement legislation. That requirement includes:  1. Arrangements to ensure compilation of effective and reliable data on public procurement procedures above the Union thresholds in accordance with reporting obligations under Articles 83 and 84 of Directive 2014/24/EU	DA	<p>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></p>	<p>Funcția de monitorizare este exercitată de ANAP în baza art. 2 și art. 3 lit. e) din OUG nr. 13/2015, respectiv art. 3 alin. (1) lit. d), alin. (3) lit. e) și f) din HG 634/2015, prin:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-prelucrarea periodică a datelor și informațiilor cu privire la toate procedurile de achiziții din SEAP</li> <li>-prelucrarea datelor privind deciziile CNSC și ale curților de apel</li> <li>-calcularea indicatorilor de performanță relevanți și măsurabili</li> <li>-pregătirea rapoartelor și declarațiilor, în conformitate cu obligațiile de raportare stabilite în</li> </ul>

				and Articles 99 and 100 of Directive 2014/25/EU.			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.
				<p>2. Arrangements to ensure the data cover at least the following elements:</p> <p>(a) quality and intensity of competition: names of winning bidder, number of initial bidders and contractual value;</p> <p>(b) information on final price after completion and on participation of SMEs as direct bidders, where national systems provide such information.</p>	DA	<p>art.232(1) Legea 98/2016</p> <p>art. 252 (1) Legea nr 99/2016</p> <p>HG nr 394/2016, art. 170, 171, 172</p> <p>HG nr 395/2016 art. 167, 168, 169</p> <p>b) Legea nr 98/2016, art. 221 (6), 222^1</p> <p>Legea nr 99/2016, art. 239, 239^1</p> <p>OUG nr 114/2020</p> <p><a href="http://anap.gov.ro/web/wp-content/uploads/2020/07/ORDONAN_T_A-de-URGENTA-nr.-114-09.07.2020.pdf">http://anap.gov.ro/web/wp-content/uploads/2020/07/ORDONAN_T_A-de-URGENTA-nr.-114-09.07.2020.pdf</a></p> <p><a href="http://anap.gov.ro/web/wp-content/uploads/2021/01/Notificare-&lt;/a&gt;&lt;/p&gt; &lt;/td&gt; &lt;td&gt; &lt;p&gt;Toți indicatorii pot fi obținuți din SEAP.&lt;/p&gt; &lt;p&gt;a) Conform Legii nr. 98/2016 (art. 142, 145, 146) și Legii nr. 99/2016 (art. 151, 155, 156), autoritățile contractante (AC) au obligația de a publica un anunț de atribuire, incluzând cel puțin elementele solicitate.&lt;/p&gt; &lt;p&gt;b) Conform legislației achizițiilor, AC are obligația de a include în anunțul de atribuire valoarea și celelalte modificări ale contractului.&lt;/p&gt; &lt;p&gt;Au fost implementate următoarele măsuri:&lt;/p&gt; &lt;ul style=" list-style-type:="" none;"=""> <li>-anunț de modificare a contractului, respectând formularul 20</li> <li>-modificarea legislației (OUG nr. 114/2020) prin introducerea obligației de a publica toate modificările la contract</li> <li>- dezvoltarea SEAP pentru a permite publicarea modificărilor contractului, inclusiv o notificare în acest sens</li> <li>- instrucțiunea nr. 1/2021 privind modificarea contractului (Monitorul Oficial nr. 56/2021)</li> <p>În ceea ce privește participarea IMM-urilor ca ofertanți direcți, tipul de entitate este selectat din SEAP: mediu, mic, mare, aceste informații regăsindu-se în profilul SEAP, DUAE și declarația cu participanții la procedură.</p> </a></p>	

						<a href="#">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>	
				3.Arrangements to ensure monitoring and analysis of the data by the competent national authorities in accordance with Article 83(2) of Directive 2014/24/EU and Article 99(2) of Directive 2014/25/EU.	DA		ANAP exercită funcția de monitorizare conform art. 2 și art. 3 lit. e) din OUG nr. 13/2015, respectiv art. 3 alin. (1) lit. d), alin. (3) lit. e) și f) din HG 634/2015.
				4.Arrangements to make the results of the analysis available to the public in accordance with Article 83(3) of Directive 2014/24/EU and Article 99(3) Directive 2014/25/EU.	DA	<a href="http://anap.gov.ro/web/analize-si-raapoarte-statistice/?future=false">http://anap.gov.ro/web/analize-si-raapoarte-statistice/?future=false</a>	Rezultatele activității de monitorizare sun publicate și disponibile pe site-ul ANAP.
				5.Arrangements to ensure that all information pointing to suspected bid-rigging situations is communicated to the competent national bodies in accordance with Article 83(2) of Directive 2014/24/EU and Article 99(2) of Directive 2014/25/EU	DA		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



							concrenței.
Tools and capacity for effective application of State aid rules	all			Managing authorities have the tools and capacity to verify compliance with State aid rules:  1. For undertakings in difficulty and undertakings under a recovery requirement.	YES	<a href="http://www.ajutordestat.ro/?pag=206">http://www.ajutordestat.ro/?pag=206</a>	AM verifică dacă beneficiarul intră sau nu în categoria de întreprindere în dificultate:  - este verificată existența declarației pe propria răspundere a beneficiarului,  - este aplicată metodologia pentru verificarea încadrării în categoria de întreprindere în dificultate așa cum aceasta este definită de legislația în domeniul ajutorului de stat.  Pentru întreprinderile supuse aplicării unei decizii de recuperare Registrul ajutoarelor de stat (RegAS) permite verificarea ex-ante a eligibilității beneficiarului de a primi ajutor de stat-de minimis. Aplicația RegAS este gestionată de Consiliul Concurenței în colaborare cu Serviciul de telecomunicații speciale.
				2. Through access to expert advice and guidance on State aid matters, provided by State aid experts of local or national bodies			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 calitate sa de stat membru al UE, inclusive în ceea ce privește elaborarea de acte normative sau administrative prin care se instituie măsuri de natura ajutorului. În același timp AM au acces prin Consiliul Concurenței la platforma wiki.
Effective application and implementation of the Charter of Fundamental Rights	all			Effective mechanisms are in place to ensure compliance with the Charter of Fundamental Rights of the European Union ('the Charter') which include:  1. Arrangements to ensure		Guide to the application of the Charter of Fundamental Rights of the European Union in	MIPE a elaborat Ghidul pentru aplicarea Cartei Drepturilor Fundamentale a Uniunii Europene în implementarea fondurilor europene structurale și de investiții.  Demersurile pentru a asigura conformitatea programelor sprijinite de fonduri și implementarea

				<p>compliance of the programmes supported by the Funds and their implementation with the relevant provisions of the Charter.</p> <p>1. Arrangements to ensure compliance of the programmes supported by the Funds and their implementation with the relevant provisions of the Charter.</p>		<p>the implementation of the European structural and investment funds</p> <p><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></p>	<p>cu respectarea dispozițiilor Cartei sunt incluse în Ghid în cadrul capitolului VI Obligations of managing authorities and other institutions involved in managing European funds, capitolul IV Legal status. Obligation to respect the Charter.</p>
				<p>2. Reporting arrangements to the monitoring committee regarding cases of non-compliance of operations supported by the Funds with the Charter and complaints regarding the Charter submitted in accordance with the arrangements made pursuant to Article 69(7).</p>		<p>Guide to the application of the Charter of Fundamental Rights of the European Union in the implementation of the European structural and investment funds</p> <p><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></p>	<p>Modalitățile de raportare către comitetul de monitorizare a cazurilor de nerespectare a prevederilor cartei în implementarea operațiunilor sprijinite de fonduri sunt incluse în Ghid, capitolul VI Obligații ale autorităților de management și alte instituții implicate în gestionarea fondurilor europene (punctul 4. Verificarea conformității cu Carta în perioada de monitorizare)</p>
Implementation and application of the United Nations Convention on the rights of	all		YES	<p>A national framework to ensure implementation of the UNCRPD is in place that includes:</p> <p>1. Objectives with measurable goals, data collection and monitoring mechanisms.</p>	YES	<p>Legea nr. 221/2010 pentru ratificarea Convenției privind drepturile persoanelor cu dizabilități</p>	<p>ANDPDCA a elaborat Strategia națională privind drepturile persoanelor cu dizabilități 2021-2027 și Planul Operațional aferent, în cadrul unui proiect AT, cu sprijinul Băncii Mondiale, având ca obiectiv asigurarea participării depline și efective a persoanelor cu dizabilități, bazată pe libertatea de decizie, în toate domeniile vieții și într-un mediu</p>

<p>persons with disabilities (UNCRPD) in accordance with Council Decision 2010/48/EC</p>						<p><a href="http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/Afis/123949">http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/Afis/123949</a></p> <p>Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap</p> <p><a href="http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/236311">http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/236311</a></p> <p>Legea nr. 8/2016 privind înființarea mecanismelor prevăzute de Convenția privind drepturile persoanelor cu dizabilități</p> <p><a href="http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/175197">http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/175197</a></p> <p>HG aprobare strategie???</p>	<p>accesibil și rezilient.</p> <p>Strategia continuă și dezvoltă demersul de implementare a Convenției ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități în vederea asigurării cadrului pentru exercitarea deplină și în condiții de egalitate a tuturor drepturilor și libertăților fundamentale ale omului de către toate persoanele cu dizabilități.</p> <p>Monitorizarea implementării Strategiei va fi realizată de către ANDPDCA, pe baza unei metodologii și a unor instrumente de lucru.</p> <p>Obiectivele și țintele măsurabile, sistemul de colectare de date și mecanismul de monitorizare devin pachetul complet pentru asigurarea implementării Strategiei naționale 2021-2027</p>
				<p>2. Arrangements to ensure that the accessibility policy, legislation and standards are properly reflected in the preparation and implementation of the programmes.</p>	<p>YES</p>	<p><a href="https://mfe.gov.ro/minister/punctul-de-contact-pentru-implementarea-conventiei-privind-drepturile-persoanelor-cu-">https://mfe.gov.ro/minister/punctul-de-contact-pentru-implementarea-conventiei-privind-drepturile-persoanelor-cu-</a></p>	<p>MIPE a elaborat Ghidul privind reflectarea Convenției ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități în pregătirea și implementarea programelor și proiectelor cu finanțare nerambursabilă pentru perioada 2021-2027, care sprijină implementarea și aplicarea prevederilor Convenției prin reflectarea politicilor, legislației și standardelor în materie de accesibilitate în pregătirea AP și PO, încurajând acțiuni și măsuri eficiente în</p>

						<p><a href="#">dizabilitati/</a></p> <p>elaborarea și implementarea proiectelor.</p> <p>Documentul prezintă cadrul legal și instituțional aplicabil, principalele dispoziții ale CDPD de care se va ține cont în etapele de programare și de implementare, precum și mecanismele de asigurare și verificare a respectării condiției favorizante.</p> <p>Ghidul urmărește promovarea de acțiuni privind accesibilitatea, adaptarea rezonabilă, designul universal, cercetarea în domeniul noilor tehnologii și utilizarea acestora de către persoanele dizabilite în vederea facilitării integrării acestora în societate.</p>
				<p>3.Reporting arrangements to the monitoring committee regarding cases of non-compliance of operations supported by the Funds with the UNCRPD and complaints regarding the UNCRPD submitted in accordance with the arrangements made pursuant to Article 69(7).</p>	<p>YES</p>	<p><a href="https://mfe.gov.ro/minister/punctul-de-contact-pentru-implemientarea-conventiei-privind-drepturile-persoanelor-cu-dizabilitati/">https://mfe.gov.ro/minister/punctul-de-contact-pentru-implemientarea-conventiei-privind-drepturile-persoanelor-cu-dizabilitati/</a></p> <p>Raportarea către comitetele de monitorizare a cazurilor de neconformitate a operațiunilor sprijinite din fonduri se va realiza în conformitate cu dispozițiile art. 40(1)(h) din RDC. În scopul îndeplinirii atribuțiilor de raportare, reprezentanții punctului de contact (PCPD) vor fi membri în CM-urile PO care adresează măsuri pentru sprijinirea persoanelor cu dizabilități.</p> <p>Din perspectiva utilizării fondurilor, PCPD ocupă o poziție centrală în cadrul arhitecturii instituționale pentru promovarea drepturilor persoanelor cu dizabilități.</p> <p>Prin colaborarea cu ANDPDCA, Consiliul de Monitorizare, rețeaua punctelor de contact, CNCD, Avocatul Poporului etc., reprezentanții PCPD vor putea prezenta în cadrul reuniunilor CM atât situațiile de neconformitate înregistrate la nivelul autorităților naționale și/sau la nivelul CE, cât și soluțiile identificate sau propuse spre examinare. PCPD va urmări implementarea măsurilor adoptate și va comunica, după caz, CE remediarea situațiilor semnalate.</p>

#### 4. Autorități responsabile de program

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

Tabelul 13: Autorități responsabile de program

Autorități responsabile de program	Denumirea instituției [500]	Numele persoanei de contact [200]	E-mail [200]
Autoritatea de management	<b>Ministerul Transporturilor, Infrastructurii – Direcția Generală Organismul Intermediar pentru Transport.</b>	Felix ARDELEAN  Cătălin COSTACHE	<a href="mailto:Felix.Ardelean@fonduri.mt.ro">Felix.Ardelean@fonduri.mt.ro</a>  <a href="mailto:Catalin.Costache@fonduri.mt.ro">Catalin.Costache@fonduri.mt.ro</a>
Autoritatea de audit	<b>Autoritatea de Audit- Organism independent pe langa Curtea de Conturi a Romaniei</b>		
Organismul care primește plăți din partea Comisiei	<b>Ministerul Finantelor Publice - Autoritatea de Certificare si Plata</b>		
După caz, organismul sau organismele care primesc plăți din partea Comisiei în cazul asistenței tehnice în temeiul articolului 36 alineatul (5) din RDC			
Funcția contabilă, în cazul în care această funcție este încredințată unui alt organism decât autoritatea de management	<b>Ministerul Finantelor Publice - Autoritatea de Certificare si Plata</b>		

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

Trimitere: articolul 22 alineatul (3) din RDC

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

Organismul 1	puncte procentuale
Organismul 2*	puncte procentuale

\* Numărul de organisme stabilit de statul membru.

## 5. Parteneriat

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

Câmp de text [10 000]

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

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

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

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

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

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

Odată cu stabilirea arhitecturii documentelor de programare și a cadrului instituțional de gestionare a fondurilor europene aferente Politicii de Coeziune 2021-2027, începând cu luna martie 2020, s-a trecut la etapa de constituire a cadrului partenerial la nivelul fiecărui Program Operațional și a Comitetului pentru

Coordonarea și Managementul Acordului de Parteneriat (CCMAP). Astfel, în perioada 20.05.2020 – 05.06.2020, MIPE a derulat Apelul Național pentru exprimarea interesului privind participarea în cadrul procesului de consultare partenerială pentru elaborarea documentelor programatice pentru perioada 2021-2027 (<http://mfe.gov.ro/minister/perioade-de-programare/perioada-2021-2027/>).

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

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

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

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

Totodată, pentru asigurarea unei consultări tematice, la nivel orizontal cu cele mai relevante categorii de beneficiari ai fondurilor europene, urmare a adoptării Memorandumului cu tema: Rezultatele celei de a 5-a runde de negocieri informale între autoritățile române și Comisia Europeană privind documentele naționale de programare a 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](mailto:parteneriat.programare@mfe.gov.ro). De asemenea, în vederea facilitării comunicării, au fost create adrese de e-mail specifice fiecărui program (ex: [pot@mfe.gov.ro](mailto:pot@mfe.gov.ro)).

De asemenea, în perioada 18-27 august 2020 s-au derulat consultări publice la nivelul tuturor structurilor 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 POT

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

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

### Consultări publice

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

## 6. *Comunicare și vizibilitate*

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

### Câmp de text [4 500]

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

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

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

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

Abordarea comunicării POT

### 1. Obiectivele generale de comunicare:

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

### 2. Obiective specifice

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

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

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

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

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

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

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

- participanți la dezbaterile organizate cu privire la ghidurile din domeniu;
- participanți la întâlniri pe teme comune cu potențiali beneficiari din domeniu (ex. SCO, proiecte, etc.);
- evenimente organizate în contextul operațiunilor de importanță strategică din domeniu;
- vizitatori pagină web POT/ followers rețele sociale / gradul de notorietate al PO în mediul online

- materiale de presă/articole generate, infotrip-uri, sitevisits și conferințe de presă pentru proiectele relevante și pentru operațiunile de importanță strategică

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

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

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

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

## Apendicele 1

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

Model pentru transmiterea datelor către Comisie spre analiză

(articolul 94 din RDC)

Data transmiterii propunerii	

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

A. Rezumatul principalelor elemente

Prioritate	Fond	Obiectiv specific	Categorie de regiuni	Proportia estimată din alocarea financiară totală în cadrul priorității, căreia i se va aplica OCS, în %	Tipul (tipurile) de operațiune acoperită (acoperite)		Indicatorul care determină rambursarea		Unitatea de măsură a indicatorului care determină rambursarea	Tip de OCS (baremul standard pentru costurile unitare, sumele forfetare sau ratele forfetare)	Cuantumul (în EUR) sau procentul (în cazul ratelor forfetare) OCS
					Cod <sup>43</sup>	Descriere	Cod <sup>44</sup>	Descriere			

<sup>43</sup> Se referă la codul aferent dimensiunii domeniului de intervenție din tabelul 1 din anexa I la RDC și anexa IV la Regulamentul FEAMPA.

<sup>44</sup> Se referă la codul unui indicator comun, dacă este cazul.

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

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

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

1. Descrierea tipului de operațiune, inclusiv calendarul de punere în aplicare <sup>45</sup>	
2. Obiectiv(e) specific(e)	
3. Indicator care determină rambursarea <sup>46</sup>	
4. Unitatea de măsură a indicatorului care determină rambursarea	
5. Baremul standard de costuri unitare, sume forfetare sau rate forfetare	
6. Cuantumul OCS pe unitate de măsură sau procent (în cazul ratelor forfetare)	
7. Categoriile de costuri acoperite de costul unitar, de suma forfetară sau de rata forfetară	
8. Aceste categorii de costuri acoperă totalitatea cheltuielilor eligibile pentru operațiunea în cauză? (Da/Nu)	
9. Metoda de ajustare (ajustări) <sup>47</sup>	

<sup>45</sup> Data preconizată pentru începerea selectării operațiunilor și data finală preconizată pentru finalizarea acestora [referință: articolul 63 alineatul (5) din RDC].

<sup>46</sup> În cazul operațiunilor care cuprind mai multe opțiuni de costuri simplificate care acoperă categoriile de costuri diferite, proiecte diferite sau faze succesive ale unei operațiuni, câmpurile 3-11 se completează pentru fiecare indicator care determină rambursarea.

<sup>47</sup> Dacă este cazul, indicați frecvența și calendarul ajustării, precum și o trimitere clară la un indicator specific (inclusiv un link către site-ul internet unde este publicat acest indicator, dacă este cazul).

<p>10. Verificarea realizării unităților</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- descrieți ce document(e)/sistem va (vor) fi utilizat(e) pentru verificarea realizării unităților livrate</li> <li>- descrieți ce se va verifica în cursul controalelor de gestiune și de către cine</li> <li>- descrieți care vor fi modalitățile de colectare și stocare a datelor/documentelor relevante</li> </ul>	
<p>11. Posibile stimulente neadecvate, măsuri de atenuare<sup>48</sup> și nivelul de risc estimat (ridicat/mediu/scăzut)</p>	
<p>12. Cuantumul total (național și Uniune) care se preconizează a fi rambursat de către Comisie pe această bază</p>	

---

<sup>48</sup> Există eventuale implicații negative asupra calității operațiunilor sprijinite și, dacă da, ce măsuri (de exemplu asigurarea calității) vor fi luate pentru a contracara acest risc?

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

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

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

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

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

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



## Apendicele 2

Contribuția Uniunii bazată pe finanțări nelegate de costuri

Model pentru transmiterea datelor către Comisie spre analiză

(articolul 95 din RDC)

Data transmiterii propunerii	

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

A. Rezumatul principalelor elemente

Prioritate	Fond	Obiectiv specific	Categoriile de regiuni	Cuantumul acoperit de finanțarea nelegată de costuri	Tipul (tipurile) de operațiune acoperită (acoperite)		Condițiile care trebuie îndeplinite/rezultatele care trebuie obținute, care determină rambursarea de către Comisie	Indicator		Unitatea de măsură pentru condițiile care trebuie îndeplinite/rezultatele care trebuie obținute, care determină rambursarea de către Comisie	Tipul de metodă de rambursare preconizată, utilizată pentru rambursarea către beneficiar sau beneficiari
					Cod <sup>49</sup>	Descriere		Cod <sup>50</sup>	Descriere		

<sup>49</sup> Se referă la codul aferent dimensiunii domeniului de intervenție din tabelul 1 din anexa I la RDC și anexa IV la Regulamentul FEAMPA.

<sup>50</sup> Se referă la codul unui indicator comun, dacă este cazul.

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

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

### Apendicele 3

*Lista operațiilor de importanță strategică planificate, însoțită de un calendar*

[articolul 22 alineatul (3) din RDC]

Câmp de text [2 000]

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

#### Rutier:

Proiecte noi de investiții:

- Autostrada Pitești-Sibiu (loturile 2,3);
- Autostrada Ploiești-Comarnic-Brașov;
- Autostrada Sibiu – Brașov;
- Legătura rutieră rapidă Arad – Oradea;
- Legătura rutieră rapidă București - Alexandria (faza 1 din București - Craiova);
- Orbital București (inclusiv investițiile de accesibilitate);
- Autostrada Tg. Neamț - Iași - Ungheni (Moțca - Ungheni);
- Autostrada Brașov - Bacău (inclusiv Bypass Brașov Nord);
- Legătura rutieră rapidă Pașcani - Suceava – Siret;
- Autostrada Tg.Mureș - Tg. Neamț (faza 1 din Miercurea Nirajului - Leghin);
- Legătura rutieră rapidă Craiova - Filiasi - Dr.Tr.Severin (faza 1);
- Legătura rutieră rapidă Dr.Tr.Severin - Caransebeș - Lugoj (faza 1).

Proiecte de rezervă:

- Legătura rutieră rapidă Timișoara – Moravița;
- Legătura rutieră rapidă Macin - Tulcea - Constanta (faza 1);
- Legătura rutieră rapidă Dej - Baia Mare – Halmeu;
- Legătura rutieră rapidă Baia Mare - Satu Mare;
- Legătura rutieră rapidă Cluj-Napoca (Aphida) – Dej;
- Legătura rutieră rapidă între Autostrada A7 (ramura Buzău și ramura Focșani) – Brăila.

#### Feroviar:

Proiecte noi de investiții:

- Modernizarea secțiunii de cale ferată Predeal – Brașov;
- Modernizarea secțiunii de cale ferată Craiova - Dr. Tr. Severin – Caransebeș;
- Modernizarea secțiunii de cale ferată Teiuș - Cp. Turzii - Cluj-Napoca;
- Modernizarea complexului feroviar Port Constanța – Palas;
- Modernizarea Complexului feroviar București;
- Modernizarea secțiunii de cale ferată Pașcani - Iași – Ungheni;
- Modernizarea secțiunii de cale ferată Ploiești Triaș – Focșani – Roman – Pașcani;
- Studiu pentru trenul de mare viteză (HSR)

Proiecte de rezervă:

- Craiova - Bucuresti;
- Craiova - Calafat;

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

## Apendicele 4

Planul de aciune FEAMPA pentru fiecare regiune ultraperiferică

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

Model pentru transmiterea datelor către Comisie spre analiză

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

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

Câmp de text [30 000]
-----------------------

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

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

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

Câmp de text [10 000]
-----------------------

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

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

Regiune	Denumirea regiunii (regiunilor) (NUTS) <sup>51</sup>	...
		...
		...
Autoritatea care acordă ajutorul	Denumire	...
	Adresa poștală	...
	Adresa web	...
Titlul măsurii de ajutor	...	
Temeiul juridic național (trimitere la publicația oficială națională relevantă)	...	
	...	
	...	
Link către textul integral al măsurii de ajutor	...	
Tipul măsurii	<input type="checkbox"/> Schemă	
	<input type="checkbox"/> Ajutor ad-hoc	Denumirea beneficiarului și grupul <sup>52</sup> căruia îi aparține
		...
		...
Modificarea unei scheme de ajutor existente sau a unui ajutor ad-hoc existent		Numărul de referință al Comisiei pentru ajutorul acordat
	<input type="checkbox"/> Prelungire	...
		...

<sup>51</sup> NUTS — Nomenclatorul unităților teritoriale de statistică. De regulă, regiunea este specificată la nivelul 2. Regulamentul (CE) nr. 1059/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 26 mai 2003 privind instituirea unui nomenclator comun al unităților teritoriale de statistică (NUTS) (JO L 154, 21.6.2003, p. 1), astfel cum a fost modificat de Regulamentul (UE) 2016/2066 al Comisiei de modificare a anexelor la Regulamentul (CE) nr. 1059/2003 al Parlamentului European și al Consiliului privind instituirea unui nomenclator comun al unităților teritoriale de statistică (NUTS) (JO L 322, 29.11.2016, p. 1).

<sup>52</sup> În sensul normelor de concurență prevăzute în tratat și în sensul prezentei secțiuni, o întreprindere este orice entitate care desfășoară o activitate economică, indiferent de statutul său juridic și de modul în care este finanțată (a se vedea decizia Curții de Justiție în Cauza C-222/04, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze SpA et al. [2006] ECR I-289). Curtea de Justiție a hotărât că entitățile care sunt controlate (juridic sau *de facto*) de aceeași entitate trebuie considerate ca fiind o singură întreprindere (Cauza C-382/99 Netherlands/Commission [2002] ECR I-5163).



	<input type="checkbox"/> Modificare	...
Durata <sup>53</sup>	<input type="checkbox"/> Schemă	de la zz.ll.aaaa la zz.ll.aaaa
Data acordării <sup>54</sup>	<input type="checkbox"/> Ajutor ad-hoc	zz.ll.aaaa
Sectorul (sectoarele) economice vizat(e)	<input type="checkbox"/> Toate sectoarele economice eligibile pentru a primi ajutor	
	<input type="checkbox"/> Limitat la anumite sectoare: precizați la nivel de grupă NACE <sup>55</sup>	... ... ... ...
Tipul de beneficiar	<input type="checkbox"/> IMM	
	<input type="checkbox"/> Întreprinderi mari	
Buget	Cuantumul total anual al bugetului planificat în cadrul schemei <sup>56</sup>	Moneda națională ... (cuantumul total) ...
	Cuantumul total al ajutorului ad-hoc acordat întreprinderii <sup>57</sup>	Moneda națională ... (cuantumul total) ...
	<input type="checkbox"/> Pentru garanții <sup>58</sup>	Moneda națională ... (cuantumul total) ...
Instrument de ajutor	<input type="checkbox"/> Grant/Subvenționare a ratei dobânzii	
	<input type="checkbox"/> Împrumut/avansuri rambursabile	
	<input type="checkbox"/> Garanție (după caz, cu trimitere la decizia Comisiei <sup>59</sup> )	
	<input type="checkbox"/> Avantaj fiscal sau scutire fiscală	
	<input type="checkbox"/> Furnizare de finanțare de risc	

<sup>53</sup> Perioada în care autoritatea care acordă ajutorul se poate angaja să acorde ajutorul.

<sup>54</sup> „Data acordării ajutorului” înseamnă data la care dreptul legal de a primi ajutorul este conferit beneficiarului în temeiul regimului juridic național aplicabil.

<sup>55</sup> NACE Rev. 2 — Clasificarea statistică a activităților economice în Uniunea Europeană. Deregulă, sectorul se specifică la nivel de grupă.

<sup>56</sup> În cazul unei scheme de ajutor: indicați cuantumul total anual al bugetului planificat în cadrul schemei sau pierderea fiscală estimată pe an pentru toate instrumentele de ajutor cuprinse în schemă.

<sup>57</sup> În cazul acordării unui ajutor ad-hoc: indicați cuantumul total al ajutorului/pierderea fiscală.

<sup>58</sup> În cazul garanțiilor, indicați valoarea (maximă) a împrumuturilor garantate.

<sup>59</sup> După caz, trimitere la decizia Comisiei de aprobare a metodologiei de calculare a echivalentului pentru subvenție brută.

	<input type="checkbox"/> Altele (specificați) ...
Motivare	Indicați de ce s-a instituit o schemă de ajutor de stat sau de ce s-a acordat un ajutor ad-hoc în loc de asistență în cadrul FEAMPA: <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> măsura nu este inclusă în programul național;</li> <li><input type="checkbox"/> prioritizare în alocarea de fonduri în cadrul programului național;</li> <li><input type="checkbox"/> finanțarea nu mai este disponibilă în cadrul FEAMPA;</li> <li><input type="checkbox"/> altele (specificați)</li> </ul>