



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



Sumar executiv

Raportul de evaluare s-a realizat în urma derulării primului exercițiu de evaluare din cadrul proiectului „Implementarea Planului de Evaluare a Programului Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020 – Evaluarea intervențiilor POIM în domeniul transporturilor (POIM T)”, între 22 noiembrie 2018 și 21 mai 2019. Conform Planului de Evaluare POIM T, fiecare axă prioritară va fi evaluată cel puțin o dată pe parcursul perioadei de implementare în ceea ce privește contribuția sa la obiectivele specifice, precum și din perspectiva altor efecte generate, intenționate sau neintenționate. Scopul evaluării este facilitarea managementului informat, pe bază de dovezi al POIM 2014-2020 și sprijinirea programării viitoare.

POIM 2014-2020 își propune ca **obiectiv general** dezvoltarea infrastructurilor de transport, mediu și energie și de a preveni a riscurilor la standarde europene, pentru a genera creștere economică durabilă prin protejarea și utilizarea eficientă a resurselor naturale. Obiectivele Specifice (OS) ale POIM T corespund primelor 2 Axe Prioritare (AP) ale programului, respectiv:

AP 1: Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului (3,4 mld € contribuție UE) vizează mobilitatea la nivelul rețelei TEN-T centrale și în București, din perspectiva dezvoltării transportului cu metroul:

- OS 1.1 Creșterea mobilității prin dezvoltarea transportului rutier pe rețeaua rutieră TEN-T centrală
- OS 1.2 Creșterea mobilității pe rețeaua feroviară TEN-T centrală
- OS 1.3 Creșterea gradului de utilizare a căilor navigabile și a porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală
- OS 1.4 Creșterea gradului de utilizare a transportului cu metroul în București-Ilfov

AP 2: Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient (1,6 mld € contribuție UE) abordează conectivitatea și accesibilitatea la rețeaua TEN-T, precum și dezvoltarea modurilor de transport durabile și soluționarea deficiențelor din sectorul feroviar:

- OS 2.1 Creșterea mobilității pe rețeaua rutieră TEN-T globală
- OS 2.2 Creșterea accesibilității zonelor cu o conectivitate redusă la infrastructura rutieră a TEN-T
- OS 2.3 Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor
- OS 2.4 Creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin terminale intermodale și porturi
- OS 2.5 Creșterea gradului de siguranță și securitate pe toate modurile de transport și reducerea impactului transporturilor asupra mediului
- OS 2.6 Reducerea timpului de staționare la punctele de comunicare transnațională
- OS 2.7 Creșterea sustenabilității și calității transportului feroviar

Această evaluare a abordat **6 Teme de Evaluare (TE)**, care grupează și acoperă toate cele 11 OS ale POIM T și a răspuns la **8 întrebări de evaluare** pentru fiecare TE. Evaluarea a presupus aplicarea combinată a unor metode și instrumente de evaluare care să permită formularea de răspunsuri cât mai complete și coerente la întrebările de evaluare (cercetare documentară, procesare și analiză statistică a seriilor de date, interviuri, ateliere de lucru, focus grup, hărți GIS, sondaje, studii de caz).

La 31.12.2018, în sectorul transport al POIM, **rata de contractare a atins 99,65%** raportat la alocarea totală de 5,89 mld. € (sprijin UE și contribuție națională, inclusiv rezerva de performanță), față de 60,13% la finalul anului 2017 (raportat la alocarea inițială pentru sector de 6,80 mld. €). Cheltuielile eligibile certificate și declarate la Comisia Europeană (CE) au atins 1,57 mld. € (26,7% din alocarea de 5,89 mld. €), iar valoarea rambursată de către CE a fost de 1,06 mld. €, reprezentând o **rată de absorbție de 21,26%** (din 5 mld. € contribuție UE). Aceasta reprezintă o creștere semnificativă față de rata de absorbție de la 31.12.2017 de 10,29%.

La nivelul **AP1**, situația la **31.12.2018** indica o rată de contractare de 121,68% din alocarea totală revizuită de 4 mld. € (UE și contribuție națională, inclusiv rezerva de performanță) corespunzând valorii eligibile totale de 4,87 mld. € a celor **21 contracte de finanțare semnate** din care:

- 17 contracte de investiții (8 făcute și 9 nefăcute)
- 4 contracte de asistență tehnică (AT)

Proiectele făcute majore sunt într-un stadiu avansat de implementare cuprins între 55% și 99%.



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



La nivelul **AP2**, rata de contractare era dede 52,85% din alocarea totală revizuită de 1,88 mld. € (UE și contribuție națională, inclusiv rezerva de performanță) corespunzând valorii eligibile totale de 996,57 mil. € a celor **37 contracte de finanțare semnate** din care:

- 31 contracte de investiții (21 fazate și 10 nefazate)
- 6 contracte de AT

Până la data de referință a evaluării (31 decembrie 2018), maturitatea POIM T din punct de vedere al proiectelor de investiții finalizate sau care înregistrează un progres fizic mare este limitată. POIM finanțează proiecte fazate, demarate prin Programul Operațional Sectorial Transport (POS T) în perioada 2007-2013 și proiecte noi, prioritizate prin Master Planul General de Transport (MPGT). Lista inițială a cuprins **104 proiecte**, din care au fost **prioritizate 75 proiecte** la momentul aprobării MPGT, în septembrie 2015. La 31.12.2018, în cadrul POIM T erau **contractate 58 de proiecte**, dintre care **48 proiecte de investiții** și 10 proiecte de AT.

Din cele **48 de proiecte de investiții** (28 proiecte fazate/20 proiecte noi), **27 de proiecte fuseseră date în exploatare**, total (16) sau parțial (anumite tronsoane) la 31.12.2018. Un număr de **19 proiecte** erau **în lucru**, în diferite stadii, iar **2 proiecte** erau întrerupte, în curs de reluare a licitațiilor de lucrări. Cele 27 de proiecte în exploatare au reprezentat "obiectul" principal al evaluării, fiind proiectele cele mai în măsură să genereze efectele scontate.

În cadrul evaluării, am realizat o analiză a nivelului individual de impact al proiectelor date în expoatare total sau parțial, concluzia fiind că **21 de proiecte au impact mare sau mediu** la data de referință a evaluării, dintre care 14 au impact mare și 7 au impact mediu. Impactul "individual" al proiectelor se referă, de exemplu, la secțiuni ale rețelelor TEN-T centrală și globală sau la nivel local. Impactul general – la nivelul rețelelor rutiere, feroviare, căi navigabile, metrou – este limitat de dimensiunea cumulată redusă a proiectelor comparativ cu dimensiunea totală a rețelelor vizate. Dintre proiectele cu impact mare și mediu, repartiția modală indică **12 proiecte rutiere**, **7 feroviare**, **1 aerian** (Aeroportul Craiova) și **1 proiect de metrou** (tronsonul Bazilescu-Străulești de pe M4).

Pe anumite OS nu s-a contractat niciun proiect până la 31.12.2018 (OS 2.4, OS 2.6). În cadrul AP2 (OS 2.1, OS 2.2, OS 2.3) sunt finanțabile proiecte pentru zona de Investiții Teritoriale Integrate (ITI) Delta Dunării. La 31.12.2018 era semnat un sigur contract de finanțare pentru ITI Delta Dunării în cadrul OS 2.3 (pentru Aeroportul Tulcea).

Sinteza constatărilor principale ale evaluării, împreună cu concluziile și recomandările orizontale sunt prezentate în continuare, urmate de concluzii și recomandări pentru fiecare temă de evaluare (TE).

Constatări principale:

Proiectele finanțate în cadrul POIM T contribuie, împreună cu cele finanțate în cadrul POS T 2007-2013, la dezvoltarea rețelelor de transport din România, efectele obținute fiind în direcția propusă. Progresul și ritmul de generare a efectelor preconizate sunt lente, din doua motive principale:

(1) fondurile UE (și cofinanțarea aferentă de la Bugetul de Stat) reprezintă aproape în totalitate sursa de finanțare a investițiilor; nevoile de investiții sunt foarte mari, iar aceste fonduri pot asigura doar un progres limitat în direcția îndeplinirii obiectivelor POIM T și MPGT;

(2) ritmul proiectării și execuției lucrărilor este scăzut, influențat de numeroși factori. Există numeroase exemple de măsuri de corecție eficiente adoptate în ultimii ani, pe baza lecțiilor învățate din programele anterioare, însă în ansamblu factorii cu influență negativă persistă și surclasează aceste măsuri.

Concluzii:

1. Mai ales având în vedere finanțarea limitată comparativ cu nevoile sectorului, Modelul Național de Transport (MNT) reprezintă un factor esențial pentru eficacitatea programării și pentru evaluarea impactului intervențiilor. În prezent nu există un plan clar pentru rularea viitoare a MNT.



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



2. Din punct de vedere operațional, colaborarea inter-instituțională este un factor cheie pentru depășirea dificultăților de natură tehnică și juridică generatoare de întâzieri și impas în implementarea proiectelor. Abordarea consecventă, proiect cu proiect, în funcție de instituțiile implicate, de la momentul selectării proiectelor pentru finanțare, a colaborării inter-instituționale poate să înlăture sau să amelioreze semnificativ majoritatea problemelor din implementare.
3. Indicatorii de rezultat ai proiectelor finanțate reprezintă un factor esențial pentru justificarea investițiilor, transparență și raportarea rezultatelor programului (prin agregare). În prezent, beneficiarii proiectelor nu raportează în mod consecvent valorile țintă/realizate ale indicatorilor.

Recomandări:

1. Ministerul Transporturilor (MT) ar trebui să realizeze, cât mai curând posibil, o analiză a fezabilității (inclusiv din perspectiva fondurilor necesare) rulării complete a modelului național de transport (MNT) conform celor mai bune practice internaționale (odată la 4 ani). În acest scop, MT ar trebui să propună de urgență un proiect de asistență tehnică, finanțat prin POIM T, care să permită realizarea unui plan clar, bugetat de rulare viitoare a MNT (acțiuni necesare în afara colectării de date administrative de la Companii, Institutul Național de Statistică (INS), resurse de personal necesare, resurse financiare, calendar de implementare).
2. MT/MFE ar trebui să propună urgent Guvernului României crearea de unități/grupuri de lucru inter-instituționale de implementare a proiectelor (cel puțin pentru proiectele majore), care să includă personal desemnat din toate instituțiile implicate, inclusiv instituții aflate în afara sistemului POIM T, dar de care depinde buna derulare a proiectelor (instituții care emit avize, autorități locale). Departamentul pentru dezvoltarea, promovarea și monitorizarea proiectelor de investiții în infrastructură din subordinea Primului Ministru ar trebui să se asigure că se înființează astfel de unități/grupuri de lucru pentru fiecare proiect important și să coordoneze înființarea/funcționarea lor.
3. Fiecare instituție beneficiară ar trebui să stabilească și să raporteze, iar Organismul Intermediar (OI) POIM T să colecteze, pentru fiecare proiect de investiții, valori țintă și valori realizate ale indicatorilor de rezultat relevanți pentru fiecare proiect în parte. Raportarea ar trebui realizată semestrial sau anual, începând cu semestrul II 2019 sau cu anul 2019.

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:

1. Majoritatea problemelor și nevoilor identificate la momentul elaborării POIM - trafic rutier congestionat, infrastructura feroviară în deteriorare - s-au menținut sau acutizat în perioada 2014-2020.
2. Evoluția mobilității pe rețeaua TEN-T depinde în principal de progresul în implementarea proiectelor cofinanțate din fonduri UE.
3. Prioritizarea proiectelor pentru finanțare în cadrul POIM, realizată în principal pe criteriul maturității și care astfel nu a respectat întocmai prioritizarea din MPGT, va afecta impactul general al proiectelor.
4. În sectorul rutier s-au realizat progrese privind mobilitatea, reducerea riscului de accidente și a poluării urbane, asigurarea conexității rețelelor TEN-T centrală și globală pe secțiuni ale rețelei TEN-T datorită proiectelor finalizate, dar cu efecte reduse la nivelul întregii rețele. Cauzele principale sunt numărul redus de proiecte și ritmul lent al lucrărilor, în foarte multe situații înregistrându-se întâzieri.
5. 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.



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



6. Construirea de autostrăzi a generat efecte negative importante la nivel local – disconfort, blocarea/îngreunarea accesului localnicilor la proprietăți, creșterea numărului de accidente – cauzate în principal de consultări insuficiente cu factorii locali asupra proiectelor, respectiv de congestia în trafic pe durata construcției.
7. 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.
8. Cu toate că a crescut mobilitatea pe rețeaua feroviară TEN-T datorită proiectelor de infrastructură finanțate, efectele sunt resimțite la nivel limitat în rândul călătorilor. Deși infrastructura permite circulația cu viteze mari pe anumite tronsoane, materialul rulant învechit nu permite dezvoltarea vitezelor proiectate și reducerea vizibilă a timpului de călătorie.
9. În cazul proiectelor feroviare, efectele negative au constat în principal în reducerea capacității și vitezei de circulație pe durata lucrărilor.
10. Efectele manifestate în cazul proiectelor care includ atât sectoare/loturi nefinalizate cât și sectoare date în exploatare sunt limitate, mai ales în cazul transportului rutier și feroviar, unde există limitări ale traficului ca urmare a existenței șantierelor deschise, lucrărilor nefinalizate.
11. 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:

1. În viitoare perioadă de programare, Ministerul Fondurilor Europene (MFE) ar trebui să asigure prioritizarea proiectelor pentru finanțare strict în ordinea stabilită în MPGT, ca premiza esențială pentru asigurarea impactului preconizat la nivel de sector. MPGT, actualizat prin rularea periodică a MNT, încorporează „ex-ante” parametri tehnici/economici/sociali de natură să garanteze maximizarea impactului proiectelor.
2. Având în vedere resursele limitate financiare și umane, în perioada imediat următoare beneficiarii finanțării POIM din sectoarele rutier și feroviar – Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), Căile Ferate Române (CFR) – ar trebui să-și concentreze eforturile pentru finalizarea sectoarelor aflate în execuție, mai ales în cazul proiectelor în care alternează sectoarele/loturile nefinalizate și cele date în exploatare.

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

Concluzii:

1. Investițiile în infrastructura de metrou (extindere linii, modernizare stații, modernizare material rulant) au asigurat o creștere constantă a numărului de pasageri transportați. Creșterea în continuare a numărului de pasageri și a ponderii călătoriilor cu metroul este direct legată de extinderea rețelei existente și de investiții de optimizarea/fluidizarea traficului în stațiile supraîncărcate.
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. Persistă numărul mare de zone (mai ales suburbane) cu acces precar la servicii de transport public și legături intermodale. Sistemul de tarifyare nu încurajează folosirea combinată a transportului public.



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



3. Stabilirea indicatorul 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.
4. Principalele efecte intenționate ale intervențiilor finanțate în cadrul TE 2 constau în creșterea ariei de deservire a metroului, creșterea numărului de pasageri transportați, reducerea duratelor de călătorie, creșterea siguranței traficului.
5. Extinderea M4 către Străulești asigură o mai bună deservire și accesibilitate a cartierelor Bucureștii Noi, Dămăroaia și a orașelor Chitila și Buftea, aproximativ 30.000 de locuitori beneficiind de acces facil la transportul public cu metroul. 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.
6. Componenta de educare și încurajare/stimulare a populației pentru utilizarea mijloacelor de transport în comun, de schimbare a percepției cu privire la beneficiile utilizării transportului în comun are un rol important în schimbarea comportamentului de trafic al populației, cu efecte benefice asupra mediului.
7. Principalele efecte neintenționate identificate sunt legate de creșterea numărului de construcții și activități economice noi în zonă, creșterea valorii imobiliare, atragerea de noi dezvoltări de amploare și conversia zonelor industriale, dezvoltarea pieței muncii, în zonele accesibile cu metroul. Aglomerarea zonelor cu acces la metrou induce riscuri semnificative pentru dezvoltarea sustenabilă și calitatea vieții.

Recomandări:

1. În următoarele 12 luni, Primăria Municipiului București (PMB)/Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov (ADTPBI) ar trebui să conceapă proiecte complementare de tip park & ride pentru fiecare magistrală de metrou. Aceste proiecte ar trebui să includă 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).
2. Autoritățile decidente în politicile de transport pentru zona metropolitană București-Ilfov (PMB/Consiliul Județean Ilfov/ADTPBI) ar trebui să prioritizeze, cât mai curând posibil, stabilirea unui sistem integrat de tarifare pentru toate mijloacele de transport în comun (de suprafață/metrou), cu abonamente/bilete unice.
3. Pentru a susține dezvoltarea durabilă și reducerea poluării provenite din transport, PMB/ADTBI/Metrorex ar trebui să măsoare, începând cât mai curând posibil, ponderea transportului public (eventual metroul defalcat) în totalul deplasărilor (mai ales în relație cu deplasările cu autovehiculul personal). Indicatorii de rezultat pentru proiectele viitoare de dezvoltare a rețelelor de transport în comun (inclusiv de metrou) ar trebui definiți în funcție de această pondere, vizând astfel în principal reducerea numărului de deplasări cu autoturismul personal.
4. Pentru asigurarea funcțiilor necesare unui nivel ridicat al calității vieții, PMB/Consiliul General al Municipiului București (CGMB)/Primăriile de Sector din Municipiul București/Consiliile Locale ale Sectoarelor Municipiului București ar trebui să acorde, cu efect imediat, atenție sporită în avizarea planurilor urbanistice (Plan Urbanistic Zonal - PUZ/Plan Urbanistic de Detaliu - PUD) astfel încât să se asigure dezvoltarea durabilă și funcțională a zonelor, nu doar dezvoltări imobiliare. Aceasta ar trebui să devină o prioritate mai ales în zonele adiacente magistralelor de metrou, susceptibile să genereze aglomerare excesivă.



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



TEMA 3: Accesibilitate regională (OS 2.2 și 2.3)

Concluzii:

1. Competiția între modurile de transport și existența alternativelor este benefică și atrage după sine creșterea calității și creștere economică. Cu toate acestea, concentrarea investițiilor în anumite zone (de exemplu, nord-vest) și nefinanțarea nici unui mod de transport în alte zone (nord-est) duce la o accesibilitate regională limitată din perspectiva infrastructurii de transport din zonele subfinanțate.
2. Centura Carei, în exploatare din decembrie 2018, reflectă beneficiile variantelor de ocolire a localităților urbane mici și mijlocii asupra calității vieții locuitorilor, siguranței traficului și productivității transportului rutier.
3. 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.
4. Proiectul Aeroportul Craiova, care a condus la creșterea accesibilității în sudul țării, reflectă potențialul proiectelor de mici dimensiuni din domeniul aeroportuar de a impulsiona competitivitatea regională și creșterea ocupării forței de muncă, în lipsa unei alternative rutiere sau feroviare reale.
5. Modificările legislative în domeniul ajutorului de stat au dus la întârzieri în pregătirea proiectelor aeroportuare, beneficiarii fiind nevoiți fie să regândească proiectele prin includerea doar a investițiilor care nu fac obiectul ajutorului de stat (măsuri de siguranță), fie prin găsirea unor alternative de finanțare a contribuției proprii, care a crescut considerabil.

Recomandări:

1. Ministerul Transporturilor (MT) ar trebui să realizeze, cât mai curând posibil (ideal astfel încât să permită integrarea în viitoarele programe operaționale 2020-2027) o strategie națională pentru accesibilitatea regională care să prioritizeze realizarea de variante ocolitoare, cu precădere pentru localitățile urbane mici și mijlocii aflate pe principalele rute de transport. Datorită multiplelor beneficii potențiale – creșterea vitezelor de tranzit, siguranței traficului, calității vieții – un element central al strategiei ar trebui să fie combinarea surselor de finanțare (POIM, Programul Operațional Regional - POR, programe de cooperarea transfrontalieră, surse naționale, bugete locale/județene).
2. Pentru viitoarea perioadă de programare (2020), MT ar trebui să asigure prioritizarea finanțării infrastructurii de transport pentru cel puțin un mod de transport (rutier/feroviar) pentru fiecare regiune a țării, astfel încât să nu existe zone neacoperite deloc de infrastructură de transport modernizată și să se asigure o distribuție echilibrată a infrastructurii de transport la nivel teritorial.
3. Pentru viitoare perioadă de programare, Guvernul României/MT ar trebui să concentreze finanțările disponibile pe modurile de transport pentru care nu există alternative de dezvoltare, respectiv rutier și feroviar, astfel încât să poată fi asigurată accesibilitatea regională echilibrată la nivel național. Evoluția indicatorilor în cazul transportului aerian demonstrează că dezvoltarea acestui sector este determinată în mare măsură de evoluții economice și nu de intervențiile din fonduri publice.

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

Concluzii:

1. În contrast cu tendințele mondiale, transportul intermodal nu este foarte dezvoltat în România, cu excepția transportului de containere din portul Constanța. 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.



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



2. Dezvoltarea transportului intermodal în România este influențată de progresele lente ale reabilitării și modernizării infrastructurii feroviare și de transport naval.
3. Deși s-a creat cadrul legal privind unele măsuri de încurajare a transportului combinat (reducerea tarifului de utilizare a infrastructurii pentru trenurile în tranzit, scutirea de la plata impozitului pe profit reinvestit în terminalele de transport combinat), neaplicarea legislației a împiedicat atragerea operatorilor de transport rutier de marfă către transportul feroviar.
4. În ceea ce privește fluidizarea traficului în vămi, POIM T nu a înregistrat încă progrese, proiectele prevăzute pentru a avea o contribuție la realizarea acestui obiectiv fiind încă în etapa de pregătire.

Recomandări:

1. Pentru a accelera progresul privind dezvoltarea transportului intermodal în România este esențială susținerea consecventă a acestui domeniu, prin politici și strategii dedicate și prin acțiuni care să transpună **Strategia de Transport Intermodal 2020** în practică. Dintre acțiunile concrete (formulate în cadrul Strategiei), Autoritatea de Management pentru Programul Operațional Infrastructură Mare (AM POIM) prin proiecte de Asistență Tehnică (AT):
 - Înființarea Unități de Management al Proiectelor Intermodale care să reunească specialiști în domeniul transporturilor feroviare, rutiere, navale și aeriene din direcțiile de specialitate din cadrul MT, cu experiență în managementul proiectelor, precum și specialiști în domeniul logisticii și al transportului intermodal. Această unitate va avea rolul de a iniția, dezvolta și gestiona politica de dezvoltare intermodală, va contribui la rezolvarea operativă a problemelor legate de procedurile intermodale și la urmărirea în timp real a implementării strategiei intermodale.
 - Finanțarea unor acțiuni de instruire a potențialilor beneficiari de fonduri în domeniul transporturilor intermodale cu privire la oportunitățile și prioritățile de finanțare.
2. Pentru proiectele care vizează fluidizarea traficului în vămi, AM POIM T ar trebui să acorde, în regim de urgență, sprijin Agenția Națională de Administrare Fiscală – Direcția Generală a Vămilei (ANAF-DGV), printr-un proiect de AT, pentru urgentarea pregătirii cererilor de finanțare prevăzute a fi depuse în cadrul POIM 2014-2020.

TEMA 5: Siguranța și reducerea impactului asupra mediului (OS 2.5)

Concluzii:

1. Evoluția domeniului siguranța circulației din România în perioada 2014-2018 prezintă o imagine mixtă. În sectorul rutier, România continuă să se situeze pe prima poziție în UE privind numărul de decese la un milion de locuitori cauzate de accidente rutiere. În schimb, numărul de decese din accidente feroviare este în scădere, indicând o creștere, în timp, a nivelului de siguranță al acestui mod de transport.
2. Proiectele implementate în sectorul feroviar, în exploatare sau aproape finalizate, contribuie semnificativ la creșterea siguranței traficului feroviar. Prin modernizarea instalațiilor, și prin sistemele nou instalate a crescut gradul de automatizare și de precizie în dirijarea circulației, respectiv în detectarea posibilelor defecțiuni ale trenurilor, fără a genera efecte negative asupra mediului sau patrimoniului cultural.
3. Pe lângă măsurile de reabilitare a infrastructurii rutiere de pe rețelele de drumuri naționale, creșterea gradului de educare a participanților la trafic privind respectarea codului rutier și infrastructura de siguranță rutieră din localități constituie elemente esențiale pentru reducerea numărului de accidente grave.



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



Recomandări:

1. În viitoarea perioadă de programare, MFE/MT ar trebui să finanțeze și proiecte care vizează 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, în urma cărora se înregistrează victime.
2. În viitoarea perioadă de programare, MFE/MT ar trebui să finanțeze proiecte care vizează elaborarea și implementarea de 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:

1. 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.
2. Proiectele implementate au generat efectele imediate scontate, ridicarea restricțiilor de viteză, respectiv noi facilități destinate confortului călătorilor, în stațiile modernizate. Având în vedere ritmul actual de progres privind creșterea calității transportului feroviar de călători, estimarea acestei evaluări este că atingerea țintei indicatorului de rezultat va fi posibilă peste aproximativ 10 ani (2029).
3. Implementarea și impactul proiectelor au fost influențate pozitiv de mecanismul de fazare a proiectelor, decizia de înființare a Autorității pentru Reformă Feroviară (ARF), creșterea capacității personalului instituției beneficiare ca urmare a instruirilor organizate în cadrul POS T, îmbunătățirea calității proiectelor tehnice datorită schimbării anumitor normative și standarde.
4. Cele mai importante provocări constau în capacitatea tehnică limitată de a pregăti proiecte și personalul insuficient de la nivelul ARF, dificultăți în execuția lucrărilor și depășirea termenelor generate de insuficiența personalului contractorilor, durate mari ale proceselor de achiziție și dificultăți în obținerea avizelor.

Recomandări:

1. Politica de personal a instituțiilor beneficiare POIM T în general și ARF în special necesită o dezvoltare substanțială pentru a reduce fluctuația de personal și pentru a asigura creșterea gradului de ocupare a posturilor. MT/ARF ar trebui să adopte măsuri urgente de creștere a gradului de ocupare a posturilor, prioritar în cadrul Serviciului Strategie, Eficientizare, Restructurare Rețea.



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE

