



CIVITTA

**EVALUAREA INTERVENȚIILOR  
POIM 2014-2020  
ÎN DOMENIUL  
TRANSPORTURILOR  
(POIM T)**

**Raport de Evaluare 2019 –  
prezentarea recomandărilor**

*CIVITTA Strategy & Consulting*

10 Iunie 2021

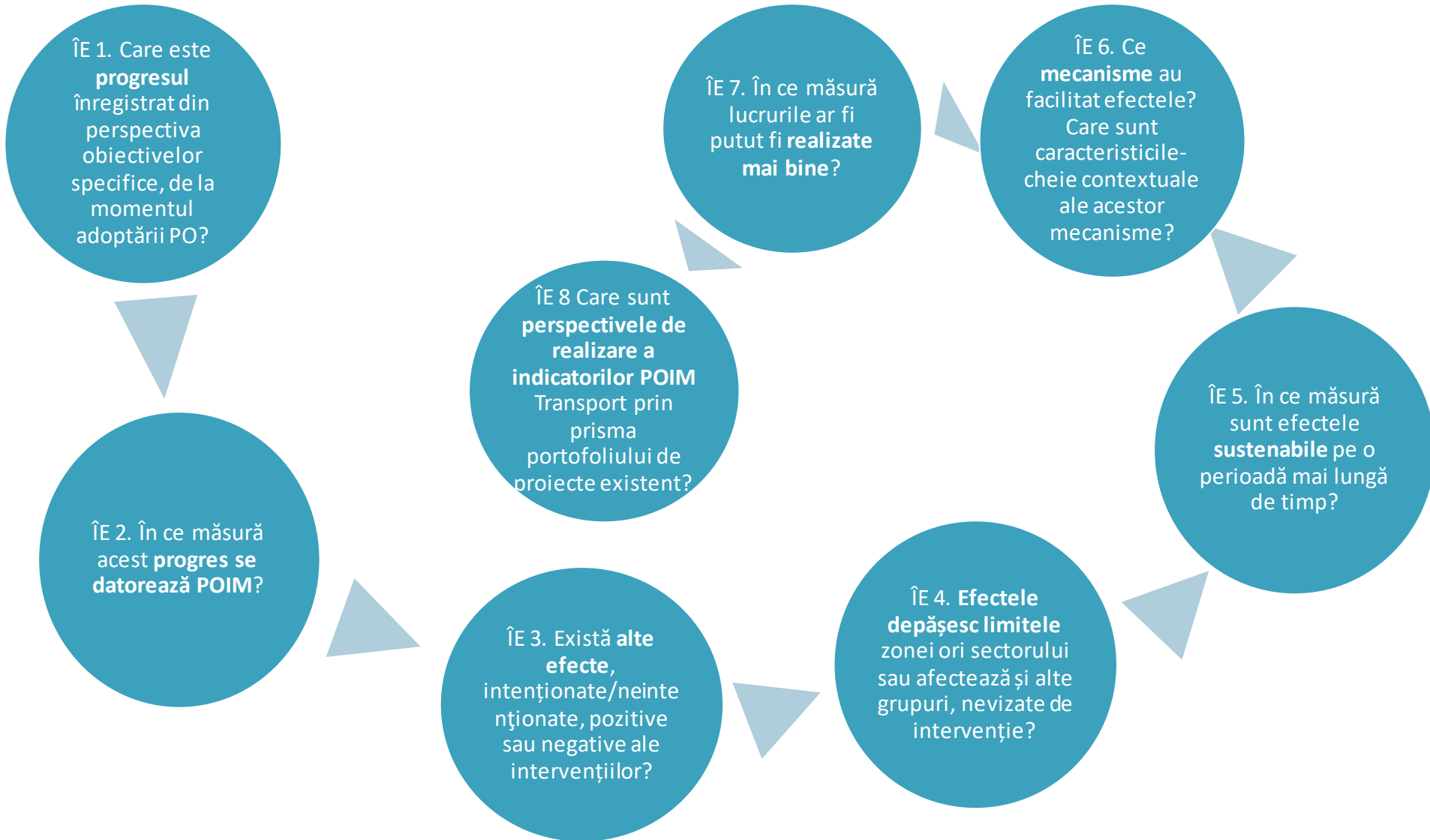
## \ EVALUAREA POIM TRANSPORT



**Temele de evaluare** aferente domeniului Transporturilor:

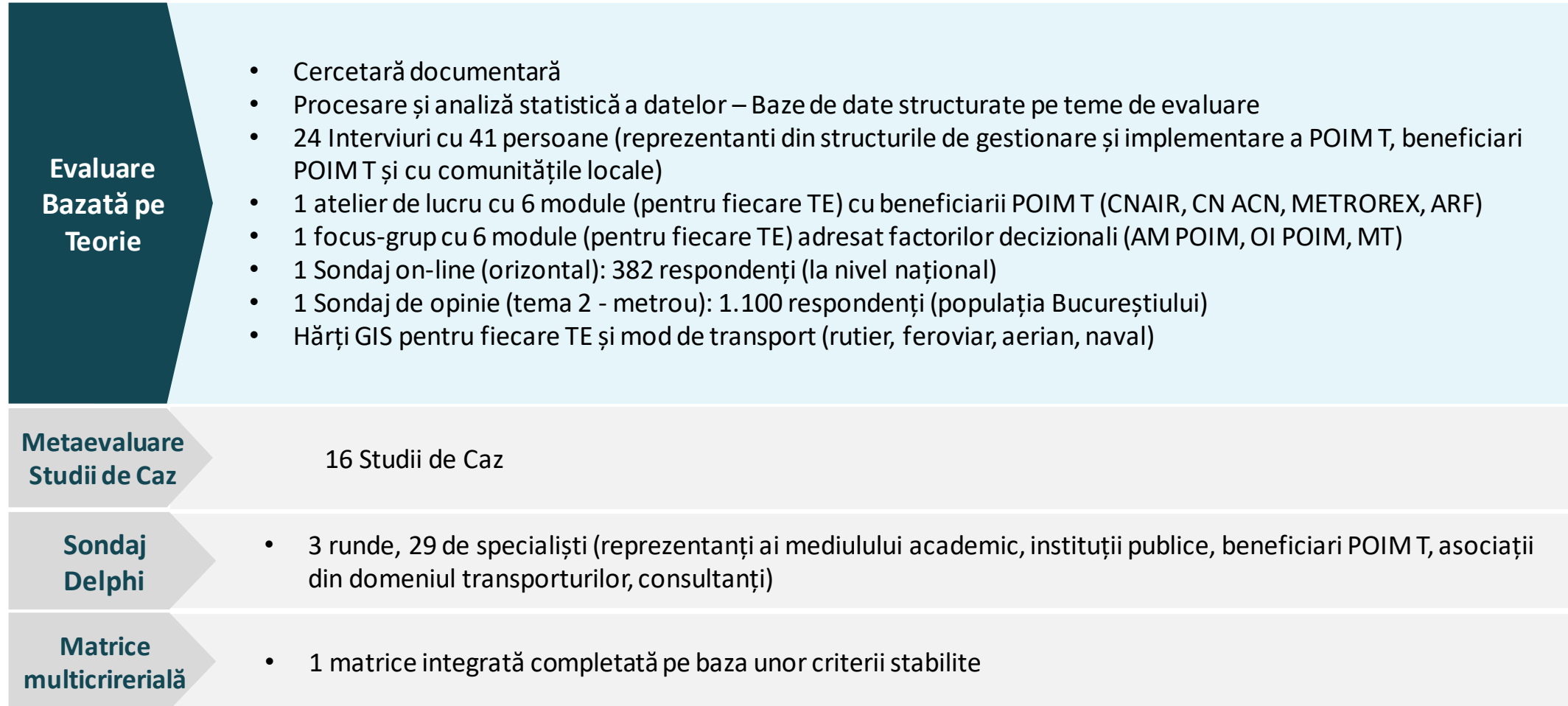
1. Evaluarea intervențiilor privind creșterea mobilității prin dezvoltarea transporturilor pe **rețeaua TEN-T principală** (drumuri, căi ferate, căi navigabile) **și globală** (OS 1.1-1.3, 2.1)
2. Mobilitatea urbană și reducerea impactului asupra mediului prin dezvoltarea rețelei de **metrou Bucuresti-Ilfov** (OS 1.4)
- 3. Accesibilitate regională** (OS 2.2 și 2.3)
4. Evaluarea intervențiilor POIM privind dezvoltarea **transportului intermodal și fluidizarea traficului**, inclusiv în vămi (OS 2.4 și OS 2.6)
- 5. Siguranța și reducerea impactului asupra mediului** (OS 2.5)
6. Evaluarea intervențiilor privind creșterea sustenabilității și calității **transportului feroviar** (OS 2.7)

## \\ EVALUAREA POIM TRANSPORT



## \ CONTEXTUL EVALUĂRII /METODOLOGIE

- Primul raport de evaluare a fost finalizat in 2019, in prezent sunt in curs de elaborare al celui de-al doilea raport, si urmeaza inca un raport in 2023



## \ CONSTATARI PRINCIPALE - ORIZONTALE

Proiectele finanțate din POIM T + POS T = contribuie la **dezvoltarea rețelelor de transport**

**Progres + ritm lent** de generare a efectelor preconizate.

Motive:

- Fondurile UE + cofinanțarea = in mare parte **singura sursa de finanțare** a intervențiilor
- **Nevoi foarte mari in comparație cu sursele de finanțare**
- **Ritm scăzut al proiectării si execuției lucrărilor**
- **Ciclu foarte lung de pregătire si implementare** a proiectelor, mai lung decât o perioada de programare = rezulta necesitatea finanțării unor proiecte pregătite deja / fazarea proiectelor

## \ CONSTATARI PRINCIPALE - ORIZONTALE

### FACTORI DE INFLUENTA **POZITIVA**

- + prioritizarea nevoilor prin **MPGT**
- + capacitatea **AM / OI POIM T** de a sprijini beneficiarii
- + contractele de **AT** pentru beneficiari

### FACTORI CU INFLUENTA **NEGATIVA**

- **Maturitatea proiectelor** = criteriul major in contractarea proiectelor
- **Diferențe notabile fata de prioritizarea **MPGT**** – *Autostrada Pitești–Sibiu (pe primul loc in MPGT, dar necontractat)*
- **Lipsa de corelare cu proiectele complementare** - *Autostrada Gilău-Nădășelu, dată în exploatare cu 1 an întârziere în absența podului de legătura cu A3 peste râul Someș*
- **Capacitate tehnica** limitata de pregătire a proiectelor
- Capacitate limitată a **contractorilor** / litigii cu contractorii

### LECTII INVATATE

- Colaborare inter-institutionala
- **Monitorizarea indicatorilor de program** – stabilirea de responsabilități la nivel de AM / OI / MPGT
- Alocarea de resurse suplimentare pentru **pregătirea beneficiarilor**, atât din punct de vedere tehnic cat si orizontal – MySMIS
- **AT = rol esențial in proiectele majore (calitatea documentațiilor tehnice)**
- **Consultarea comunităților locale din etapa de pregătire a proiectelor**
- **Eficientizarea procedurilor de obținere a autorizațiilor, avizelor**
- **Politica de personal = Reducerea fluctuației personalului + creșterea gradului de ocupare**
- **Povara administrativa a beneficiarilor**

## \ CONCLUZII SI RECOMANDARI ORIZONTALE

### CONCLUZII

**MNT** = factor esențial pentru eficacitatea programării și pentru evaluarea impactului intervențiilor

**Colaborarea inter-institutionala** = factor cheie pentru depășirea dificultăților de natura tehnica și juridica generatoare de întârzieri și impas în implementarea proiectelor

**Indicatorii de rezultat ai proiectelor finanțate** = factor esențial pentru justificarea investițiilor, transparență și raportarea rezultatelor programului - *beneficiarii proiectelor nu raportează în mod consecvent valorile țintă/realizate ale indicatorilor.*

### RECOMANDARI:

- 1. Rularea MNT odată la 4 ani, conform practicilor internaționale.** *Realizarea unui proiect de AT pentru rularea viitoare a MNT*
- 2. Înființarea de unități/grupuri de lucru inter-instituționale de implementare a proiectelor,** *care să includă personal desemnat din toate instituțiile implicate, de care depinde buna derulare a proiectelor (instituții care emit avize, autorități locale)*



**TEMA 1: Creșterea mobilității prin dezvoltarea transporturilor pe rețeaua TEN-T principală (drumuri, căi ferate, căi navigabile) și globală (OS 1.1, OS 1.2, OS 1.3, OS 2.1)**

## \ CONCLUZII TEMA 1

**Problemele si nevoile identificate la momentul elaborarii POIM** = *trafic rutier congestionat, infrastructura feroviara in deteriorare* = s-au menținut sau acutizat în perioada 2014-2020

**Evoluția mobilității pe rețeaua TEN T** depinde în principal de progresul în implementarea proiectelor cofinanțate din fonduri UE.

**Prioritizarea proiectelor** pentru finanțare în cadrul POIM, realizată în principal pe **criteriul maturității**, nu a respectat întocmai prioritizarea din MPGT, ceea ce afectează **impactul general al intervențiilor**

Proiectele rutiere contribuie la mobilitatea populației spre zone cu locuri de muncă mai numeroase și la intensificarea activității economice în proximitatea autostrăzilor. *În consecință la crearea de noi locuri de muncă, prin creșterea atractivității zonei pentru investiții, datorită unei conectivități mai bune.*

## \ CONCLUZII TEMA 1

**Efecte negative generate de santierele deschise** = *blocarea/îngreunarea accesului localnicilor la proprietăți, creșterea numărului de accidente*

**Îmbunătățirea condițiilor de călătorie contribuie la creșterea atractivității transportului feroviar și la scăderea nivelului de poluare, însă impactul proiectelor este limitat de dimensiunea redusă a tronsoanelor reabilitate.**

Proiectele care includ atât sectoare/loturi nefinalizate cât și sectoare date în exploatare = **efecte limitate**, mai ales în cazul transportului rutier și feroviar - *limitări ale traficului ca urmare a existenței șantierelor deschise, lucrărilor nefinalizate.*

Proiectele finanțate în **sectorul naval** contribuie în mod direct la creșterea volumului de mărfuri transportate pe căile navigabile interioare și la reducerea poluării. *Efectele pozitive obținute deja prin proiectul similar implementat în cadrul POS T pentru alte 3 ecluze sunt așteptate și ca urmare a "etapei a doua" implementate în cadrul POIM T.*

### Recomandări

- Asigurarea respectării **prioritizării proiectelor** pentru finanțare strict în ordinea stabilită în **MPGT**, ca premiză esențială pentru asigurarea impactului preconizat la nivel de sector
- Concentrarea eforturilor pentru **finalizarea sectoarelor/tronsoanelor aflate în execuție**, *mai ales în cazul proiectelor în care alternează sectoarele/loturile nefinalizate și cele date în exploatare*
- Prioritizarea modernizării **ecluzei Năvodari** și a investițiilor în construirea/ dezvoltarea **terminalelor intermodale în porturi**

**TEMA 2: Mobilitatea urbană și reducerea impactului  
asupra mediului prin dezvoltarea rețelei de metrou  
București-Ilfov ( OS 1.4)**

## \ CONCLUZII TEMA 2

**Scăderea ponderii transportului public** în general este cauzată în mare măsură de **creșterea accentuată a indicelui de motorizare** la nivelul Capitalei, dar și de **dezvoltarea insuficientă a intermodalității**.

Stabilirea indicatorului **Ponderea transportului cu metroul în transportul public de pasageri în București** induce **”concurența” între mijloacele de transport public**, mai degrabă decât să încurajeze sinergii între acestea și renunțarea treptată la utilizarea autoturismului personal.

Creșterea în continuare a ariei de deservire este condiționată de **legăturile pe care M4 cu centrul orașului și de sinergia cu sisteme de tip park & ride**

Schimbarea comportamentului de trafic al populației, educare și încurajarea populației pentru utilizarea transportului în comun

### Recomandări

- Realizarea de proiecte complementare de tip **park & ride** pentru fiecare magistrală de metrou și măsuri de stimulare a staționării autovehiculelor care să asigure **sinergia** cu transportul cu metroul prin oferirea de tarife inclusive (de exemplu, prin includerea de călătorii dus-întors gratuite)
- Prioritizarea stabilirii unui **sistem integrat de tarifare** pentru toate mijloacele de transport în comun (de suprafață/metrou), cu abonamente/bilete unice
- Măsurarea **ponderii utilizării transportului public în totalul deplasărilor** (mai ales în relație cu deplasările cu autovehiculul personal)
- Atenție sporită în avizarea **planurilor urbanistice (PUZ/PUD)** astfel încât să se asigure dezvoltarea durabilă și funcțională a zonelor, nu doar dezvoltări imobiliare

**TEMA 3: Accesibilitate regională (OS 2.2 si 2.3)**



**Competiția între modurile de transport și existența alternativelor este benefică și atrage creșterea calității și creștere economică.**

**Accesibilitate regional limitata** *prin concentrarea investițiilor in anumite zone (NV) și nefinanțarea nici unui mod de transport in alte zone (NE)*

**Variantele ocolitoare (ex. Carei) - beneficii** asupra localitatilor urbane mici și mijlocii asupra calității vieții locuitorilor, siguranței traficului și productivității transportului rutier.

Creșterea constantă a numărului de pasageri în transportul aerian din ultimii ani, peste țintele stabilite, **nu a fost influențată de intervențiile finanțate prin POIM T.** *Lipsa infrastructurii și procedurile dificile și îndelungate de extindere/construire a aeroporturilor limitează potențialul de creștere din sector.*

### Recomandări

- Strategie națională pentru accesibilitatea regional = Prioritizarea **variantelor ocolitoare**, *cu precădere pentru localitățile urbane mici și mijlocii aflate pe principalele rute de transport*
- Prioritizarea finanțării **infrastructurii de transport** pentru cel puțin un mod de transport (rutier/feroviar) **pentru fiecare regiune a țării**
- **Concentrarea finanțărilor** disponibile pe modurile de transport pentru care nu există alternative de dezvoltare, respectiv **rutier și feroviar**

**TEMA 4: Evaluarea intervențiilor POIM privind dezvoltarea transportului intermodal și fluidizarea traficului, inclusiv în vămi (OS 2.4 și OS 2.6)**

## \ CONCLUZII TEMA 4

Dezvoltarea transportului intermodal în România este influențată de **progresele lente ale reabilitării și modernizării infrastructurii feroviare și de transport naval**

**Cadrul legal** (*reducerea tarifului de utilizare a infrastructurii pentru trenurile în tranzit, scutirea de la plata impozitului pe profit reinvestit în terminalele de transport combinat*) **creat nu este aplicat**, ceea ce împiedică atragerea operatorilor de transport rutier de marfa către transportul feroviar

**POIM T nu a înregistrat încă progrese în ceea ce privește fluidizarea traficului în vami**, proiectele fiind încă în etapa de pregătire.

## RECOMANDARI TEMA 4

Implementarea **Strategiei de Transport Intermodal 2020**

Acordarea de sprijin ANAF – DGV pentru proiectele care vizează **fluidizarea traficului în vami**

**TEMA 5: Siguranța și reducerea impactului asupra mediului**

**RUTIER** – numărul de decese crește + **FEROVIAR** – scădere

**Proiectele implementate în sectorul feroviar contribuie semnificativ la creșterea siguranței traficului feroviar** - *modernizarea instalațiilor și sistemele nou instalate au dus la creșterea gradului de automatizare și de precizie în dirijarea circulației, și la detectarea posibilelor defecțiuni ale trenurilor, fără a genera efecte negative asupra mediului sau patrimoniului cultural.*

### Recomandări

- **Măsuri de prevenire a accidentelor, prin campanii de educare a participanților la trafic privind respectarea codului rutier**, *cu accent pe cele mai frecvente încălcări ale regulilor de circulație care constituie cauze ale accidentelor și în special ale accidentelor grave*
- **Campanii de conștientizare a autorităților locale** privind importanța elementelor de infrastructură care contribuie în mod direct la creșterea siguranței în trafic

**TEMA 6: Creșterea sustenabilității și calității transportului  
feroviar (OS 2.7)**

## \ CONCLUZII TEMA 6

**Nevoile de finanțare pentru sector rămân în continuare extrem de mari**, portofoliul actual de proiecte prin POIM T acoperind doar o mică parte din aceste nevoi

Proiectele implementate au generat efectele imediate scontate, **ridicarea restricțiilor de viteză, respectiv noi facilități destinate confortului călătorilor, în stațiile modernizate**

**Atingerea țintei indicatorului de rezultat va fi posibilă peste aproximativ 10 ani (2029)**

### Recomandări

Masuri urgente pentru creșterea gradului de ocupare a posturilor, prioritar în cadrul **Serviciul Strategie, Eficientizare, Restructurare Rețea**





**Vă mulțumim!**