



Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene

„Implementarea Planului de Evaluare a Programului Operațional Infrastructură Mare 2014-2020 -
Evaluarea intervențiilor POIM în domeniul transporturilor”
Contract nr. 49180/05.07.2018

Raport de Evaluare 2021 (versiune finală)

CIVITTA

Proiect cofinanțat din Fondul European de Dezvoltare Regională prin POAT 2014-2020
și implementat de asocieria:

Acest raport a fost elaborat în baza unei evaluări independente efectuate de asocieria condusa de CIVITTA Strategy & Consulting SA. Autorii raportului de evaluare sunt experții care au fost implicați în evaluare. Opiniile exprimate în raport sunt cele ale echipei de proiect și nu prezintă, neapărat punctul de vedere al Ministerului Investițiilor și Proiectelor Europene.



Fișa documentului

VERSIUNEA	DATA TRANSMITERII
Versiune inițială	30 iunie 2021
Versiuni revizuite	
Versiune revizuită 1	13 august 2021
Versiune finala	27 august 2021



Cuprins

Sumar executiv	13
Preambul	24
1. Introducere	25
1.1. Cadrul general al evaluării	25
1.2. Obiective, teme și întrebări de evaluare	27
1.3. Grupul țintă	28
2. Metodologia de evaluare	29
2.1. Aspecte generale	29
2.2. Probleme întâmpinate și limitări în aplicarea metodologiei	30
3. TEMA 1: Evaluarea intervențiilor privind 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)	31
3.1. Care este evoluția mobilității pe rețeaua TEN-T centrală și globală de la adoptarea Programului Operațional (PO)?	31
3.2. În ce măsură acest progres se datorează POIM? (efectul net/decelarea contribuției POIM T, respectiv a altor factori, inclusiv proiecte finanțate din alte surse)	45
3.3. Există alte efecte, intenționate /neintenționate, pozitive sau negative ale intervențiilor?	67
3.4. Efectele depășesc limitele zonei ori sectorului sau afectează și alte grupuri, nevizate de intervenție?	71
3.5. În ce măsură sunt efectele sustenabile pe o perioadă mai lungă de timp?	72
3.6. Ce mecanisme au facilitat/împiedicat efectele? Care sunt caracteristicile-cheie contextuale ale acestor mecanisme?	73
3.7. În ce măsură lucrurile ar fi putut fi realizate mai bine?	75
3.8. Care sunt perspectivele de realizare a indicatorilor POIM Transport prin prisma portofoliului de proiecte existent?	77
3.9. Concluzii și recomandări	83
4. TEMA 2: Mobilitatea urbană și reducerea impactului asupra mediului prin dezvoltarea rețelei de metrou București-Ilfov (OS 1.4)	86
4.1. Care este evoluția mobilității urbane și reducerea impactului asupra mediului de la adoptarea POIM ?	86
4.2. În ce măsură acest progres se datorează POIM? (efectul net/decelarea contribuției POIM T, respectiv a altor factori, inclusiv proiecte finanțate din alte surse)	93
4.3. Există alte efecte, intenționate /neintenționate, pozitive sau negative ale intervențiilor?	103
4.4. Efectele depășesc limitele zonei ori sectorului sau afectează și alte grupuri, nevizate de intervenție?	114
4.5. În ce măsură sunt efectele sustenabile pe o perioadă mai lungă de timp?	115
4.6. Ce mecanisme au facilitat/împiedicat efectele? Care sunt caracteristicile-cheie contextuale ale acestor mecanisme?	115
4.7. În ce măsură lucrurile ar fi putut fi realizate mai bine?	117
4.8. Care sunt perspectivele de realizare a indicatorilor POIM Transport prin prisma portofoliului de proiecte existent?	118
4.9. Concluzii și recomandări	119
5. TEMA 3: Accesibilitate regională (OS 2.2, OS 2.3)	122
5.1. Care este evoluția accesibilității regionale de la momentul adoptării POIM?	122
5.2. În ce măsură acest progres se datorează POIM? (efectul net/decelarea contribuției POIM T, respectiv a altor factori, inclusiv proiecte finanțate din alte surse)	127
5.3. Există alte efecte, intenționate /neintenționate, pozitive sau negative ale intervențiilor?	138

5.4	Efectele depășesc limitele zonei ori sectorului sau afectează și alte grupuri, nevizate de intervenție?	139
5.5	În ce măsură sunt efectele sustenabile pe o perioadă mai lungă de timp?	139
5.6	Ce mecanisme au facilitat/împiedicat efectele? Care sunt caracteristicile-cheie contextuale ale acestor mecanisme?	140
5.7	În ce măsură lucrurile ar fi putut fi realizate mai bine?	141
5.8	Care sunt perspectivele de realizare a indicatorilor POIM Transport prin prisma portofoliului de proiecte existent?.....	141
5.9	Concluzii și recomandări	143
6	TEMA 4: Evaluarea intervențiilor POIM privind dezvoltarea transportului intermodal și fluidizarea traficului, inclusiv în vămi (OS 2.4 și OS 2.6).....	145
6.1	Care este evoluția calității și eficienței transportului intermodal și a fluidizării traficului în punctele de trecere a frontierei, inclusiv în vămi, de la adoptarea POIM?	145
6.2	În ce măsură acest progres se datorează POIM? (efectul net/decelarea contribuției POIM T, respectiv a altor factori, inclusiv proiecte finanțate din alte surse)	153
6.3	Există alte efecte, intenționate /neintenționate, pozitive sau negative ale intervențiilor?	159
6.4	Efectele depășesc limitele zonei ori sectorului sau afectează și alte grupuri, nevizate de intervenție?	160
6.5	În ce măsură sunt efectele sustenabile pe o perioadă mai lungă de timp?	160
6.6	Ce mecanisme au facilitat efectele? Care sunt caracteristicile-cheie contextuale ale acestor mecanisme?	161
6.7	În ce măsură lucrurile ar fi putut fi realizate mai bine?	161
6.8	Care sunt perspectivele de realizare a indicatorilor POIM Transport prin prisma portofoliului de proiecte existent?.....	162
6.9	Concluzii și recomandări	163
7	TEMA 5: Siguranța și reducerea impactului asupra mediului (OS 2.5)	165
7.1	Care este progresul înregistrat în ceea ce privește creșterea siguranței și reducerea impactului transportului asupra mediului de la momentul adoptării POIM?.....	165
7.2	În ce măsură acest progres se datorează POIM? (efectul net/decelarea contribuției POIM T, respectiv a altor factori, inclusiv proiecte finanțate din alte surse)	173
7.3	Există alte efecte, intenționate /neintenționate, pozitive sau negative ale intervențiilor?	178
7.4	Efectele depășesc limitele zonei ori sectorului sau afectează și alte grupuri, nevizate de intervenție?	179
7.5	În ce măsură sunt efectele sustenabile pe o perioadă mai lungă de timp?	180
7.6	Ce mecanisme au facilitat efectele? Care sunt caracteristicile-cheie contextuale ale acestor mecanisme?	181
7.7	În ce măsură lucrurile ar fi putut fi realizate mai bine?	181
7.8	Care sunt perspectivele de realizare a indicatorilor POIM Transport prin prisma portofoliului de proiecte existent?.....	181
7.9	Concluzii și recomandări	183
8	TEMA 6: Evaluarea intervențiilor privind creșterea sustenabilității și calității transportului feroviar (OS 2.7)	185
8.1	Care este progresul înregistrat în ceea ce privește sustenabilitatea și calitatea transportului feroviar, de la momentul adoptării POIM?	185
8.2	În ce măsură acest progres se datorează POIM? (efectul net/decelarea contribuției POIM T, respectiv a altor factori, inclusiv proiecte finanțate din alte surse)	192
8.3	Există alte efecte, intenționate /neintenționate, pozitive sau negative ale intervențiilor?	197
8.4	Efectele depășesc limitele zonei ori sectorului sau afectează și alte grupuri, nevizate de intervenție?	197
8.5	În ce măsură sunt efectele sustenabile pe o perioadă mai lungă de timp?.....	197



8.6	Ce mecanisme au facilitat efectele? Care sunt caracteristicile-cheie contextuale ale acestor mecanisme?	198
8.7	În ce măsură lucrurile ar fi putut fi realizate mai bine?	198
8.8	Care sunt perspectivele de realizare a indicatorilor POIM Transport prin prisma portofoliului de proiecte existent?.....	198
8.9	Concluzii și recomandări	200

Cuprins tabele

TABEL 1	Situația intervențiilor POIM T la 31.12.2020	26
TABEL 2	Stadiul proiectelor POIM T la 31.12.2020	27
TABEL 3	Metodele de evaluare utilizate	29
TABEL 4	Dimensiunea rețelelor TEN-T la nivel UE	35
TABEL 5	Stadiul de finalizare al celor 9 coridoare ale rețelei TEN-T centrale	35
TABEL 6	Creșterea numărului de kilometri parcurși pe autostradă și reducerea timpilor de călătorie, 2012-2019	36
TABEL 7	Rata de dezvoltare a infrastructurii rutiere la nivel UE și la nivelul României	37
TABEL 8	Linii de cale ferată de mare viteză (km) și reducerea timpilor de călătorie (minute)	39
TABEL 9	Rata de dezvoltare a infrastructurii feroviare la nivel UE și la nivelul României	40
TABEL 10	Rata de dezvoltare a rețelei de căi navigabile la nivel UE și la nivelul României	43
TABEL 11	Sinteza proiectelor TE 1 (2018, 2020)	47
TABEL 12	Tipuri de acțiuni finanțabile în cadrul OS 1.1 și OS 2.1	48
TABEL 13	Proiecte de investiții cu CF semnate la 31.12.2020 pe rețeaua rutieră TEN T centrală (OS 1.1) și globală (OS 2.1)	49
TABEL 14	Tipuri de acțiuni finanțabile în cadrul OS 1.2.	56
TABEL 15	Proiecte de investiții cu CF semnate pe rețeaua feroviară TEN T centrală (OS 1.2)	57
TABEL 16	Tipuri de acțiuni finanțabile în cadrul OS 1.3	64
TABEL 17	Proiecte de investiții cu CF semnate pe rețeaua TEN T centrală de căi navigabile interioare (OS 1.3)	64
TABEL 18	Indicatorul de rezultat - OS 1.1	79
TABEL 19	Indicatorii de rezultat imediat CO13a și 2S122 - output OS 1.1	80
TABEL 20	Indicatorul de rezultat - OS 1.2	81
TABEL 21	Indicatorii de rezultat imediat CO12a, 2S4 și 2S5 - output OS 1.2	81
TABEL 22	Indicatorul de rezultat - OS 1.3	82
TABEL 23	Indicatorii de rezultat imediat CO16, 2S5 și 2S7 – output OS 1.3	83
TABEL 24	Indicatorul de rezultat - OS 2.1	83
TABEL 25	Indicatorul de rezultat imediat CO13a - output OS 1.1	84
TABEL 26	Sinteza proiectelor TE 2 (2018, 2020)	96
TABEL 27	Tipuri de acțiuni finanțabile în cadrul OS 1.4	97
TABEL 28	Proiecte de investiții cu CF semnate la 31.12.2020 pe rețeaua de transport cu metroul a Municipiului București (OS 1.4)	98
TABEL 29	Indicatorul de rezultat - OS 1.4	125
TABEL 30	Indicatorul de rezultat imediat CO15 și 2S123 - output OS 1.4	125
TABEL 31	Sinteza proiectelor TE 3 (2018, 2020)	135
TABEL 32	Tipuri de acțiuni finanțabile în cadrul OS 2.2	136
TABEL 33	Proiecte POIM T cu CF semnate la 31.12.2020, care contribuie la creșterea conexiunii cu rețeaua TEN-T și la creșterea accesibilității regionale (OS 2.2)	137
TABEL 34	Tipuri de acțiuni finanțabile în cadrul OS 2.3	140
TABEL 35	Proiecte POIM T cu CF semnate la 31.12.2020, care contribuie la modernizarea aeroporturilor, situate atât pe rețeaua TEN-T, cât și în afara acesteia (OS 2.3)	141
TABEL 36	Traficul total de pasageri și mișcările de aeronave în aeroportul din Craiova	145
TABEL 37	Indicatorul de rezultat - OS 2.2	148
TABEL 38	Indicatorul de rezultat - OS 2.3	149
TABEL 39	Indicatorul de rezultat imediat 2S17 - output OS 2.3	149



TABEL 40. Evoluția volumului de mărfuri containerizat manipulat în UTI pe rețeaua feroviară (TEU/an) la nivel UE, 2014-2019	155
TABEL 41. Sinteza proiectelor TE 4 (2018, 2020)	161
TABEL 42. Proiecte de investiții cu CF semnate la 31.12.2020 în cadrul OS 2.4	163
TABEL 43. Indicatorii de rezultat - OS 2.4	169
TABEL 44. Indicatori de rezultat imediat 2S6 și 2S19 - output OS 2.4	169
TABEL 45. Indicatorul de rezultat - OS 2.6	170
TABEL 46. Sinteza proiectelor TE 5 (2018, 2020)	180
TABEL 47. Proiecte de investiții cu CF semnate la 31.12.2020 în cadrul OS 2.5	183
TABEL 48. Indicatorul de rezultat - OS 2.5	189
TABEL 49. Indicatori de rezultat imediat 2S20, 2S124, 2S125 și 2S127- output OS 2.5	189
TABEL 50. Indicatori de calitate al serviciilor feroviare (călători, marfă), 2014-2020	196
TABEL 51. Sinteza proiectelor TE 6 (2018,2020)	198
TABEL 52. Proiecte de investiții cu CF semnate la 31.12.2020 în cadrul OS 2.7	200
TABEL 53. Indicatorul de rezultat - OS 2.7	205
TABEL 54. Indicatori de rezultat imediat CO12, CO12a și 2S128- output OS 2.7	205

Cuprins grafice

GRAFIC 1. Distribuția modală a volumului de mărfuri transportate (mil. tone), UE-27, 2019	41
GRAFIC 2. Evoluția volumului de mărfuri transportate pe căi navigabile interioare la nivelul UE-27 (mil. tone/an), 2011-2019	42
GRAFIC 3. Volume de marfă transportate pe căi navigabile în 2019 (mil. tone)	42
GRAFIC 4. Evoluția volumului de mărfuri transportate pe căi navigabile interioare la nivel național (mil. tone/an), 2011-2020	44
GRAFIC 5. Evoluția volumelor de mărfuri pe moduri de transport în România (mil. tone), 2014-2020	45
GRAFIC 6. Distribuția modală a volumului de mărfuri transportate (mil. tone), 2020	46
GRAFIC 7. Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T centrală (min/ 100km)	80
GRAFIC 8. Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-t globală (min/ 100km)	84
GRAFIC 9. Miliarde de pasageri transportați/km în 2018 în Europa	89
GRAFIC 10. Evoluția numărului total de călătorii cu metroul între 2014 și 2018	91
GRAFIC 11. Repartiția modală în anul 2015 - Municipiul București; Pondere călătorii cu metroul /total transport public (2018)	90
GRAFIC 12. Evoluția ponderii călătoriilor cu metroul din totalul călătoriilor cu transportul public	91
GRAFIC 13. Evoluția volumelor de călători pe rețelele de transport public din București, perioada 2017-2020	92
GRAFIC 14. Evoluția volumelor de călători pe magistrala M4 (mii călători), perioada 2014-2019	93
GRAFIC 15. Evoluția volumelor de călători pe magistrala M5 (călători), perioada octombrie 2020 - iulie 2021	93
GRAFIC 16. Inter-conectivitatea metroului cu alte mijloace de transport în comun de suprafață	94
GRAFIC 17. Influența pandemiei COVID 19 în decizia de a utiliza metroul	94
GRAFIC 18. Evoluția indicelui de motorizare în municipiul București și județul Ilfov (2014-2019)	93
GRAFIC 19. Timpi de deplasare (min.) cu diferite mijloace de transport pentru zona de influență a magistralei M4	106
GRAFIC 20. Timpi de deplasare (min.) cu diferite mijloace de transport pentru zona de influență a magistralei M5	107
GRAFIC 21. Ierarhia mijloacelor de transport în comun București - Ilfov	107
GRAFIC 22. Efectele dezvoltării rețelei de transport cu metroul asupra utilizării frecvente a acestuia (frecvența utilizării noilor magistrale M4 și M5)	108
GRAFIC 23. Efectele percepute ale finalizării noilor magistrale de metrou	109
GRAFIC 24. Principalele așteptări privind îmbunătățirea transportului cu metroul	109
GRAFIC 25. Evoluția concentrațiilor medii anuale de PM10 în sectoarele 1 și 6, între 2015 și 2020	111
GRAFIC 26. Creșterea numărului de salariați la nivelul Municipiului București între 2014 și 2019	116
GRAFIC 27. Situația locurilor de muncă nou create la nivelul Sectoarelor 1 și 7, între 2016 - 2020	117
GRAFIC 28. Evoluția înmatriculărilor persoanelor juridice la nivelul Sectoarelor 1 și 6, în perioada 2016-2020	117
GRAFIC 29. Evidența înmatriculărilor persoanelor juridice cu sediul social pe Bulevardul Bucureștii Noi, în perioada 2016-2020	118
GRAFIC 30. Ponderea efectelor pozitive a investițiilor în M4	119
GRAFIC 31. Pondere percepiei investițiilor necesare în infrastructura de metrou, respondenți din vecinătatea M4	119



GRAFIC 32. Ponderea efectelor pozitive a investițiilor în M5	120
GRAFIC 33. Ponderea percepției investițiilor necesare în infrastructura de metrou, respondenți din vecinătatea M5	121
GRAFIC 32. Gradul de utilizare al Park&Ride Străulești în perioada Noiembrie 2018 – Iulie 2021	122
GRAFIC 33. Evoluție număr de pasageri îmbarcați și debarcați (mil. pasageri/an) la nivel UE-27, 2014-2019	131
GRAFIC 34. Distribuția aeroporturilor din România	132
GRAFIC 35. Evoluție număr de pasageri îmbarcați și debarcați (mil. pasageri/an) la nivel național, 2015-2020	132
GRAFIC 36. Efecte ale investiției în infrastructura de transport percepute de către reprezentanții companiilor de transport	139
GRAFIC 37. Efecte ale investiției în infrastructura de transport percepute de către șoferii profesioniști	140
GRAFIC 38. Transportul aerian de pasageri (total, din care îmbarcați și debarcați) la nivelul Aeroportului George Enescu, Bacău	144
GRAFIC 39. Evoluția mișcărilor de aeronave pe Aeroportul George Enescu, Bacău	144
GRAFIC 40. Procentul de tone-km de mărfuri transportate pe căi ferate, rutier, căi navigabile interioare în UE-27, 2014-2019	154
GRAFIC 41. Evoluția volumului de mărfuri containerizat manipulat în UTI (TEU/an) pe rețeaua feroviară la nivel UE, 2014-2019	156
GRAFIC 42. Transportul intermodal de mărfuri pe rețeaua feroviară (TEU/an), 2014-2020	158
GRAFIC 43. Transportul intermodal de mărfuri Portul Constanța (TEU/an), 2014-2020	158
GRAFIC 44. Traficul mijloacelor de transport de tip camion prin punctele de trecere a frontierei, 2014-2020	158
GRAFIC 45. Timpul mediu de așteptare în punctele rutiere de trecere a frontierei a mijloacelor de transport de tip camion, 2016-2020	159
GRAFIC 46. Impactul potențial investițiilor în modernizarea infrastructurii navale în utilizarea acestui mijloc de transport, perceput de populația generală	166
GRAFIC 47. Evoluția numărului de decese din accidente rutiere la un milion de locuitori, UE-28, 2010-2020	173
GRAFIC 48. Evoluția emisiilor medii de CO2 grame/km care provin de la autovehiculele și camionetele noi, UE-27, 2010-2019	173
GRAFIC 49. Evoluția numărului de decese din accidente rutiere la un milion de locuitori la nivel național, 2010-2020	174
GRAFIC 50. Evoluția emisiilor medii de CO2 grame/km care provin de la autovehiculele și camionetele noi la nivel național, 2010-2019	174
GRAFIC 51. Evoluția numărului de decese înregistrate în urma accidentelor feroviare, UE-27, 2010-2019	177
GRAFIC 52. Evoluția de CO2 provenite din transport în funcție de modul de transport, 2018	177
GRAFIC 53. Evoluția numărului de decese înregistrate în urma accidentelor feroviare la nivel național, 2010-2019	178
GRAFIC 54. Emisii CO2 (mii tone) provenite din transportul feroviar - călători la nivel național, 2010-2020	178
GRAFIC 55. Frecvența utilizării transportului feroviar	186
GRAFIC 56. Frecvența utilizării transportului naval	187
GRAFIC 57. Intensitatea utilizării feroviare în UE-28 – transport călători (milioane de călători-km), 2014-2019	192
GRAFIC 58. Intensitatea utilizării feroviare în UE-28 – transport mărfuri (milioane de tone-km), 2014-2019	192
GRAFIC 59. Evoluția utilizării rețelei feroviare la nivel UE, 2019 față de 2014	192
GRAFIC 60. Intensitatea utilizării rețelei feroviare în România – transport călători (milioane de călători-km), 2014-2019	195
GRAFIC 61. Intensitatea utilizării feroviare în România – transport mărfuri (milioane de tone-km), 2014-2019	195
GRAFIC 62. Evoluția mediei întârzierilor trenurilor de călători și mărfuri (minute), 2014-2020	196
GRAFIC 63. Evoluția vitezelor medii comerciale ale trenurilor de călători și mărfuri (km/h), 2014-2020	196
GRAFIC 64. Ierarhia motivelor deficitului de atractivitate al transportului feroviar	202

Cuprins figuri

FIGURA 1 Coridoarele rețelei centrale TEN-T	34
FIGURA 2. Axa rutieră TEN-T Igoumenitsa-Atena-Sofia-Budapesta/Timișoara-Pitești-București-Constanța	37
FIGURA 3. Axa feroviară TEN-T Atena-Sofia-Budapesta-Viena-Dresda/Timișoara-București-Constanța	40
FIGURA 4. Axa fluvială TEN-T Dunăre-Marea Nordului-Marea Neagră (Rotterdam-Frankfurt-Constanța)	43
FIGURA 5. Porturile fluviale din România situate pe Dunăre	44
FIGURA 6. Proiecte POIM T (RUTIER) în lucru/în exploatare, 31.12.2020 (Tema 1)	52
FIGURA 7. Evaluarea de către reprezentanții firmelor de transport mărfuri a calității investițiilor în infrastructura rutieră din ultimii 5 ani	54
FIGURA 8. Evaluarea de către șoferii profesioniști a calității investițiilor în infrastructura rutieră din ultimii 5 ani	54
FIGURA 9. Ierarhia tipurilor de investiții așteptate de către reprezentanții firmelor de transport mărfuri, după indicele de necesitate	55
FIGURA 10. Ierarhia tipurilor de investiții așteptate de către șoferii profesioniști, în funcție de indicele de necesitate	56
FIGURA 11. Proiecte POIM T (FEROVIAR) în lucru/în exploatare, 31.12.2020 (Tema 1)	58
FIGURA 12. Impactul investițiilor în infrastructura feroviară asupra scăderii timpilor de călătorie, perceput de populația generală	60
FIGURA 13. Impactul investițiilor în infrastructura feroviară asupra scăderii timpilor de călătorie, perceput de reprezentanții companiilor feroviare	61
FIGURA 14. Principalele investiții în vederea creșterii atractivității transportului feroviar	61
FIGURA 15. Evaluarea suficienței investițiilor în infrastructura feroviară în ultimii 5 ani	62
FIGURA 16. Aprecierea calității investițiilor în vederea modernizării transportului feroviar	63
FIGURA 17. În ce mod ați evalua calitatea investițiilor în infrastructura feroviară finalizate în ultimii 5 ani?	63
FIGURA 18. Rețeaua Economică Primară - naval	66
FIGURA 19. Proiecte POIM T (NAVAL) în lucru/în exploatare, 31.12.2020 (Tema 1)	67
FIGURA 20. Impactul potențial al investițiilor în infrastructura navală de transport călători	68
FIGURA 21. Proiecte POIM T (metrou) în lucru/în exploatare, 31.12.2020 (Tema 2)	96
FIGURA 22. Localizarea traseului magistralei 5, secțiunea Raul Doamnei – Eroilor, în raport cu celelalte linii de metrou	99
FIGURA 23. Localizarea traseului magistralei 4, secțiunea Parc Bazilescu - Străulești, în raport cu celelalte linii de metrou	100
FIGURA 24. Izocrona de accesibilitate pietonală la cele două stații noi de pe M4	105
FIGURA 25. Izocrona de accesibilitate pietonală la stațiile Valea Ialomiței și Academia Militară de pe M5	106
FIGURA 26. Evoluția distribuției spațiale a concentrațiilor medii anuale de PM10 între 2015 și 2018	111
FIGURA 27. Dezvoltări rezidențiale în zona de deservire a liniei M4	113
FIGURA 28. Dezvoltări rezidențiale în zona de deservire a liniei M5	114
FIGURA 29. Densificarea zonei aferente M4 - Comparatie între reglementările urbanistice pentru zona de influență a proiectului provenite din PUG 2000 și propunere PUZ Coordonator Sectorul 1	115
FIGURA 30. Dezvoltări imobiliare în zona de deservire a liniei M5, stația Academia Militară	115
FIGURA 31. Proiecte POIM T (rutier) în lucru/în exploatare, 31.12.2020 (Tema 3)	114
FIGURA 32. Localizarea și clasificarea aeroporturilor din România	142
FIGURA 33. Proiecte POIM T (AERIAN) în lucru/în exploatare, 31.12.2020 (Tema 3)	143
FIGURA 34. Proiecte POIM T Infrastructură navală progres fizic Tema 4	164
FIGURA 35. Proiecte POIM T Infrastructură navală în exploatare/în lucru Tema 4	165
FIGURA 36. Proiecte POIM T Infrastructură feroviară Tema 5	181
FIGURA 37. Distribuția teritorială a rețelei feroviare	194
FIGURA 38. Proiecte POIM T Infrastructură feroviară Tema 6	199



Lista anexelor

Anexa 1. Baze de date și metadate

Anexa 2. Minute Interviuri

Anexa 3. Rapoarte Sondaje

Anexa 4. Studii de caz

Anexa 5. Sondajul Delphi

Anexa 6. Raport Atelier de lucru

Anexa 7. Raport Focus grup

Anexa 8. Literatura de specialitate și bibliografie

Anexa 9. Raportul comitetului științific

Anexa 10. Lista membrilor CCE

Anexa 11. Tabel de corelare constatări, concluzii și recomandări

Anexa 12. Matrice multicriterială pentru determinarea impactului individual al proiectelor POIM T

Anexa 13. Tratarea comentariilor în vederea finalizării Raportului de Evaluare POIM T 2021

Anexa 14. Sumarul executiv în limba română, engleză, romani și maghiară, precum și în limbajul Braille



Lista abrevierilor

Acronim	Denumire
AAR	Asociația Aeroporturilor din România
AC	Autoritatea Contractantă
ACB	Analiza Cost-Beneficiu
CN ACN	Compania Națională Administrația Canalelor Navigabile
ADTPBI	Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov
AFER	Autoritatea Feroviară din România
AM	Autoritate de Management
ANAF - DGV	Agencia Națională de Administrare Fiscală - Direcția Generală a Vămirilor
AP	Axă Prioritară
ARF	Autoritatea pentru Reformă Feroviară
AT	Asistență Tehnică
BRT	Buss Rapid Transit
BEI-PASSA	Băncii Europene de Investiții
CAEN	Clasificarea activităților din economia națională
CFR	Căile Ferate Române
CE	Comisia Europeană
CEF	Connecting Europe Facility
CESTRIN	Centrul de Studii Tehnice Rutiere și Informatică
CF	Contract de Finanțare
CJ	Consiliu Județean
CM	Comitetul de Monitorizare
CNAIR	Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere
CNADNR	Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România
CNIR	Compania Națională de Investiții Rutiere
CO ₂	Dioxid de Carbon
COVID	Pandemia generată de coronavirus
dB	Decibel
DG	Directorat General
DN	Drum Național
DNCB	Drumuri Naționale și Centuri Rutiere
DRPCIV	Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor
ERTMS	Sistemul european de gestionare a traficului feroviar



FC	Fond de Coeziune
FEDR	Fondul European de Dezvoltare Regională
HCGMB	Hotărârea Consiliului General al Municipiului București
HG	Hotărâre de Guvern
GES	Gaze cu Efect de Seră
GIS	Sistem Informațional Geografic
ÎE	Întrebare de evaluare
INS	Institutul Național de Statistică
ITI	Investiții Teritoriale Integrate
M	Magistrală (de metrou)
MDRAP	Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației
MIPE	Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene
MFE	Ministerul Fondurilor Europene
MNT	Modelul Național de Transport
MPGT	Master Planul General de Transport
MT	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
N ₂ O	Dioxid de Azot
OG	Ordonanță de Guvern
OI	Organism Intermediar
OS	Obiectiv Specific
OUG	Ordonanță de Urgență a Guvernului
PE	Parlamentul European
PNRR	Planul Național De Redresare Și Reziliență
PM	Particule de materie
PMB	Primăria Municipiului București
PMUD	Plan de mobilitate urbană durabilă
PO	Program Operațional
POIM T	Programul Operațional de Infrastructură Mare – sectorul Transport
POR	Programul Operațional Regional
POS-T	Programul Operațional Sectorial "Transport"
PUG/PUZ/PUD	Plan Urbanistic General/ Plan Urbanistic Zonal/Plan Urbanistic de Detaliu
RAI	Raport Anual de Implementare
RATB	Regia Autonomă de Transport București
SM	State Membre (ale UE)



SMIS	Sistemul Unic de Management al Informației
STB	Societatea de Transport București
TE	Temă de evaluare
TEN-T	Rețeaua Transeuropeană de Transport
TEU	Unitate de măsură statistică standard fixată de către ISO pentru containere de 20 picioare lungime (6,10 m)
TVA	Taxa pe Valoare Adăugată
UE	Uniunea Europeană
UM	Unitate de măsură
UTI	Unități de transport intermodal



Sumar executiv

Raportul de evaluare s-a realizat în urma derulării celui de-al doilea 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 2020 și 30 iunie 2021. 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 (1,1 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 31.12.2020, cheltuielile eligibile certificate și declarate la Comisia Europeană (CE) au atins pe AP1 2,09 mld. € (52,34% din alocarea axei), iar valoarea rambursată de CE este de 1,57 mld. €, adică o rată de absorbție de 46,34% (FC) din 3,4 mld. € contribuție UE, iar pe AP2 acestea au atins 756,62 mil. € (58,32% din alocarea axei), iar valoarea rambursată de CE este de 576,7 mil. €, adică o rată de absorbție de 52,30% (FEDR) din 1,1 mld. € contribuție UE.

La nivelul AP1, situația la 31.12.2020 indica o rată de contractare de 203,55% din alocarea totală revizuită de 4 mld. € (UE și contribuție națională) corespunzând valorii eligibile totale de 8,15 mld. € pentru 43 contracte finanțare semnate din care:

- 28 contracte de investiții (8 faze și 20 nefaze)
- 15 contracte de asistență tehnică (AT)

La nivelul AP2, rata de contractare era de 145,39% din alocarea totală de 1,29 mld. € (UE și contribuție națională) corespunzând valorii eligibile totale de 1,88 mld. € a celor 78 contracte de finanțare semnate din care:



- 58 contracte de investiții (20 fazate și 38 nefazate)
- 20 contracte de AT

Până la data de referință a evaluării (31 decembrie 2020), 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 31.12.2020, în cadrul POIM T erau contractate 121 de proiecte, dintre care 86 proiecte de investiții și 35 proiecte de AT.

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 orizontale:

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 două 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 eficace adoptate în ultimii ani, pe baza lecțiilor învățate din programele anterioare, însă în ansamblu factorii cu influență negativă persistă și surclasează aceste măsuri.

Astfel, evoluția mobilității pe rețeaua TEN-T depinde în principal de progresul în implementarea proiectelor cofinanțate din fonduri UE iar perioada prezentei evaluări coincide cu elaborarea a două noi programe prin care vor putea fi finanțate investiții în domeniul transportului, începând cu 2021 – POT 2021-2027 și PNRR

Modelul Național de Transport reprezintă factor esențial pentru eficacitatea programării și pentru evaluarea impactului intervențiilor cât și pentru coordonarea investițiilor din diferite surse (POIM, POT, PNRR).

Majoritatea problemelor și nevoilor identificate la momentul elaborării POIM – trafic rutier congestionat, infrastructura feroviară în deteriorare – s-au menținut în perioada 2014-2020. Totuși, parte din proiectele majore planificate a fi finanțate prin POIM 2014-2020, din cadrul primelor trei teme de evaluare, nu au fost contractate până în acest moment.

Perioada prezentei evaluări coincide cu elaborarea a două noi programe prin care vor putea fi finanțate investiții în domeniul transportului, începând cu 2021 – POT 2021-2027 și PNRR. Se așteaptă ca unele intervenții din POIM 2014 – 2020, cu un avans mai mare în definitivarea documentației tehnice și în pregătirea proiectelor, să fie incluse în POT, prin intermediul mecanismului de fazare al intervențiilor, cât și în PNRR.

Concluzii orizontale:

1. Prioritizarea proiectelor pentru finanțare în cadrul POIM, a fost realizată în principal pe criteriul maturității și absorbției. Aceasta nu a respectat întocmai prioritizarea din MPGT, ceea ce va limita impactul general al proiectelor.
2. 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.
3. Parte dintre proiectele majore neimplementate încă sunt în curs de contractare prin actualul program, restul urmând a fi finanțate prin alte fonduri/programe (bugetul de stat, PNRR, POT). Cu toate acestea,

aceste proiecte majore nu vor putea fi finalizate la termenul prevăzut inițial, întârzierea putând să producă un impact negativ semnificativ la nivelul rețelei TEN-T centrale și globale. Se așteaptă ca unele intervenții din POIM 2014 – 2020, cu un avans mai mare în definitivarea documentației tehnice și în pregătirea proiectelor, să fie incluse în POT, prin intermediul mecanismului de fazare al intervențiilor, cât și în PNRR.

4. Toate instrumentele de cercetare utilizate și datele statistice analizate au confirmat creșterea investițiilor și a atractivității economice a zonelor adiacente proiectelor de investiții. Cu toate acestea, în multe cazuri, intervențiile nu asigură o acoperire teritorială echilibrată.
5. Efectele manifestate de proiectele care includ atât sectoare/loturi nefinalizate, cât și sectoare date în exploatare, sunt limitate, mai ales în cazul sectorului rutier și feroviar. Acestea generează în același timp și efecte negative, în special la nivel local. De exemplu, 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.
6. Dat fiind că de multe ori, la nivelul OI-T, proiectele care urmează să fie implementate nu ajung suficient de bine pregătite, iar procesul de avizare și autorizare al acestora este foarte lung, ulterior, în implementarea proiectelor apar anumite blocaje, fie din lipsa unor autorizări sau din lipsa unor detalii de proiect etc. Astfel, pentru intervențiile să aibă un progres mai rapid în faza de implementare, este nevoie ca toate aceste aspecte din faza de pregătire a proiectelor să fie mai bine gestionate.

Recomandări orizontale:

1. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI) 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, MTI 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. MTI ar trebui să asigure accelerarea investițiilor în infrastructura de transport astfel încât nicio regiune de dezvoltare să nu fie neacoperită de investiții de infrastructură, în limitele rețelei TEN-T centrale și globale, ca factor cheie în asigurarea premiselor de creștere economică, și creșterea calității vieții cetățenilor în toate regiunile de dezvoltare.
3. Se recomandă beneficiarilor proiectelor prioritizarea și accelerarea intervențiilor majore prin PNRR/ POT, astfel încât România să poată finaliza rețeaua TEN-T centrală până în 2030.
4. Având în vedere resursele limitate financiare și umane, în perioada imediat următoare beneficiarii POIM din sectoarele rutier și feroviar ar trebui să-și concentreze eforturile pentru finalizarea sectoarelor aflate în execuție, mai ales în cazul proiectelor în care alternează secțiunile nefinalizate și cele date în exploatare, pentru atingerea rezultatelor așteptate, îmbunătățirea mobilității pe rețeaua TEN-T și eliminarea efectelor negative.
5. Aplicarea Directivei UE 2021/1187 privind măsurile de raționalizare în scopul înregistrării de progrese în direcția realizării rețelei transeuropene de transport (TEN-T), în vederea desemnării unei/ unor autorități care să acționeze ca punct de contact pentru promovarea proiectelor, astfel încât să se creeze premisele pentru o gestionare clară și comprehensivă a procedurilor din faza de pregătire a proiectelor, reducerea complexității acestora și îmbunătățirea eficienței și transparenței lor.



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. Evoluția mobilității pe rețeaua TEN-T depinde în principal de progresul în implementarea proiectelor cofinanțate din fonduri UE.
2. Prioritizarea proiectelor pentru finanțare în cadrul POIM, a fost realizată în principal pe criteriul maturității și absorbției. Aceasta nu a respectat întocmai prioritizarea din MPGT, ceea ce va limita impactul general al proiectelor.
3. În sectorul rutier s-au realizat progrese privind mobilitatea pe secțiuni ale rețelei TEN-T datorită proiectelor finalizate. Aceste progrese au însă la acest moment efecte reduse asupra mobilității la nivelul întregii rețele. Cauzele principale sunt numărul redus de proiecte și ritmul lent al lucrărilor, în foarte multe situații înregistrându-se întâzieri.
4. Proiectele rutiere contribuie la mobilitatea populației spre zone cu locuri de muncă mai numeroase și la intensificarea activității economice în proximitatea proiectelor de infrastructură. Intervențiile contribuie și la crearea de noi locuri de muncă, prin creșterea atractivității zonei pentru investiții, cât și datorită unei conectivități mai bune.
5. Deși dezvoltarea echilibrată a investițiilor în infrastructura de transport rutier este un element esențial în reducerea disparităților între regiuni, la acest moment investițiile contractate prin POIM-T nu acoperă decât o parte din regiunile de dezvoltare ale României.
6. Efectele manifestate de proiectele care includ atât sectoare/loturi nefinalizate, cât și sectoare date în exploatare, sunt limitate, mai ales în cazul sectorului rutier și feroviar. Acestea generează în același timp și efecte negative, în special la nivel local. De exemplu, 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. Intervențiile realizate în sectorul feroviar aduc un aport important la realizarea unor economii de timp în parcurgerea distanțelor pe rețeaua TEN-T centrală și coridorul Pan-European IV, însă momentan acestea nu pot avea un impact sistemic major, la nivel național și regional, în lipsa mai multor intervenții complementare.
8. Îmbunătățirea condițiilor de călătorie și modernizarea trenurilor și a gărilor sunt principalele tipuri de investiții care contribuie la creșterea atractivității transportului feroviar, însă impactul proiectelor este limitat de dimensiunea redusă a investițiilor.
9. Operaționalizarea OCC Simeria va avea un impact major asupra eficientizării și creșterii capacității traficului pe coridorul TEN-T feroviar.
10. Cu toate că a crescut mobilitatea pe rețeaua feroviară TEN-T datorită proiectelor de infrastructură finanțate, efectele sunt slab resimțite în rândul călătorilor. Deși infrastructura susține circulația cu viteze mari pe anumite tronsoane, în cele mai multe dintre cazuri materialul rulant învechit nu permite dezvoltarea vitezelor proiectate și reducerea considerabilă a timpilor de călătorie. Achiziția de material rulant întârzie, deși aceasta a fost finanțabilă și prin POS T.
11. Un risc la adresa sustenabilității intervențiilor a fost identificat în sectorul feroviar. După finalizarea proiectelor, pe perioada de durabilitate, resursele alocate CFR-ului pentru zona de mentenanță sunt insuficient și nu pot acoperi în viitor costurile necesare de întreținere și exploatare. Nici în prezent fondurile de exploatare și întreținere nu reușesc să acopere costurile determinate de proiectele finanțate prin bugetul de stat, astfel că există un risc ce poate fi așteptat să se materializeze pe viitor în acest sens. În lipsa unor alocări financiare suficiente, vor exista efecte semnificative asupra rezultatelor proiectelor.

12. În contextul unui portofoliu de proiecte limitat în sectorul naval și concentrat doar în regiunea Dobrogea, nici companiile de transport public autorizate pentru operare pe căile navigabile interioare din România și nici populația generală nu resimt până în acest moment efectele investițiilor.
13. Corelarea între portofoliul de proiecte și numărul porturilor de pe teritoriul României situate pe Rețeaua Economică Primară și rețeaua TEN-T centrală este slabă, majoritatea porturilor nefiind adresate de niciun proiect POIM aferent OS 1.3 cu toate că la nivelul acestora există nevoi semnificative de investiții.
14. Totuși, proiectele finanțate în sectorul naval contribuie în mod direct la creșterea volumului de mărfuri transportate pe căile navigabile interioare și la reducerea poluării.
15. Buna desfășurare a procesului de navigație pe canalele vizate de intervenții (Canalul Dunăre – Marea Neagră și Poarta Albă – Midia Năvodari) este în strânsă dependență de buna funcționare a echipamentelor și instalațiilor aferente ecluzelor. Permitearea accesului unor nave de capacitate mai mare în Portul Constanța, spre exemplu, va putea conduce la reducerea costurilor generale de transport și, implicit, a costului de distribuție pe unitatea de produs transportat, generând o creștere a competitivității economice a acestui mod de transport.

Recomandări:

1. Se recomandă CNAIR prioritizarea finalizării proiectelor care includ atât sectoare/loturi nefinalizate, cât și sectoare date în exploatare, pentru atingerea rezultatelor așteptate, îmbunătățirea mobilității pe rețeaua TEN-T și eliminarea efectelor negative.
2. Se recomandă CN CFR SA prioritizarea finalizării intervențiilor în reabilitarea și modernizarea liniilor de cale ferată aflate încă în execuție, pentru atingerea rezultatelor așteptate și îmbunătățirea mobilității pe rețeaua TEN-T și contractarea complementară de investiții noi de modernizare a gărilor, astfel încât să capitalizeze cât mai mult din disponibilitatea cetățenilor de a utiliza acest mijloc de transport.
3. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii ar trebui să asigure planuri echilibrate la nivel teritorial pentru investițiile în dezvoltarea infrastructurii rutiere, ca precondiție pentru reducerea disparităților regionale și crearea premiselor necesare creșterii calității vieții în toate regiunile de dezvoltare. Această planificare ar trebui realizată în coroborare și cu indicatorii socio-economici proveniți din ACB.
4. Complementar cu investițiile CFR în modernizarea liniilor de cale ferată și a gărilor, este necesar ca ARF să urgenteze procesul de achiziționare a materialului rulant nou și să-l pună la dispoziția operatorilor feroviari pe criterii de performanță.
5. Guvernul României ar trebui să asigure fonduri suficiente tuturor entităților beneficiare de investiții POIM pentru mentenanța și întreținerea în exploatare a infrastructurilor construite sau reabilite, astfel încât sustenabilitatea intervențiilor să poată fi asigurată iar acestea să poată genera un impact pozitiv pe termen lung.
6. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii ar trebui să asigure extinderea investițiilor aferente infrastructurii de transport naval pe întreaga Rețea Economică Primară.

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

Concluzii:

1. Mecanismele POIM au permis continuarea finanțării lucrărilor la magistrala M5 de metrou, secțiunea Râul Doamnei – Eroilor (PS Opera), inclusiv Valea Ialomiței. Aproximativ 40% din suma necesară realizării proiectului a fost finanțată prin POIM. În cazul magistralei M4, aproximativ 17% din suma necesară realizării proiectului de extindere a fost finanțată prin POIM.

2. Investițiile în infrastructura de metrou (extindere linii, modernizare stații, modernizare material rulant) au asigurat o creștere 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.
3. 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 tarifare nu încurajează folosirea combinată a transportului public.
4. Stabilirea indicatorul „Ponderea transportului cu metroul în transportul public de pasageri în București (OS 1.4)” induce „conurența” între mijloacele de transport public, mai degrabă decât să încurajeze sinergii între acestea și încurajarea renunțării treptate la utilizarea autoturismului personal.
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 le are cu centrul orașului și de sinergia cu sisteme de tip park & ride.
6. Magistrala 5, Secțiunea Râul Doamnei – Eroilor (PS Opera), asigură o mai bună deservire și accesibilitate cartierului Drumul Taberei, precum și legătura acestuia cu zona centrală (Eroilor). Zona servită de noua linie de metrou M5 are o populație de aproximativ 335.000 locuitori. Creșterea în continuare a ariei de deservire este condiționată de legăturile pe care M5 le va avea cu centrul orașului (Universitate) și de optimizarea legăturilor în teritoriu a stațiilor de metrou prin corelare cu alte sisteme de transport (autobuz regional, bike sharing, electromobilitate).
7. Noile instalații de acces sunt capabile de o capacitate de procesare a călătorilor mai mare decât instalațiile vechi, durata procesului de verificare a validității titlului de călătorie și trecerea efectivă prin porțile de acces fiind mai scurtă decât în cazul instalațiilor vechi. Durata procesului va scădea simțitor în momentul în care întregul sistem de plată a călătoriei va trece integral la tehnologia contactless și se va renunța la sistemul de carduri magnetice
8. Arhitectura instalațiilor de acces permite o mai bună adaptare la fluxurile de călători din diferite perioade ale zilei, acestea fiind prin natura lor bidirecționale. Astfel, fiecare instalație de acces va putea fi programată să funcționeze în direcții diferite (intrare sau ieșire din stație) în momente diferite ale zilei, putând să reducă semnificativ aglomerațiile din stații în timpul orelor de vârf.
9. Noile instalații de acces beneficiază și de o mai mare accesibilitate oferită persoanelor cu dizabilități, în fiecare stație fiind instalate porți automate dedicate persoanelor cu dizabilități sau bagajelor voluminoase
10. Un avantaj important al noilor instalații de acces e dat de posibilitatea plății direct cu cardul bancar sau cu telefonul mobil, fără cumpărarea prealabilă a unui titlu de călătorie, lucru neîntâlnit în sistemele de metrou ale altor capitale europene de dimensiuni comparabile
11. 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, creșterea confortului și a capacităților de trecere prin zona porților de acces ale metroului și îmbunătățirea evacuării în caz de necesitate (incendiu, evacuare forțată etc).
12. 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.

13. Extinderea rețelei de metrou va contribui la creșterea atractivității generale a transportului public de persoane. În urma proiectelor la rețeaua de metrou, populația se așteaptă la o creștere a calității și atractivității mediului urban prin reducerea congestiei traficului rutier (70% dintre respondenți așteaptă o reducere a acesteia), creșterea siguranței circulației și a securității deplasărilor (75% dintre respondenți consideră că acestea se vor îmbunătăți semnificativ).

Recomandări:

1. În următoarele 12 luni, PMB 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). Complementar, ar trebui asigurate reguli clare de parcare în jurul Park&Ride și verificată respectarea lor. Pentru următoarele proiecte de extindere a infrastructurii de metrou se recomandă corelarea lor cu proiectele complementare park&ride din etapa de planificare, facilitând astfel procesul de expropriere și asigurarea spațiului necesar pentru construcția park&ride.
2. Autoritățile decidente în politicile de transport pentru zona metropolitană București–Ilfov (PMB/CJ Ilfov/ - ADTPBI) ar trebui să finalizeze, cât mai curând posibil, procesul de integrare tarifară pentru toate mijloacele de transport în comun (de suprafață/metrou), prin introducerea biletelor și abonamentelor comune (unice) de călătorie.. Se recomandă monitorizarea continuă și îmbunătățirea în timp a sistemului de tarifare.
3. În plus, se recomandă realizarea integrării tarifare cu alte servicii de mobilitate, inclusiv cele de micro-mobilitate (bike sharing, trotinete electrice, etc.) pentru a crește opțiunile de deplasare între origine / destinație și stațiile de metrou.
4. Pentru a susține dezvoltarea durabilă și reducerea poluării provenite din transport, PMB/ADTPBI/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.
5. 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 (PUZ/PUD) astfel încât să se asigure dezvoltarea durabilă și funcțională a zonelor, cu acordarea unei importanțe mai mari dezvoltărilor non-rezidențiale (creștere nr. locuri de muncă) decât în prezent. Aceasta ar trebui să devină o prioritate mai ales în zonele adiacente magistralelor de metrou, susceptibile să genereze aglomerare excesivă.
6. Pentru a îmbunătăți procesul de implementare a proiectelor de metrou, este necesară creșterea gradului de cooperare și coordonare între Metrorex și autoritățile locale (PMB, Primării sector) în vederea facilitării procesului de avizare și inserția stațiilor de metrou în țesutul urban, cu amenajarea vecinătăților și mentenanța noilor spații.
7. Pentru a îmbunătăți procesul de proiectare și avizare a infrastructurii de metrou, precum și a facilita implementarea proiectelor de metrou prin programe operaționale ar trebui crescut nivelul de integrare al bazelor de date prin dezvoltarea unei baze de date GIS la nivelul capitalei și al sectoarelor și integrarea bazelor de date locale (Sectoare și PMB). Un astfel de demers presupune cooperarea PMB cu Primăriile de Sector și furnizorii de utilități din municipiu.
8. Pentru creșterea ariei de deservire a magistralei M5, către noile dezvoltări rezidențiale (Cartierele Brâncuși, Latin), ar trebui realizată optimizarea legăturilor în teritoriu a stațiilor de metrou, în special Râul

Doamnei și Valea Ialomiței, prin corelare cu alte sisteme de transport (autobuz regional, biciclete personale sau cu utilizare în comun, electromobilitate).

9. Continuarea celor două magistrale M4 spre Progresul și mai puțin M5 spre Universitate – lanțul reprezintă o prioritate pentru buna lor funcționare. O conexiune puternică către sud ar permite dezvoltarea acestui teritoriu care încă beneficiază de resurse ample de teren dar prezintă și o calitate precară a locuirii.
10. Pentru a susține utilizarea transportului public și a mijloacelor alternative de mobilitate în detrimentul automobilului personal este necesară corelarea viitoarelor investiții strategice în domeniul mobilității urbane la nivelul Capitalei cu cele două extinderi de linii pentru magistralele M4 și M5.
11. 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. În vederea informării și educării publicului, se pot realiza campanii individuale sau, preferabil, campanii cu mesaj comun realizate prin cooperarea Metrorex, STB, ADITPBI.

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. Proiectele de finanțare a VO vizează construirea doar a unor segmente din centurile ocolitoare ale localităților, acestea nefiind închise complet. Închiderea completă a centurilor ocolitoare ar fi benefică mai ales în acele cazuri în care localitățile preiau un trafic intens în zonele neacoperite de VO. Pe lângă beneficiile directe legate de îmbunătățirea mobilității în localitate și dezvoltarea accesibilității regionale, astfel de intervenții ar avea un impact major și asupra nivelului de poluare la nivel local.
3. Proiectul de reabilitare a DN76 Deva-Oradea este așteptat să aibă un impact semnificativ în creșterea accesibilității regionale, prin mărirea platformei drumului și introducerea unei a treia benzi pentru vehiculele lente sau a benzilor de degajare, cât și prin corecția punctuală a traseului.
4. În ceea ce privește potențialul de impact global, la nivelul rețelei rutiere TEN-T, efectele intervențiilor contractate până acum sunt limitate atât de localizarea geografică a intervențiilor, doar în N-V țării, cât și de lipsa conexiunii directe a marilor centre urbane. Acestea vor fi sau sunt capabile să genereze astfel un impact mai degrabă regional, în lipsa contractării unor alte proiecte care să extindă aria de implementare.
5. În ceea ce privește impactul așteptat al celor 14 intervenții în sectorul aeroportuar, acestea este unul semnificativ, atât pe partea de investiții în extinderea și reabilitarea aeroporturilor, cât și în sectorul siguranței și securității. Spre exemplu, investițiile majore în modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian la Aeroportul Internațional Bacău începuse să producă deja, înainte de debutul pandemiei de COVID-19, efecte vizibile în creșterea conectivității și mobilității în regiunea de Est, prin creșterea numărului de pasageri care au tranzitat aeroportul.
6. Distribuirea echitabilă din punct de vedere teritorial al aeroporturilor modernizate și reabilite este cu atât mai importantă cu cât transportul aerian reprezintă un mijloc important pentru asigurarea conectivității regionale și internaționale.

Recomandări:

1. Pentru perioada de programare 2021 – 2027, inclusiv prin PNRR, MTI 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 regiuni neacoperite de investiții în infrastructură de transport, iar acestea să contribuie la dezvoltarea accesibilității tuturor regiunilor.
2. Pentru eliminarea completă a traficului greu din orașe și generarea unui impact mai mare în ceea ce privește fluidizarea traficului din zonă și dezvoltarea accesibilității regionale, este nevoie ca variantele de ocolire să fie închise, prin intervenții complementare cât mai rapide, în acele cazuri în care orașele preiau un trafic greu dinspre mai multe zone.
3. Autoritățile locale ar trebui să fie mai mult implicate în procesul decizional legat de dezvoltarea proiectelor de VO, astfel încât nevoile locale identificate prin strategiile de dezvoltare locală/ județeană să fie eficient adresate.

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.
2. Este nevoie de o interopereabilitate a modelelor de transport (cel puțin feroviar-rutier), inclusiv pentru a putea opera cu indicatori corelați între feroviar și rutier precum și cu sectorul naval spre ex., acum, CFR-ul poate considera indicatori de pe rutier în proprii indicatori, în timp ce CNAIR nu ține cont de planurile CFR și face perspective cu aceleași cifre, rezultând indicatori greșiți.
3. Infrastructura vamală și de acces la trecerea frontierei conduce la întâzieri mari la punctele de ieșire din țară și la costuri ridicate în transport.
4. Creșterea utilizării transportului intermodal și a fluidizării traficului în vămi = efect cumulat al investițiilor în infrastructura feroviară și navală, dezvoltării unor terminale intermodale, servicii intermodale și centre logistice adecvate, promovării transportului intermodal pentru creșterea atractivității pentru acest mod de transport.
5. Intervențiile finanțate până acum în cadrul Temei 4 contribuie doar la OS 2.4 modernizarea/ dezvoltarea infrastructurii portuare care deservește traficul cu nave de mărfuri și traficul cu nave de pasageri, cu scopul de a le integra eficient în fluxurile de trafic de mărfuri și pasageri prin creșterea volumului de marfuri transportabile pe caile navigabile interioare fără a adresa infrastructura locală intermodală/multimodală și proiecte ce permit fluidizarea traficului la punctele de trecere a frontierei, reducerea timpului de staționare.
6. Indicatorul de rezultat “Volum de mărfuri containerizat manipulat în unități de transport intermodal” nu a fost corelat cu realitățile dezvoltării transportului intermodal în România și cu maturitatea portofoliului de proiecte. Țintele programului pentru acest indicator de rezultat sunt imposibil de atins.

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.



2. Dezvoltarea de centre de analiză intermodală a traficului pentru a derula modele intermodale de analiză a traficului. Se recomandă ca volumele și timpii de trafic de pe rutier și feroviar să fie aduse la un nivel similar, pentru ca cele două sectoare de transport să poată prelua în mod eficient sarcinile de la una la cealaltă.
3. Este necesară realizarea de investiții în punctele cele mai aglomerate, după realizarea unei evaluări detaliate a costurilor și beneficiilor corespunzătoare.
4. Accelerarea procesului de depunere și implementarea intervențiilor din OS 2.4 -proiecte de modernizare și dezvoltare de terminale intermodale / multimodale și modernizarea instalațiilor și echipamentelor de transfer intermodal, respectiv OS 2.6 -proiecte ce permit fluidizarea traficului la punctele de trecere a frontierei, reducerea timpului de staționare.
5. Sunt necesare în continuare proiecte care să contribuie la dezvoltarea și promovarea transportului intermodal, precum și fluidizarea traficului în vămi.
6. Accelerarea procesului de depunere și implementarea intervențiilor din OS 2.4 -proiecte de modernizare și dezvoltare de terminale intermodale / multimodale și modernizarea instalațiilor și echipamentelor de transfer intermodal, respectiv OS 2.6 -proiecte ce permit fluidizarea traficului la punctele de trecere a frontierei, reducerea timpului de staționare.

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

Concluzii:

1. Evoluția domeniului siguranța circulației din România 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. Portofoliul de proiecte finanțate în cadrul POIM și POST (cele fazate) în sectorul feroviar contribuie semnificativ la creșterea siguranței traficului feroviar - prin investițiile de modernizare realizate s-a urmărit și creșterea eficienței activității de operare și întreținere a rețelei de cale ferată din România, iar implementarea acestor proiecte are efecte vizibile indirecte cu privire la reducerea costurilor de exploatare și a costurilor cu personalul angajat.
3. Efectele obținute în domeniul feroviar nu sunt atribuibile doar POIM fiind efectul cumulat cu prima etapa a intervențiilor din POST.
4. Deși prevede intervenții în cadrul tuturor modurilor de transport, pentru creșterea gradului de siguranță și securitate a traficului, în cadrul OS 2.5 există un singur indicator de rezultat, care adresează transportul rutier, „Decese înregistrate în urma accidentelor rutiere la un milion de locuitori,,.
5. Progresul obținut în regresia valorii acestui indicator mai ales în 2020 nu se datorează POIM, fiind mai degrabă un efect al mobilității rutiere mult mai scăzute din acest an în contextul pandemiei SARS Cov 2.

Recomandări:

1. Continuarea măsurilor de creștere a siguranței atât prin investiții necesare în îmbunătățirea calității infrastructurii rutiere/feroviare/navale, în corelare cu măsuri de educație rutieră, campanii de conștientizare privind utilizarea infrastructurii feroviare cât și creșterii capacității și dotării adecvate a autorităților cu rol în siguranța feroviară din România.
2. Accelerarea generării și selectării de proiecte în domeniul rutier, naval.



3. Se recomandă ca mecanismul de lansare a apelurilor să fie concentrat mai mult în prima parte a implementării programului pentru a permite pregătirea din timp a unor proiecte mature și a nu a se regăsi în situația fazării anumitor proiecte.
4. Este necesar ca, în viitor să existe o viziune mai clară privind creșterea siguranței traficului și reducerea impactului asupra mediului (OS 2.5) prin formularea unor indicatori de rezultat pentru toate sectoarele nu numai pentru cel rutier

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 de investiții în modernizarea trenurilor și îmbunătățirea condițiilor de călătorie sunt percepute de populație ca nevoi prioritare pentru a crește încrederea în utilizarea infrastructurii feroviare.
3. Creșterea sustenabilității și calității infrastructurii feroviare = efect cumulativ al investițiilor în infrastructura feroviară, dezvoltării unor servicii competitive și managementul performant al traficului feroviar. Sunt necesare în continuare acțiuni care să contribuie la creșterea sustenabilității, calității infrastructurii feroviare și atractivității acestui mod de transport.
4. Intervențiile finanțate până acum la nivelul OS 2.7 au avut o contribuție majoră la creșterea siguranței în trafic, a vitezei de circulație și implicit la confortul călătorilor însă efectele obținute nu sunt datorate doar POIM.
5. Din perspectiva impactului pe care intervențiile îl produc până în acest moment asupra rezultatelor așteptate la nivelul acestui OS, din punct de vedere a indicatorului de rezultat ce măsoară intensitatea utilizării căii ferate la finalul anului 2020, nu se poate vorbi de o contribuție a proiectelor finanțate din cadrul OS 2.7
6. Perspectivele de atingere a valorii țintă a indicatorului de rezultat Intensitatea utilizării rețelei feroviare sunt foarte limitate mai ales în contextul pandemiei SARS Cov 2 care a influențat negativ utilizarea acestui mijloc de transport pe lângă ceilalți factori legați de calitatea infrastructurii și a condițiilor de călătorie.

Recomandări:

1. Promovarea generării de proiecte care urmăresc măsurile propuse în Studiul de sustenabilitate și eficientizare a rețelei feroviare din România.
2. Modernizarea trenurilor și îmbunătățirea condițiilor de călătorie sunt principalele tipuri de investiții care ar putea conduce la creșterea utilizării transportului feroviar.
3. Accelerarea depunerii și implementării de proiecte de reabilitare/modernizare a infrastructurii de transport feroviar.



Preambul

1. Acest Raport de evaluare s-a realizat în urma derulării celui de-al doilea 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 2020 și 30 iunie 2021.
2. Conform Caietului de Sarcini (CdS) al proiectului, Raportul de evaluare cuprinde analize și răspunsuri la întrebările de evaluare efectuate pentru fiecare temă de evaluare (TE), concluzii și recomandări. Raportul este însoțit de anexe (tabelul de corelare între constatări, concluzii și recomandări, metodologia utilizată, inclusiv instrumentele de evaluare, lista documentelor și a literaturii de specialitate analizate) și de Sumarul executiv în limba română, engleză, romani și maghiară, precum și în limbajul Braille.

Date sintetice ale proiectului

Titlul proiectului	„Implementarea Planului de Evaluare a POIM 2014-2020 – Evaluarea intervențiilor POIM în domeniul transporturilor”
Contract	Contract nr. 49180/05.07.2018
Acte adiționale la contract	Act adițional nr. 1 (92312/12.12.2018), Act adițional nr. 2 (30323/24.04.2019)
Surse de finanțare	Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR) prin Programul Operațional Asistență Tehnică (POAT) 2014-2020
Beneficiar	Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene (MIPE) (fost Ministerul Fondurilor Europene - MFE), Direcția Generală Programare, SMIS, Coordonare Sistem și Cooperare Europeană și Internațională, prin Biroul Evaluare Programe
Autoritate Contractantă	MIPE
Contractor	Asocierea formată din CIVITTA Strategy & Consulting (lider) SA, ARCHIDATA SRL, NTSN CONECT SRL, GRUPUL DE CONSULTANȚĂ PENTRU DEZVOLTARE (DCG) SRL
Obiectiv general	Realizarea evaluării intervențiilor din sectorul transport prevăzute în Planul de Evaluare a POIM 2014-2020, potrivit art. 56 al Regulamentului privind Dispozițiile Comune (RDC) nr. 1303/2013
Data de începere	05.07.2018
Durata proiectului	65 luni (nu mai târziu de 15.10.2023)

1. Introducere

1.1. Cadrul general al evaluării

3. Conform Planului de Evaluare a POIM 2014-2020 - Evaluarea intervențiilor POIM în domeniul Transporturilor (POIM T), fiecare axă prioritară (AP) 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, cu integrarea nivelului micro de analiză a rezultatelor la nivel de proiecte (prin intermediul Analizelor Cost Beneficiu - ACB - și studiilor de caz). Scopul evaluării este facilitarea managementului informat, pe bază de dovezi al POIM 2014-2020.

Intervențiile POIM 2014-2020 în domeniul Transporturilor

4. **POIM a fost realizat pornind de la necesitățile de dezvoltare ale României identificate în Acordul de Parteneriat (AP) cu Uniunea Europeană (UE) 2014-2020.** POIM contribuie la obiectivul general al AP de a reduce disparitățile de dezvoltare economică și socială dintre România și statele membre (SM) ale UE, abordând două dintre cele cinci probleme identificate privind dezvoltarea națională: infrastructura și resursele. POIM își propune ca obiectiv general dezvoltarea infrastructurilor de transport, mediu și energie și de prevenire a riscurilor, la standarde europene, pentru a genera creștere economică durabilă prin protejarea și utilizarea eficientă a resurselor naturale.

5. Obiectivele Specifice (OS) ale POIM T corespund primelor 2 Axe Prioritare (AP) ale programului, respectiv: AP 1: Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea Rețelei Transeuropene de Transport (TEN-T) și a metroului (3,4 mld € contribuție UE) vizează problemele de mobilitate la nivelul rețelei TEN-T centrale și în București:

- 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 regiunea București-Ilfov

AP 2: Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient (1,1 mld € contribuție UE) abordează problemele de conectivitate și accesibilitate la rețeaua TEN-T centrală, 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

6. Pentru îndeplinirea obiectivului general și a celor specifice stabilite pentru POIM T, dar și pentru fiecare AP, s-au stabilit indicatori și ținte intermediare la nivelul anului 2023, respectiv anului 2018.

7. Data de referință a celei de-a doua evaluări de impact a programului este 31 decembrie 2020. La această dată, evoluția implementării generale a POIM T a cunoscut un progres limitat din punct de vedere al proiectelor de investiții finalizate sau care înregistrează un progres fizic mare (de peste 90%), comparativ cu primul exercițiu de evaluare, a cărui dată de referință a fost 31 decembrie 2018.

8. La 31 decembrie 2020, rata de contractare pe AP1 a atins nivelul de 203,55% din alocarea totală de 4 mld. € (UE și CN) corespunzând valorii eligibile totale de 8,15 mld. €, iar pe AP2 145,39% din alocarea totală de 1,29 mld. € (UE și CN) corespunzând valorii eligibile totale de 1,88 mld. €. Conform Raportului Anual de

Implementare 2020, cheltuielile eligibile certificate și declarate la Comisia Europeană (CE) au atins pe AP1 2,09 mld. € (52,34% din alocarea axei), iar valoarea rambursată de CE este de 1,57 mld. €, adică o rată de absorbție de 46,34% (FC) din 3,4 mld. € contribuție UE, iar pe AP2 acestea au atins 756,62 mil. € (58,32% din alocarea axei), iar valoarea rambursată de CE este de 576,7 mil. €, adică o rată de absorbție de 52,30% (FEDR) din 1,1 mld. € contribuție UE.

Situația proiectelor finanțate din POIM T

- 9.** POIM finanțează proiecte fazate (demarate prin Programul Operațional Sectorial Transport 2007-2013 (POST) și proiecte noi, prioritizate prin Master Planul General de Transport (MPGT), finalizabile până la sfârșitul anului 2023. Prin testare, utilizând Modelul Național de Transport (MNT), apoi ACB, s-a realizat lista finală de proiecte (104 proiecte, din care au fost prioritizate 75 la momentul aprobării MPGT, în septembrie 2015). Lista proiectelor majore eligibile, atașată POIM, este actualizată în funcție de gradul de maturitate al proiectelor.
- 10.** La nivelul AP1, la 31.12.2020, rata de contractare este de 203,55% din alocarea totală de 4 mld. € (UE și CN) corespunzând valorii eligibile totale de 8,15 mld. € pentru 43 contracte finanțare semnate, din care:
- 28 contracte de investiții (8 fazate și 20 nefazate)
 - 15 contracte de asistență tehnică (AT)
- 11.** La nivelul AP2, la 31.12.2020, rata de contractare este de 145,39% din alocarea totală de 1,29 mld. € (UE și CN) corespunzând valorii eligibile totale de 1,88 mld. € a celor 78 contracte de finanțare semnate din care:
- 58 contracte de investiții (20 fazate și 38 nefazate)
 - 20 contracte de AT
- 12.** Comparativ cu primul exercițiu de evaluare se observă un progres notabil în contractarea de noi proiecte, la nivelul majorității obiectivelor specifice (OS). Cu toate acestea, în timp ce în cadrul AP1 nu există niciun OS fără intervenții contractate la 31.12.2020, în cadrul AP2 încă mai există un OS în cadrul căruia nu a fost contractat niciun proiect, respectiv OS 2.6. Cel de-al doilea OS în cadrul căruia, la nivelul primului exercițiu de evaluare, nu exista în implementare niciun proiect era OS 2.4 care, la 31.12.2020 are în implementare cinci proiecte.
- 13.** Tabelul următor prezintă situația sintetică a proiectelor contractate la 31.12.2020, corelată cu temele de evaluare (TE) și OS ale POIM T. De asemenea, Graficul nr. 1 ilustrează progresul în contractare al POIM T, realizat în intervalul dintre primul și al doilea raport de evaluare, la nivelul temelor de evaluare.

TABEL 1 Situația intervențiilor POIM T la 31.12.2020

Tema de evaluare	Obiectiv Specific POIM T	Contracte de finanțare: proiecte de investiții	Contracte de finanțare: proiecte de AT	Contracte de finanțare semnate la 31.12.2018
TEMA 1	OS 1.1	11 (2 fazate + 9 nefazate)	10	21
	OS 1.2	4 (3 fazate + 1 nefazat)	2	6
	OS 1.3	7 (7 nefazate)	2	9
	OS 2.1	20 (9 fazate + 11 nefazate)	11	31
TEMA 2	OS 1.4	6 (3 fazate + 3 nefazat)	1	7
TEMA 3	OS 2.2	6 (3 fazate + 3 nefazat)	6	12
	OS 2.3	14 (1 fazat+ 13 nefazat)	0	14
TEMA 4	OS 2.4	5 (5 nefazate)	0	5
	OS 2.6	0	0	0
TEMA 5	OS 2.5	7 (2 fazate + 5 nefazate)	1	8
TEMA 6	OS 2.7	6 (5 fazate + 1 nefazat)	2	8
TOTAL		86	35	121

Sursa datelor: AM POIM, Stadiul proiectelor POIM - domeniul Transporturilor la data de 31.12.2020

- 14.** Din cele 121 proiecte, la 31.12.2020 doar două erau finalizate, respectiv un proiect de investiții și un proiect de asistență tehnică - elaborarea Strategiei ITS (OS 2.5). Restul proiectelor se află în implementare, niciun proiect nefiind întrerupt la data de referință a evaluării. La nivel global, cele mai multe intervenții POIM T au

un progres fizic limitat, de sub 10%. Cu toate acestea, există și un număr semnificativ (33) de proiecte finalizate sau cu un progres fizic de peste 90%.

TABEL 2 Stadiul proiectelor POIM T la 31.12.2020

Tema de evaluare	Obiectiv Specific POIM T	Neîncepute, fără date sau cu progres fizic sub 10%	Progres fizic 10% - 50%	Progres fizic 50%-90%	Finalizate sau cu progres fizic peste 90%
TEMA 1	OS 1.1 2020	12	3	4	2
	OS 1.2 2020	0	1	2	3
	OS 1.3 2020	6	0	1	2
	OS 2.1 2020	10	10	5	6
TEMA 2	OS 1.4 2020	3	0	0	4
TEMA 3	OS 2.2 2020	6	2	3	1
	OS 2.3 2020	8	1	3	2
TEMA 4	OS 2.4 2020	3	1	0	1
	OS 2.6 2020	0	0	0	0
TEMA 5	OS 2.5 2020	1	1	0	6
TEMA 6	OS 2.7 2020	0	0	2	6
TOTAL		49	19	20	33

Sursa datelor: AM POIM, Stadiul proiectelor POIM - domeniul Transporturilor la data de 31.12.2020

15. În cadrul POIM T, există la acest moment 19 proiecte de investiții majore, dintre care nouă sunt proiecte fazate iar 10 sunt proiecte noi de investiții (nefazate). Din cele 10 proiecte majore de investiții nefazate, 1 proiect înregistrează progres fizic de peste 90%, 2 proiecte au progres fizic de peste 50%, restul de 7 proiecte având progrese de sub 50%. Din cele 9 proiecte majore de investiții fazate, 5 proiecte înregistrează progres fizic ridicat, de peste 90%, 3 au progres de peste 70%, iar 1 are progres fizic mai limitat, de sub 30%. Cele mai multe proiecte de investiții majore se regăsesc în cadrul Temei de evaluare 1, inclusiv cele șase intervenții cu un progres de peste 90%.

1.2. Obiective, teme și întrebări de evaluare

16. Obiectivele acestei evaluări constau în:

1. Adoptarea unor decizii de management informate legate de implementarea POIM, precum și de politicile din Sectorul Transport, pe baza constatărilor și concluziilor evaluării.
2. Îmbunătățirea rapoartelor de progres transmise CE, prin includerea rezultatelor evaluării.
3. Îmbunătățirea calității evaluărilor printr-o planificare adecvată, inclusiv prin identificarea datelor necesare și facilitarea planificării activității de colectare a datelor.
4. Asigurarea de resurse adecvate pentru finanțarea și gestionarea evaluărilor.
5. Generarea de cunoștințe și informații, în scopul creșterii nivelului de înțelegere asupra elementelor asociate implementării POIM care produc efecte, circumstanțele în care se produc acestea, precum și asupra modului în care mecanismele de implementare pot fi îmbunătățite.

17. În conformitate cu Caietul de Sarcini (CdS) și Oferta Tehnică, această evaluare abordează 6 teme de evaluare (TE) și răspunde la 8 întrebări de evaluare (ÎE) pentru fiecare TE, după cum urmează:

- **TE 1:** Evaluarea intervențiilor privind 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)
- **TE 2:** Mobilitatea urbană și reducerea impactului asupra mediului prin dezvoltarea rețelei de metrou București-Ilfov (OS 1.4)

- **TE 3:** Accesibilitate regională (OS 2.2, OS 2.3)
 - **TE 4:** Evaluarea intervențiilor POIM privind dezvoltarea transportului intermodal și fluidizarea traficului, inclusiv în vămi (OS 2.4, OS 2.6)
 - **TE 5:** Siguranța și reducerea impactului asupra mediului (OS 2.5)
 - **TE 6:** Evaluarea intervențiilor privind creșterea sustenabilității și calității transportului feroviar (OS 2.7)
-
- **ÎE 1.** Care este progresul înregistrat din perspectiva obiectivelor specifice, de la momentul adoptării PO? (ÎE 1 este adaptată pentru fiecare temă de evaluare, în funcție de obiectivele specifice vizate)
 - **ÎE 2.** În ce măsură acest progres se datorează POIM? (efectul net/decelarea contribuției POIM T, respectiv a altor factori, inclusiv a proiectelor finanțate din alte surse)
 - **ÎE 3.** Există alte efecte, intenționate/neintenționate, pozitive sau negative ale intervențiilor?
 - **ÎE 4.** Efectele depășesc limitele zonei ori sectorului sau afectează și alte grupuri, nevizate de intervenție?
 - **ÎE 5.** În ce măsură sunt efectele sustenabile pe o perioadă mai lungă de timp?
 - **ÎE 6.** Ce mecanisme au facilitat efectele? Care sunt caracteristicile-cheie contextuale ale acestor mecanisme?
 - **ÎE 7.** În ce măsură lucrurile ar fi putut fi realizate mai bine?
 - **ÎE 8.** Care sunt perspectivele de realizare a indicatorilor POIM Transport prin prisma portofoliului de proiecte existent?

1.3. Grupul țintă

- 18.** Utilizatorii acestei evaluări sunt MIPE, ministerele de linie responsabile de politicile publice susținute din FEDR și Fondul de Coeziune (FC), în primul rând Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MT), Autoritatea de Management (AM) a POIM, Organismul Intermediar (OI) POIM T și membrii Comitetului de Monitorizare (CM) și Sub-Comitetelor sectoriale POIM, partenerii economici și sociali.
- 19.** Dat fiind obiectivul evaluării de facilitare a adoptării unor decizii informate, această evaluare este formativă, orientată către utilizare. Acest tip de evaluare pornește de la premisa că evaluările trebuie apreciate conform utilității și utilizării lor practice. Evaluatorii trebuie să gestioneze și să faciliteze întregul proces de evaluare ținând cont de modul cum fiecare element, de la design până la rezultate va influența utilitatea, respectiv modul în care utilizatorii evaluării folosesc rezultatele acesteia și resimt procesul de evaluare.

2. Metodologia de evaluare

2.1. Aspecte generale

20. Metodologia de evaluare utilizată a fost aprobată prin intermediul Raportului – „Actualizarea metodologiei de evaluare pentru exercițiul de evaluare 2021”. Tabelul următor prezintă succint principalele instrumente metodologice utilizate. Detalii privind metodele de evaluare se regăsesc în Anexe.

TABEL 3 Metodele de evaluare utilizate

METODE DE EVALUARE UTILIZATE	DOMENIUL DE APLICARE
<i>Cercetarea documentară</i>	Este un proces continuu pe parcursul procesului de evaluare. Echipa de experți a consultat documentele-cheie de politică sectorială și cele cu caracter strategic, precum și documentației specifice intervențiilor propuse pe fiecare TE.
<i>Procesarea și analiza statistică a seriilor de date - pe baza datelor contextuale colectate</i>	Datele au fost centralizate simplu sau pe grupe, în funcție de complexitatea acestora. Gruparea statistică a permis sistematizarea și omogenizarea datelor pe dimensiuni de analiză, precum și stabilirea interdependențelor și legăturilor dintre factorii de efort și efecte (rezultate). Bazele de date statistice structurate la nivelul fiecărei TE au stat la baza prelucrărilor GIS. Bazele de date au fost structurate pe TE astfel încât să poată fi actualizate cu ușurință pentru următoarele exerciții de evaluare.
<i>Interviuri</i>	Au fost utilizate atât ca instrument de evaluare de sine stătător, cât și ca instrument de colectare de date pentru validarea ipotezelor Teoriei Schimbării și Studiile de caz. Interviurile au vizat reprezentanți ai structurilor de gestionare și implementare a POIM, atât la nivel de decizie, cât și la nivel tehnic, cât și reprezentanți ai beneficiarilor intervențiilor POIM T.
<i>Atelier de lucru</i>	S-a adresat beneficiarilor POIM T (CNAIR, CN ACN, METROREX, ARF). În cadrul Atelierului au existat mai multe module, câte un modul destinat fiecărei TE în vederea validării constatărilor preliminare ale procesului de evaluare și completarea acestora, alături de facilitarea identificării de lecții învățate.
<i>Focus grup</i>	A vizat participarea a 6-10 stakeholderi și a fost adresat factorilor decizionali (din AM POIM, OI POIM, MT) pentru a valida informațiile colectate precum și principalele constatări și concluzii. Focus grupul a explorat o serie de elemente concrete care au reieșit în urma analizei studiilor de caz și a testat anumite ipoteze (câte un modul destinat fiecărei TE).
<i>Tehnici vizuale - hărți GIS</i>	Realizate pe baza datelor statistice structurate la nivelul fiecărui obiectiv specific/ sector de transport. Hărțile GIS au fost utilizate ca instrument virtual și suport de decizie, pentru fiecare TE.
<i>Sondaje de opinie</i>	Utilizate în scopul identificării și cuantificării efectelor mai largi obținute ca urmare a implementării proiectelor POIM T. S-au realizat șapte sondaje de opinie, online și telefonic, la nivelul grupurilor unde se pot manifesta astfel de efecte. Demersul a ținut cont de dimensiunea teritorială sau sectorială a intervențiilor, efectele mai largi fiind urmărite și în funcție de acești parametri..
<i>Studii de caz</i>	Colectarea de date a demarat prin metoda analizei de birou, pentru extragerea datelor de bază și a celor statistice de la nivel de proiecte selectate pe lista scurtă. Analiza de birou a fost completată cu interviuri telefonice sau online cu persoane relevante pentru TE respective și cu anchete la nivelul comunităților locale pentru identificarea efectelor

	produse de intervențiile POIM T asupra grupurilor țintă. S-au utilizat date colectate de la autorități și date preluate direct de la beneficiarii finanțării (metrou, aeroporturi, vămi).
<i>Sondajul Delphi</i>	Realizat cu scopul de completa răspunsurile la toate ÎE, luând în considerare perspectiva experților implicați în implementarea POIM T

2.2. Probleme întâmpinate și limitări în aplicarea metodologiei

- 21. Evaluarea intervențiilor POIM T are la bază o metodologie complexă, care sprijină triangularea informațiilor și oferă răspunsuri consistente la întrebările de evaluare (ÎE).** Cu toate acestea, având în vedere stadiul proiectelor și disponibilitatea datelor, există limitări care trebuie luate în considerare în formularea constatărilor evaluării, chiar dacă impactul acestora nu este considerabil.
- 22. Deși stadiul portofoliului de proiecte a avansat considerabil de la primul exercițiu de evaluare, încă au persistat situații în care stadiul proiectelor nu a permis formularea unor răspunsuri complete la toate ÎE, pentru fiecare temă de evaluare (TE) sau mod de transport.** Dacă, de exemplu, TE 1 și TE 2 constau în intervenții avansate, care deja product impact, în cadrul TE 4, cu precădere, există mai puține intervenții contractate (încă niciuna în cadrul OS 2.6) sau într-un stadiu avansat, în care să producă efecte. Chiar dacă impactul POIM T nu este observabil sau este limitat în cazul acestor situații, evoluția sectorului și mecanismele care influențează contractarea și implementarea sunt prezentate în Raport.
- 23. Deși Modelul Național de Transport (MNT) trebuia să fie rulat din nou începând cu 2020, acest lucru nu s-a întâmplat.** Astfel nici acest exercițiu de evaluare nu a beneficiat de datele care ar fi sprijinit obținerea indicatorilor de rezultat. Din acest motiv, modelarea nu a putut fi utilizată nici pentru acest raport. Impactul proiectelor POIM T asupra întregii rețele TEN-T poate fi observat după darea în folosință a infrastructurii create, pe baza MNT. Pentru a compensa acest aspect, studiile de caz și analiza datelor scot în evidență impactul la nivel de proiecte, acolo unde acesta s-a materializat, iar datele privind indicatorii de rezultat aferenți mobilității pe rețeaua TEN T centrală, obținute de la instituții din domeniul rutier și feroviar, compensează într-o anumită măsură absența datelor furnizate de MNT.
- 24. Încă nu există suficiente date care să prezinte impactul intervențiilor POIM T asupra mediului, deși este unul dintre cele mai puternic afectate domenii de către infrastructura de transport.** În lipsa seriilor de date de la instituțiile responsabile, acest tip de efecte au fost surprinse prin sondaje și studii de caz. De asemenea, Raportul nu conține date cu privire la ITI Delta Dunării, acestea nefiind disponibile.
- 25. De asemenea, în cadrul exercițiului de evaluare nu au putut fi colectate date suficiente, valide și utilizabile privind impactul intervențiilor asupra biodiversității.** În acest sens, echipa de evaluare va realiza eforturi suplimentare pentru obținerea unor astfel de date în cadrul următorului exercițiu de evaluare, dat fiind faptul că este de așteptat ca proiectele de infrastructură mare să aibă un impact asupra siturilor NATURA 2000, care acoperă mai mult de un sfert din teritoriul național.
- 26. Au fost realizate șapte tipuri de sondaje în rândul grupurilor țintă ale proiectelor finanțate, care au oferit informații foarte valoroase.** Pentru majoritatea dintre acestea s-a putut atinge eșantionul prestabilit, astfel încât reprezentativitatea să fie asigurată. Au existat însă două limitări principale în ceea ce privește realizarea acestora, și anume: din cauza populației reduse, a numărului mic de intervenții vizate de sondaj și a localizării concentrate a acestora, sondajul în rândul companiilor de transport public de pasageri și mărfuri autorizate pentru operare pe căile navigabile interioare din România a obținut un număr limitat de răspunsuri (11), generând astfel nevoia de a fi transformat în anchetă sociologică. De asemenea, sondajul reprezentativ în rândul mediului de afaceri (societăți comerciale cu autorizație de funcționare) referitor la intervențiile în rețeaua de transport cu metroul, a putut fi implementat doar la nivelul sectorului 6, dat fiind că datele companiilor mai sus menționate nu au putut fi obținute de la instituțiile la care au fost solicitate.



3. TEMA 1: Evaluarea intervențiilor privind 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)

3.1. Care este evoluția mobilității pe rețeaua TEN-T centrală și globală de la adoptarea Programului Operațional (PO)?

Evoluția cadrului legislativ, strategic/procedural, european și național, de la adoptarea POIM

27. Politica UE în domeniul transporturilor vizează deschiderea și reglementarea comună a piețelor de transport, dezvoltarea TEN-T și, mai recent, definirea și încurajarea unui model sustenabil pentru sectorul transporturilor. Acest proces are loc în contextul creșterii constante a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) generate de sectorul transporturilor, fapt care este în conflict cu ambițiile UE privind mediul și schimbările climatice.

28. Ambițiile UE în privința sectorului transporturilor sunt formulate în documentul strategic *Carte Albă. Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor COM(2011) 144*. Cele zece obiective ale acestuia includ crearea unui spațiu unic european al transporturilor, prin eliminarea barierelor dintre moduri diferite de transport și sisteme naționale, prin reducerea dificultăților ce afectează procesul de integrare și prin facilitarea apariției unor operatori multinaționali și multimodali. De asemenea, Cartea Albă promovează un grad mai ridicat de convergență și de aplicare a normelor sociale, de siguranță, de securitate și de mediu, precum și standarde minime privind serviciile și drepturile utilizatorilor. În 2016, CE a prezentat un raport sub forma unui document de lucru - SWD(2016) 226 - privind progresele realizate în ceea ce privește punerea în aplicare a programului de zece ani stabilit în Cartea Albă.

29. TEN-T reprezintă principala politică a UE privind infrastructura de transport; aceasta a fost redefinită în 2013¹ și vizează infrastructura de transport care conectează întreg continentul. TEN-T urmărește să elimine lacunele din rețelele de transport ale SM, să reducă decalajele existente la nivelul rețelelor de transport naționale, să elimine blocajele care împiedică buna funcționare a pieței interne (cum ar fi standardele incompatibile pentru traficul feroviar).

30. TEN-T include infrastructura de transport și aplicațiile telematice, precum și măsurile care promovează gestionarea și utilizarea eficientă a acestei infrastructuri și care permit stabilirea și operarea de servicii durabile și eficiente de transport. Infrastructura rețelei transeuropene de transport se compune din infrastructura pentru transportul feroviar, transportul pe căi navigabile interioare, transportul rutier, transportul maritim, transportul aerian și transportul multimodal. Dezvoltarea treptată a TEN-T se realizează prin implementarea unei structuri pe două niveluri, constând într-o rețea globală și într-o rețea centrală:

- Rețeaua globală cuprinde toate infrastructurile de transport existente și planificate ale TEN-T, precum și măsuri de promovare a utilizării eficiente și durabile din punct de vedere social și ecologic a acestei infrastructuri;
- Rețeaua centrală cuprinde acele părți ale rețelei globale cu cea mai mare importanță strategică pentru realizarea obiectivelor de dezvoltare a TEN-T.

31. Principalele instrumente ale politicii UE privind TEN-T sunt:

- Orientările Uniunii (Regulamentul UE nr. 1315/2013): documentul care stabilește obiectivele, prioritățile și măsurile pentru stabilirea cadrului pentru identificarea proiectelor de interes comun. Regulamentul stabilește o obligație juridică pentru țările UE în vederea dezvoltării rețelelor TEN-T centrală și globală; schițează planurile pentru cele nouă coridoare strategice importante ale rețelei centrale și obiectivele

¹ Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE.



pentru implementarea unei rețele globale, accesibilă cetățenilor și firmelor din Europa în cel mult 30 de minute de călătorie.

- Mecanismul pentru Interconectarea Europei – Connecting Europe Facility/CEF (Regulamentul UE nr. 1316/2013)², instrumentul de finanțare al UE conceput pentru a facilita realizarea politicii europene în materie de infrastructuri de transport. Acesta vizează proiectele de interes comun, care urmăresc eliminarea blocajelor și realizarea legăturilor lipsă în rețelele TEN-T centrală și globală, precum și prioritățile orizontale.

32. Proiectele finanțate sunt pregătite și puse în aplicare în conformitate cu principiul subsidiarității, în conformitate cu normele și procedurile relevante ale SM pe teritoriul cărora se implementează proiectele. CEF dispune de un buget de 30,4 miliarde EUR pentru perioada 2014-2020, din care 24 miliarde EUR sunt alocate sectorului transporturilor. În mai 2018, CE a propus un nou buget pentru perioada de programare 2021-2027. Obiectivele post-2020 rămân în continuare dezvoltarea TEN-T, cu prioritate specială pentru secțiunile transfrontaliere și legăturile lipsă ale rețelei centrale TEN-T, care conform planificării trebuie finalizată până în 2030.

33. În perioada 2014-2020, la nivel european cadrul legislativ, strategic și procedural a evoluat printr-o serie de documente care au în vedere dezvoltarea spațiului unic european al transporturilor:

- Al Patrulea Pachet Privind Transportul Feroviar (2016)³, un set de 6 texte legislative destinate să reglementeze piața unică a serviciilor feroviare (Spațiul Feroviar Unic European);
- Inițiativa „Centura Albastră” de modificare a codului vamal comunitar în vederea stabilirii unui spațiu unic european pentru transportul maritim COM(2013) 510⁴;
- Rezoluția privind programul NAIADES II pentru promovarea transportului pe căile navigabile interioare 2018/2882(RSP);
- Declarația privind reabilitarea și mentenanța eficientă a infrastructurii căilor navigabile pe Dunăre și afluenții săi navigabili (2016);
- Comunicările CE către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: (1) Europa în mișcare. Mobilitate durabilă pentru Europa: sigură, conectată și curată (COM(2018) 293); (2) O strategie europeană privind sistemele de transport inteligente și cooperative, o etapă către mobilitatea cooperativă, conectată și automatizată (COM(2016) 766);
- Directiva (UE) 2015/719, care a modificat Directiva 96/53/CE și a stabilit pentru anumite vehicule rutiere care circulă în cadrul Comunității dimensiunile maxime autorizate în traficul național și internațional și greutatea maxime autorizate în traficul internațional.

34. În aprilie 2019, Comisia Europeană a demarat un proces de evaluare și revizuire a TEN-T, inclusiv prin intermediul unor consultări publice demarate între aprilie și iulie 2019.⁵ O inițiativă incipientă de revizuire a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 a fost demarată în 2020 și pusă în consultare publică, urmând ca rezultatele procesului să producă o propunere concretă de revizuire a Regulamentului în trimestrul al treilea (Q3) al anului 2021.

35. La nivel național, cadrul strategic în domeniul transporturilor constă în Master Planul General de Transport (MPGT), adoptat în 2016. MPGT reprezintă documentul strategic de dezvoltare a infrastructurii de transport pentru sectorul rutier, feroviar, naval, aerian și multimodal în acord cu nevoile de dezvoltare naționale, obiectivele de dezvoltare ale UE precum și cu obiectivele de dezvoltare economică ale regiunilor României. MPGT armonizează nevoile naționale cu angajamentele la nivel european privind dezvoltarea rețelei TEN-T și prevede un program etapizat (2014-2020, 2020-2030, 2030-2036) de intervenții care includ nu doar propuneri de îmbunătățire a infrastructurii de transport, ci și legate de întreținere, management și siguranță în transport.

² Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 de instituire a CEF, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 680/2007 și (CE) nr. 67/2010.

³ https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en.

⁴ Comunicare a Comisiei: „Centura albastră”, un spațiu unic de transport maritim (COM(2013) 510).

⁵ https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t/review_en

MPGT oferă, de asemenea, justificarea prioritizării proiectelor incluse în POIM T 2014-2020 pentru finanțare din fonduri UE, precum și pentru proiectele incluse în CEF.

36. Alte aspecte legislative sau procedurale la nivel național apărute în ultimii ani și care ar putea influența cadrul strategic specific, dezvoltarea infrastructurilor de transport și implicit implementarea POIM T includ:

- Hotărârea Guvernului (HG) nr. 606/2015 pentru modificarea și completarea HG nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române (AFER), precum și pentru modificarea anexei nr. 2 la HG nr. 21/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor (MT);
- Înființarea instituției Autoritatea pentru Reformă Feroviară (ARF) în baza Ordonanței de Urgență a Guvernului (OUG) nr.62/2016 ca instituție publică, cu personalitate juridică, finanțată integral de la bugetul de stat prin bugetul MT;
- Legea nr. 291/2018 privind aprobarea obiectivului de investiții Autostrada Iași-Târgu Mureș (Autostrada Unirii);
- Legea nr. 233/2018 pentru modificarea și completarea Legii nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local;
- OUG nr. 45/2018 pentru modificarea și completarea unor acte normative cu impact asupra sistemului achizițiilor publice (care modifică procedura pentru contestații în scopul de a face dificile potențialele abuzuri);
- OUG nr. 114/2018 privind instituirea unor măsuri în domeniul investițiilor publice și a unor măsuri fiscal-bugetare, modificarea și completarea unor acte normative și prorogarea unor termene (care modifică salariul minim pentru companiile cu coduri CAEN în domeniul construcțiilor);
- Intenția eșuată de divizare a fostei Companii Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România (CNADNR) în Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) și Compania Națională de Investiții Rutiere S.A. (CNIR) în 2016, în scopul eficientizării derulării investițiilor în infrastructura rutieră⁶ (potențialele efecte ale acestei schimbări instituționale au fost anulate prin declararea Legii pentru aprobarea OG 55/2016 ca fiind neconstituțională).

37. S-au înregistrat îmbunătățiri ale cadrului legislativ, atât în ceea ce privește legislația specifică în domeniul transportului la nivel european și național, cât și în ceea ce privește legislația transversală aferentă achizițiilor publice, expropriilor, toate acestea facilitând progresul intervențiilor finanțate în cadrul POIM T. Aceste modificări se situează pe linia normală de evoluție legislative, fără a influența notabil evoluția sectorului transport la nivel național și evoluția intervențiilor POIM T.

Evoluția mobilității pe rețeaua TEN-T la nivel UE (de la adoptarea POIM)

38. În prezent, infrastructura de transport a UE este bine dezvoltată, dar încă fragmentată, atât la nivel geografic, cât și între și în cadrul modurilor de transport, fiind puse bazele unei **rețele transeuropene de transport complete și integrate**, dar care urmează a fi dezvoltată treptat. **Obiectivul UE** este de a finaliza, până în **2030**, cele **nouă coridoare ale rețelei centrale**, care asigură **legături între Regiunea Baltică și Oceanul Atlantic și între Scandinavia și Marea Mediterană** și până în **2050**, **rețeaua globală**, prin care se va asigura **accesibilitatea și conectarea tuturor regiunilor UE**.

TABEL 4 Dimensiunea rețelelor TEN-T la nivel UE

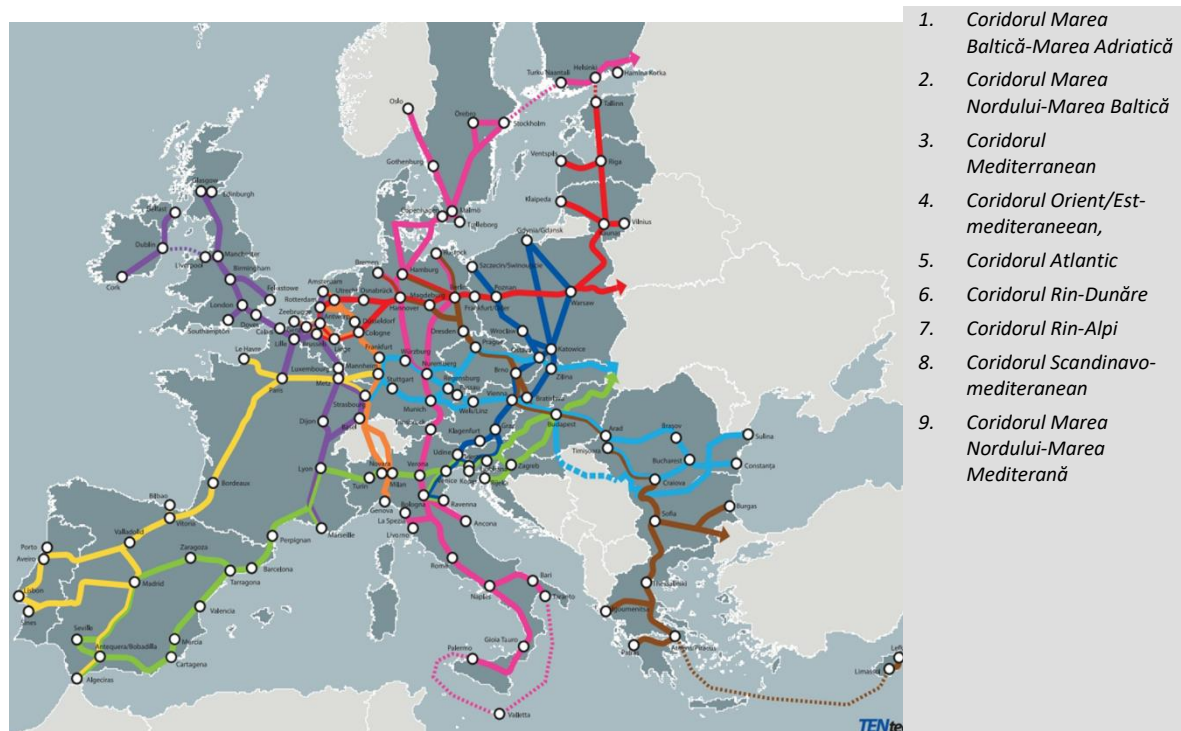
TEN-T	Rețeaua centrală (km)	Rețeaua globală (km)
Infrastructură rutieră UE	34,401	136,706
Linii de cale ferată UE	50,762	138,072
Căi navigabile interioare UE	12,880	23,506

Sursa: CE

⁶ OUG 55/2016 de reorganizare a Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A. și înființare a Companiei Naționale de Investiții Rutiere S.A.

39. La nivelul UE, există 9 coridoare TEN-T. Acestea urmează să conecteze 94 de porturi europene principale cu legături feroviare și rutiere; 38 de aeroporturi principale cu legături feroviare cu orașe mari; 15,000 km de linii de cale ferată modernizate pentru circulația de mare viteză; 35 de proiecte transfrontaliere vizând reducerea blocajelor.

FIGURA 1 Coridoarele rețelei centrale TEN-T



Sursa: TENtec, CE

40. România este traversată de 2 coridoare TEN-T:

- **Coridorul Orient/Mediterana de Est** conectează porturile germane Bremen, Hamburg și Rostock prin Republica Cehă și Slovacia, cu o ramificație prin Austria, Ungaria, portul românesc Constanța, portul bulgar Burgas, cu o legătură către Turcia, până la porturile grecești Salonic și Pireu, cu o legătură prin „Autostrada Mării” spre Cipru. Acesta cuprinde căi ferate, rutiere, aeroporturi, porturi, terminale feroviar-rutiere și căile navigabile interioare ale râului Elba. Principalul sector cu trafic îngreunat este calea ferată Timișoara-Sofia.
- **Coridorul Rin-Dunăre**, conectează Strasbourg și Mannheim prin intermediul a două axe paralele din sudul Germaniei, una de-a lungul râului Main și al Dunării, iar cealaltă prin Stuttgart și München, cu o ramificație spre Praga și Zilina, până la frontiera slovaco-ucraineană, prin Austria, Slovacia și Ungaria, până la porturile românești Constanța și Galați. Acesta cuprinde căi ferate, rutiere, aeroporturi, porturi, terminale feroviar-rutiere și sistemul de căi navigabile interioare ale râului Main, canalul Main-Dunăre, întregul curs al Dunării în aval de Kelheim și râul Sava. Proiectele principale vizează sectoarele cu trafic îngreunat de-a lungul căilor navigabile interioare și căilor ferate Stuttgart-Ulm și München-Freilassing.

41. Fiecare SM contribuie la atingerea acestor obiective TEN-T. Crearea rețelei TEN-T implică pregătirea și realizarea a mii de proiecte destinate să elimine blocajele existente, să conecteze legături lipsă și să crească interoperabilitatea dintre diferite moduri de transport, precum și dintre infrastructuri de transport regionale și naționale. SM au priorități naționale diferite, care pot să coincidă sau nu cu investițiile necesare dezvoltării și finalizării rețelei TEN-T. De asemenea procedurile diferite pentru executarea lucrărilor au contribuit la înregistrarea unor întârzieri importante în finalizarea și darea în exploatare a infrastructurilor TEN-T.

42. Rata de dezvoltare a infrastructurii variază la nivelul UE, calitatea și disponibilitatea infrastructurii încă fiind deficitare, în special în regiunile estice, unde există mai puține autostrăzi și căi ferate de mare viteză, căile ferate convenționale au nevoie de modernizări, iar timpul de călătorie pe care îl pot oferi acestea este mai lung decât în Europa de Vest. În rețeaua de transport din UE încă există legături lipsă și blocaje, acestea reprezentând obstacole semnificative în calea fluxurilor de trafic.

43. Performanța SM este măsurată la nivelul UE prin intermediul unor indicatori cu privire la eficiența serviciilor de transport, calitatea drumurilor sau progresul în finalizarea rețelei de bază TEN-T rutieră, feroviară, căi navigabile interioare etc. În acest clasament publicat de CE pe baza datelor din 2016 și parțial actualizate în anul 2018, **România ocupă locul 27 din 28**⁷.



Rutier:

Evoluția mobilității pe rețeaua rutieră TEN-T la nivel UE (de la adoptarea POIM):

44. Rețeaua rutieră TEN-T a înregistrat progrese, dar SM din Europa Centrală și de Est au în continuare un decalaj de recuperate. Dezvoltarea rețelei este avansată pe cele 9 coridoare ale rețelei TEN-T centrale, rata de finalizare variind între 70% și aproape 100%.

TABEL 5 Stadiul de finalizare al celor 9 coridoare ale rețelei TEN-T centrale

Coridor	Lungime totală (km)	Stadiul de finalizare
Coridorul Marea Baltică-Marea Adriatică	3,600	84.0%
Coridorul Marea Nordului-Marea Baltică,	4,092	70.0%
Coridorul Mediteranean	5,500	98.0%
Coridorul Orient/Est-mediteranean	5,400	88.2%
Coridorul Atlantic	4,535	99.8%
Coridorul Rin-Dunăre	4,488	78.0%
Coridorul Rin-Alpi	1,721	Îndeplinește în mare măsură standardele
Coridorul Scandinavo-mediteranean	6,300	99.0%
Coridorul Marea Nordului-Marea Mediterană	4,538	Conform, cu excepția conexiunilor de tip <i>last mile</i>

Sursa: Curtea de Conturi Europeană

45. Datele agregate de CE în 2016 și actualizate parțial în 2018 cu privire la rețeaua centrală în ansamblul său evidențiază diferențe semnificative între SM din Europa de Vest și cele din Europa Centrală și de Est. Rata de finalizare a rețelei rutiere TEN-T pentru fiecare SM varia de la 7% (Lituania) și 34% (Estonia), 38% (Slovacia), 46% (Bulgaria), 75% (Polonia), 78% (Republica Cehă) până la aproximativ 100% (Spania, Letonia, Portugalia, Franța), în timp ce media UE era de 77 %⁸.

46. În ceea ce privește căile rutiere, conformitatea cu criteriile drumurilor expres și/sau ale autostrăzilor este complet atinsă (100%)⁹. Deși gradul de conformare este atins totuși pe alocuri calitatea drumurilor poate fi insuficientă. În plus, este posibil ca unele părți ale rețelei să nu fi fost întreținute corespunzător pentru o anumită perioadă de timp, astfel încât un drum teoretic conform să nu îndeplinească standardele de exploatare și de siguranță.

⁷ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/countries/romania/investments-infrastructure_en

⁸ DG MOVE TENec, https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/ten-t-completion-roads_en

⁹ Raportul Comisiei al Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, Raport privind progresele înregistrate în implementarea rețelei TEN-T în 2016-2017, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/cb3b9b5b-fa0d-11e8-a96d-01aa75ed71a1/language-ro>

47. Cel de-al șaptelea raport al Comisiei privind coeziunea economică, socială și teritorială (2017)¹⁰ a indicat că numeroase regiuni din SM din Europa Centrală și de Est nu sunt încă conectate printr-o rețea rutieră eficientă și vor avea un acces mai bun la piețe doar după finalizarea rețelei TEN-T. Din punct de vedere al calității infrastructurii rutiere¹¹ în primele 10 locuri se regăseau SM cu o calitate a infrastructurii variind între 5.34 în Luxemburg și 6.80 în Țările de Jos, la polul opus fiind 8 SM din Europa Centrală și de Est cu o calitate variind între 2.96 în România și 4.14 în Polonia.

48. Raportul realizat de Curtea de Conturi Europeană în 2020 a constatat faptul că o creștere a numărului de kilometri antrenează economii de timp și contribuie la sporirea siguranței și a calității deplasărilor. Curtea a analizat 4 trasee: Madrid-Varșovia, Tallin-Viena, București-Paris și Burgas-Berlin. Cele mai mari creșteri s-au înregistrat pe ruta Tallin-Viena, unde numărul de kilometri a crescut cu 190%, de la 200 km în 2012 la 580 km în 2019 ducând la economii de timp de 8%.

TABEL 6 Creșterea numărului de kilometri parcurși pe autostradă și reducerea timpilor de călătorie, 2012-2019

Trasee analizate	Lungimea totală a traseului în 2019 (km)	Modificare în numărul de km de autostradă (km)	Modificare în numărul de km de autostradă (%)	Durăta totală în 2019 (min.)	Timp de călătorie economisit (min.)	Timp de călătorie economisit (%)
București-Paris	2,322	312	17.0%	1,291	33	2.5%
Burgas-Berlin	2,039	339	30.0%	1,232	33	2.6%
Madrid-Varșovia	2,920	400	17.0%	1,485	104	6.5%
Tallin-Viena	1,706	380	189.0%	1,070	93	8.0%

Sursa: Curtea de Conturi Europeană

49. Finalizarea unor proiecte de infrastructură în diverse țări UE au adus contribuții importante la dezvoltarea rețelei TEN-T:

- În Bulgaria lungimea totală de autostrăzi aproape s-a dublat, de la 418 km în 2007 la 757 km în 2018. Bulgaria a finalizat 264 km de autostradă în rețeaua centrală (autostrada Sofia-Burgas și autostrada Sofia-frontiera cu Turcia). Finalizarea autostrăzii Sofia-Burgas a redus timpul de călătorie cu aprox. 90 de minute, deoarece viteza medie a crescut de la 68 km/h la 105 km/h. Autostrada Sofia-frontiera cu Turcia a redus timpul de călătorie cu aprox. 90 de minute.
- În Spania finalizarea a 5 tronsoane lipsă din rețeaua rutieră centrală a adus îmbunătățiri ale serviciilor (creșterea capacității), viteza medie (reducerea timpului de călătorie și siguranța rutieră pe aceste tronsoane. Economii de timp obținute între 2004 și 2017 pe tronsoanele respective variau între 15% și 30%.
- În Polonia indicatorii demonstrează o îmbunătățire generală a conectivității, timpul mediu de călătorie între 18 orașe mari a scăzut de la 4.3 ore în 2013 la 4.1 ore în 2018.

50. În timp ce unele SM și-au finalizat deja secțiunile din rețeaua centrală TEN-T sau sunt aproape de finalizare, altele mai au încă multe de făcut, în special cele Centrul și Estul UE. Dezvoltarea rețelei TEN-T globale depinde de fiecare prioritățile SM. În 2020, pe lângă planurile de lucru privind coridoarele actualizate în mod regulat, CE a publicat un raport privind progresele în implementarea TEN-T în 2016 și 2017¹². Raportul a concluzionat că s-au înregistrat progrese, însă, în ansamblu, continuă să fie necesare în majoritatea cazurilor îmbunătățiri și investiții semnificative în vederea atingerii obiectivelor legate de TEN-T.

¹⁰ CE, https://ec.europa.eu/regional_policy/ro/information/publications/communications/2017/my-region-my-europe-our-future-the-seventh-report-on-economic-social-and-territorial-cohesion

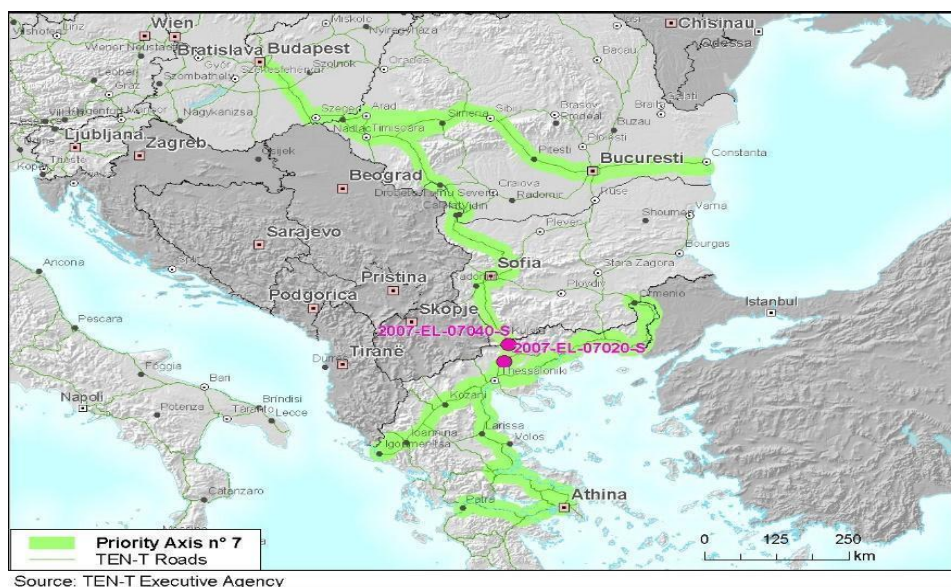
¹¹ Rezultate sondaj realizat Forumul Economic Mondial, 2018 utilizând o scară de la 1 (extrem de subdezvoltat/printre cele mai precare din lume) la 7 (extins și eficient, printre cele mai bune din lume).

¹² <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/ea150c2a-e796-11ea-ad25-01aa75ed71a1/language-ro/format-PDF/source-217202680>

Evoluția mobilității pe rețeaua rutieră TEN-T la nivel național (de la adoptarea POIM):

51. La nivelul CE s-a stabilit ca prioritate, dezvoltarea următoarei axe TEN-T rutiere care privește România:

FIGURA 2. Axa rutieră TEN-T Igoumenitsa-Atena-Sofia-Budapesta/Timișoara-Pitești-București-Constanța



Sursa: CE, Agenția Executivă TEN-T

52. În 2019 în România se înregistrează **866 km de autostrăzi** ceea ce reprezintă 4.8% din drumurile naționale. În 2019 lungimea autostrăzilor a crescut cu 5.2%, respectiv 43 km. Aceste cifre situează **România se situează pe ultimul loc în Europa în ceea ce privește nr. de km de autostradă la 100.000 de locuitori.**

TABEL 7. Rata de dezvoltare a infrastructurii rutiere la nivel UE și la nivelul României

Finalizarea rețelei rutiere TEN-T	Media UE	77%
Loc în clasamentul UE: 25 / 28	România	45%
Calitatea rețelei rutiere TEN-T	Media UE	4.77
Loc în clasamentul UE: 28 / 28	România	2.96

Sursa datelor: Forumul Economic Mondial, 2018

53. În 2019, conform datelor INS, rețeaua de drumuri publice în România erau **86,391 km**, din care: **17,873 km (20.7%) drumuri naționale, 35,083 km (40.6%) drumuri județene și 33,435 km (38.7%) drumuri comunale.** Din numărul total numai 6,176 km (35%) sunt drumuri europene și 866 km (4.8%) autostrăzi. Marea majoritate a drumurilor din România au o singură bandă de circulație pe sens, 1,923 km (11%) drumuri cu 4 benzi, 290 km (1.6%) drumuri cu 3 benzi și 35 km (0.2%) drumuri cu 6 benzi.

54. În 2019 erau **38,166 km (44.2%) drumuri modernizate (în proporție de 92.8% drumuri modernizate cu îmbrăcămînți asfaltice de tip greu și mijlociu, 21,365 km (24.7%) drumuri cu îmbrăcămînți ușoare rutiere și 26,860 km (31.1%) drumuri pietruite și de pământ.** Din total 35.1% din lungimea drumurilor modernizate și 43.1% din lungimea drumurilor cu îmbrăcămînți ușoare rutiere aveau durata de serviciu depășită. Drumurile județene erau în proporție de 42.3% drumuri modernizate și 37% dintre drumurile comunale erau drumuri pietruite.

55. Calitatea scăzută a infrastructurii limitează viteze de circulație, ceea ce conduce la timpuri de călătorie mari. La nivelul anului 2017, viteza medie de circulație pe drumurile naționale era de **70 km/h pentru autoturisme și de 64 km/h pentru vehiculele grele de marfă.** În ceea ce privește rețeaua TEN-T, viteza de circulație

ponderată cu lungimea era de 76 km/h pentru autoturisme și de 69 km/h pentru vehicule grele pe rețeaua TEN-T centrală și de 68 km/h pentru autoturisme și de 64 km/h pentru vehicule grele pe rețeaua TEN-T globală. (sursa: CESTRIN).

56. Timpii medii de călătorie pe cele 2 rețele TEN-T au înregistrat economii (sursa: RAI 2020):

- Timpul mediu de călătorie pe rețeaua TEN-T centrală era în 2014 de 79.50 minute/100 km ajungând la 77.97/100 km minute în 2019, o scădere cu 1.92%.
- Timpul mediu de călătorie pe rețeaua TEN-T globală era în 2014 de 85.20 minute/100 km ajungând la 84.29/100 km minute în 2019, o scădere cu 1.07%.

57. O serie de tronsoane aferente rețelei TEN-T rutiere nu sunt construite la standarde corespunzătoare nivelului de trafic și conexiunii pe care trebuie să o asigure, ceea ce face ca principalele rute de transport să fie caracterizate de timpi mari de parcurs și blocaje de trafic. Aceasta conduce la o slabă interconectare a principalelor centre economice și urbane și 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.



Feroviar:

Evoluția mobilității pe rețeaua feroviară TEN-T la nivel UE (de la adoptarea POIM):

58. Rețeaua feroviară TEN-T a înregistrat progrese, dar SM din Europa Centrală și de Est au în continuare un decalaj de recuperate. În cazul rețelei de infrastructură conformitatea este deja atinsă în mare măsură în ceea ce privește electrificarea (89%), ecartamentul (86%), vitezele de transport marfă (86%) și sarcina pe osie (81%), în timp ce lungimea trenurilor de marfă (43%) și, în special implementarea ERTMS (11%) sunt încă în urmă¹³. Deși gradul de conformare este ridicat trebuie avut în vedere că pot exista diferențe între conformitatea teoretică și posibilitățile operaționale reale.

59. În 2018 lungimea totală a rețelei feroviare din UE-27 era de aproximativ 201,000 km (cu 0.4% mai puțin ca în 2015). Aproximativ 56% din rețea era electrificată, cu 855 km mai decât în 2015, o creștere de 1.2%. Rețeaua de mare viteză din UE avea peste 9,100 km la sfârșitul anului 2019, cu 17% mai mult decât în 2015.

60. Unul dintre obiectivele UE constă în triplarea lungimii liniilor de cale ferată de mare viteză în UE până în 2030 (de la 9,700 km în 2008 la 30,750 km până în 2030), astfel încât 50% din transportul de călători pe distanțe medii să se realizeze pe căile ferate până în 2050. Având în vedere costurile foarte ridicate pentru SM, rentabilitatea limitată a acestor investiții publice și timpul necesar în practică pentru finalizarea unei investiții într-o linie de mare viteză, este foarte puțin probabil ca acest obiectiv să fie atins. Datele agregate de CE în 2016 și actualizate parțial în 2018 cu privire la rețeaua centrală în ansamblul său evidențiază diferențe semnificative între SM din Europa de Vest și cele din Europa Centrală și de Est, unde căile ferate de mare viteză lipsesc, căile ferate convenționale au nevoie de modernizări, iar timpul de călătorie pe care îl pot oferi acestea este mai lung decât în Europa de Vest.

- Rata de finalizare a rețelei feroviare TEN-T pentru fiecare SM varia de la 3% (Estonia) și 11% (Bulgaria), 23% (Polonia), 63% (Republica Cehă), până peste 90% (Franța, Spania, Portugalia, Germania, Irlanda), în timp ce media UE era de 60%¹⁴.
- Rata de finalizare a rețelei feroviare de mare viteză pentru fiecare SM varia de la 37% (Austria) și peste 40% (Spania, Italia, Franța), până la 58% (Germania) și aproximativ 100% (Țările de Jos, Finlanda, Belgia)

¹³ Raportul Comisiei al Comisiei către Parlamentul European, Consiliul, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, Raport privind progresele înregistrate în implementarea rețelei TEN-T în 2016-2017, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/cb3b9b5b-fa0d-11e8-a96d-01aa75ed71a1/language-ro>

¹⁴ DG MOVE TENTec https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/ten-t-completion-roads_en

în timp ce media UE era de 45%¹⁵. În SM din Centrul și Estul UE nu există rețea de cale ferată de mare viteză. După finalizarea tuturor investițiilor planificate în infrastructura feroviară de mare viteză, Spania va avea cea de-a doua rețea feroviară de mare viteză din lume, ca lungime, după China.

- 61. Din punct de vedere al calității infrastructurii feroviare în primele 10 locuri se regăseau SM cu o calitate a infrastructurii feroviare variind între 4.58 în Portugalia și peste 5.50 în Finlanda și Țările de Jos, la polul opus fiind 5 SM din Europa Centrală și de Est cu o calitate variind între 2.66 în Croația și 3.79 în Ungaria¹⁶.** Conexiunile feroviare transfrontaliere nu sunt operaționale în prezent, respectiv 149 (41%) din cele 365. Coridoarele transnaționale ale UE nu reprezintă o prioritate, fiecare SM planifică și ia decizii cu privire la propriile rețele naționale, ceea ce are ca rezultat un sistem neomogen de rețele naționale de mare viteză slab conectate.
- 62. Raportul realizat de Curtea de Conturi Europeană în 2018 a constatat faptul că finalizarea unor linii de cale ferată mare viteză antrenează economii de timp și contribuie la sporirea siguranței și a calității deplasărilor.** Curtea a analizat 10 linii de mare viteză, iar rezultatele au evidențiat economii importante de timp în funcție de lungimea căii ferate și viteza maximă de circulație. Totuși sunt necesare analize suplimentare cu privire la eficiența construirii unor astfel de linii de mare viteză având în vedere costurile din ce în ce mai ridicate. Numai pe 45% din aceste linii analizate trenurile rulează, în medie, cu viteza proiectată, numai 2 linii funcționau cu viteze de 200 km/h și nicio linie nu funcționa cu peste 250 km/h.

TABEL 8. Liniile de cale ferată de mare viteză (km) și reducerea timpilor de călătorie (minute)

Liniile de mare viteză analizate	Lungime (km)	Timpul de călătorie economisit (min.)
Berlin-München	671	140
Stuttgart-München	267	36
Rhin-Rhône	138	75
LGV Est Européenne	406	130
Madrid-Barcelona-frontiera franceză	797	305
Eje Atlántico	165	75
Madrid-Galicia	549	110
Madrid-León	345	95
Milano-Veneția	273	49
Torino-Salerno	1,007	192

Sursa: Curtea de Conturi Europeană

- 63. Liniile de cale ferată de mare viteză reprezintă un mod de transport care prezintă avantaje și contribuie la obiectivele UE în materie de mobilitate durabilă.** Investițiile în infrastructura și operațiunile feroviare de mare viteză aduc beneficii semnificative pentru întreaga societate, asigurând economii de timp, niveluri ridicate de siguranță, securitate și confort pentru călători și totodată eliberând capacitate în rețelele rutiere și feroviare convenționale congestionate, dar și în aeroporturi. Liniile de cale ferată de mare viteză pot consolida totodată dinamismul socio-economic și pot contribui la regenerarea zonelor urbane în dificultate din apropierea gărilor. Totuși costurile cu realizarea liniilor de mare viteză sunt foarte ridicate, iar eficiența nu este întotdeauna cea inițial propusă (din punct de vedere al numărului de călători, al vitezei maxime atinse, costul călătoriei, etc).
- 64. Transportul feroviar prezintă avantaje net superioare altor moduri de transport și contribuie la obiectivele UE în materie de mobilitate durabilă.** Deși s-au făcut progrese importante în dezvoltarea transportului feroviar, aceasta rămâne o rețea fragmentată și ineficientă. Rețeaua feroviară europeană de mare viteză rămâne un sistem neomogen de rețele naționale slab conectate. Pentru atingerea obiectivelor UE propuse pentru 2030 și 2050 mai sunt încă multe obstacole de depășit până când transportul feroviar să devină competitiv.

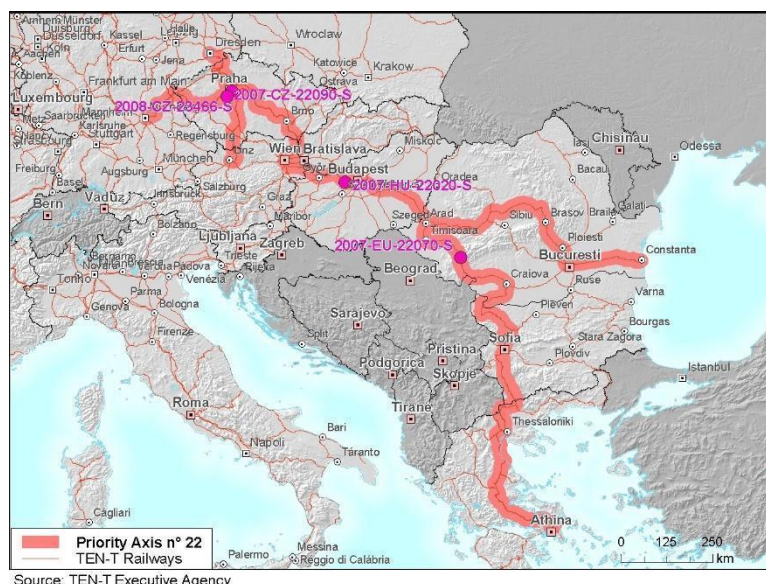
¹⁵ Idem 6

¹⁶ Rezultate sondaj realizat Forumul Economic Mondial, 2018, utilizând o scară de la 1 (extrem de subdezvoltat/printre cele mai precare din lume) la 7 (extins și eficient, printre cele mai bune din lume).

Evoluția mobilității pe rețeaua feroviară TEN-T la nivel național (de la adoptarea POIM):

65. La nivelul CE s-a stabilit ca prioritate, dezvoltarea următoarei axe TEN-T feroviare care privește România:

FIGURA 3. Axa feroviară TEN-T Atena-Sofia-Budapesta-Viena-Dresda/Timișoara-București-Constanța



Sursa: CE, TEN-T EA

66. Rețeaua de căi ferate din România are o lungime de 10,628 km, fiind a șaptea rețea feroviară ca mărime din UE. Lungimea liniei duble este de aproximativ 2,917 km, iar a celei simple de 7,711 km. Aproximativ 4,031 km de linie este electrificată, iar 6,598 km este neelectrificată. Liniile de cale ferată electrificate reprezentau 37.4% din rețeaua de căi ferate în exploatare în 2019.

TABEL 9. Rata de dezvoltare a infrastructurii feroviare la nivel UE și la nivelul României

Finalizarea rețelei rutiere TEN-T Loc în clasamentul UE: 25 / 28	Media UE	77%
	România	45%
Finalizarea rețelei feroviare convenționale TEN-T Loc în clasamentul UE: 24 / 26	Media UE	60%
	România	4%
Calitatea rețelei feroviare Loc în clasamentul UE: 24 / 26	Media UE	4.38
	România	3.06

Sursa datelor: Forumul Economic Mondial, 2018

67. La nivelul anului 2019, numărul de km de cale ferată în operare situați pe rețeaua primară însumau 3,252.1 km din care numai 2,509.3 km erau electrificați. În 2019, numai 406 km din rețeaua primară erau modernizați și recepționați situați pe coridorul Rhine-Dunăre. În ceea ce privește echiparea cu ERTMS, în 2019, numai pe 79 de km de cale ferată aveau instalat ERTMS nivel 2.

68. În perioada 2014-2018 se observă un trend ușor ascendent al vitezei medii comerciale de transport călători de la 43.54 km/h în 2014 la 43.86 km/h în 2018, în timp ce viteza medie comercială pentru transportul de marfă a scăzut de la 18.85 km/h în 2014 la 15.99 km/h în 2018. (sursa: CFR SA). Vitezele medii de transport călători și marfă foarte scăzute cresc timpii de călătorie și scad atractivitatea pentru acest tip de transport.

69. Diminuarea constantă a sumelor alocate pentru întreținerea și reparația căii ferate a avut ca efect degradarea continuă a infrastructurii feroviare. Pe secțiunile de cale ferată care fac parte din coridoarele TEN-T și care au fost modernizate (București-Constanța, București-Câmpina și Curtici-km 614), se pot atinge viteze de deplasare de până la 160 km/h. Însă și pe aceste tronsoane, din cauza zonelor cu restricții, a

numărului mare de opriri și a materialului rulant învechit, vitezele medii comerciale și de deplasare sunt mici, ceea ce menține timpul mediu de călătorie pe rețeaua TEN-T ridicat. În prezent, se mențin disparitățile semnificative în ceea ce privește dimensiunea rețelei raportat la cererea de trafic și resursele financiare insuficiente pentru întreținerea și operarea la standarde de calitate corespunzătoare.



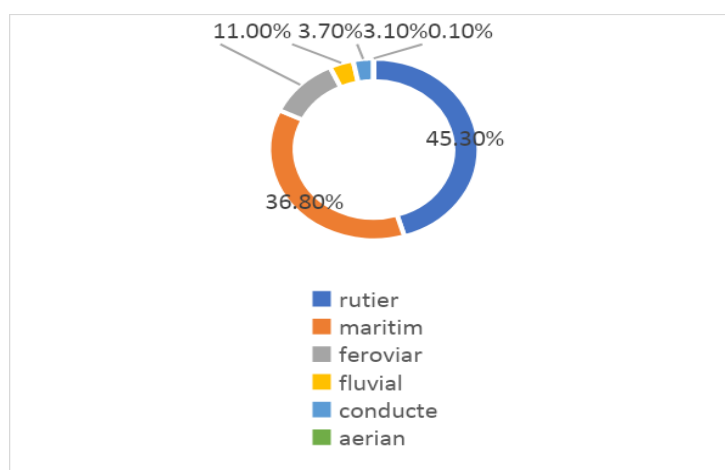
Căi navigabile interioare:

Evoluția mobilității pe căile navigabile interioare TEN-T la nivel UE (de la adoptarea POIM):

70. Aproximativ 41,000 de kilometri de căi navigabile interioare traversează SM ale UE. Aproximativ 150 miliarde tone-km de marfă sunt transportate pe aceste căi în fiecare an, în special în zonele dens populate și aglomerate, iar ponderea transportului de marfă pe căile navigabile interioare în unele țări este destul de ridicată: Țările de Jos 42.7%, Bulgaria 31.8%, România 28.1%. Un obiectiv important al UE este legat de creșterea ponderii transportului pe căile navigabile interioare și a transportului maritim pe distanțe scurte cu 25% până în 2030 și cu 50% până în 2050.

71. SM au acordat priorități diferite acestui mod de transport, ceea ce a condus la o abordare necoordonată de-a lungul coridoarelor de căi navigabile interioare. SM în care transportul pe căile navigabile interioare joacă un rol important în mixul de moduri de transport au acordat o mai mare atenție acestui tip de transport, în timp ce SM care preconizau mai puține beneficii directe i-au acordat o prioritate mult mai scăzută.

GRAFIC 1. Distribuția modală a volumului de mărfuri transportate (mil. tone), UE-27, 2019



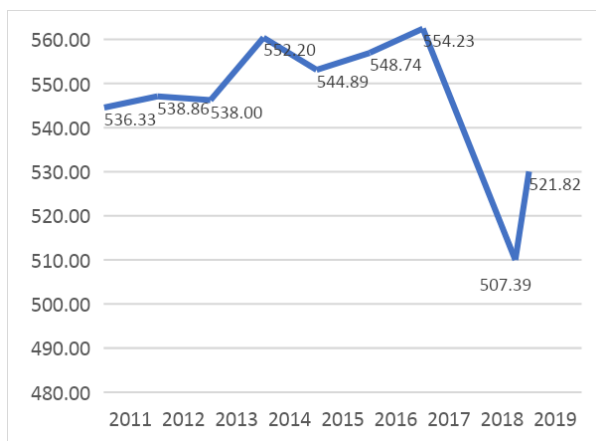
Sursa: Eurostat

72. Rata de dezvoltare a infrastructurii variază la nivelul UE, calitatea și disponibilitatea infrastructurii înregistrând lacune în ceea ce privește conformarea cu cerințele TEN-T la nivel de căi navigabile interioare. Căile navigabile interioare sunt aproape în totalitate conforme în ceea ce privește implementarea RIS (98%) și cerința CEMT pentru clasa IV sau superioară (97%). Principala lacună este în Croația (râul Sava), urmată de Franța și Italia. În ceea ce privește cerința pescajului admisibil de 2.5 m și cea a înălțimii admisibile sub poduri de 5.25 m au atins un nivel ridicat de conformitate (85%), principalele lacune fiind în Germania, Republica Cehă și Croația. Deși gradul de conformare este foarte ridicat, există excepții pe distanțe scurte, cu efecte grave asupra navigabilității unei secțiuni mai largi (situația Dunării).

73. În 2019 se înregistrează o creștere a volumului de mărfuri transportate (mil. tone) cu 2.84% față de 2018, dar o scădere cu 5.50% față de 2014. Conform Eurostat, SM care transportă cel mai mare volum de mărfuri pe căile navigabile interioare sunt Țările de Jos, Germania, Belgia, Franța, în timp ce România ocupă poziția 5.

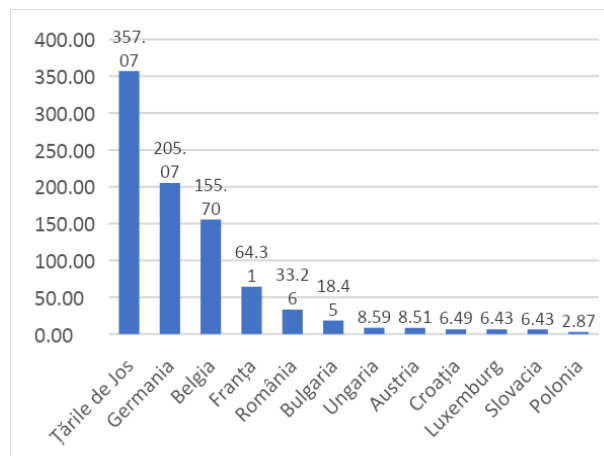
74. În 2019 Croația și România au înregistrat cea mai mare creștere a volumului de mărfuri transportate (mil. tone) față de 2014, cu aprox. 20%. Bulgaria și Ungaria au înregistrat o creștere cu peste 9%, în timp ce restul SM au înregistrat scăderi ale volumului de mărfuri transportate față de 2014.

GRAFIC 2. Evoluția volumului de mărfuri transportate pe căi navigabile interioare la nivelul UE-27 (mil. tone/an), 2011-2019



Sursa datelor: Eurostat

GRAFIC 3. Volume de marfă transportate pe căi navigabile în 2019 (mil. tone)



Sursa datelor: Eurostat

75. În contextul în care UE dorește ca până în 2050 să reducă emisiile de GES cu 60 % față de 1990, propunându-și în acest sens ca 50% din transporturile de mărfuri pe distanțe mai lungi sau egale cu 300 km să se efectueze pe calea ferată sau pe apă și nu utilizând transportul rutier, creșterea înregistrată la nivel UE de sub 1% este foarte mică în raport ținta propusă.

Evoluția mobilității pe căile navigabile interioare TEN-T la nivel național (de la adoptarea POIM)

76. La nivelul CE s-a stabilit ca prioritate, dezvoltarea următoarei axe TEN-T fluviale care privește România:

FIGURA 4. Axa fluvială TEN-T Dunăre-Marea Nordului-Marea Neagră (Rotterdam-Frankfurt-Constanța)



Sursa: CE, TEN-T EA

77. În ceea ce privește progresul în finalizarea rețelei de bază TEN-T, România se situează față de media UE:

TABEL 10. Rata de dezvoltare a rețelei de căi navigabile la nivel UE și la nivelul României

Finalizarea rețelei de căi navigabile interioare TEN-T Loc în clasamentul UE: 13/19	Media UE	88%
	România	91%

Sursa datelor: CE, DG Mobility and Transport

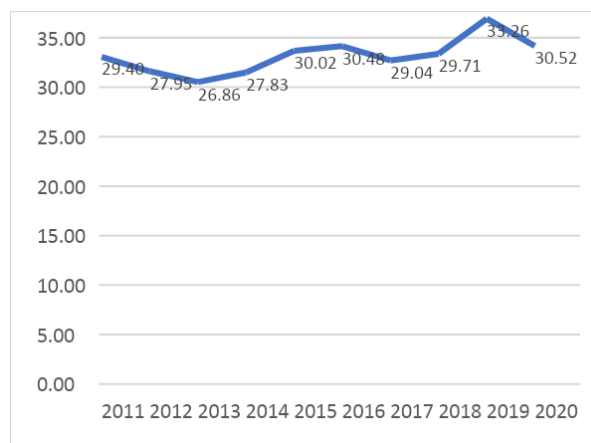
78. Dintre țările cu potențial navigabil interior, România înregistrează o creștere importantă (19.50%) în 2019 față de 2014, de la 27.83 mil. tone la 33.26 mil. tone, conform Eurostat. Dunărea reprezintă artera principală a căilor navigabile interioare ale României. În anul 2019 pe căile navigabile interioare ale României s-au transportat 33.26 milioane tone marfă echivalentul a aprox. 14 miliarde tone-km.

FIGURA 5. Porturile fluviale din România situate pe Dunăre



Sursa: ria.org.ro

GRAFIC 4. Evoluția volumului de mărfuri transportate pe căi navigabile interioare la nivel național (mil. tone/an), 2011-2020



Sursa datelor: Eurostat

79. De-a lungul Dunării și canalelor navigabile din România există 30 de porturi, dintre care 8 pe TEN-T centrală. În multe porturi infrastructura rutieră și feroviară este veche, prost întreținută, necorespunzând cerințelor transportatorilor, iar 12 porturi nu au conexiuni cu rețeaua feroviară.

80. De-a lungul Dunării și canalelor navigabile din România există 30 de porturi, dintre care 8 pe TEN-T centrală. În multe porturi infrastructura rutieră și feroviară este veche, prost întreținută, necorespunzând cerințelor transportatorilor, iar 12 porturi nu au conexiuni cu rețeaua feroviară.

81. Principalele porturi din România din punct de vedere al volumului de mărfuri transportate în perioada 2015-2018 sunt Constanța, Galați, Tulcea, Cernavodă și Drobeta Turnu Severin. Constanța a înregistrat în 2018 o scădere cu 2,56% față de 2015, Galați și Cernavodă au înregistrat o creștere cu aproximativ 7%, iar Tulcea o creștere cu 16,3%. Cea mai mare creștere a fost înregistrată de Drobeta-Turnu Severin, cu 26% în 2018 față de 2015. Restul porturilor înregistrează scăderi ale traficului de marfă.

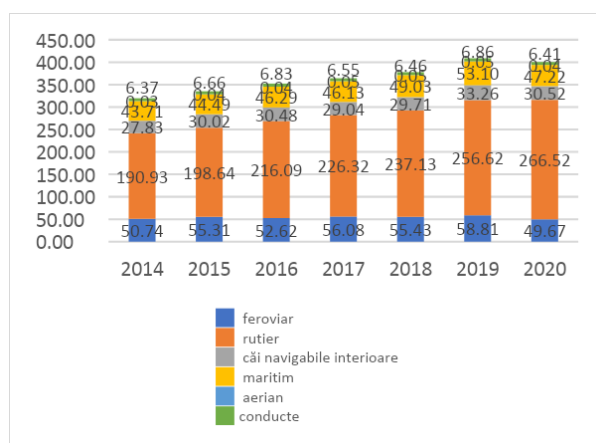
82. Volumul de marfă transportată pe Dunăre reprezintă numai 10-20% din cel transportat pe Rin. Cauzele principalele ale utilizării inferioare a Dunării sunt lipsa fiabilității și navigabilității la nivelul șenalului navigabil de pe Dunăre și a canalelor sale, ce prezintă deficiențe atât în ceea ce privește lățimea, cât și adâncimea, traficul naval fiind închis pe Dunăre un nr. mare de zile pe an (în 2012 doar 315 zile au fost navigabile în condiții adecvate; o lună de blocaj costă în jur de 2 mil. €). 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.

83. Totodată, finanțarea pentru întreținerea șenalului navigabil este variabilă, bugetele de întreținere pentru cele trei țări dunărene fiind extrem de diferite (Austria: 250.000 €/km, România: 11.333 €/km; Bulgaria: 2.218 €/km), reflectate în niveluri diferite de navigabilitate și de calitate a tranzitului, conducând la

incertitudine, în special pentru traficul naval de tranzit. Aceste condiții contribuie la o atractivitate redusă a acestui mod de transport ce poate duce la transferarea transportului unor cantități de marfă către alte moduri, reducând viabilitatea comercială a transportului de marfă pe căi navigabile.

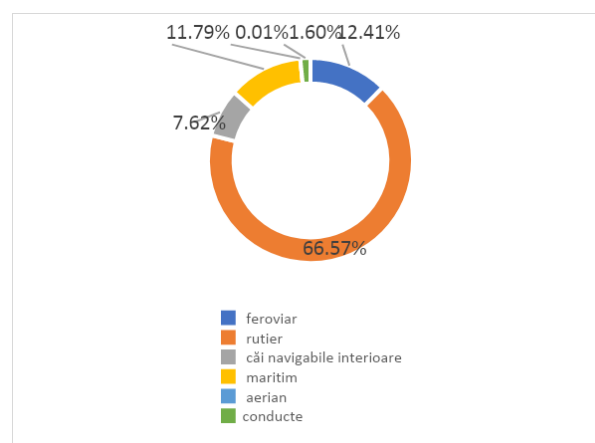
84. Atractivitatea pentru acest tip de transport marfă se menține scăzută în România. Datele statistice cu privire la repartizarea modală pe tipuri de transport al mărfurilor arată că ponderea cea mai mare o deține transportul rutier cu peste 66.57%, numai 12.41% din mărfuri fiind transportate pe căile navigabile interioare.

GRAFIC 5. Evoluția volumelor de mărfuri pe moduri de transport în România (mil. tone), 2014-2020



Sursa datelor: INS

GRAFIC 6. Distribuția modală a volumului de mărfuri transportate (mil. tone), 2020



Sursa datelor: INS

85. Conform Raportului de Audit al Curții Europene de Conturi publicat în 2018, eforturile UE de a reorienta transportul de mărfuri dinspre sectorul către căile navigabile interioare au înregistrat progrese lente în ultimii ani. Proiectele dezvoltate la nivelul UE în cadrul strategiei de intensificare a utilizării căilor navigabile interioare nu au fost implementate în mod eficace, transportul pe căile navigabile interioare nu a câștigat teren ca alternativă la transportul rutier, iar navigabilitatea pe căi interioare nu a fost semnificativ îmbunătățită.

Principalele concluzii cu privire la evoluția mobilității pe rețeaua TEN-T de la adoptarea POIM:

86. La nivel UE:

- Deși s-au înregistrat progrese, însă, în ansamblu, continuă să fie necesare în majoritatea cazurilor îmbunătățiri și investiții semnificative în vederea atingerii obiectivelor legate de TEN-T (rutier, feroviar, căi navigabile interioare). Dezvoltarea rețelei TEN-T globale depinde de fiecare prioritate SM.
 - **Rutier:** Rețeaua rutieră TEN-T a înregistrat progrese, dar SM din Europa Centrală și de Est au în continuare un decalaj de recuperat. Progresele înregistrate la nivelul rețelei TEN-T centrale aduc beneficii călătorilor prin reducerea timpilor de călătorie prin creșterea numărului de kilometri parcurși pe autostrăzi, creșterea siguranței și a calității deplasărilor.
 - **Feroviar:** Transportul feroviar prezintă avantaje și contribuie la obiectivele UE în materie de mobilitate durabilă. Deși s-au făcut progrese importante în dezvoltarea transportului feroviar, aceasta rămâne o rețea fragmentată și ineficientă. Rețeaua feroviară europeană de mare viteză rămâne un sistem neomogen de rețele naționale slab conectate. Pentru atingerea obiectivelor UE propuse pentru 2030 și 2050 mai sunt încă multe obstacole de depășit până când transportul feroviar să devină competitiv.
 - **Căi navigabile interioare:** Eforturile de finanțare pentru transportul de mărfuri pe căile navigabile interioare nu au fost concentrate și prioritizate în mod eficace. SM nu au acordat atenție suficientă

aspectelor legate de întreținerea căilor navigabile situate pe principalele coridoare de transport. Deși gradul de conformare este foarte ridicat, există excepții pe distanțe scurte, cu efecte grave asupra navigabilității unei secțiuni mai largi (situația Dunării).

- În perioada următoare trebuie acordată atenție sporită finalizării rețelei TEN-T centrale și dezvoltării rețelei TEN-T globale, nivelul de realizare fiind scăzut. Tronsoanele transfrontaliere incomplete trebuie finalizate.
- Finanțarea acordată de UE a contribuit cu sume semnificative la dezvoltarea rețelei TEN-T, fiind alocate sume importante începând cu anul 2007. Pentru finalizarea rețelei TEN-T și atingerea obiectivelor propuse pentru 2030 și 2050 este nevoie de sprijin financiar UE. Investițiile în infrastructura de transport au un mare potențial în stimularea creșterii economice și creării de locuri de muncă.

87. La nivel național:

- **În România, în general, problemele și nevoile identificate la momentul elaborării POIM se manifestă în continuare.**
- **O serie de tronsoane aferente rețelei TEN-T rutiere nu sunt construite la standarde corespunzătoare nivelului de trafic și conexiunii pe care trebuie să o asigure, ceea ce face ca principalele rute de transport să fie caracterizate de timpi mari de parcurs și blocaje de trafic.** Aceasta conduce la o slabă interconectare a principalelor centre economice și urbane și 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.
 - **Rutier:** Deficitul de infrastructură se reflectă într-o mobilitate redusă, conectivitate insuficientă la nivelul anumitor regiuni cu impact major asupra disparității regionale (Nord-Est, Sud-Vest Oltenia, Delta Dunării), trafic de tranzit ridicat la nivelul a numeroase localități care nu beneficiază de variante de ocolire, timpi mari de așteptare la trecerea frontierei.
 - **Feroviar:** Diminuarea constantă a sumelor alocate pentru întreținerea și reparația căii ferate a avut ca efect degradarea continuă a infrastructurii feroviare în România. Vitezele medii de transport călători și marfă foarte scăzute cresc timpii de călătorie și scad atractivitatea pentru acest tip de transport. Tronsoanele de cale ferată reabilite și modernizate sunt puține și nici acestea nu permit rularea cu viteze maxime din cauza zonelor cu restricții, a numărului mare de opriri și a materialului rulant învechit.
 - **Căi navigabile interioare:** Deși calitatea infrastructurii rutiere este foarte slabă în România, totuși transportul rutier de mărfuri este preferat de transportatori. În România s-a înregistrat o creștere a volumului de mărfuri transportate pe căi navigabile interioare, dar sunt în continuare eforturi pentru dezvoltarea acestui mod de transport pentru creșterea eficienței. Dunărea, deși are un potențial foarte mare este utilizată la o capacitate foarte redusă.
- **Creșterea mobilității = efect cumulativ al dezvoltării infrastructurii rutiere, feroviare, navigabile și a transportului intermodal.** Sunt necesare în continuare acțiuni care să contribuie la reducerea timpilor de călătorie, creșterea conectivității și accesibilității regionale. Finanțarea acordată de UE a contribuit cu sume semnificative la dezvoltarea infrastructurii și în România. Pentru finalizarea rețelei TEN-T și atingerea obiectivelor propuse pentru 2030 și 2050 este nevoie în continuare de sprijin financiar UE.

3.2. În ce măsură acest progres se datorează POIM? (efectul net/decizarea contribuției POIM T, respectiv a altor factori, inclusiv proiecte finanțate din alte surse)

88. Tema 1 rămâne cea mai cuprinzătoare dintre cele șase teme de evaluare, în ceea ce privește volumul portofoliului de proiecte. Aceasta cuprinde 32 de proiecte de investiții în sectorul rutier (11 în rețeaua TEN-T centrală, prin OS 1.1 și 21 în rețeaua TEN-T globală, prin OS 2.2), patru intervenții în sectorul feroviar (prin OS 1.2) și șapte intervenții în sectorul naval, prin OS 1.3.

89. Global, la nivelul acestei teme de evaluare, se constată un progres pozitiv în contractarea de noi proiecte de investiții, la finalul anului 2020 existând 45 astfel de intervenții, cu 15 mai multe decât la finalul anului 2018. Cu toate acestea, progresul este mai limitat în ceea ce privește numărul de proiecte de investiții aflate în exploatare, existând doar 20 de astfel de intervenții, cu doar cinci mai multe decât în 2018. Principalii beneficiari ai proiectelor rămân CNAIR, CN CFR și CN APM Constanța, existând însă și beneficiari noi precum: Administrația Fluvială a Dunării de Jos R.A. Galați (AFDJ RA) sau Compania Națională Administrația Porturilor Dunării Maritime SA (CN APDM SA) Galați.

90. Sinteza proiectelor TE 1 este prezentată în continuare, în comparație cu situația existentă la nivelul primului raport de evaluare:

TABEL 11. Sinteza proiectelor TE 1 (2018, 2020)

	31.12. 2018	31.12. 2020
Nr. total proiecte cu contracte de finanțare semnate:	36	67
Tip proiect (investiții/AT):	28 investiții/ 8 AT	43 investiții/ 25 AT
Tip proiect investiții (fază/nefază):	14 faze/ 14 nefaze	15 faze/ 25 AT
Valoare proiecte investiții (totală/eligibilă POIM T):	32,79 mld. lei/ 26,55 mld. lei	55,64 mld. lei/ 42,30 mld. lei
Repartizare modală proiecte investiții:	21 rutier, 4 feroviar, 3 naval	31 rutier, 4 feroviar, 7 naval
Nr. proiecte investiții în exploatare (parțial/total):	15 (6 parțial, 9 total)	20 (8 parțial, 12 total)
Tip proiecte investiții în exploatare:	10 faze (4 parțial, 6 total), 5 nefaze (3 parțial, 2 total)	9 faze (5 parțial, 7 total), 8 nefaze (3 parțial, 5 total)
Nr. proiecte pe nivele de impact:		
- Rutier	7 impact mare, 3 impact mediu, 11 fără impact	8 impact mare, 6 impact mediu, 18 fără impact
- Feroviar	1 impact mare, 2 impact mediu, 1 fără impact	1 impact mare, 2 impact mediu, 1 fără impact
- Naval	3 fără impact	1 impact mediu, 6 fără impact
Nr. studii de caz realizate în cadrul evaluării:	13	30

Sursa datelor: Situația proiectelor la 31.12.2018 și 31.12.2020, AM POIM

91. Cele mai multe noi proiecte de investiții contractate sunt în sectorul rutier (10), sectorul naval beneficiind la rândul său de patru noi proiecte de investiții. În cadrul OS 1.2, care vizează dezvoltarea infrastructurii feroviare nu a fost însă contractat niciun proiect nou de investiții din 2018.

92. În ceea ce privește impactul pe care intervențiile îl produc până în acest moment asupra rezultatelor așteptate la nivelul fiecărui obiectiv specific, la nivelul temei de evaluare se constată o contribuție mai degrabă limitată a intervențiilor din cadrul tuturor celor trei sectoare de transport. În estimarea impactului actual al intervențiilor, a fost luat în considerare progresul realizat în atingerea indicatorilor de rezultat imediat (output) de către proiectele aflate în implementare, acesta fiind analizat și validat prin intermediul studiilor de caz, al interviurilor și sondajelor realizate.

- 93. Impactul încă limitat al intervențiilor are loc pe fondul unui progres fizic în general lent al lucrărilor, însă este cauzat și de o prioritizare insuficientă a proiectelor de investiții.** Din totalitatea indicatorilor de rezultat imediat (output) din cadrul acestei teme de evaluare, doar trei dintre aceștia au fost atinși efectiv până în acest moment, prin investițiile finalizate.
- 94. Dintre cele trei sectoare aferente primei teme de evaluare, intervențiile din sectorul rutier au produs până în acest moment cel mai mare impact.** Acest lucru se produce însă în contextul în care investițiile sunt finanțate prin intermediul a două obiective specifice care au canalizat investițiile atât către rețeaua TEN-T centrală, cât și către rețeaua TEN-t globală. Până în acest moment, impactul se produce însă preponderent la nivelul OS 2.1, care urmărește creșterea mobilității pe rețeaua rutieră TEN-T globală și mai puțin la nivelul OS 1.1.
- 95. Raportându-ne strict la starea indicatorilor de rezultat imediat (output), cel mai mare progres poate fi însă observat în cazul indicatorului CO12a al OS 1.2.** Acesta măsoară lungimea liniilor de cale ferată (TEN-T) renovate sau modernizate prin POIM-T, iar intervențiile finalizate până în acest moment asigură aproape în totalitate atingerea valorii țintă setată pentru 2023.
- 96. Cu toate acestea, la nivelul primei teme de evaluare, impactul intervențiilor poate deveni semnificativ până în 2023, cu condiția unei execuții accelerate a proiectelor care să permită finalizarea la timp a acestora.** Portofoliul actual de proiecte ar asigura atingerea majorității indicatorilor de rezultat imediat, existând doar două cazuri în care ar exista nevoia contractării unor investiții suplimentare. O analiză mai detaliată în acest sens poate fi parcursă în cuprinsul secțiunilor următoare care vor aborda impactul POIM-T la nivelul fiecărui sector de transport al primei teme de evaluare.
- 97. Efectul net al operațiunilor finanțate în cadrul acestei Teme a fost analizat prin prisma următoarelor elemente:**
- Analiza tipului operațiunilor planificate prin teoria schimbării programului și a situației la data de 31.12.2020 privind portofoliul de proiecte contractat;
 - Analiza efectelor nete prin intermediul instrumentelor calitative
 - Analiza efectelor nete prin intermediul instrumentelor cantitative

SECTORUL RUTIER

ANALIZA TIPULUI DE OPERAȚIUNI PLANIFICATE ȘI A STADIULUI IMPLEMENTĂRII

- 98. În cadrul TE 1, investițiile în infrastructura rutieră au fost finanțabile în cadrul a două obiective specifice care au adresat îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei rutiere TEN-T, astfel:**
- O.S 1.1 – Creșterea mobilității pe rețeaua rutieră TEN-T centrală;
 - O.S 2.1 – Creșterea mobilității pe rețeaua rutieră TEN-T globală.
- 99. Analiza datelor din sistemul de monitorizare POIM permite evaluarea implementării teoriei acestor două obiective specifice prin analiza apelurilor lansate și a tipului de acțiuni finanțate, acoperirea teritorială, dimensiunea și tipul beneficiarilor.** Pentru proiectele de investiții, atât în cadrul OS 1.1, cât și în cadrul OS 2.1 au fost lansate câte două tipuri de apeluri, pentru investiții fazate, respectiv pentru investiții noi. Tabelul următor surprinde tipurile de activități finanțabile din cadrul acestor apeluri.

TABEL 12. Tipuri de acțiuni finanțabile în cadrul OS 1.1 și OS 2.1

OS 1.1	OS 2.1
Proiecte de modernizare a infrastructurii de transport rutier amplasate pe rețeaua TEN-T centrală.	Proiecte de modernizare a infrastructurii de transport rutier amplasate pe rețeaua TEN-T.

Proiecte noi de investiții	<p><i>POIM/25/1/1/ OS 1.1 Apel de proiecte pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Proiecte noi de construcție/ modernizare a rețelei rutiere TEN-T centrale (conform standardului definit prin MPGT: autostrăzi / drumuri expres / drumuri naționale), inclusiv construcția de variante de ocolire aferente rețelei (conform standardului tronsonului aferent). 	<p><i>POIM/28/2/1/ OS 2.1 Apel de proiecte pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Proiecte noi de construcție/ modernizare a rețelei rutiere TEN-T (conform standardului definit prin MPGT: autostrăzi / drumuri expres / drumuri naționale), inclusiv construcția de variante de ocolire (conform standardului tehnic adecvat), în completarea investițiilor din Fondul de Coeziune.
Proiecte fazate	<p><i>POIM/27/1/1/ OS 1.1 Apel de proiecte pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Proiecte fazate de reabilitare/ modernizare a infrastructurii de transport rutiere situate pe rețeaua TEN-T centrală, aprobate ca atare prin decizie a Comisiei Europene, care asigură continuarea investițiilor aprobate în perioada 2007-2013 prin POS Transport și nefinalizate până la finalul anului 2015. 	<p><i>POIM/30/2/1/ OS 2.1 Apel de proiecte pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Proiecte fazate de reabilitare/ modernizare a infrastructurii de transport rutiere situate pe rețeaua TEN-T, aprobate ca atare prin decizie a Comisiei Europene, care asigură continuarea investițiilor aprobate în perioada 2007-2013 prin POS Transport și nefinalizate până la finalul anului 2015.

Sursa datelor: Ghidul Solicitantului – Dezvoltarea infrastructurii rutiere, AM POIM 2014-2020, Septembrie 2020.

100. Portofoliul de proiecte existent la 31.12.2020 cuprinde proiecte contractate prin toate cele patru apeluri, atât proiecte fazate, cât și proiecte nefazate. În cadrul OS 1.1 există în implementare două intervenții fazate și nouă nefazate. Cinci dintre intervențiile finanțate prin OS 1.1 erau în exploatare la data de referință, dintre care două doar parțial – respectiv Autostrada Lugoj – Deva, Loturile 2, 3 și 4 și Autostrada Târgu Mureș – Ogra – Câmpia Turzii. În cadrul OS 2.1 sunt în implementare noua intervenții fazate și 12 nefazate. Dintre acestea, 11 erau în exploatare la 31.12.2020, patru fiind deschise traficului doar parțial.

101. Impactul mai mare generat până în acest moment la nivelul OS 2.1 este dat și de numărul mai mare de proiecte fazate existente în cadrul acestui OS, comparativ cu OS 1.1. Fiind proiecte începute în perioada 2007-2013, prin POS Transport, acestea sunt proiecte care au fost / vor fi finalizate în general mai rapid decât noile proiecte de investiții contractate. Acest aspect a putut fi observat și prin analiza progresului fizic al proiectelor, care poate fi parcurs în tabelul de mai jos:

TABEL 13. Proiecte de investiții cu CF semnate la 31.12.2020 pe rețeaua rutieră TEN T centrală (OS 1.1) și globală (OS 2.1)

Nr. Crt.	Denumire proiect (nume scurt)	Tip proiect	Țintă Indicator (km)	Valoare realizată (km)	Progres fizic proiect (%)	Progres fizic Faza II	În exploatare (da/ nu/ parțial)	Impact estimat (mare/ mediu / fără impact)
<i>OS 1.1 TEN-T centrală</i>								
1	Autostrada Timișoara – Lugoj și centura Timișoara - Faza II	FAZAT	35,125	35,125	95,90	66,59	da	mare
2	Autostrada Lugoj – Deva Loturi 2, 3, 4 - Faza II	FAZAT	71,880	37,728	71,13	43,82	parțial	mediu
3	Autostrada Târgu Mureș-Ogra-Câmpia Turzii	NEFAZAT	56,496	13,705	66,51	-	parțial	mediu
4	VO Târgu Mureș	NEFAZAT	11,643	0	6,42	-	nu	fără impact
5	Autostrada București – Ploiești (secțiuni nefinalizate)	NEFAZAT	3,325	3,325	94,99	-	da	mare

Nr. Crt.	Denumire proiect (nume scurt)	Tip proiect	Țintă Indicator (km)	Valoare realizată (km)	Progres fizic proiect (%)	Progres fizic Faza II	În exploatare (da/nu/parțial)	Impact estimat (mare/mediu/fără impact)
6	VO București	NEFAZAT	92,094	0	2,50	-	nu	fără impact
7	VO Bacău	NEFAZAT	30,843	30,843	66,57	-	da	mare
8	VO Timișoara Sud	NEFAZAT	25,69	0	24,69	-	nu	fără impact
9	Drum de legătură DN 5	NEFAZAT	5,72	0	6,99	-	nu	fără impact
10	Drum expres Craiova – Pitești	NEFAZAT	121,185	0	0	-	nu	fără impact
11	Autostrada Sibiu – Pitești, secțiunile 1,4 și 5	NEFAZAT	53,38	0	3,01	-	nu	fără impact
<i>OS 2.1 TEN-T globală</i>								
12	Reabilitare DN56 Craiova–Calafat – Faza II	FAZAT	80,435	46,605	98,91	36,65	da	mare
13	Reabilitare DN6 Alexandria-Craiova – Faza II	FAZAT	48,01	0	28,87	1,99	nu	fără impact
14	Pasaj supratran centura Oradea - Faza II	FAZAT	2,463	2,463	100	0	da	mare
15	Reabilitare DN66 Rovinari-Petroșani – Faza II	FAZAT	68,748	67,423	47,97	13,18	parțial	mediu
16	VO Brașov - Faza II	FAZAT	4,924	4,924	95,56	95,65	da	mare
17	Pod Giurgiu peste Dunăre	FAZAT	1,647	1,647	99,88	14,89	da	mediu
18	Modernizare DN5 Bucuresti-Adunații Copăceni - Faza II	FAZAT	11,65	0	84,71	45,29	parțial	fără impact
19	VO Caracal - Faza II	FAZAT	10,345	10,345	47,06	98,34	da	mare
20	VO Târgu Jiu - Faza II	FAZAT	19,957	0	24,57	31,90	nu	fără impact
21	Autostrada Sebeș-Turda	NEFAZAT	70	28,75	88,05	-	parțial	mediu
22	Reabilitare DN 73 Pitești-Câmpulung-Brașov	NEFAZAT	101,98	0	33,71	-	parțial	fără impact
23	VO Mhăilești	NEFAZAT	3,18	0	11,24	-	nu	fără impact
24	VO Tecuci	NEFAZAT	6,945	0	31,52	-	nu	fără impact
25	VO Satu Mare	NEFAZAT	19,54	0	50,89	-	nu	fără impact
26	Austostrada Gilău-Nădășelu	NEFAZAT	9,653	9,653	93,90	-	da	mare
27	VO Sf. Gheorghe	NEFAZAT	8	0	79,06	-	nu	fără impact
28	VO Bârlad	NEFAZAT	11,28	0	0,11	-	nu	fără impact
29	Autostrada București – Brașov, Comarnic-Brașov	NEFAZAT	9,86	0	45,77	-	nu	fără impact
30	Pod suspendat peste Dunăre în zona Brăila	NEFAZAT	23,461	0	23,24	-	nu	fără impact
31	Autostrada Transilvania, Biharia-Borș	NEFAZAT	5,35	5,35	82,47	-	da	mediu
32	VO Zalău	NEFAZAT	5,355	0	0	-	nu	fără impact

Sursa: Portofoliul de proiecte la 31.12.2020, AM POIM

102. Analizând media progresului fizic al proiectelor din cele două obiective specifice, observăm că intervențiile finanțate prin OS 2.1 au un progres fizic mai ridicat decât cele finanțate prin OS 1.1 (OS 1.1 – 31,12%, OS 2.1



– 55,59%). Există două proiecte cu un progres fizic de peste 90% în cadrul OS 1.1, care generează deja un impact mare în creșterea mobilității pe rețeaua rutieră TEN-T centrală și cinci proiecte cu un progres fizic de sub 10%. În cadrul OS 2.1 există cinci proiecte cu un progres fizic de peste 90% și doar două cu un progres fizic de sub 10%.

103. În ceea ce privește OS 1.1, acesta figura cu 11 investiții pe lista proiectelor majore avute în vedere spre a fi implementate prin POIM-T, în perioada 2014 – 2020. Dintre acestea, șase investiții au fost contractate și se află în implementare. Cinci dintre acestea sunt în exploatare, dintre care două doar parțial. Doar unul dintre aceste proiecte este estimat să se finalizeze la data planificată inițial – respectiv proiectul Construcția autostrăzii Târgu Mureș - Ogra - Câmpia Turzii.

104. Obiectivul specific 2.1 figura cu 14 investiții pe lista proiectelor majore care urmau să fie finanțate prin POIM 2014 – 2020. Dintre acestea, patru investiții au fost contractate și se află în implementare. Doar unul dintre aceste proiecte este în exploatare (parțială) – respectiv reabilitarea DN 73 Pitești-Câmpulung-Brașov. Două dintre proiectele majore contractate sunt estimate să se finalizeze până la data planificată inițial – respectiv construcția tronsonului Comarnic – Brașov (Lot 2) din Autostrada București – Brașov și construcția podului suspendat peste Dunăre din zona Brăila.

ANALIZA EFECTELOR NETE PRIN INTERMEDIUL INSTRUMENTELOR CALITATIVE

105. La nivelul TE 1, investițiile în construcția și modernizarea rețelei TEN-T centrale și globale, inclusiv în construcția de variante de ocolire aferente rețelei TEN-T, au urmărit atingerea următoarelor rezultate așteptate:

- OS 1.1 – *Reducerea timpului mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T centrală* – în vederea îndeplinirii cerințelor pentru transportul rutier prevăzute în cadrul Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE.
- OS 2.1 – *Reducerea timpului mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T centrală* – în vederea asigurării unei conectivități optime între diversele regiuni și centre urbane ale României și consolidării mobilității obținute prin investițiile OS 1.1.

106. Pentru identificarea efectelor nete, respectiv a contribuției POIM în atingerea rezultatelor așteptate, cât și a efectelor așteptate ale intervențiilor nefinalizate încă, echipa de evaluare a analizat în profunzime, prin studiu de caz, 21 de proiecte contractate – șase din cadrul OS 1.1 și 15 aferente OS 2.1. Dintre acestea, la 31.12.2020 se aflau în exploatare cinci proiecte din OS 1.1 (dintre care două parțial), și opt proiecte din OS 2.1 (dintre care patru parțial).

107. Raportat la nr. de km de rețea, aportul celor 11 proiecte contractate, până la 31.12.2020, la rețeaua TEN-T centrală, urmează să fie de cca. 472 km de infrastructură¹⁷ nou construită, astfel – 185 km de autostradă, 160 km de variante de ocolire, un drum expres de 121 km și un drum de legătură de 5,7 km. Cei 472 km reprezintă 19% din totalul de 2.432 km ai rețelei TEN-T centrale. Din lungimea totală a rețelei care se așteaptă să fie construită, la data de referință erau construiți 85.60 km de rețea, astfel – 54.75 km de autostradă și 30.84 km de variantă de ocolire (VO Bacău).

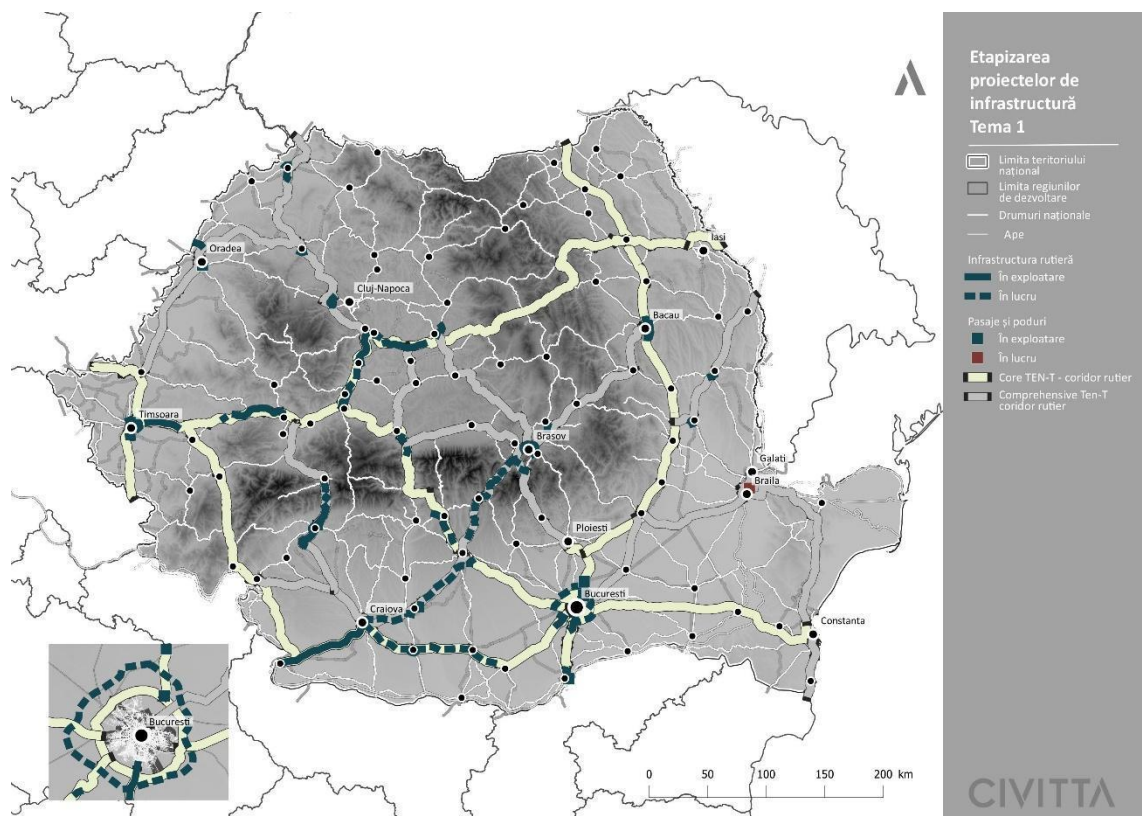
108. De asemenea, aportul celor 21 de proiecte contractate, până la 31.12.2020, la rețeaua TEN-T globală, urmează să fie de cca. 313 km de infrastructură nou construită, astfel – 95 km de autostradă, 193 km de variante de ocolire și 25 km de poduri și pasaje. De asemenea, proiectele mai vizează reabilitarea și modernizarea a cca. 311 km de infrastructură rutieră, astfel – 310 km de drumuri naționale și 1,6 km de poduri. Din lungimea totală a rețelei care se așteaptă să fie construită, la data de referință erau construiți 110.5 km de rețea, astfel – 43.75 km de autostradă, 15.26 km de variante de ocolire și 2.46 km de poduri și pasaje. Din lungimea totală a rețelei care se așteaptă să fie reabilitată / modernizată, la data de referință erau finalizați

¹⁷ Amintim faptul că proiectul Autostrada Timișoara-Lugoj / Ocolitoare Timișoara (35,125 km) a fost finalizat și dat în exploatare în cadrul POS T, impactul fiind astfel atribuit acestui program și nu POIM 2014 – 2020. De aceea, segmentul de infrastructură construit prin acest proiect nu a fost luat în considerare în evaluarea efectului brut la nivelul TE 1.

115.6 km de rețea, astfel – 114 km de drumuri naționale și 1.6 km de poduri. Atât segmentele de infrastructură aferente rețelei TEN-T globale, date în exploatare până în acest moment, cât și cele aflate încă în lucru, pot fi vizualizate în următoarea hartă.

109. Atât segmentele de infrastructură aferente rețelei TEN-T centrale și globale date în exploatare până în acest moment, cât și cele aflate încă în lucru, pot fi vizualizate în următoarea hartă.

FIGURA 6. Proiecte POIM T (RUTIER) în lucru/în exploatare, 31.12.2020 (Tema 1)



Sursa: Hartă GIS realizată în cadrul proiectului în baza portofoliului de proiecte

110. La nivelul intervențiilor din cadrul OS 1.1 și OS 2.1, aflate în exploatare (parțial sau total), prin instrumentele calitative, evaluarea a identificat următoarele aspecte referitoare la efectul net al acestora:

- Loturile de autostradă a căror construcție a fost finanțată prin POIM (OS 1.1 sau OS 2.1) au reprezentat secțiuni din anumite tronsoane de autostradă. Finalizarea parțială sau totală a acestor loturi și darea în trafic a unor sectoare / loturi de infrastructură, a condus în general la o creștere semnificativă a traficului pe porțiunile deschise. Acestea au de cele mai multe ori capacitatea de a degreva localitățile traversate de traficul intens, însă conduc în același timp la o creștere limitată a mobilității pe rețeaua TEN-T centrală și globală. Deschiderea circulației publice doar pe anumite sectoare de autostradă, are astfel și un impact negativ pronunțat, dat fiind faptul că sectoarele deschise atrag o circulație mai densă pe întregul tronson în cauză, ceea ce generează timpi mai mari de tranzitare în zonele în care secțiunile de autostradă nu sunt finalizate. În mod natural, aceste secțiuni sunt predispușe la crearea frecventă de ambuteiaje și la creșterea numărului de accidente.

Spre exemplu, în cazul autostrăzii Lugoj – Deva, până la acest moment au fost date în trafic loturile 1, 3 și 4, în timp ce la lotul 2 lucrările continuă, fiind utilizabili doar 15,08km, din martie 2017. Lucrările pe acest lot au fost blocate timp de aproximativ 4 ani, timp în care șoferii au fost nevoiți să străbată două capete de autostradă pe un drum național de aproape 10 km, în ambuteiaje. Aceste efecte sunt confirmate și de ancheta realizată la nivelul comunităților din aria proiectului. Rezultatele obținute arată o discrepanță clară între locuitorii din zonele cu segmente de infrastructură nefinalizate, care consideră că proiectul nu a crescut nivelul de conectivitate a localității, deși a condus la o intensificare a traficului rutier în

localitățile respective, și locuitorii din zonele cu segmente de infrastructură date în trafic, care au resimțit o creștere a conectivității localităților în care locuiesc cu alte localități, cât și o regresie a traficului rutier.

Același lucru se întâmpla și în cazul Autostrăzii Târgu Mureș-Ogra-Câmpia Turzii, secțiune ce face parte din tronsonul Tg. Mureș – Gilău, de 108,5 km, al autostrăzii A3 București – Borș. Secțiuni din acest tronson au fost date în finalizare în 2009, 2010 și, mai recent, în 2018 – 2021. Deschiderea etapizată ale acestor secțiuni a produs practic același tip de efecte ca și în cazul anterior, existând mai multe situații în care întreg traficul de pe segmentele de autostradă aflate în trafic s-au revărsat în drumuri naționale cu o capacitate mult mai redusă. Spre exemplu, cea mai mare problemă în prezent a acestui tronson o reprezintă secțiunea Chețani-Câmpia Turzii, unde există întâzieri mari generate de problemele financiare ale constructorului. Astfel, întreg traficul de pe secțiunile de autostradă finalizate până în localitatea Chețani, este preluat în acest moment de drumul european E60, până la Câmpia Turzii.

- **În ceea ce privește variantele ocolitoare, acestea au în general capacitatea de a genera efecte pozitive atât în ceea ce privește fluidizarea traficului în zonele localităților ocolite, cât și asupra reducerii timpului și costurilor de transport și creșterea siguranței în trafic. Un bun exemplu în acest sens este construcția variantelor de ocolire Bacău sau Brașov.**

Cu toate acestea, o problemă este reprezentată de situațiile în care mai multe proiecte adresează același obiectiv final – spre exemplu finalizarea variantei de ocolire Timișoara sau Satu Mare. În cazul primei localități, există trei proiecte distincte: varianta de ocolire N-E (la standard de autostradă), finalizată încă din 2015, varianta de ocolire Sud, cu două benzi pe sens, a cărei construcție a fost de curând deblocată și varianta de ocolire Vest, cu o bandă pe sens, aflată în stadiul realizării studiului de fezabilitate, care ar trebui să facă legătura dintre Sud și porțiunea finalizată din N-E. Până când finalizarea tronsoanelor Sud și Vest va asigura închiderea întregii centuri a Timișoarei, segmentul dat în trafic în partea de N-E a Timișoarei, nu poate asigura o scădere a timpilor de călătorie în localitate, dat fiind că după parcurgerea acestuia, traficul se continuă prin localitate. Mai mult, toate aceste proiecte vor fi dublate și de drumul expres Timișoara – Moravița planificat a fi conectat în viitor cu A1, acesta urmând să treacă prin zona variantei de ocolire Sud, suprapunându-se astfel cu un drum cu 4 benzi. Reducerea timpilor de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T, centrală și globală, va depinde de modul în care astfel de proiecte sunt conectate între ele, cât și de ritmul în care se finalizează acestea, astfel încât să poată genera un impact real la nivelul indicatorilor de rezultat.

- Efectul net al intervențiilor finanțate prin intermediul POIM-T este limitat și de lipsa coeziunii și a unei strategii de finalizare /conectare a tronsoanelor de autostrăzi existente. Astfel, finalizarea șantierelor deschise și existența unor tronsoane semnificative de infrastructură rutieră care să asigure legături între principalele noduri economice și de dezvoltare sunt condiții esențiale pentru ca efectele să poată fi percepute și la nivelul societății, atât prin creșterea vitezei de deplasare cât și prin creșterea siguranței în trafic, atât la nivel local, cât și regional și național. Aceste elemente au reușit atât din analizele efectuate la nivelul studiilor de caz, cât și din sondajele de opinie, fiind de asemenea regăsite și în analizele de specialitate. O mare scindare a tronsoanelor de infrastructură rutieră și alternanța sectoarelor noi realizate / reabilite cu sectoare existente, nu face decât să pună presiune pe sectoarele rutiere existente, care nu pot prelua în condiții de siguranță traficul generat de sectoarele noi construite.
- Efectul pandemiei este greu de anticipat în lipsa unor analize aprofundate, cu toate acestea se pot anticipa efecte mai ales la nivelul comportamentului de trafic al populației. În ceea ce privește efectele pandemiei COVID-19 la nivelul execuției lucrărilor pentru intervențiile finanțate prin POIM-T, se observă o bună coordonare la nivelul beneficiarilor, astfel încât în general nu au existat șantiere închise sau lucrări sistate ca pe perioada stărilor de urgență și de alertă.

111. Perioada prezentei evaluări a coincis cu elaborarea a două noi programe prin care vor putea fi finanțate investiții în domeniul transportului, începând cu 2021. Este vorba despre următorul Program Operațional Transport (POT) 2021 – 2027 și Programul Național de Redresare și Reziliență, care a fost creat în contextul pandemiei de COVID-19 și care va fi finanțabil prin Fondul de Redresare și Reziliență. Astfel, se așteaptă ca unele intervenții din POIM 2014 – 2020, cu un avans mai mare în definitivarea documentației tehnice și în pregătirea proiectelor, să fie incluse în POT, prin intermediul mecanismului de fazare al intervențiilor, cât și în

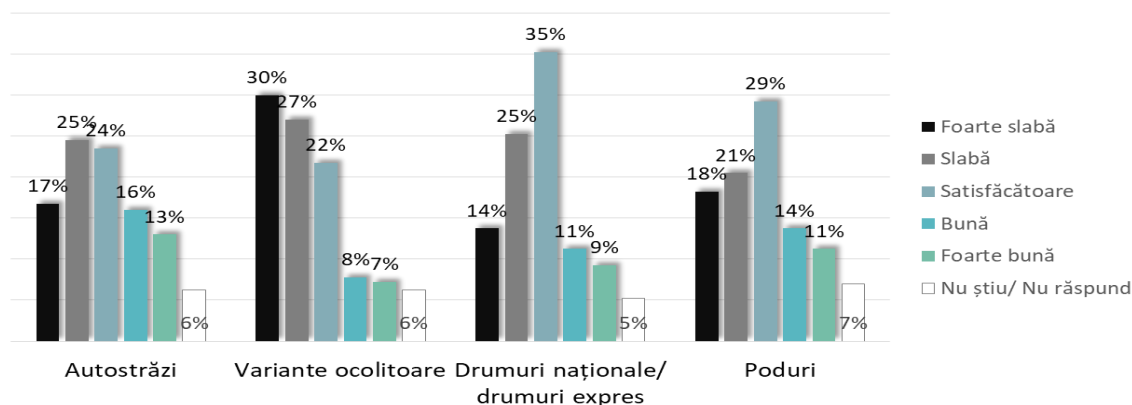
PNRR. Cu toate acestea, se așteaptă ca aceste modificări să nu afecteze evoluția indicatorilor POIM, deși aceștia n-ar mai fi îndepliniți doar datorită POIM, ci și datorită acestor programe ulterioare. În ceea ce privește PNRR însă, este important de notat în acest context faptul că, în relația cu Comisia Europeană, există angajamentul finalizării rețelei TEN-T, până în 2030.

ANALIZA EFECTELOR NETE PRIN INTERMEDIUL INSTRUMENTELOR CANTITATIVE

112. Pe o scală a indicelui de impact al investițiilor în infrastructura rutieră din România, din punctul de vedere al transportatorilor, se evidențiază efecte peste medie în cazul scăderii timpilor de călătorie. În procente, se observă faptul că mai mult de o treime dintre transportatori (37%¹⁸) investițiile în infrastructură au dus la scăderea timpilor de călătorie.

FIGURA 7. Evaluarea de către reprezentanții firmelor de transport mărfuri a calității investițiilor în infrastructura rutieră din ultimii 5 ani

În ce mod ați evalua calitatea investițiilor publice în infrastructura rutieră finalizate în ultimii 5 ani?

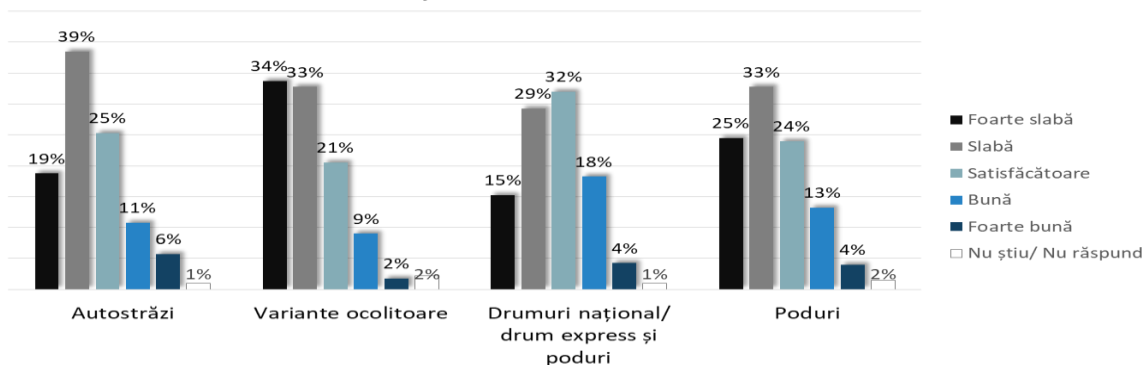


Sursa: Sondaj reprezentativ realizat în rândul firmelor de transport mărfuri

113. Și din punctul de vedere al șoferilor scăderea timpilor de călătorie reprezintă efectul cu cea mai ridicată vizibilitate în rândul acestei categorii de beneficiari (indice 2,99). Din perspectiva acestora, efectele investițiilor în infrastructura rutieră au fost însă relativ modeste (indice 2,92 pe o scală de la 1-fără efecte, la 6 efecte foarte mari), sub media teoretică (3,5 puncte).

FIGURA 8. Evaluarea de către șoferii profesioniști a calității investițiilor în infrastructura rutieră din ultimii 5 ani

În ce mod ați evalua calitatea investițiilor publice în infrastructura rutieră din România finalizate în ultimii 5 ani?

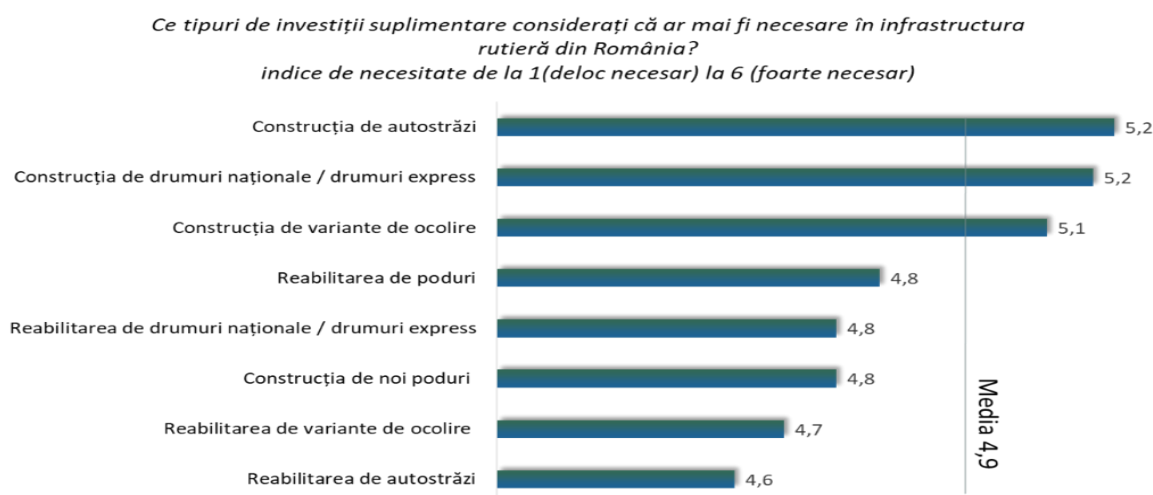


Sursa: Sondaj reprezentativ realizat în rândul persoanelor care dețin permis de transport marfă sau persoane și activează în aceste domenii de activitate

¹⁸ Sumă procente "în mare măsură" și "în foarte mare măsură"

114. De asemenea, rezultatele sondajului în rândul firmelor de transport de mărfuri arată că aproximativ 44% dintre transportatori manifestă un nivel ridicat de insatisfacție privind calitatea a investițiilor publice în infrastructura rutieră finalizate în ultimii 5 ani. Nivelul cel mai ridicat de insatisfacție se înregistrează în privința investițiilor în variantele ocolitoare majoritatea transportatorilor (57%) evaluând calitatea acestora ca fiind slabă sau foarte slabă. Celelalte tipuri de investiții în infrastructură sunt evaluate similar, respectiv 41% insatisfacție privind calitatea autostrăzilor și 39% nemulțumire privind calitatea drumurilor naționale/ drumurilor expres și a podurilor.

FIGURA 9. Ierarhia tipurilor de investiții așteptate de către reprezentanții firmelor de transport mărfuri, după indicele de necesitate



Sursa: Sondaj reprezentativ realizat în rândul firmelor de transport mărfuri

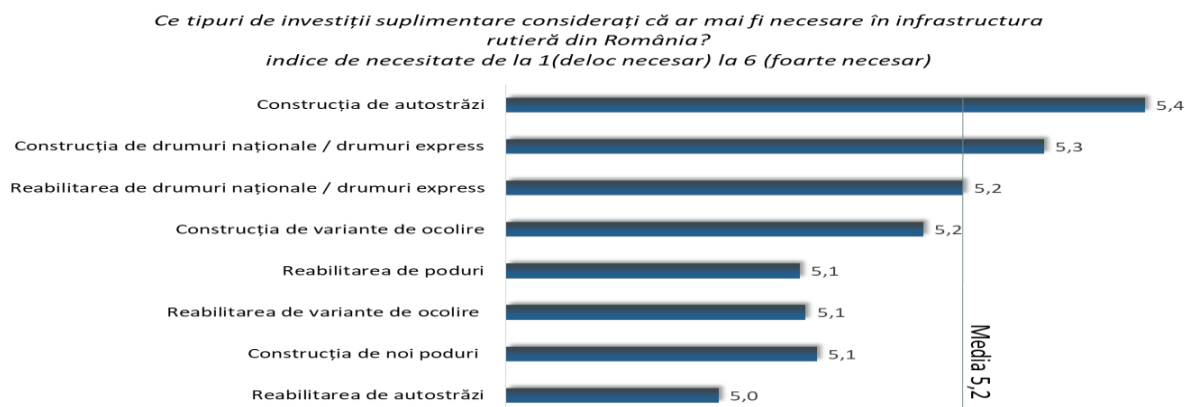
115. În opinia șoferilor profesioniști, principalele infrastructuri de transport rutier deficitare sunt, ca și în cazul reprezentanților firmelor de transport, variantele ocolitoare, doi din trei șoferi profesioniști (67%) considerând calitatea acestora ca fiind nesatisfăcătoare. Suplimentar, majoritatea șoferilor profesioniști (57%) se declară nemulțumiți de calitatea autostrăzilor și a podurilor, iar 45% de calitatea drumurilor naționale/ expres, de altfel cele mai circulante de către șoferii profesioniști.

116. În cadrul sondajului realizat în cadrul companiilor de transport de mărfuri, la nivel național nevoia de investiții este apreciată, în general, ca fiind mare pe o scală a indicelui de necesitate cu 6 valori de la 1 (deloc nevoie) la 6 (foarte mare nevoie)¹⁹. După cum se poate observa în graficul următor prioritățile vizează construcția de infrastructură în primul rând și secundar reabilitarea celei existente. În termeni procentuali, peste 80% dintre transportatori consideră că ar fi necesare investiții suplimentare în construcția de autostrăzi (87%) și în construcția de drumuri naționale și drumuri expres, peste 70% apreciază că sunt necesare investițiile în variante ocolitoare (78%) și în reabilitarea (73%) sau construcția (70%) de poduri.

117. Construcția de autostrăzi și construcția și reabilitarea de drumuri naționale și drumuri expres sunt principalele așteptări pe care le au și șoferii profesioniști în ceea ce privește viitoarele investiții necesare în infrastructura rutieră din următoarea perioadă. Însă, după cum se poate urmări în graficul următor nevoia de investiții suplimentare pentru toate tipurile de intervenții în infrastructură este semnificativă (peste 70% dintre respondenți apreciază această nevoie ca fiind mare sau foarte mare). Comparația indicelui de necesitate a investițiilor în infrastructura rutieră obținut la nivelul acestui eșantion cu cel de la nivelul reprezentanților firmelor de transport arată o valoare ușor mai ridicată a mediei în rândul șoferilor profesioniști (+6%) care urmare a experienței directe a șoferilor cu infrastructura evaluată.

¹⁹ Deși scala este dezechilibrată spre stânga (valori mici, sub medie) indicele se poziționează semnificativ în dreapta mediei teoretice care este de 3,5 puncte. Indicele a fost construit prin utilizarea mediilor ponderate

FIGURA 10. Ierarhia tipurilor de investiții așteptate de către șoferii profesioniști, în funcție de indicele de necesitate



Sursa: Sondaj reprezentativ realizat în rândul persoanelor care dețin permis de transport marfă sau persoane și activează în aceste domenii de activitate

118. Pe o scală a indicelui de impact al investițiilor în infrastructura rutieră din România, atât din punctul de vedere al transportatorilor, cât și din punctul de vedere al șoferilor profesioniști, se evidențiază efecte peste medie în cazul scăderii timpilor de călătorie. În procente, se observă că pentru mai mult de o treime dintre transportatori (37%) investițiile în infrastructură au dus la scăderea timpilor de călătorie. Din punctul de vedere al șoferilor profesioniști, deși efectele investițiilor în infrastructura rutieră au fost relativ modeste (indice 2,92 pe o scală de la 1-fără efecte, la 6 efecte foarte mari), sub media teoretică (3,5 puncte), scăderea timpilor de călătorie reprezintă efectul cu cea mai ridicată vizibilitate în rândul acestei categorii de beneficiari (indice 2,99).

SECTORUL FERROVIAR

ANALIZA TIPULUI DE OPERAȚIUNI PLANIFICATE ȘI A STADIULUI IMPLEMENTĂRII

119. În cadrul TE 1, investițiile în infrastructura feroviară au fost finanțabile în cadrul obiectivului specific 1.2, care a vizat creșterea mobilității pe rețeaua feroviară TEN-T centrală.

120. Analiza datelor din sistemul de monitorizare POIM permite evaluarea implementării teoriei acestui obiectiv specific prin analiza apelurilor lansate și a tipului de acțiuni finanțate, acoperirea teritorială, dimensiunea și tipul beneficiarilor. Pentru proiectele de investiții, în cadrul OS 1.2, au fost lansate două tipuri de apeluri, pentru investiții făcute, respectiv pentru investiții noi. Tabelul următor surprinde tipurile de activități finanțabile din cadrul acestor apeluri.

TABEL 14. Tipuri de acțiuni finanțabile în cadrul OS 1.2.

OS 1.2	
	Proiecte de modernizare a infrastructurii de transport feroviar amplasate pe rețeaua TEN-T centrală, inclusiv achiziția de material rulant
Proiecte noi de investiții	<p>POIM/36/1/2/ OS 1.2 Apel de proiecte pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare</p> <ul style="list-style-type: none"> Proiecte noi de modernizare a infrastructurii de transport feroviar amplasate pe rețeaua TEN-T centrală. Achiziție material rulant și sisteme de trenuri de lucru pentru dezvoltarea și modernizarea infrastructurii feroviare.

**Proiecte
fazate**

POIM/34/1/2/ OS 1.2 Apel de proiecte pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare

- Proiecte fazate de modernizare a infrastructurii de transport feroviar amplasate pe rețeaua TEN-T centrală. Achiziție material rulant și sisteme de trenuri de lucru pentru dezvoltarea și modernizarea infrastructurii feroviare.

Sursa datelor: Ghidul Solicitantului – Dezvoltarea infrastructurii feroviare, AM POIM 2014-2020, Decembrie 2020.

121. Portofoliul de proiecte existent la 31.12.2020 cuprinde proiecte contractate prin ambele tipuri de apeluri, astfel - trei intervenții fazate și una nefazată. Cele trei intervenții fazate finanțate prin OS 1.2 erau date în exploatare la data de referință, cu toate că finalizarea completă a lucrărilor la ultimele loturi ale proiectelor de reabilitare a liniei de cale ferată Sighișoara – Coșlariu, Simeria - Coșlariu este condiționată de realizarea și punerea în funcțiune a centrului operațional de control de la Simeria (OCC). De asemenea, proiectul de reabilitare a podurilor feroviare București – Constanța se află în exploatare din anul 2018. Tabelul de mai jos surprinde progresul în implementare și impactul estimat la acest moment al investițiilor.

TABEL 15. Proiecte de investiții cu CF semnate pe rețeaua feroviară TEN T centrală (OS 1.2)

Nr. Crt.	Denumire proiect (nume scurt)	Tip proiect	Țintă Indicator (km)	Valoare realizată (km)	Progres fizic proiect (%)	Progres fizic Faza II	În exploatare (da/nu/partial)	Impact estimat (mare /mediu /fără impact)
1	Reabilitare linie cale ferată Sighișoara-Coșlariu - Faza II	FAZAT	91,583	91,583	94,32	33,34	da	mediu
2	Reabilitare linie cale ferată Simeria-Coșlariu - Faza II	FAZAT	75,28	75,28	94,07	57,01	da	mediu
3	Reabilitarea podurilor feroviare București-Constanța – Faza II	FAZAT	2,554	2.554	99,73	34,40	da	mare
4	Reabilitare linie cale ferată Curtici-Simeria tronsoanele 2 și 3	NEFAZAT	141	0	34,16	-	nu	fără impact

Sursa: AM POIM T

122. Obiectivul specific 1.2, figura cu cinci investiții pe lista proiectelor majore aferentă POIM-T, pentru care implementarea era planificată în perioada 2014-2020. Dintre proiectele contractate, se regăseau în această listă intervențiile fazate de reabilitare a liniei de cale ferată Sighișoara – Coșlariu, Coșlariu - Vințu de Jos - Simeria și reabilitarea liniei de cale ferată Curtici – Simeria (tronsoanele 2 și 3). Dintre proiectele majore avute în vedere, nu au fost contractate prin POIM proiectele de reabilitare a liniei de cale ferată Predeal – Brașov și Focșani – Roman. Conform planificării inițiale, implementarea acestora trebuia să înceapă în primul, respectiv al doilea trimestru din 2018, însă acestea sunt încă în pregătire conform datelor furnizate de CN CFR SA.

ANALIZA EFECTELOR NETE DIN PUNCT DE VEDERE CALITATIV

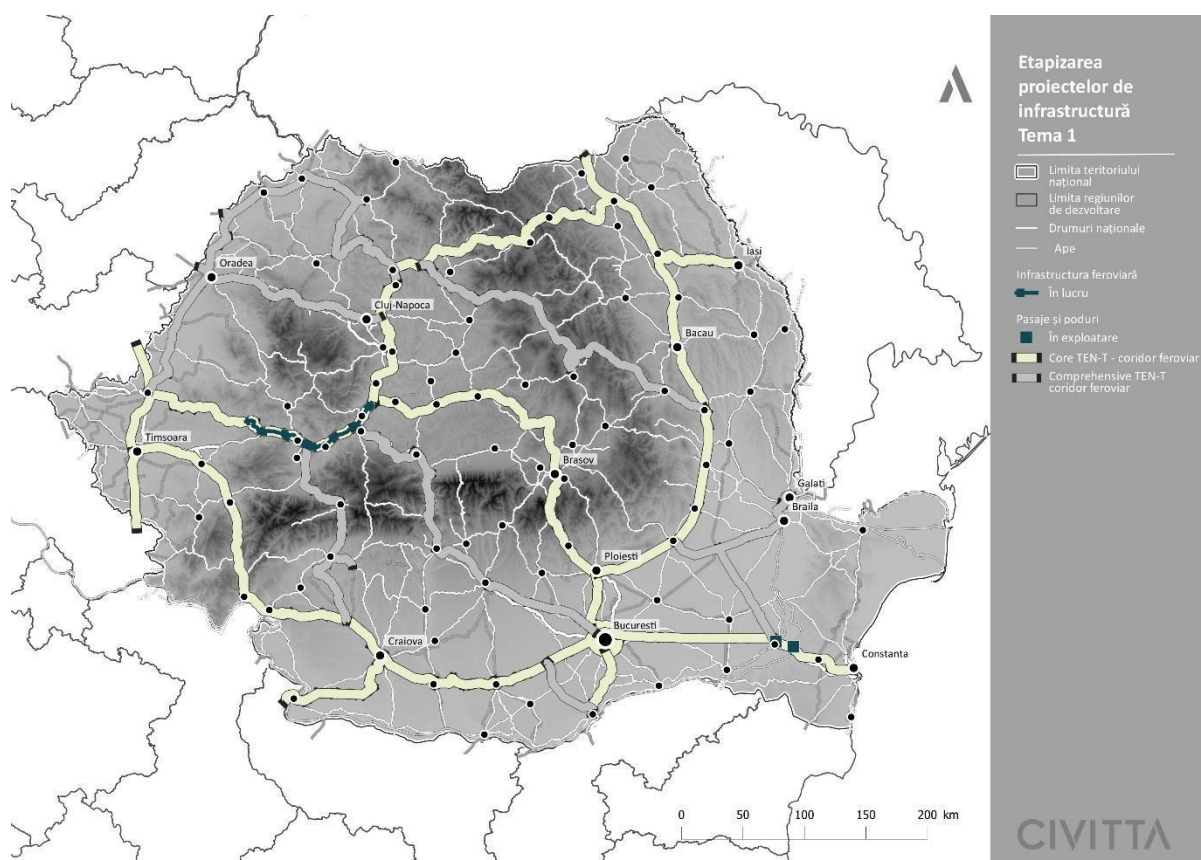
123. La nivelul TE 1, investițiile în construcția și modernizarea rețelei TEN-T feroviare, au urmărit cu prioritate finalizarea coridorului feroviar Rin-Dunăre (modernizarea liniei feroviare între granița cu Ungaria și Constanța). S-a intenționat astfel creșterea mobilității pe rețeaua feroviară TEN-T centrală, prin crearea de economii de timp în parcurgerea distanțelor pe rețeaua feroviară, în condiții standard stabilite prin regulamentele europene pentru transportul feroviar, astfel încât să fie îndeplinite cerințele pentru transportul feroviar prevăzute în cadrul Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE. (Ghidul Solicitantului, OS 1.2 și OS 2.7, 2020)

124. Pentru identificarea efectelor nete, respectiv a contribuției POIM în atingerea rezultatelor așteptate, cât și a efectelor așteptate ale intervențiilor nefinalizate încă, echipa de evaluare a analizat în profunzime, prin studiu de caz, toate cele cinci proiecte contractate. Proiectul aflat încă în lucru a fost analizat în perspectiva rezultatelor așteptate, după finalizarea acestuia.

125.În ceea ce privește coridorul Pan-European IV, parte a rețelei TEN-T centrale, Master Planul General de Transport (MPGT) descria nevoia reabilitării a 795 km de cale ferată, până în 2030. Prin intermediul celor patru proiecte care fac parte din acest coridor se vor reabilita puțin peste 310 km de cale ferată, odată cu finalizarea și celui de-al patrulea proiect, respectiv reabilitare liniei de cale ferată dintre Curtici și Simeria. Până în acest moment însă, prin POIM 2014-2020 au fost reabilitați efectiv aproape 170 km, pentru restul de aproximativ 140 km lucrările fiind încă în derulare. Complementar acestor intervenții, prin POS T a mai fost reabilitat și tronsonul 1 din linia de cale ferată Frontiera – Curtici – Simeria, de asemenea parte din Coridorul IV Pan-European, în lungime de 41 km, ceea ce duce numărul total de km reabilitați pe acest coridor la aproximativ 350 km.

126.Atât segmentele de infrastructură a căror reabilitare a fost finalizată, cât și cele aflate încă în lucru, aferente rețelei TEN-T, pot fi vizualizate în următoarea hartă:

FIGURA 11. Proiecte POIM T (FEROVIAR) în lucru/în exploatare, 31.12.2020 (Tema 1)



Sursa: Hartă GIS realizată în cadrul proiectului în baza portofoliului de proiecte

127.Proiectul Reabilitarea podurilor feroviare București-Constanța a contribuit esențial la creșterea mobilității. Pe podurile dunărene, înainte de implementarea proiectului viteza maximă a trenurilor era de 30 km/h, iar acum de 100 km/h.

128.Efectele proiectelor de infrastructură în curs de finalizare sunt resimțite la nivel limitat în rândul călătorilor. Deși infrastructura este reabilitată și permite circulația cu viteze mai mari este nevoie și de modernizarea materialului rulant pentru a permite dezvoltare vitezelor proiectate și reducerea vizibilă a timpului de călătorie.

129.Pentru cele 3 proiecte de reabilitare cale ferată de pe tronsonul Curtici-Sighișoara al coridorului IV, efectele negative, survenite pe parcursul lucrărilor, au constat în principal în:

- restricții de viteză pentru protecție muncitori – 50 km/h în loc de 100km/h;

- reducerea capacității de circulație pentru trenurile de călători și marfă din cauza circulației pe un singur fir. Cel mai afectat este transportul de marfă care se diminuează și suferă din cauza schimbării rutei de circulație. Cu toate acestea, operatorii de transport marfă au fost înștiințați de acest fapt deoarece pentru modificarea rutelor s-a făcut un plan de management al traficului care a fost trimis spre consultare.

130. Impactul la nivelul rețelei TEN-T centrale este astfel limitat de portofoliul de proiecte restrâns, cât și de finalizarea doar a intervențiilor fazate. Cu toate că intervențiile realizate aduc un aport important la realizarea unor economii de timp în parcurgerea distanțelor pe rețeaua TEN-T centrală și coridorul Pan-European IV, acestea nu pot avea momentan un impact sistemic major, la nivel național și regional, în lipsa mai multor intervenții suplimentare complementare.

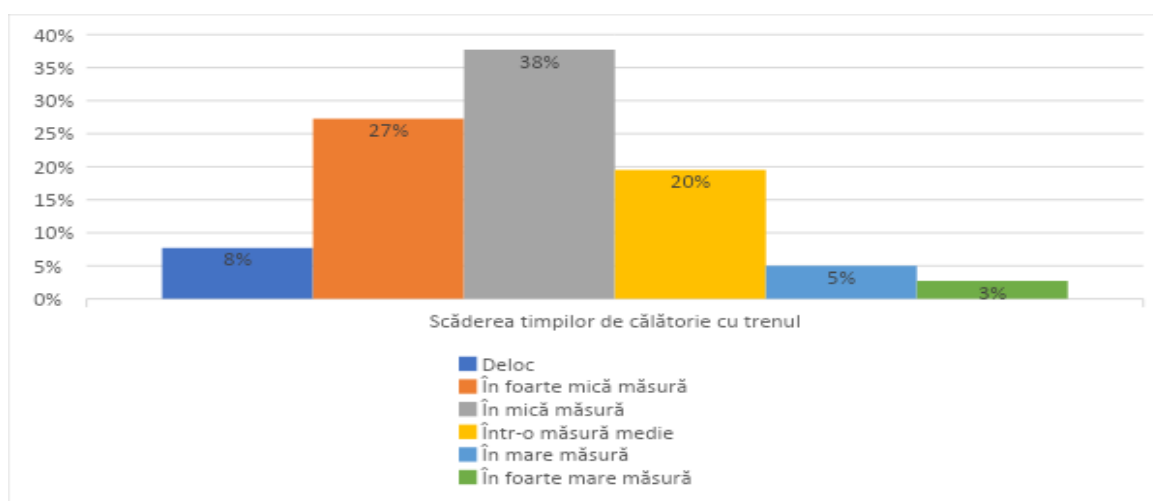
131. Centrul Operațional de Control (OCC) de la Simeria este estimat a fi finalizat în septembrie 2021 și va integra două soluții de management al traficului feroviar – sistemul de management al traficului (TMS) și sistemul integrat de diagnoză și suport (IDSS). Acesta va fi conectat cu un alt centru de control al traficului, pus deja în funcțiune din 2016 în stația Arad, urmând ca acestea să poată gestiona traficul feroviar de la granița cu Ungaria și până la Sighișoara, respectiv peste 350 km de cale ferată dublă, cu peste 30 de stații. Astfel, operaționalizarea în acest an a OCC Simeria va avea un efect major asupra eficientizării și creșterii capacității traficului pe coridorul TEN-T.

132. Impactul asupra creșterii mobilității pe rețeaua TEN-T centrală este așteptat însă să crească exponențial după contractarea și finalizarea unor investiții de importanță majoră aflate încă în pregătire, precum reabilitarea liniilor de cale ferată Predeal – Brașov și Focșani – Roman, precum și București Nord – Giurgiu Nord – Frontieră sau Caransebeș – Timișoara – Arad. Cu toate acestea, având în vedere ritmul înregistrat până în acest moment în contractarea și implementarea intervențiilor în infrastructura feroviară, putem estima că aceste intervenții vor fi fazate, cel mai probabil, în Programul Operațional Transport 2021 – 2027. Astfel, doar o parte din impactul acestor intervenții va putea fi atribuit POIM 2014 – 2020, în funcție de progresul ce va fi realizat până la momentul fazării în atingerea indicatorilor de program.

ANALIZA EFECTELOR NETE PRIN INTERMEDIUL INSTRUMENTELOR CANTITATIVE

133. În percepția populației generale, impactul investițiilor POIM în modernizarea infrastructurii de transport feroviar amplasată pe rețeaua TEN-T centrală este mic în privința scăderii timpilor de călătorie (indice 2,95 pe o scală de măsurare a impactului de la 1-impact minim la 6 impact maxim). Un sfert (27%) dintre utilizatorii frecvenți ai transportului feroviar de persoane apreciază că investițiile au avut impact mediu sau ridicat în scăderea timpilor de călătorie.

FIGURA 12. Impactul investițiilor în infrastructura feroviară asupra scăderii timpilor de călătorie, perceput de populația generală

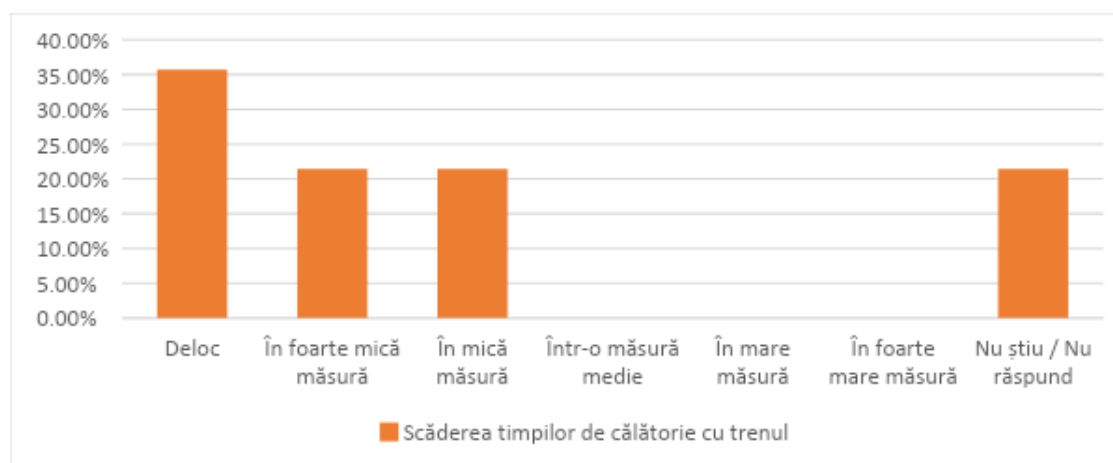


Sursa: Sondaj în rândul populației generale privind transportul feroviar și naval

134. Asemănător, reprezentanții companiilor de transport feroviar consideră impactul intervențiilor POIM ca fiind foarte scăzut în ceea ce privește scăderea timpilor de călătorie cu trenul. Mai mult, peste 30% dintre aceștia consideră că timpii de călătorie cu trenul nu au scăzut deloc. .

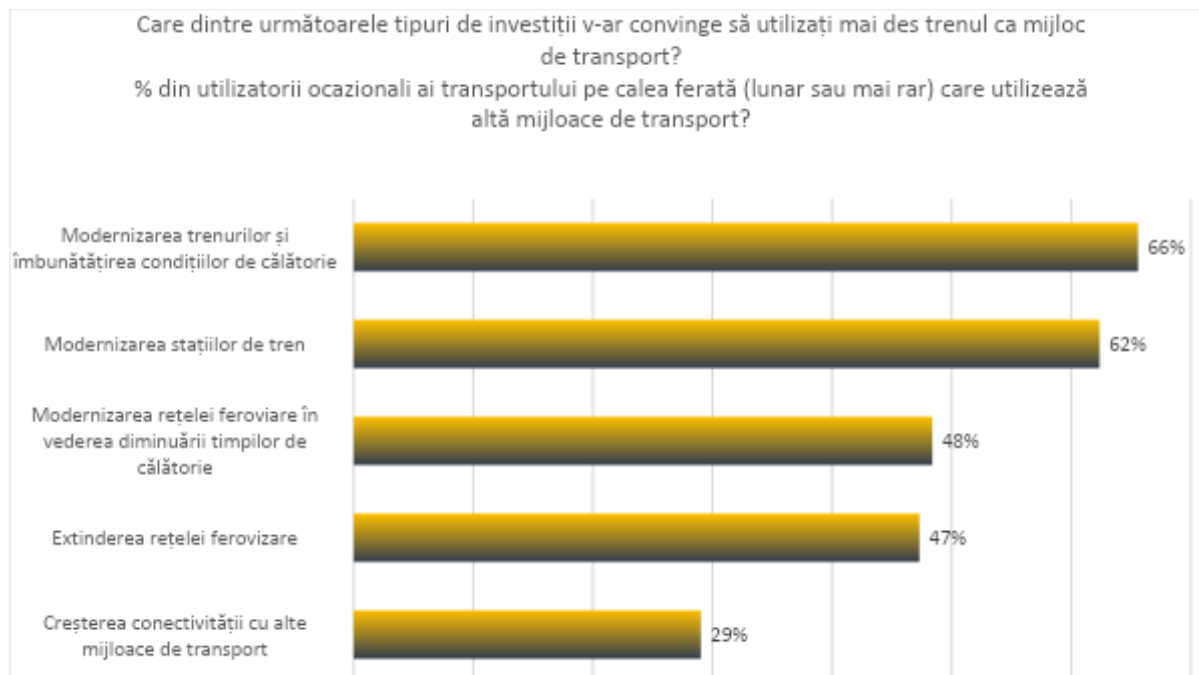
135. Aproape două treimi (63%) dintre utilizatorii ocazionali ai transportului feroviar declară că investițiile publice în infrastructura feroviară i-ar convinge să utilizeze mai des trenul ca mijloc de transport. Din punct de vedere sociologic este recomandabil ca această disponibilitate să fie valorificată în programe educaționale pentru copii, astfel încât, generațional, disponibilitatea teoretică să fie dublată de experiențe pozitive, amintiri plăcute și valorizarea pozitivă a transportului sustenabil. Un al doilea element asupra cărei atragem atenția, în graficul de mai jos, este ponderea de 35% a celor care declară că investițiile în infrastructura feroviară nu i-ar convinge deloc sau în doar foarte mică măsură. Corelat cu afirmațiile anterioare, sugerăm faptul că acest procent nu reprezintă, în fapt o respingere structurală a transportului feroviar la nivelul societății, ci o acumulare de experiențe negative, directe sau indirecte, în raport cu care nu au fost implementate campanii de comunicare adecvate.

FIGURA 13. Impactul investițiilor în infrastructura feroviară asupra scăderii timpilor de călătorie, perceput de reprezentanții companiilor feroviare



136. Modernizarea trenurilor și îmbunătățirea condițiilor de călătorie și modernizarea stațiilor de tren sunt principalele tipuri de investiții care ar convinge călătorii ocazionali să utilizeze trenul mai des ca mijloc de transport. Aceste două caracteristici reflectă totodată atributele cu care în mod spontan respondenții au caracterizat transportul cu trenul în România ("învechit", "murdar", "îmbâcsit", "urât mirositor" etc). Remarcăm, de asemenea, faptul că cele două caracteristici menționate, sunt caracteristici dinamice și implică intervenții permanente în vederea asigurării curățeniei, igienei, mentenanței și nu în ultimul rând a controlului privind utilizarea adecvată din partea călătorilor. Procente ridicate au acumulat și intervențiile în modernizarea rețelei feroviare în vederea diminuării timpilor de călătorie (48%) și cele care vizează extinderea rețelei feroviare (47%).

FIGURA 14. Principalele investiții în vederea creșterii atractivității transportului feroviar

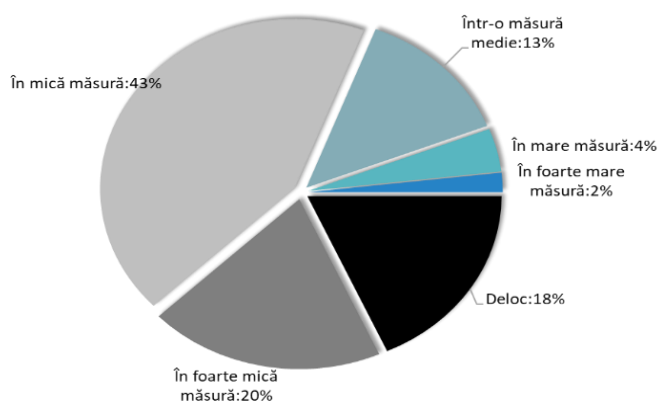


Sursa: Sondaj în rândul populației generale privind transportul feroviar și naval

137. Reprezentanții companiilor feroviare de transport persoane și mărfuri au apreciat că este o mare nevoie de investiții suplimentare pe toate planurile menționate. Totuși, în primul rând, cele mai necesare sunt considerate: finalizarea tronsoanelor feroviare care asigură conectivitatea cu piețele internaționale respectiv îmbunătățirea managementului și controlului traficului feroviar acestea fiind considerate în proporție de mai mult de 75% necesare în mare sau foarte mare măsură. Pe al doilea loc din punct de vedere al necesității, sunt considerate în proporție de mai mult de 70% în mare sau foarte mare măsură: modernizarea podurilor/ podețelor cu cale ferată și electrificarea liniilor de cale ferată.

FIGURA 15. Evaluarea suficienței investițiilor în infrastructura feroviară în ultimii 5 ani

Pe rutele pe care le utilizați frecvent, în ce măsură considerați că au fost acoperite nevoile de investiții în transportul feroviar în ultimii 5 ani?
% utilizatori frecvenți



Sursa: Sondaj în rândul populației generale privind transportul feroviar și naval

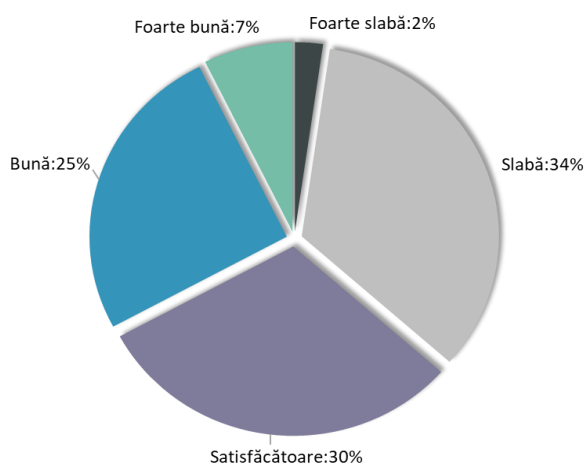
138. Proiectele feroviare finanțate prin POIM adresează nevoile cele mai mari identificate de respondenți. Din 14 proiecte, 3 proiecte vizează finalizarea tronsoanelor feroviare care asigură conectivitatea cu piețele internaționale, iar acestea alături de cel puțin 4 contribuie la îmbunătățirea managementului și controlului traficului feroviar. Dintre cele 14 proiecte, 6 adresează direct modernizarea podurilor și podețelor cu cale ferată. Astfel, distribuția proiectelor corespunde în mare parte cu nevoile identificate, însă în opinia respondenților, le adresează într-o măsură insuficientă.

139. Dintre utilizatorii frecvenți ai transportului feroviar, 81% apreciază că, pe rutele pe care le utilizează de obicei, nevoile de investiții au fost acoperite într-o mică sau foarte mică măsură, sau chiar deloc.

140. Sub aspectul calității investițiilor în infrastructura feroviară, din ultimii 5 ani, utilizatorii frecvenți ai acestora au un nivel mediu de satisfacție. Remarcăm în graficul următor faptul că 63% dintre acești utilizatori apreciază faptul că aceste investiții au avut o calitate satisfăcătoare, bună sau foarte bună, ceea ce arată că, deși din punct de vedere cantitativ, intervențiile în domeniul modernizării sunt percepute a fi insuficiente, din punct de vedere calitativ acestea sunt în general apreciate, deciziile luate în acest sens fiind în general pozitive. Reamintim, în acest context, cadrul teoretic ce arată că, din punct de vedere perceptiv, procesul de modernizare este un proces cu evoluție "în salturi" fiind nevoie de acumularea unor schimbări de calitate pentru ca percepția generală să fie una pozitivă. Într-un astfel de proces, primele acțiuni tind să genereze mai degrabă nemulțumire, punând în relief, mult mai puternic, aspectele nemodernizate, accentuând diferența între nou și vechi.

FIGURA 16. Aprecierea calității investițiilor în vederea modernizării transportului feroviar

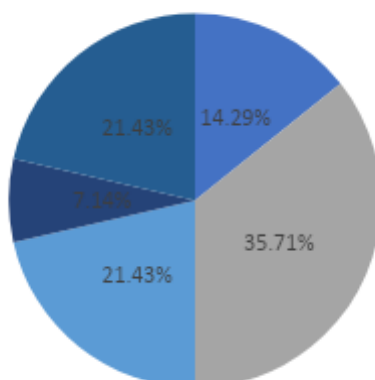
*Pe rutele pe care le utilizați frecvent, în ce mod ați evalua calitatea investițiilor în infrastructura feroviară finalizate în ultimii 5 ani?
% utilizatori frecvenți*



Sursa: Sondaj în rândul populației generale privind transportul feroviar și naval

141. Aproximativ 50% dintre respondenți din partea companiilor feroviare apreciază că din punctul de vedere al calității infrastructurii feroviare în ultimii 5 ani este slabă sau foarte slabă, mai puțin de 30% considerând că aceasta este satisfăcătoare sau bună.

FIGURA 17. În ce mod ați evalua calitatea investițiilor în infrastructura feroviară finalizate în ultimii 5 ani?



Sursa: Sondaj în rândul populației generale privind transportul feroviar și naval

142. Respondenții nu consideră că investițiile în infrastructura feroviară au avut efecte puternice, majoritatea fiind apreciate ca având un impact mic sau foarte mic. Cele mai puternice efecte ale investițiilor în infrastructura feroviară din ultimii 5 ani sunt raportate de către respondenți a fi: creșterea siguranței traficului feroviar și creșterea siguranței traficului feroviar la trecerile de nivel, la prima 50% dintre respondenți considerând că a fost afectată într-o măsură medie, mare sau foarte mare.

SECTORUL NAVAL

ANALIZA TIPULUI DE OPERAȚIUNI PLANIFICATE ȘI A STADIULUI IMPLEMENTĂRII

143. În cadrul TE 1, investițiile în infrastructura feroviară au fost finanțabile în cadrul obiectivului specific 1.3, care a vizat creșterea gradului de utilizare a căilor navigabile și a porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală.

144. Analiza datelor din sistemul de monitorizare POIM permite evaluarea implementării teoriei acestui obiectiv specific prin analiza apelurilor lansate și a tipului de acțiuni finanțate, acoperirea teritorială, dimensiunea și tipul beneficiarilor. Pentru proiectele de investiții, în cadrul OS 1.3, au fost lansate două tipuri de apeluri, pentru investiții făcute, respectiv pentru investiții noi. Tabelul următor surprinde tipurile de activități finanțabile din cadrul acestor apeluri.

TABEL 16. Tipuri de acțiuni finanțabile în cadrul OS 1.3

OS 1.3	
	Proiecte de îmbunătățire a condițiilor de navigație și de dezvoltare a infrastructurii și suprastructurii portuare.
Proiecte noi de investiții	<p>POIM/??/1/3/ OS 1.3 Apel de proiecte pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație și dezvoltarea infrastructurii și suprastructurii portuare situate pe rețeaua TEN-T centrală – beneficiari publici și privați</p> <ul style="list-style-type: none"> Proiecte noi de îmbunătățire a condițiilor de navigație pe Dunăre și pe canalele navigabile ale Dunării, precum și în interiorul porturilor, inclusiv achiziția de echipamente și nave multifuncționale pentru asigurarea navigabilității pe Dunăre. Proiecte de modernizarea și dezvoltarea capacității porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală

**Proiecte
fazate**

POIM/??/1/3/ OS 1.3 Apel de proiecte pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație și dezvoltarea infrastructurii portuare situate pe rețeaua TEN-T centrală – beneficiari publici

- Proiecte fazate de îmbunătățire a condițiilor de navigație pe Dunăre și pe canalele navigabile ale Dunării.

Sursa datelor: Ghidul Solicitantului – Îmbunătățirea condițiilor de navigație [...], AM POIM 2014-2020, Decembrie 2020.

145. Portofoliul de proiecte existent la 31.12.2020 cuprinde proiecte contractate doar prin intermediul apelului de proiecte noi de investiții. Astfel există în implementare șapte intervenții nefazate, dintre care doar una era dată în exploatare la data de referință. Comparativ cu primul raport de evaluare, există patru proiecte de investiții noi, contractate în perioada 2019-2020, dar care nu au însă un progres fizic efectiv. Lucrările sunt finalizate la proiectul de modernizare a ecluzelor amplasate pe canalul navigabil Dunăre – Marea Neagră, parte din coridorul Rin-Dunăre al rețelei TEN-T centrale și sunt într-un stadiu foarte avansat la proiectul de modernizare a Danei de acostare nr. 80 a Portului Constanța, acestea urmând să fie finalizate pe parcursul anului 2021. Modernizarea infrastructurii portuare în Portul Constanța este încă în lucru la data de referință, executându-se în continuare lucrări pentru creșterea adâncimii senalelor și bazinelor și îmbunătățirea siguranței navigației. Tabelul de mai jos surprinde progresul în implementare și impactul estimat la acest moment al investițiilor.

TABEL 17. Proiecte de investiții cu CF semnate pe rețeaua TEN T centrală de căi navigabile interioare (OS 1.3)

Nr. Crt.	Denumire proiect (nume scurt)	Tip proiect	Țintă Indicator (nr.)	Valoare realizată (km)	Progres fizic (%)	În exploatare (da/nu/partial)	Impact estimat (mare /mediu /fără impact)
1	Modernizare ecluze, echipamente, instalații	NEFAZAT	3 (ecluze)	3 (ecluze)	99,85	da	mediu
2	Dana 80 Port Constanța	NEFAZAT	1 (dana)	0	93,29	nu	fără impact
3	Modernizare infrastructură Port Constanța	NEFAZAT	1 (port)	0	71,58	nu	fără impact
4	Apărări de maluri pe canalul Sulina	NEFAZAT	36,679	0	0,05	nu	fără impact
5	Platforma multimodală Galați – Etapa II	NEFAZAT	1 (port)	0	0	nu	fără impact
6	Platforma multimodală Galați – Etapa III	NEFAZAT	1 (port)	0	0	nu	fără impact
7	Dana 32 Port Docuri Galați	NEFAZAT	1 (port)	0	0	nu	fără impact

Sursa: AM POIM T

146. Obiectivul specific 1.3 figura cu trei investiții majore pe lista proiectelor majore aferentă POIM-T, pentru care implementarea era planificată în perioada 2014-2020, însă niciunul dintre acestea nu a fost contractat. Primul dintre proiecte – Îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre între Călărași și Brăila (Punctul critic Bala) ar fi trebuit să fie contractat încă din 2018, conform planificării inițiale și finalizat la sfârșitul anului 2022. Celelalte două investiții - Îmbunătățirea condițiilor de navigație pe sectorul comun româno-bulgar al Dunării (km. 845.5 - km. 375) și Realizarea lucrărilor de infrastructură în vederea dezvoltării de terminale specializate în Portul Constanța Sud – Mol 3S-4S - etapele I+II+III (ha), ar fi trebuit începute în prima parte a anului 2020, cu finalizare spre sfârșitul anului 2025.

ANALIZA EFECTELOR NETE DIN PUNCT DE VEDERE CALITATIV

147. La nivelul TE 1, investițiile în creșterea gradului de utilizare a căilor navigabile și a porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală au urmărit creșterea calității serviciilor oferite de operatorii de transport naval. Au fost astfel intenționate investiții în șenalul navigabil al Dunării și în modernizarea canalelor navigabile, precum și modernizarea infrastructurii și suprastructurii porturilor dunărene și maritime situate pe TEN-T Centrală. Principalul rezultat urmărit în cadrul acestui obiectiv specific a constat astfel în obținerea unui volum crescut de mărfuri transportate pe căile navigabile.

148. Identificarea efectelor nete, respectiv a contribuției POIM în atingerea rezultatelor așteptate, este limitată de finalizarea unui singur proiect din cele șapte contractate. Cu toate acestea, echipa de evaluare a încercat să estimeze și efectele așteptate ale intervențiilor nefinalizate încă. Au fost analizate în profunzime, prin studiu de caz, două dintre cele șapte proiecte contractate.

149. Viziunea strategică a României în sectorul naval, exprimată prin MPGT, este legată de o rețea de bază de porturi, denumită Rețeaua Economică Primară (REP). Aceste porturi au fost alese în principal în baza amplasării lor pe rețeaua de porturi TEN-T, cât și în funcție de dimensiune, operarea curentă și potențială, având rolul de a deservi în mod strategic România cu infrastructură sigură, echipamente și practici logistice moderne.

FIGURA 18. Rețeaua Economică Primară - naval



Sursa: Master Planul General de Transport al României, 2016

150. Prin intermediul portofoliului de proiecte existent, vor fi modernizate și dezvoltate porturi de pe REP aflate doar în regiunea Dobrogea, impactul fiind astfel limitat la nivelul întregii Rețele Economice Primare, cât și la nivelul rețelei TEN-T Centrale. Chiar și aceste porturi au nevoie de intervenții semnificativ mai ample decât cele existente la acest moment, a căror finanțare nu este posibilă în totalitate din fonduri proprii sau din alte programe de finanțare. Cu toate acestea, corelarea între portofoliul de proiecte și numărul porturilor de pe teritoriul României situate pe REP și rețeaua TEN-T centrală este slabă, majoritatea porturilor nefiind adresate de niciun proiect POIM aferent OS 1.3 cu toate că la nivelul acestora există nevoi semnificative de investiții. Toate proiectele incluse în OS 1.3 au însă o importanță semnificativă pentru sectorul naval, cu precădere pentru porturile fluviale, care nu au beneficiat de finanțare din fonduri europene, până acum.

151. Atât segmentele de infrastructură a căror reabilitare a fost finalizată, cât și cele aflate încă în lucru, aferente rețelei TEN-T, pot fi vizualizate în următoarea hartă:

FIGURA 19. Proiecte POIM T (NAVAL) în lucru/în exploatare, 31.12.2020 (Tema 1)



Sursa: Hartă GIS realizată în cadrul proiectului în baza portofoliului de proiecte

152. Proiectul de modernizare a ecluzelor a contribuit la buna desfășurare a procesului de navigație pe canalul Dunăre – Marea Neagră și Canalul Poarta Albă – Midia Năvodari, canale care asigură conexiunea între porturile Constanța, Midia și Fluviul Dunărea. Buna desfășurare a procesului de navigație pe aceste canale este în strânsă dependență de buna funcționare a echipamentelor și instalațiilor aferente ecluzelor. MPGT recomandă dezvoltarea modurilor de transport care se încadrează în limitele conceptului de dezvoltare durabilă, moduri ce sunt caracterizate de eficiență energetică sporită și impact minim asupra mediului. Ameliorarea siguranței navigației pe cele două canale și creșterea accesibilității transportului fluvial poate crea condiții pentru creșterea competitivității acestui mod de transport, furnizând o alternativă durabilă pentru celelalte moduri de transport, atât la nivel național, cât și internațional. Echipamentele și instalațiile din cele trei ecluze aveau o durată de viață depășită, ceea ce a dus la scăderea fiabilității acestora. În plus, infrastructura portuară era într-un procent semnificativ veche și neadaptată la cerințele actuale de operare a fluxurilor de mărfuri. Prin modernizarea și reabilitarea echipamentelor, proiectul a contribuit atât la reducerea timpilor de transport fluvial pe canalele dintre Dunăre și Marea Neagră, cât și la creșterea competitivității transportului fluvial.

153. Rezultatele modernizării altor 3 ecluze în cadrul POS T, date în exploatare în 2016, printr-un proiect similar oferă indicii privind rezultatele probabile ale modernizării celor 3 ecluze în cadrul POIM T:

- creștere de 2,5% a numărului total de ecluzări în 2018 față de 2017;
- timpi medii de ecluzare realizați în 2017 și 2018 mai mici cu 10-23% în raport cu timpii prevăzuți în proiectul de modernizare;
- reduceri semnificative de ecluzări-ore după modernizare: 21% în 2017 și 22% în 2018 comparativ cu timpii de ecluzare realizați în 2012;
- reducere cu 25% a consumului de energie electrică al ecluzelor și instalațiilor auxiliare;
- nu au mai fost înregistrate ecluzări neconforme.

154. Modernizarea infrastructurii Portului Constanța prin asigurarea creșterii adâncimilor șenalelor și bazinelor, are potențialul de a crește atractivitatea Portului Constanța, prin asigurarea operării unor nave cu o capacitate superioară și creșterea volumului de mărfuri transportat prin acest port. Permitea accesului

unor nave de capacitate mai mare în Portul Constanța va conduce la reducerea costurilor generale de transport și, implicit, a costului de transport și distribuție pe unitatea de produs transportat, generând creșterea competitivității economice la nivelul întregii țări.

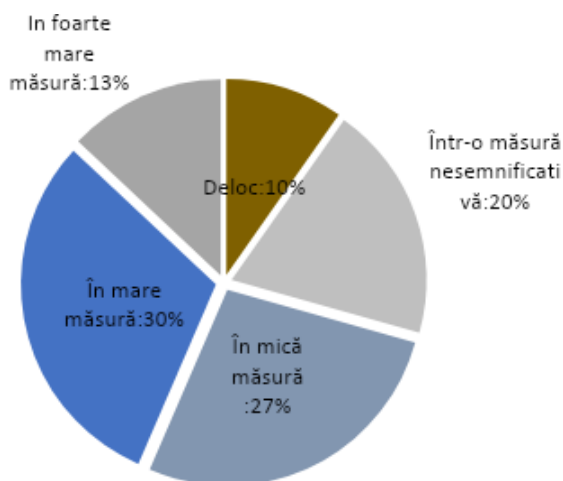
ANALIZA EFECTELOR NETE PRIN INTERMEDIUL INSTRUMENTELOR CANTITATIVE

155. Ca o observație principală, trebuie subliniat că efectele resimțite de populația celor două sondaje aplicate pe sectorul naval nu pot fi la acest moment atribuite POIM-T, având în vedere stadiul proiectelor. Mai degrabă acestea sunt rezultatul unui cumul de alți factori, precum dezvoltarea/ modernizarea organică a serviciilor de transport naval de persoane și mărfuri, dezvoltarea sectorului industrial, a turismului sau a altor sectoare economice. Astfel, sondajul cu populația generală s-a axat pe identificarea unor potențiale efecte ale investițiilor și determinarea măsurii în care proiectele contractate sunt vizibile la un nivel mai larg. Ancheta destinată companiilor de transport naval de mărfuri și persoane a avut un caracter ceva mai specific, urmărindu-se cuantificarea unor eventuale efecte produse deja de investițiile contractate.

156. Așa cum era de așteptat în contextul amintit anterior, nici companiile de transport public de pasageri și mărfuri autorizate pentru operare pe căile navigabile interioare din România și nici populația generală nu au putut resimți efectele investițiilor în infrastructura de transport naval. Mai mult de 40% dintre reprezentanții companiilor consideră că nevoile de investiții nu au fost încă acoperite deloc sau au fost adresate într-o foarte mică măsură, atât în ceea ce privește porturile, cât și căile navigabile interioare. În ceea ce privește numărul de persoane și de mărfuri transportat, respondenții nu au putut identifica nicio evoluție. Totuși, reprezentanții companiilor din sectorul naval au considerat că investițiile din infrastructura de transport naval au capacitatea de a intensifica activitățile economice, prin creșterea traficului pe canale și ecluze și crearea unor noi locuri de muncă, cât și diminuarea poluării aerului și a poluării fonice.

157. Principalele efecte observate de către utilizatorii transportului naval (populația generală) vizează mai degrabă creșterea confortului în mijloacele de transport naval (40%) și creșterea siguranței în transportul naval (34%) și nu diminuarea timpilor de călătorie (14%). Un procent semnificativ dintre respondenți (43%) declară că o infrastructură navală mai bună i-ar convinge să utilizeze mai des acest mijloc de transport. Semnificativ este faptul că majoritatea acestora (69%) sunt utilizatori în interes de serviciu sau pentru deplasarea către locul de muncă/studii, respectiv utilizatori cu frecvență ridicată.

FIGURA 20. Impactul potențial al investițiilor în infrastructura navală de transport călători



Sursa: Sondaj în rândul populației generale privind transportul naval

158. Sigur că relația dintre calitatea infrastructurii și utilizarea unui tip de transport este mediată de o serie amplă de elemente suplimentare (prețul biletului, rute, facilități de transport, disponibilitatea de timp etc)

însă acest prag de acceptabilitate arată un potențial semnificativ de dezvoltare a acestui segment de transport.

3.3. Există alte efecte, intenționate /neintenționate, pozitive sau negative ale intervențiilor?

Efecte urmările de programul operațional	Indicatori
Variația mobilității pe rețeaua TEN-T	Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T central (OS 1.1) Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T globală (OS 2.1) Timpul mediu de călătorie pe rețeaua TEN-T feroviară (OS 1.2)
Variația productivității pe căile navigabile interioare	Volumul de mărfuri transportate pe căi navigabile interioare (OS 1.3)
Alte posibile efecte	
Variația productivității transportului rutier și feroviar	
Creșterea siguranței transportului	
Dezvoltarea durabilă în raport cu mediul	
Dezvoltarea pieței muncii	

Sectorul rutier

159. Din punct de vedere socio-economic, efectele proiectelor rutiere date în exploatare total sau parțial sunt greu de decelat în prezent din cauza faptului că acestea reprezintă, în multe dintre cazuri, tronsoane ale unor secțiuni mai ample de autostradă. Efectele urmează să fie vizibile după finalizarea integrală a unor autostrăzi precum Timișoara-Lugoj, Lugoj-Deva, Sebeș-Turda, Târgu Mureș-Câmpia Turzii, Gilău-Nădășelu.

160. Cu toate acestea, prin intermediul instrumentelor de cercetare utilizate s-a putut constata deja o intensificare a activităților economice în zonele în care au fost implementate proiecte de investiții. Aceasta este confirmată atât de datele statistice referitoare la distribuția întreprinderilor nou create și de creșterea numărului de salariați, cât și de informațiile colectate prin intermediul interviurilor și anchetelor cu comunitățile locale. Toate investițiile în infrastructura rutieră au determinat, într-o mai mică sau mai mare măsură, creșterea interesului investitorilor pentru dezvoltarea unor obiective economice în zonele adiacente. Spre exemplu, în Bacău este în dezvoltare un nou parc logistic, precum și mai multe proiecte de parcuri comerciale, aflate deja în stadiul de proiectare. Acest trend poate fi atribuit unor efecte secundare pozitive ale investițiilor implementate prin POIM 2014 – 2020 precum creșterea accesibilității populației la locurile de muncă din marile orașe din Regiunea Vest și Nord-Vest sau scăderea timpilor de transport de mărfuri pentru operatorii economici din zonă (de exemplu, Fabrica de ciment Heidelberg, platforma logistică regională Lidl).

161. Investițiile în infrastructura rutieră majoră potențează deja și dezvoltarea altor intervenții complementare. Acestea au capacitatea de a contribui semnificativ atât la dezvoltarea productivității transportului rutier, cât și la o dezvoltare economică durabilă în zonă. Spre exemplu, pe raza Municipiului Bacău, este în dezvoltare un nou Terminal Intermodal care va lega centura estică a orașului cu Aeroportul Internațional Bacău. De asemenea, complementar autostrăzii Timișoara – Lugoj, a variantei de ocolire Nord a orașului (finalizată în 2015) și a variantei de ocolire Sud, aflată momentan în construcție, CNAIR a demarat și studiul de fezabilitate pentru Autostrada Moravița, cu traiectorie spre Serbia, cât și un proiect de reabilitare a unei magistrale CFR, care va tranzita localitatea și va face legătura cu Ungaria.



162.În ceea ce privește impactul asupra mediului, prin proiectele rutiere se creează premisele reducerii poluării în localități, prin devierea traficului în afara acestora. Bineînțeles, un impact major în acest sens, pe lângă investițiile în construcția de autostrăzi, îl au intervențiile în construcția variantelor ocolitoare. În special cele din urmă sunt prevăzute ca măsuri cheie în cadrul Planurilor de reducere a zgomotului și a Planurilor de calitate a aerului, realizate la nivelul autorităților publice locale, în vederea atingerii obiectivelor de reducere a poluării fonice și a aerului.

163.Cu toate acestea, intervențiile în infrastructura rutieră au și un impact negativ important asupra mediului, în special din cauza perioadei îndelungate de derulare a lucrărilor. În cazul construcțiilor de autostrăzi există două probleme majore. Prima este cea generată de finalizarea etapizată și la distanțe mari de timp a unor loturi sau secțiuni de autostradă și darea separată în trafic a acestora. În imposibilitatea parcurgerii integrale a autostrăzii, în unele cazuri, pe anumite secțiuni traficul este divizat pe rute adiacente secundare, generându-se astfel ambuteiaje frecvente care produc la rândul lor o poluare accentuată în zonele respective. A doua problemă este generată de faptul că rețeaua TEN-T centrală și globală este într-o măsură semnificativă paralelă cu rețeaua de drumuri naționale deja existentă. Astfel, în multe dintre zonele care sunt sau vor fi traversate de autostrăzi, raportul vehicul/ km este așteptat să crească considerabil, urmând să fie generate astfel emisii mai mari de poluanți. De asemenea, atât în cazul construcțiilor de variante ocolitoare, cât și în cazul reabilitărilor de drumuri naționale / expres, în majoritatea cazurilor lucrările generează devieri ale traficului și/sau închiderea unor artere de circulație ceea ce generează de asemenea ambuteiaje și timpi mult mai mari de parcurgere a zonelor respective, aceste aspecte translatându-se în disconfort asupra comunităților din zonă și într-un nivel de poluare mai mare, până la finalizarea lucrărilor.

164.Efectele negative ale construcției de autostrăzi se referă și la problemele cauzate de exproprieri, unele dintre acestea cu un impact ridicat atât asupra proprietarilor expropriați, dar și asupra implementării eficiente a proiectelor. Acestea sunt de cele mai multe ori procese de durată și anevoioase, în multe dintre cazuri proprietarii decidând să își exercite dreptul de a chema beneficiarii în instanță, nefiind mulțumiți de despăgubirile obținute. În afară de acestea, procesul de expropriere este îngreunat în zonele împădurite întrucât trebuie obținut acordul de mediu în prealabil și ulterior aplicată exproprierea și defrișarea. Un alt caz special cu aspecte dificil de gestionat este procedura de expropriere pentru beneficiarii rețelelor de utilități cum ar fi liniile de gaz și stâlpii electrici. Astfel, de multe ori exproprierile nu sunt realizate la timp pentru realizarea lucrărilor și generează întârzieri mari în progresul investițiilor. Pentru ca astfel de situații să fie evitate, noile contracte încheiate de CNAIR includ atât studiul de fezabilitate cât și proiectul tehnic. Astfel, se așteptată să nu mai existe o durată foarte mare de timp între studiul de fezabilitate și proiectul tehnic. În etapa proiectului tehnic se pot identifica toate nevoile de exproprieri și toate studiile geologice necesare, creându-se astfel condiții mult mai bune pentru derularea contractului de lucrări.

165.În ceea ce privește siguranța s-au obținut sau urmează să se obțină efecte importante. Transportul pe tronsoane de drum care funcționează în regim de autostradă este mai sigur decât cel pe alte tipuri de drumuri. Prin urmare, construcția sectoarelor de autostradă are ca efect preconizat scăderea numărului de accidente pe drumurile publice. În absența autostrăzilor, nivelul crescut al traficului a generat creșterea numărului de accidente și decese din accidente în ultimii ani în România (detalii în cadrul capitolului 7 aferent TE 5: Siguranța și reducerea impactului asupra mediului, OS 2.5). Pe durata lucrărilor însă, în general a existat o tendință de creștere a numărului de accidente în zonele limitrofe proiectelor rutiere.

166.Analizele realizate în cadrul evaluării au relevat o serie de alte efecte potențiale ale proiectelor din sectorul rutier, acestea nefiind însă susținute de dovezi factuale în prezent. De exemplu:

- Creșterea atractivității unor zone turistice. Finalizarea rețelei rutiere globale va conduce la creșterea accesibilității unor zone mai greu accesibile (așa cum sunt, de exemplu, cele din regiunea Moldova), dar care au un potențial turistic și cultural particular.
- Creșterea cotei modale a transportului rutier pentru transportul de mărfuri. Mărirea volumelor de trafic (de marfă și de călători) depinde în principal de evoluția economiei și doar secundar de evoluția infrastructurii. Mărirea volumelor de trafic va exista din două motive:



- redirecționarea unor fluxuri de trafic către secțiunile cu viteză sporită,
- generarea unor fluxuri de trafic noi (care nu ar fi existat fără aceste lucrări), probabil limitate.

Sectorul feroviar

167. Creșterea vitezei de deplasare în condiții de siguranță este un efect imediat principal obținut ca urmare a proiectelor derulate în sectorul feroviar. Prin lucrările de reabilitare a liniilor de cale ferată, care au vizat inclusiv înlocuirea de dispozitive ale liniilor, modernizarea clădirii gărilor sau centralizări electromecanice, s-a contribuit semnificativ și la creșterea vitezei de deplasare în condiții de siguranță, ceea ce a generat și o creștere a cotei de piață a transportului feroviar pe tronsoanele reabilite.

168. Intervențiile au condus inclusiv la creșterea confortului călătorilor și creșterea atractivității călătoriei cu trenul. Conform studiilor de caz și anchetelor derulate la nivelul comunităților, efectele mai sus amintite au condus inclusiv la o îmbunătățire a condițiilor de vizitare a unor obiective turistice și istorice din aria de influență a proiectelor.

169. Proiectele în infrastructura mare din sectorul feroviar au dus și la demararea unor construcții de infrastructură adiacente, care au potențialul de a stimula economia locală. Pe lângă acestea, pe parcursul proiectelor au fost realizate și drumuri de acces pentru transportul materialelor de construcție.

170. Îmbunătățirea condițiilor de călătorie în transportul feroviar contribuie la creșterea atractivității transportului feroviar și implicit la scăderea nivelului de poluare. Pe lângă aportul direct la scăderea nivelului de poluare generat de o utilizare mai mare a transportului feroviar, proiectele includ și măsuri specifice precum instalarea de panouri fonoabsorbante pe traseu, menite să scadă nivelul de poluare fonică.

171. Ca urmare a finalizării proiectului „Reabilitarea podurilor feroviare pe secțiunea București – Constanța” a crescut siguranța circulației, un pod neîntreținut prezentând riscuri pentru circulație. De asemenea, a crescut gradul de confort al călătorilor datorită scăderii timpului de călătorie și a scăzut nevoia de mentenanță a podurilor. Pe durata lucrărilor pe secțiunea București-Constanța au existat restricții de circulației ce au limitat capacitatea de circulație și-au redus viteza comercială. Restricțiile de circulație impuse au condus la creșteri ale costurilor de transport pentru operatorii logistici din aria porturilor maritime și fluviale.

172. Pentru CFR, implementarea proiectelor de reabilitare a căilor ferate a generat și efecte secundare pozitive, la nivelul companiei. Atât pe liniile de cale ferată reabilite, cât și în clădirile stațiilor reabilite se reduc costurile de întreținere și exploatare a acestora pentru companie. De asemenea, reabilitarea tronsonului Sighișoara – Coșlariu a presupus și implementarea unei instalații de semnalizare ERTMS și a unui sistem de centralizare electronică. Acestea au creat posibilitatea relocării personalului angrenat în stațiile de tracțiune ce alimentează linia de contact, datorită automatizării acestora: personalul care era angrenat în acele stații a devenit disponibil pentru a îndeplini alte atribuții în cadrul companiei, având în vedere deficitul de personal calificat existent și astfel, personalul care a plecat de la acele stații a putut fi relocat în alte puncte. De asemenea, a existat posibilitatea relocării sau disponibilizării de fonduri, având în vedere existența cotei eligibile de 10% diverse și neprevăzute, care a permis finanțarea lucrărilor suplimentare: s-a observat posibilitatea și flexibilitatea ca în cadrul finanțării POIM această cotă de 10% să poată fi introdusă de la bun început în contractele de execuție a lucrărilor, facilitând implementarea proiectelor, comparativ cu alte finanțări, unde aceasta se introduce în acte adiționale ulterioare.

173. În cadrul proiectelor de reabilitare a liniilor feroviare efectele negative pe durata lucrărilor au constat în principal în reducerea capacității de circulație. Pe durata lucrărilor, circulația s-a realizat pe un singur fir, ceea ce a redus capacitatea de circulație și a scăzut vitezele de deplasare. Din cauza lucrărilor s-au înregistrat întârzieri semnificative (medii zilnice de peste 60 de minute) atât pentru trenurile de călători, cât și pentru cele de marfă, mai ales pe tronsoanele afectate de intervenții din aria Regionalelor CFR Brașov și Timișoara.



Acestea au generat la rândul lor o intenție mai mică de utilizare a rutelor feroviare reabilite, pe perioada lucrărilor.

174. De asemenea, automatizarea unor activități ce până înainte de finalizarea intervențiilor se realizau cu supravegherea personalului, va genera nevoi bugetare mai mari pentru CN CFR SA, odată cu creșterea costurilor de mentenanță. Spre exemplu, dirijarea sau conducerea trenurilor se realiza direct manual de la un dispecer către fiecare mecanic în parte și asigurau o capacitate de transport mai mică. Acum, introducerea acestor softuri va conduce la creșterea costurilor de mentenanță. În plus, prin reabilitarea tronsonului Sighișoara – Coșlariu s-au creat anumite variante de traseu care au fost realizate special pentru a crește viteza de circulație și care includ niște lucrări mari de poduri care vor necesita intervenții de întreținere și mentenanță în perioada următoare. Aceste poduri nu existau până în prezent, pentru că traseul căii ferate era sinuos pe lângă Mureș.

Sectorul naval

175. Modernizarea infrastructurii portuare din Portul Constanța a permis ulterior finalizării lucrărilor de creștere a adâncimilor șenalelor și bazinelor, accesul unor nave de capacitate mai mare în port. Acest aspect a dus la creșterea volumului de mărfuri tranzitate și a numărului de persoane ce pot accesa portul Constanța, având astfel și potențialul de a contribui la creșterea profitabilității portului, cu atât mai mult cu cât proiectul a generat și o reducere a costurilor generale de transport și a costurilor de distribuție pe unitatea de produs transportat. Mai mult, lucrările au putut fi desfășurate sub trafic portuar fără a fi afectată activitatea comercială a operatorilor, antreprenorul dând dovadă de flexibilitate în raport cu cerințele de operare chiar și în bazinul Portului de Lucru pe timpul execuției lucrărilor de consolidare a cheurilor.

176. Proiectul de modernizare a ecluzelor, echipamentelor și instalațiilor de-a lungul Canalului Dunăre – Marea Neagră și a Canalului Poarta Albă – Midia – Năvodari, a generat o creștere a siguranței navigației pe cele două canale și a disponibilității ecluzei pentru traficul naval. Acestea s-au concretizat prin timpi mai mici de golire și încărcare a navelor pe ecluze și timpi medii de ecluzare mai mici, intervenția la crearea unei alternative fezabile și durabile la transportul rutier, de-a lungul unei rute importante de transport național și internațional. Modernizarea celor trei ecluze a adus, de asemenea, și importante reduceri ale nivelului de poluare, spre exemplu, prin diminuarea puterii electrice instalate pentru echipamentele și instalațiile ecluzelor și reducerea cu 20% a consumurilor de energie electrică.

177. Intervențiile au efecte benefice importante asupra comunităților locale din zonele limitrofe căilor navigabile. Spre exemplu, reabilitarea stației de pompare Cernavodă, a stațiilor de pompare pentru apărarea localităților împotriva inundațiilor (Saligny, Mircea Vodă și Făclia) și reabilitarea galeriilor de ape mari, contribuie la reducerea riscului de inundații ale localităților situate de-a lungul canalului.

Pandemia de COVID-19 din 2020-21

178. Declanșarea crizei sanitare la începutul anului 2020 a condus, cel mai probabil, la apariția unor noi efecte neprevăzute sau neintenționate ale intervențiilor desfășurate prin intermediul POIM. Restricțiile impuse la nivel național sau internațional au provocat o reducere a transportului de persoane și bunuri, atât pe căile rutiere, cât și pe căile feroviare și navale. În ciuda acestui context, în anul 2020 au fost finalizate mai multe intervenții prin POIM, predominant în sectorul transporturilor.

179. Deși la începutul pandemiei exista temerea ca multe intervenții să necesite o prelungire a perioadei de implementare, din datele calitative colectate prin intermediul interviurilor nu se observă un impact important al pandemiei asupra bunei desfășurări a lucrărilor. Restricțiile implementate la nivel național și internațional în vederea combaterii pandemiei de COVID-19 au dus la o scădere a consumului general de bunuri într-o etapă inițială. Pe piața transportului rutier de mărfuri, mulți agenți economici au fost puși în situația pierderii unor comenzi sau contracte importante. La nivel internațional, studii incipiente prezintă date



care indică efecte negative mai pronunțate în cazul agenților economici de dimensiune mică sau mijlocie, în timp ce agenții economici mari au avut o capacitate de adaptare mai mare, reorientându-se spre sectoare care au cunoscut o cerere sporită în urma restricțiilor sanitare.²⁰

180. În cadrul acestui raport de evaluare, rezultatele sondajului derulat în rândul companiilor activând în domeniul transportului rutier de mărfuri relevă percepții mai degrabă negative în ceea ce privește efectele asupra activității comerciale. În acest sens, 78% dintre respondenți au perceput efecte negative ale pandemiei asupra pieței transportului rutier de mărfuri, în timp ce 17% au declarat că nu au perceput efecte ale pandemiei și doar 6% au perceput efecte pozitive. Faptul că o majoritate semnificativă a respondenților percepe efectele pandemiei ca fiind negative va trebui testat, în viitor, prin comparație cu date empirice asupra activității companiilor și efectelor politicilor de intervenție ale guvernelor, pentru a înțelege nivelul de corelație între percepțiile agenților economici și datele empirice culese din acest domeniu de activitate. Având în vedere faptul că pandemia încă este în desfășurare la data redactării acestui raport, o analiză cuprinzătoare a efectelor neprevăzute sau neintenționate va putea fi efectuată în 2023.

3.4. Efectele depășesc limitele zonei ori sectorului sau afectează și alte grupuri, nevizate de intervenție?

181. Dat fiind faptul că intervențiile finanțate prin POIM sunt investiții cu o importanță națională și europeană majoră, în general efectele vor depăși limitele zonelor, ori sectoarelor vizate de intervenție, urmând să vizeze și alte grupuri decât comunitățile locale vizate direct de intervenții. Aceste efecte vor putea fi însă observate după finalizarea integrală cel puțin a rețelelor de transport TEN-T central, care traversează România.

182. Astfel, ne putem aștepta ca impactul direct, cât și efectele neintenționate, menționate la întrebările anterioare, să se materializeze și dincolo de zonele sau sectoarele vizate direct de intervenții, urmând să afecteze și alte grupuri decât comunitățile locale. În ceea ce privește dezvoltarea pieței muncii, spre exemplu, aceste efecte pot fi încadrate spațial, însă lipsa datelor în acest moment face dificilă determinarea gradului în care efectele depășesc limitele zonei ori sectorului vizat. În prezența datelor privind mobilitatea geografică a pieței muncii, s-ar fi putut observa impactul proiectelor care vizează îmbunătățirea mobilității și a accesibilității regionale asupra capacității centrelor economice naționale și regionale de a atrage forță de muncă din zone aflate în situații de izolare geografică.

183. Dintre toate efectele precizate anterior, se distinge cu precădere dezvoltarea și intensificarea activităților economice la nivel multisectorial. În special în urma intervențiilor în infrastructura rutieră, dar și în urma reabilitării liniilor feroviare și a intervențiilor în sectorul naval, a fost observată sau se așteaptă să se materializeze o creștere atât a numărului de transporturi de mărfuri, cât și a numărului de transporturi publice de persoane prin localitățile vizate de intervenții. Odată cu finalizarea construcției sau reabilitării rețelei TEN-T centrale, aceste efecte vor putea depăși zonele și sectoarele vizate direct de intervenție. Intensificarea activităților economice a putut fi observată prin majoritatea anchetelor derulate la nivelul comunităților locale, fiind validată și prin interviurile cu reprezentanții autorităților locale. Astfel, datele statistice care arată o dezvoltare a mediului de afaceri în zonele vizate de intervenții și generarea de noi locuri de muncă au fost confirmate în marea majoritate a cazurilor și este de așteptat o extindere a acestora dincolo de limitele zonelor vizate de intervenții. În acest sens, o depășire a limitelor grupurilor vizate de intervenție poate fi deja remarcată în cadrul mai multor intervenții din toate cele trei sectoare de transport. Ne referim aici la faptul că în implementarea intervențiilor mulți antreprenori au apelat la forță de muncă locală, din zona extinsă a proiectelor. Mai mult, locuitorii din comunitățile din proximitatea investițiilor au beneficiat de construirea unor trotuare, betonarea șanțurilor, configurarea unor drumuri noi și construire unor podețe care rămân utilizabile după finalizarea investițiilor.

²⁰ World Bank Group, *The Impact of Covid-19 on Logistics*, https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/2d6ec419-41df-46c9-8b7b-96384cd36ab3/IFC-Covid19-Logistics-final_web.pdf?MOD=AJPERES&CVID=naqOED5

184. Așa cum a fost precizat și în răspunsul la întrebarea anterioară, intervențiile din cadrul tuturor sectoarelor de transport au avut efecte importante asupra comunităților locale. Pe lângă creșterea mobilității în zonă și a productivității transportului, există efecte concrete legate de dezvoltarea economică în zona de influență a proiectelor, generarea unor intervenții complementare în infrastructura de transport, creșterea atractivității zonelor din punct de vedere turistic și reducerea impactului transporturilor asupra mediului. Anumite intervenții depășesc deja limitele zonelor în care au fost implementate. Spre exemplu, reabilitarea stației de pompare de la Cernavodă, a stațiilor de pompare pentru apărarea localităților împotriva inundațiilor (Saligny, Mircea Voda, Faclia) și reabilitarea galeriilor de ape mari de la Ecluză Ovidiu și Ecluză Năvodari, vor genera reducerea riscului de inundații a localităților situate de-a lungul canalului, aspecte care se vor reflecta pozitiv în viața comunităților locale. Un alt beneficiu este menținerea în parametri ai calității apei din canalele navigabile, care sunt furnizor de apă pentru potabilizare – consum industrial și irigații.

3.5. În ce măsură sunt efectele sustenabile pe o perioadă mai lungă de timp?

185. Sustenabilitatea efectelor poate fi observată pentru proiectele care au fost date în folosință și a trecut suficient timp astfel încât să se observe durabilitatea acestora. În acest stadiu, au putut fi observate anumite precondiții pentru sustenabilitate, și anume:

- Asigurarea finanțării mentenanței construcțiilor, în limitele bugetelor disponibile ale autorităților responsabile cu întreținerea obiectivelor construite sau reabilite;
- Respectarea normelor de sustenabilitate în raport cu mediul – precondiție asigurată prin existența studiului de fezabilitate și avizului de mediu, fără de care proiectele nu ar fi putut fi implementate;

186. Conform informațiilor colectate pe parcursul evaluării și a raportărilor din partea beneficiarilor, instituțiile beneficiare dispun în majoritatea cazurilor de resurse suficiente pentru asigurarea mentenanței lucrărilor realizate. Toate proiectele respectă o legislație internă și internațională ce asigură o durată de viață a proiectului care poate merge până la 50 de ani, iar odată cu asigurarea unei durate de viață mai lungi sustenabilitatea proiectului devine evidentă. De asemenea, prin reducerea timpilor de parcurs, segmentele de infrastructură devin automat mai sustenabile din punct de vedere economic, spre exemplu, în sectorul feroviar, prin introducerea unor puncte de staționare lângă anumite localități care vor deveni de interes, dar și prin dezvoltarea accesibilității regionale.

187. Cu toate acestea, au fost identificate și cazuri în care infrastructurile construite vor avea nevoie de anumite fonduri suplimentare în perioada de durabilitate, cât și după aceasta. Deși beneficiarii au de regulă un buget anual de întreținere al acestor obiective, au fost identificate și cazuri în care anumite sisteme implementate în cadrul proiectelor, precum ERTMS, vor avea nevoie de costuri suplimentare de operaționalizare, inclusiv pentru asigurarea unui personal specializat pentru gestionarea acestuia. Lipsa unor alocări financiare suficiente pentru mentenanța intervențiilor poate fi considerat un risc în privința sustenabilității. Spre exemplu, în cazul CN CFR SA, după finalizarea proiectelor, pe perioada de durabilitate, resursele alocate pentru zona de mentenanță sunt infime și nu pot acoperi în viitor costurile necesare de întreținere și exploatare. Nici în prezent zona de exploatare și întreținere nu reușește să acopere costurile determinate de proiectele finanțate prin bugetul de stat, astfel că există un risc ce poate fi așteptat să se materializeze pe viitor, în acest sens. În lipsa unor alocări vor exista efecte semnificative asupra rezultatelor proiectelor.

188. Sustenabilitatea intervențiilor se translatează și prin beneficiile de transport produse în mod direct de intervenții. Acestea constau în totalul economiilor cu costurile de transport, economii care se referă la o mai mare capacitate de transport a infrastructurilor, o diminuare a timpilor de transport, un transport mai puțin poluant și la creșterea siguranței de transport, calculată ca echivalent monetar al accidentelor evitate. Aceste din urmă beneficii se referă atât la costurile evitate cu repararea infrastructurii de transport, cât și la evitarea costurilor cu reparațiile mijloacelor de transport (vezi material rulant feroviar sau nave avariate).

189. În sectorul naval, reducerea costurilor de mentenanță la nivelul poturilor, canalelor și ecluzelor, în urma finalizării proiectelor, vor fi transferate către utilizatorii infrastructurilor. Acestea transferuri vor lua forma

unor discount-uri ale tarifelor de navigare, creându-se beneficii de transport suplimentare pentru utilizatorii acestor infrastructuri. De asemenea, intervențiile în sectorul naval vor crea economii și prin evitarea unui transfer de capacitate de transport pe rutele de uscat.

3.6. Ce mecanisme au facilitat/impiedicat efectele? Care sunt caracteristicile-cheie contextuale ale acestor mecanisme?

190. Mecanismele care influențează implementarea proiectelor de transport și implicit efectele acestora se manifestă de cele mai multe ori la nivel sistemic și sunt generate de modul de funcționarea sistemelor instituționale ale instituțiilor beneficiare, de diverși alți factori externi și de modul de colaborare cu alte instituții. Unele dintre aceste mecanisme sunt similare la nivelul beneficiarilor, existând totodată și anumite diferențe.

191. Unul dintre cele mai importante mecanisme care influențează procesul de implementare POIM T se referă la sistemul de programare de 9 ani. În sectorul transport, ciclul de pregătire și implementare a proiectelor este lung, o perioadă de programare fiind un minimum necesar ca durată, dar există și proiecte care nu pot fi pregătite și implementate pe parcursul unei singure perioade de programare. De aici rezultă necesitatea finanțării unor proiecte deja pregătite, sau chiar aflate deja în implementare, prin fazarea proiectelor.

192. Deși implementarea proiectelor POIM T este în general întârziată față de planificare, nu există încă un risc de dezangajare. Rata de contractare la nivelul anului 2020 era de peste 100% în cadrul ambelor axe prioritare. S-a observat o îmbunătățire marginală a capacității de management a instituțiilor beneficiare comparativ cu perioada de programare anterioară, altfel spus un proces de învățare de la o perioadă de programare la alta.

FACTORI CU INFLUENȚĂ POZITIVĂ

193. Cei mai importanți factori care facilitează implementarea proiectelor POIM T sunt:

- Problemele și nevoile de dezvoltare în sectorul transport au fost prioritizate prin MPGT, ceea ce a diminuat riscul politizării, prioritățile de investiții fiind deja incluse în documente strategice; cu toate că nu s-au finanțat proiecte neincluse în MPGT, în special în sectorul rutier, prioritizarea nu s-a respectat.
- Contractarea unor proiecte mature, eventual cu implementarea deja începută, inclusiv mecanismul de fazare a proiectelor;
- Au existat situații, deși rare, de colaborare foarte bună cu contractorii (de exemplu proiectul privind reabilitarea podurilor feroviare situate pe secțiunea feroviară București – Constanța);
- Capacitatea bună a AM și OI POIM T de a sprijini beneficiarii în implementarea proiectelor, prin indicații și instrucțiuni utile;
- Disponibilitatea contractelor de asistență tehnică pentru beneficiari, prin care se acordă sprijin pentru pregătirea documentației necesare implementării proiectelor;
- Contractele de performanță au o contribuție pozitivă asupra contractării și implementării proiectelor;
- Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al regiunii București-Ilfov oferă un cadru adecvat pentru dezvoltarea rețelei de transport;
- Sprijinul acordat la nivel normativ, prin OUG, privind Măsuri de accelerare a implementării proiectelor cu finanțare UE – se aplică pentru proiectele din MPGT;
- Armonizarea legislației române cu cea europeană privind condițiile contractuale a creat un cadru favorabil: contractorii au aceleași condiții contractuale ca și în UE.



FACTORI CU INFLUENȚĂ NEGATIVĂ

SECTORUL RUTIER

194.În ceea ce privește prioritizarea proiectelor finanțate în cadrul POIM T, analizele realizate în cadrul evaluării au relevat faptul că maturitatea proiectelor a fost criteriul major utilizat. Există diferențe notabile față de prioritizarea realizată în cadrul MPGT, un exemplu fiind cel al Autostrăzii Pitești-Sibiu, proiect aflat pe primul loc în MPGT.

195.În ceea ce privește corelarea cu proiecte complementare, există exemple pozitive (cum ar fi DN 6 Alexandria-Craiova și Ocolitoarea Caracal), dar și exemple negative, cum este Autostrada Gilău-Nădășelu, dată în exploatare cu 1 an întârziere în absența podului de legătura cu A3 peste râul Someș.

196.În ceea ce privește principala ipoteză de evaluare care definește capacitatea de implementare a instituțiilor implicate în gestionarea proiectelor POIM T – "Capacitatea managerială a autorităților și beneficiarilor pentru gestionarea proiectelor este adecvată (inclusiv ca urmare a activităților de asistență tehnică implementate) și contribuie la implementarea eficace și eficientă a proiectelor promovate" - analizele efectuate au relevat multiple probleme. Acestea sunt în principal următoarele:

- Capacitate tehnică limitată de pregătire a proiectelor la nivelul instituției beneficiare, cu implicații majore asupra etapei de implementare (probleme survenite în implementare, care generează întârzieri și litigii).
- Timp îndelungat necesar actualizării unor specificații tehnice învechite ale unor proiecte.
- Dificultăți în planificarea și obținerea avizelor: de construcție, de mediu (cerințe complexe, timp îndelungat de rezolvare). Evaluarea de Impact asupra Mediului, fără de care nu pot fi transmise spre finanțare proiectele, necesită foarte mult timp pentru elaborare. În cazul particular al secțiunii de autostradă Lugoj-Deva, cerințele privind construirea unui tunel pentru a permite tranzitul animalelor a creat întârzieri estimate de CNAIR la cel puțin 5 ani.
- Dificultăți în procesul de expropriere, care conduc la creșterea duratei necesare acestui proces (lipsa datelor privind proprietarii, litigii generate de prețul oferit).
- Dificultăți legate de relocarea utilităților (utilități neprevăzute, cerințe neprevăzute sau excesive ale operatorilor de utilități), situații în care utilități existente nu sunt recunoscute de operatori ca aparținându-le, astfel de aspecte ducând la întârzieri în execuție.
- Dificultăți în procesul de achiziție lucrări (legislație în schimbare, contestații ale ofertanților care duc la întârzieri semnificative).
- Deficiențe de personal, sau instabilitate personal de conducere la nivelul instituției beneficiare. Spre exemplu, în decurs de 50 de ani anteriori au existat 3 directori generali ai CNAIR, pe când în ultimii 20 de ani au existat 32 de directori generali și numeroase schimbări ale conducerii MT.
- Cerințe administrative care consumă foarte mult timp (audituri, cerințe de raportare).
- Rezultatul licitațiilor este influențat de definirea deficitară a condițiilor de participare, de exemplu nu poate fi testată veridicitatea declarațiilor ofertanților.

197.În ceea ce privește capacitatea contractorilor de lucrări, în multe cazuri aceasta s-a dovedit insuficientă, atât din punct de vedere tehnic, cât și al resurselor disponibile, umane și financiare.

SECTORUL FERROVIAR

198.În mare măsură, problemele operaționale din sectorul rutier se regăsesc și în sectorul feroviar, printre acestea:

- Achizițiile publice durează foarte mult, beneficiarii ajung în situația în care anumite cheltuieli nu mai pot fi acoperite prin fondurile nerambursabile;
- Dificultăți în obținerea avizelor (avizul de mediu de la Ape are un format standard irelevant pentru CFR și foarte dificil de completat);
- Limitări ale capacității tehnice la nivelul ARF de a implementa proiecte (se va dezvolta și UIP);
- Limitări ale capacității ARF din cauza lipsei de personal. Se înregistrează deficiențe acute de personal (un nivel ridicat al fluctuației de personal, grad de ocupare al posturilor sub 50% per instituție, în Serviciul strategie, eficientizare, restructurare rețea sunt ocupate doar 2 din 11 posturi);
- Litigii cu contractorii;
- Faptul că nu se dezvoltă proiecte în acord cu ceea ce se dezvoltă la nivel european;
- Într-o măsură mai mică: cerințe administrative care consumă timp (auditori, cerințe de raportare).

SECTORUL NAVAL

199. Conform analizelor realizate, principalele probleme din sector sunt legate de:

- Capacitatea managerială limitată a beneficiarilor pentru gestionarea proiectelor;
- Dificultăți în obținerea avizelor: de construcție, de mediu (cerințe complexe, timp îndelungat de rezolvare);
- Dificultăți în procesul de achiziție lucrări (legislație în schimbare, contestații ale ofertanților care duc la întâzieri semnificative);
- Capacitate limitată a contractorilor (atât capacitate tehnică, cât și volumul de resurse disponibile ale contractorului, care uneori nu este adecvat);
- Limitări ale capacității financiare de co-finanțare (în special în condițiile modificării legislației privind ajutorul de stat). Problemele cele mai mari sunt la nivel de aeroporturi, porturi și intermodale, din cauza schimbării legii schemelor de ajutor de stat. Aceste categorii de beneficiari vor avea mari dificultăți în a acoperi costurile crescute.
- Fluctuație de personal la nivelul instituțiilor beneficiare;

ASPECTE GENERALE DE COLABORAREA INSTITUȚIILOR BENEFICIARE CU AM/OI POIM T

- Apariția târzie a unor Ghiduri ale Aplicantului a dus la întârzierea pregătirii CF sau la nevoia revizuirii unor Studii de Fezabilitate sau Analize Cost-Beneficii, care, între timp, din diverse motive, nu mai erau actuale, fapt ce a condus la necesitatea cheltuirii unor resurse financiare adiționale, pe lângă timpul suplimentar necesar desăvârșirii procesului;
- Dificultăți în îndeplinirea unor cerințe administrative (completări anexe la CF, utilizarea My SMIS).
- Durate mari de timp necesare pentru aprobarea CF și rambursarea cheltuielilor.

3.7. În ce măsură lucrurile ar fi putut fi realizate mai bine?

200. Majoritatea aspectelor constatate au cauze sistemice și reprezintă în fapt nevoi de îmbunătățire ale funcționării sistemului implementării POIM T. Procesul de implementare a proiectelor este plin de provocări și este necesară găsirea de soluții pentru a le putea diminua impactul. În acest sens, din consultările cu factorii interesați, au reieșit o serie de aspecte care pot fi îmbunătățite, cât și sugestii privind soluționarea acestora. Unele dintre aceste aspecte se află în sfera de influență a instituțiilor implicate în implementarea POIM T (AM, OI, instituții beneficiare), alte aspecte se află în afara puterii de influență a sistemului POIM T.



201. La nivelul rețelei TEN-T rutiere, un aspect deficitar a fost reprezentat de secționarea traseelor propuse în așa fel încât au fost finalizate proiecte care nu au avut un impact semnificativ asupra indicatorilor de rezultat privind, de exemplu, timpul de parcurs al acestora sau îmbunătățirea siguranței rutiere. Totodată, indicatorii privind sustenabilitatea din punct de vedere al protecției mediului, mai ales prin îndeplinirea obiectivelor țintind reducerea emisiilor de dioxid de carbon, nu au fost luați în considerare în procesul de decizie privind prioritizarea proiectelor rutiere.

202. În sectorul naval, aspecte deficitare punctuale legate de activitatea de proiectare vizează neinclusiunea unor lucrări mai ample de reparații pentru podurile feroviare dunărene, respectiv a ecluzei Năvodari în proiectul de modernizare a ecluzelor de pe canalele dunărene.

POSSIBILE ACȚIUNI AFLATE ÎN SFERA DE INFLUENȚĂ A POIM T (AM, OI, Beneficiari)

203. Unele acțiuni sunt deja în curs, de exemplu, la nivelul CNAIR, este în derulare un plan de îmbunătățire a activității CNAIR, axat pe următoarele direcții de acțiune:

- Pregătirea unui proces de acreditare (certificare) pentru companii care activează în domeniul construcției de drumuri, pentru experți și inspectori de proiect;
- Redefinirea cerințelor din cadrul caietelor de sarcini pentru o claritate sporită; actualizarea criteriilor de evaluare tehnică a ofertelor. În acest scop, este utilizat sprijinul experților Jaspers.
- Dezvoltarea cooperării cu mediul universitar;
- Revizuirea unor reglementări interne ale CNAIR.

Principalele lecții învățate sunt următoarele:

204. Îmbunătățirea sistemului de lucru la nivelul instituțiilor beneficiare pare a necesita o regândire și reorganizare din temelii a sistemului instituțional. În condițiile frecvențelor schimbări la nivel de conducere (cel puțin în cazul unor instituții) orice astfel de demers pare sortit eșecului. În ceea ce privește factorii externi care influențează implementarea proiectelor, soluția pare a fi îmbunătățirea colaborării inter-instituționale:

205. Responsabilitățile privind monitorizarea indicatorilor de program, la nivelul proiectelor finanțate, sunt neclare. Nici OI POIM T, nici Unitatea MPGT (care nu a fost implicată în stabilirea valorilor de bază și a țintei indicatorilor POIM T) nu au atribuții în acest sens.

206. Instrucțiunile clare din partea AM și OI POIM facilitează procesul de implementare, asigurând buna înțelegere a cerințelor pe care beneficiarii trebuie să le respecte. În prezent, nu există suficiente resurse ar trebui să fie alocate pentru comunicarea dintre AM, OI și beneficiarii finanțării, inclusiv formare pentru utilizarea MySMIS.

207. Asistența tehnică are un rol esențial în proiectele majore în special, dar și pentru celelalte proiecte. Calitatea studiilor de fezabilitate și a proiectelor tehnice (inclusiv a studiilor geotehnice, a consultării distribuitorilor de utilități pentru a anticipa lucrările de relocare a traseelor acestora) este însă de multe ori deficitară. Sistemul de intabulare cadastrală trebuie îmbunătățit la nivel național pentru a înlesni procesul de expropriere iar acestea ar trebui realizate înainte de demararea procedurilor de achiziție publică. De asemenea, atât proiectul tehnic, cât și studiul tehnic al proiectelor trebuie îmbunătățite în sensul unei mai bune detalieri și considerării unui orizont de timp rezonabil pentru realizarea acestora.

208. Consultarea comunităților locale trebuie realizată temeinic în etapa de pregătire a proiectelor, pentru evitarea efectelor negative legate de exproprieri sau de fragmentarea spațiului activităților economice, administrative și sociale locale, care la rândul lor generează litigii și întârzieri în implementare. Similar, finalizarea procedurilor pentru obținerea autorizațiilor, avizelor și a exproprierilor trebuie realizată înainte de demararea procedurilor de achiziție publică.



209.Politica de personal a instituțiilor beneficiare POIM T necesită o reformă substanțială pentru a reduce fluctuația de personal și pentru a asigura creșterea gradului de ocupare a posturilor. În special stabilitatea factorilor de decizie este o condiție esențială pentru continuitatea decizională și pentru calitatea implementării proiectelor.

210.În ceea ce privește durata de aprobare a proiectelor și cererilor de rambursare, din experiența implementării programelor finanțate din fonduri structurale în România este foarte puțin probabil ca o reducere să aibă loc. Mai degrabă este necesară adaptarea beneficiarilor la condițiile administrative existente, inclusiv la duratele mari ale proceselor.

211.Procesele de achiziții publice ar putea fi îmbunătățite dacă ar fi clarificate condițiile de participare, oferind totodată posibilitatea de a verifica veridicitatea aspectelor promise de ofertanți.

212.Cerințele de raportare și vizitele la beneficiari sunt excesive și insuficient de bine planificate, astfel încât aceștia să își poată alocă resursele necesare pentru a putea să se conformeze fără a le fi afectată activitatea de bază.

3.8. Care sunt perspectivele de realizare a indicatorilor POIM Transport prin prisma portofoliului de proiecte existente?

Obiectivul specific 1.1: Creșterea mobilității pe rețeaua rutieră TEN-T centrală

213.Valoarea țintă pentru anul 2023 a indicatorului de rezultat aferent OS 1.1 - Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T centrală (2S1) este 74,10 min/100km, presupunând o scădere cu 5,4 min/100km (6,79%) a valorii de referință de la nivelul anului 2013 (79,50 min/100km).

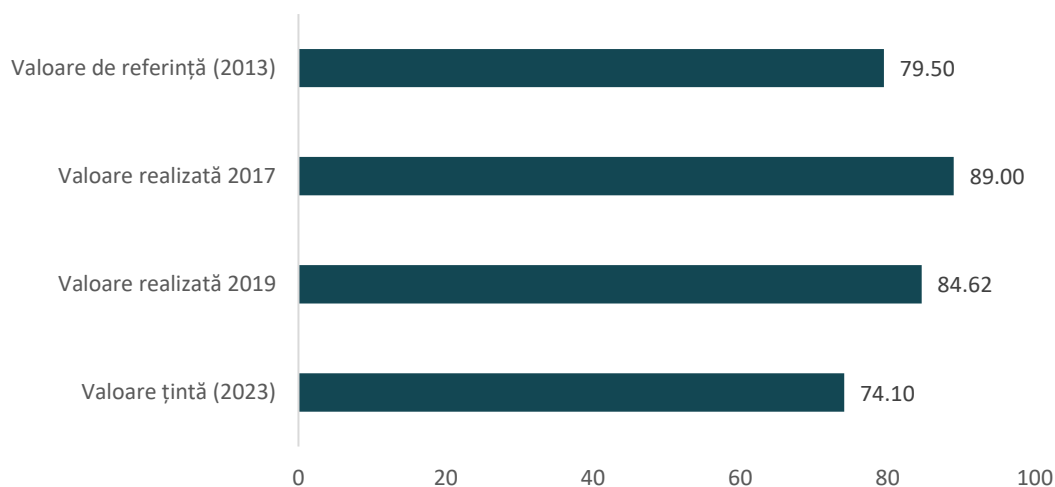
TABEL 18. Indicatorul de rezultat - OS 1.1

Indicator	UM	Valoare de referință (2013)	Valoare realizată 2018 (RE I)	Valoare realizată 2020 (RE II)	Valoare țintă (2023)
Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T centrală	Min/100km	79,50	77,97	77,97	74,10

Sursa datelor: Raportul Anual de Implementare POIM 2020, AM POIM

214.Întrucât în cadrul MNT anul de bază este 2017, indicatorii specifici pentru anii 2018-2020 nu au putut fi extrași din acesta, anual fiind raportată valoarea existentă la nivelul anului 2017 (77,97 min/ 100km). Pentru actualizarea valorilor acestui indicator au fost obținute însă date pentru anii 2017 și 2019 din partea CESTRIN, extrase utilizând site-ul Google maps.

GRAFICUL 7. Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T centrală (min/100km)



Sursa: Date extrase de pe platforma Google maps și furnizate de CESTRIN.

215. Datele extrase din platforma Google maps arată un regres semnificativ în evoluția timpului mediu de călătorie pe rețeaua TEN-T centrală la nivelul anilor 2017 și 2019. Deși acest regres se diminuează în 2019 pe fondul finalizării și dării în trafic a unor segmente de infrastructură precum loturile 3 și 4 din autostrada Lugoj – Deva sau loturile 1 și 2 din autostrada Tg. Mureș – Gilău, se menține un decalaj important atât față de valoarea de referință din 2013, cât și față de valoarea țintă pentru anul 2023. Astfel cum confirmă și analiza indicatorilor de output prezentată în paragrafele următoare, acest decalaj este cauzat în special de progresul lent în implementarea și finalizarea investițiilor majore de pe rețeaua TEN-T centrală.

216. Pentru indicatorii de output CO13a și 2S122, pe baza portofoliului de proiecte contractate, situația se prezintă astfel:

TABEL 19. Indicatorii de rezultat imediat CO13a și 2S122 - output OS 1.1

Indicator	UM	Valoare țintă (2023) total	2018 Total 1 ²¹	2018 Total 2 ²²	2020 Total 1	2020 Total 2	Proiecte
Drumuri: Lungimea totală a drumurilor nou construite din care: TEN-T	km	200.00	235.42	32,09	472.25	72,65	- Autostrada Lugoj - Deva (71,88 km)
							- Autostrada Câmpia Turzii - Ogra - Târgu Mureș (56,49 km)
							- Autostrada București - Ploiești parte din București - Brașov (3,33 km)
							- Varianta de ocolire Târgu - Mureș (11,64 km)
							- Infrastructura integrată pentru zona orbitală a Mun. București (92,09 km)
							- Varianta de ocolire Timișoara Sud (27,69 km)
							- Varianta de ocolire Bacău (30,84 km)
							- Autostrada Sibiu - Pitești (53,38 km)
- Drum de legătură DN5 (5,72 km)							

²¹ Valoare totală cumulativă a rezultatelor care urmează să fie livrate de intervențiile contractate, după finalizarea acestora.

²² Valoare totală cumulativă a rezultatelor care au fost livrate efectiv de intervențiile contractate, după finalizarea acestora.

Lungimea drumurilor cu lucrări auxiliare	Km	25.62	0.00	0.00	25.62	25.62	- Autostrada Timișoara-Lugoj (25,625km)
--	----	-------	------	------	-------	-------	---

Sursa datelor: Situația proiectelor la 31.12.2020, AM POIM

217. De la primul raport de evaluare, indicatorul de rezultat imediat CO13a și-a dublat valoarea cumulativă, a rezultatelor ce urmează să fie livrate de intervențiile selectate spre finanțare și aflate în implementare. Acest lucru se datorează celor patru noi proiecte de investiții contractate. Dintre acestea, construcția secțiunilor 1, 4 și 5 din Autostrada Sibiu-Pitești va contribui cu cel mai mare număr de kilometri de drum nou construit – 53,38 km. Astfel, finalizarea proiectelor selectate la acest moment ar asigura o depășire de peste două ori a valorii țintă, la nivelul anului 2023. Cu toate acestea, conform RAI 2020, valoarea cumulativă a rezultatelor livrate efectiv până în acest moment (lungimea totală a drumurilor construite deja) este de doar 72.65km, realizându-se un progres de doar 40.56 km de la momentul primului exercițiu de evaluare.

218. Indicatorul de output 2S122 a fost inserat printre indicatorii OS 1.1 din 2019, având o valoare țintă egală cu lungimea drumurilor cu lucrări auxiliare realizate în construcția autostrăzii Timișoara – Lugoj. Investiția este finalizată de la sfârșitul anului 2020 iar indicatorul este astfel deja atins.

Obiectivul specific 1.2: Creșterea mobilității pe rețeaua feroviară TEN-T

219. Valoarea țintă pentru anul 2023 a indicatorului de rezultat aferent OS 1.2 - Timpul mediu de călătorie pe rețeaua TEN-T feroviară (2S2) este 79,20 min/100km, presupunând o scădere cu 24,2 min/100km (23,40%) a valorii de referință de la nivelul anului 2013 (103,40 min/100km).

TABEL 20. Indicatorul de rezultat - OS 1.2

Indicator	UM	Valoare de referință (2013)	Valoare realizată 2018 (RE I)	Valoare realizată 2020 (RE II)	Valoare țintă (2023)
Timpul mediu de călătorie pe rețeaua TEN-T feroviară	Min/100km	103,40	103,40	103,40	79,20

Sursa datelor: Raportul Anual de Implementare POIM 2020, AM POIM

220. Pentru indicatorii de output CO12a, 2S4 și 2S5 pe baza portofoliului de proiecte contractate, situația se prezintă astfel:

TABEL 21. Indicatorii de rezultat imediat CO12a, 2S4 și 2S5 - output OS 1.2

Indicator	UM	Valoare țintă (2023) total	2018 Total 1	2018 Total 2	2020 Total 1	2020 Total 2	Proiecte
Căi ferate: Lungimea totală a liniilor de cale ferată renovate sau modernizate din care: TEN-T	km	140,00	317,02	2,55	310,10	136,39	- Reabilitarea liniei de cale ferată Sighișoara - Coșlariu, faza II (99,04 km)
							- Reabilitarea liniei de cale ferată Coșlariu - Simeria, faza II (74,43 km)
							- Reabilitarea liniei de cale ferată km 614 Gurasada Simeria (141 km)
							- Reabilitare poduri feroviare pe secțiunea București - Constanța (2,55 km)
Lungime totală linii de	km	140,00	314,47	0	307,86	0	- Reabilitarea liniei de cale ferată Sighișoara - Coșlariu, faza II (91,583 km)

cale ferată dotate cu ERTMS								- Reabilitarea liniei de cale ferată Coșlariu - Simeria, faza II (75,28 km) - Reabilitarea liniei de cale ferată km 614 Gurasada Simeria (141 km)
Material rulant achiziționat	Unități	22,00	0	0	0	0	0	-

Sursa datelor: Situația proiectelor la 31.12.2020, AM POIM

221. Din 2018, indicatorul de rezultat imediat CO12a a realizat un regres în ceea ce privește lungimea totală a liniilor de cale ferată (TEN-T) care urmează să fie renovate sau modernizate. Din cauza reducerii numărului de kilometri renovați sau modernizați în cadrul proiectelor de reabilitare a liniei de cale ferată Sighișoara – Coșlariu, faza II și Coșlariu – Simeria, faza II, valoare totală a rezultatelor care urmează să fie livrate s-a diminuat cu aproximativ 7 km. Același două intervenții au redus și lungimea liniilor de cale ferată dotate cu ERTMS, afectând astfel și valoarea așteptată a fi atinsă de indicatorul 2S4.

222. În timp ce indicatorul CO12a a realizat însă un progres major în ceea ce privește rezultatele atinse efectiv de intervențiile contractate, până în acest moment, același lucru nu s-a întâmplat și în ceea ce privește indicatorul 2S4, acolo unde încă nu există rezultate livrate de intervențiile contractate.

223. Astfel, odată finalizate, proiectele selectate până la acest moment în cadrul OS 1.2 vor asigura atingerea valorii țintă pentru 2023, atât pentru indicatorul CO12a, cât și pentru indicatorul 2S4. În ceea ce privește indicatorul de output 2S5, acesta nu este încă adresat de nicio intervenție aflată în implementare. Conform RAI 2020, un proiect care să adreseze acest indicator trebuia să fie implementat din trimestru 1 al 2019, însă procedurile de achiziție sunt încă în derulare iar cererea de finanțare urmează să fie depusă ulterior, proiectul fiind împărțit în două loturi.

Obiectivul specific 1.3: Creșterea gradului de utilizare a căilor navigabile și a porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală

224. Valoarea țintă pentru anul 2023 a indicatorului de rezultat aferent OS 1.3 – Mărfuri transportate pe căi navigabile interioare (2S3) este de 32.20 mil. tone/an, presupunând o creștere cu 5.40 mil. tone/an (20,15%) a valorii de referință de la nivelul anului 2013 (26.80 mil. tone/an).

TABEL 22. Indicatorul de rezultat - OS 1.3

Indicator	UM	Valoare de referință (2013)	Valoare realizată 2018 (RE I)	Valoare realizată 2020 (RE II)	Valoare țintă (2023)
Mărfuri transportate pe căi navigabile interioare	mil. tone/an	26.80	29.71	30.51	32.20

Sursa datelor: Raportul Anual de Implementare POIM 2020, AM POIM

225. Atât datele din RAI 2020, cât și cele provenite de la Institutul Național de Statistică referitoare la volumele anuale de mărfuri transportate pe căile navigabile interioare arată un progres important la nivelul anului 2019, când valoarea indicatorului a ajuns la 33.26 mil. tone/an.

226. Având însă în vedere faptul că niciuna dintre cele trei intervenții POIM din cadrul OS 1.3 nu a fost complet finalizată până în acest moment, nu poate fi stabilită o relație de cauzalitate între acestea și progresul pozitiv al indicatorului, cel din urmă fiind cel mai probabil generat de alți factori. Cu toate acestea, deși încă poate fi observat un progres la nivelul indicatorului 2S3 în intervalul 2018 (primul raport de evaluare) – 2020, există și un regres de aproape 1 mil. tone/ an, între 2019 și 2020.

227. Pentru indicatorii de output CO16, 2S5 și 2S7, pe baza portofoliului de proiecte contractate, situația se prezintă astfel:

TABEL 23. Indicatorii de rezultat imediat CO16, 2S5 și 2S7 – output OS 1.3

Indicator	UM	Valoare țintă (2023) total	2018 Total 1	2018 Total 2	2020 Total 1	2020 Total 2	Proiecte
Lungimea totală a căilor navigabile interioare îmbunătățite sau nou-create	km	30.00	0.00	0.00	36.68	0.00	- Apărări de maluri pe Canalul Sulina (36,679 km)
Porturi situate pe TEN-T modernizate	Număr	1.00	1.00	0.00	2.00	0.00	- Modernizarea infrastructurii portuare prin asigurarea creșterii adâncimilor senalelor și bazinelor și a siguranței navigației în Portul Constanța
							- Implementarea unei dane specializate într-o zonă cu adâncimi mari (DANA 80) Port Constanta
							- Platforma multinodală Galați – Etapa 2
							- Platforma multinodală Galați – Etapa 3
							- Lucrări de infrastructură portuară Cheu Dana 32 Port Docuri Galați
Ecluze reabilite	Număr	4.00	3.00	0.00	3.00	3.00	- Modernizare Ecluze. Echipamente si Instalatii. Faza 2

Sursa datelor: Situația proiectelor la 31.12.2020, AM POIM

228. De la momentul primului raport de evaluare, prin contractarea proiectului de apărări de maluri pe canalul Sulina, s-a reușit asigurarea atingerii valorii țintă stabilite pentru anul 2023 pentru indicatorul CO16. Având în vedere că acesta este singurul proiect de care depinde atingerea valorii țintă a indicatorului CO16 și că finalizarea sa este prevăzută în 2023, este important de asigurat o implementare eficientă astfel încât intervenția să poată fi finalizată la timp. În ceea ce privește indicatorul 2S5, cele două porturi modernizate situate pe TEN-T sunt portul Constanța și portul Galați. Nici modernizările din cadrul acestor două porturi nu erau încă finalizate la nivelul celui de-al doilea raport de evaluare, singura intervenție care urma să fie finalizată fiind implementarea Danei 80, în iunie 2021. Deși proiectul de modernizare a ecluzelor (121106) urmează să fie finalizat tot în iunie 2021, cele trei ecluze modernizate în cadrul acestuia figurează deja ca finalizate în RAI 2020. Pentru atingerea valorii țintă, un al doilea proiect ar fi trebuit să fie început încă din 2018.²³

Obiectivul specific 2.1: Creșterea mobilității pe rețeaua rutieră TEN-T

229. Valoarea țintă pentru anul 2023 a indicatorului de rezultat aferent OS 2.1 - Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T (2S11) este 78.40 min/100km, presupunând o scădere cu 6,8 min/100km (7,98%) a valorii de referință de la nivelul anului 2013 (85,20 min/100km).

TABEL 24. Indicatorul de rezultat - OS 2.1

Indicator	UM	Valoare de referință (2013)	Valoare realizată 2018 (RE I)	Valoare realizată 2020 (RE II)	Valoare țintă (2023)
Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T	Min/100km	85.20	84.29	84.29	78.40

Sursa datelor: Raportul Anual de Implementare POIM 2020, AM POIM

²³ „Modernizare ecluze Faza II Agigea, Cernavodă, Ovidiu, Galerii ape mari Ovidiu și Năvodari și stații de pompare”.

230. La fel ca și în cazul rețelei rutiere TEN-T centrale, cu ajutorul platformei Google maps au putut fi extrase și valorile indicatorului de rezultat care măsoară timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T (globală), pentru anii 2017 și 2019. Datele au fost de asemenea furnizate de CESTRIN și sunt prezentate sub formă grafică în figura următoare.

GRAFIC 8. Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T globală (min/100km)



Sursa: Date extrase de pe platforma Google maps și furnizate de CESTRIN.

231. Și în cazul rețelei rutiere TEN-T globale, datele extrase din platforma Google maps arată un regres semnificativ în evoluția timpului mediu de călătorie pe rețeaua TEN-T centrală la nivelul anilor 2017 și 2019. La nivelul anului 2017, timpul mediu de călătorie este aproape cu 15min/100km mai mare decât în 2013. Deși acest regres se diminuează în 2019, similar cu timpul mediu de pe rețeaua TEN-T centrală, pe fondul finalizării și dării în trafic a unor segmente de infrastructură precum loturile 3 și 4 ale autostrăzii Sebeș – Turda (în iulie 2018) sau a tronsonului Gilău – Nădășelu din lotul 3 Gilău – Borș al autostrăzii Transilvania (A3), și în acest caz se menține un decalaj important atât față de valoarea de referință din 2013, cât și față de valoarea țintă pentru anul 2023. Astfel cum confirmă și analiza indicatorilor de output prezentată în paragrafele următoare, acest decalaj este cauzat în special de progresul lent în implementarea și finalizarea investițiilor majore de pe rețeaua TEN-T globală.

232. Pentru indicatorul de output CO13a, pe baza portofoliului de proiecte contractate, situația se prezintă astfel:

TABEL 25. Indicatorul de rezultat imediat CO13a - output OS 1.1

Indicator	UM	Valoare țintă (2023) total	2018 Total 1	2018 Total 2	2020 Total 1	2020 Total 2	Proiecte
Drumuri: Lungimea totală a drumurilor nou construite	km	130.00	456.61	85.22	510.85	211.94	- Autostrada Sebeș -Turda, faza II (70 km)
							- Reabilitare DN 6 Alexandria - Craiova faza II (48,01 km)
							- Modernizare DN 73 Pitești - Câmpulung - Brașov (103,25 km)
							- Reabilitare DN56 Craiova - Calafat faza II (80,43 km)
							- Reabilitare DN 66 faza II (68,74 km)
							- Varianta de ocolire Brașov faza II (4,92 km)
							- Modernizare DN 5 Bucuresti - Adunații Copăceni faza II (11,65 km)
							- Varianta de ocolire Caracal faza II (10,34 KM)
							- Varianta de ocolire Târgu Jiu (19,96 km)
							- Varianta de ocolire Mihăilești (3,18 km)
- Varianta de ocolire Tecuci (6,94 km)							

								- Varianta de ocolire Satu Mare (19,54 km)
								- Varianta de ocolire Bărlad (11,28)
								- Autostrada Cluj Vest (Gilău)-Nădășelu (9,65 km)
								- Autostrada București – Brașov, Lot 2 (9,86 km)
								- Pod suspendat peste Dunăre în zona Brăila (23,46 km)
								- Autostrada Transilvania, Biharia – Borș (5,35 km)

Sursa datelor: Situația proiectelor la 31.12.2020, AM POIM

233. De la primul raport de evaluare, indicatorul de rezultat imediat CO13a a realizat un progres considerabil în ceea ce privește rezultatele ce urmează să fie livrate de intervențiile selectate spre finanțare și aflate în implementare. Astfel, proiecția de realizare a indicatorului este acum de 510.85 km, cu 54.24 km mai mult decât în 2018. Acest progres a fost înregistrat în urma contractării a patru noi proiecte de investiții. Dintre acestea, podul suspendat peste Dunăre ce urmează să fie ridicat în zona Brăila va avea cel mai mare impact asupra indicatorului, urmând să fie construiți 23,46 km de drum.

234. Astfel, finalizarea proiectelor selectate la acest moment ar asigura o depășire de aproape patru ori a valorii țintă, la nivelul anului 2023. De asemenea, conform RAI 2020 și a calculelor efectuate în baza portofoliului de proiecte, valoarea cumulativă a rezultatelor livrate efectiv până în acest moment (lungimea totală a drumurilor construite deja) este de 211.94 km, indicatorul CO13a atingându-și astfel ținta pentru 2023.

3.9. Concluzii și recomandări

235. Concluzii:

16. Evoluția mobilității pe rețeaua TEN-T depinde în principal de progresul în implementarea proiectelor cofinanțate din fonduri UE.
17. Prioritizarea proiectelor pentru finanțare în cadrul POIM, a fost realizată în principal pe criteriul maturității și absorbției. Aceasta nu a respectat întocmai prioritizarea din MPGT, ceea ce va limita impactul general al proiectelor.
18. În sectorul rutier s-au realizat progrese privind mobilitatea pe secțiuni ale rețelei TEN-T datorită proiectelor finalizate. Aceste progrese au însă la acest moment efecte reduse asupra mobilității la nivelul întregii rețele. Cauzele principale sunt numărul redus de proiecte și ritmul lent al lucrărilor, în foarte multe situații înregistrându-se întâzieri.
19. Proiectele rutiere contribuie la mobilitatea populației spre zone cu locuri de muncă mai numeroase și la intensificarea activității economice în proximitatea proiectelor de infrastructură. Intervențiile contribuie și la crearea de noi locuri de muncă, prin creșterea atractivității zonei pentru investiții, cât și datorită unei conectivități mai bune.
20. Deși dezvoltarea echilibrată a investițiilor în infrastructura de transport rutier este un element esențial în reducerea disparităților între regiuni, la acest moment investițiile contractate prin POIM-T nu acoperă decât o parte din regiunile de dezvoltare ale României.
21. Efectele manifestate de proiectele care includ atât sectoare/loturi nefinalizate, cât și sectoare date în exploatare, sunt limitate, mai ales în cazul sectorului rutier și feroviar. Acestea generează în același timp și efecte negative, în special la nivel local. De exemplu, 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.
22. Intervențiile realizate în sectorul feroviar aduc un aport important la realizarea unor economii de timp în parcurgerea distanțelor pe rețeaua TEN-T centrală și coridorul Pan-European IV, însă momentan acestea

- nu pot avea un impact sistemic major, la nivel național și regional, în lipsa mai multor intervenții complementare.
23. Îmbunătățirea condițiilor de călătorie și modernizarea trenurilor și a gărilor sunt principalele tipuri de investiții care contribuie la creșterea atractivității transportului feroviar, însă impactul proiectelor este limitat de dimensiunea redusă a investițiilor.
 24. Operaționalizarea OCC Simeria va avea un impact major asupra eficientizării și creșterii capacității traficului pe coridorul TEN-T feroviar.
 25. Cu toate că a crescut mobilitatea pe rețeaua feroviară TEN-T datorită proiectelor de infrastructură finanțate, efectele sunt slab resimțite în rândul călătorilor. Deși infrastructura susține circulația cu viteze mari pe anumite tronsoane, în cele mai multe dintre cazuri materialul rulant învechit nu permite dezvoltarea vitezelor proiectate și reducerea considerabilă a timpilor de călătorie. Achiziția de material rulant întârzie, deși aceasta a fost finanțabilă și prin POS T.
 26. Un risc la adresa sustenabilității intervențiilor a fost identificat în sectorul feroviar. După finalizarea proiectelor, pe perioada de durabilitate, resursele alocate CFR-ului pentru zona de mentenanță sunt insuficient și nu pot acoperi în viitor costurile necesare de întreținere și exploatare. Nici în prezent fondurile de exploatare și întreținere nu reușesc să acopere costurile determinate de proiectele finanțate prin bugetul de stat, astfel că există un risc ce poate fi așteptat să se materializeze pe viitor în acest sens. În lipsa unor alocări financiare suficiente, vor exista efecte semnificative asupra rezultatelor proiectelor.
 27. În contextul unui portofoliu de proiecte limitat în sectorul naval și concentrat doar în regiunea Dobrogea, nici companiile de transport public autorizate pentru operare pe căile navigabile interioare din România și nici populația generală nu resimt până în acest moment efectele investițiilor.
 28. Corelarea între portofoliul de proiecte și numărul porturilor de pe teritoriul României situate pe Rețeaua Economică Primară și rețeaua TEN-T centrală este slabă, majoritatea porturilor nefiind adresate de niciun proiect POIM aferent OS 1.3 cu toate că la nivelul acestora există nevoi semnificative de investiții.
 29. Totuși, proiectele finanțate în sectorul naval contribuie în mod direct la creșterea volumului de mărfuri transportate pe căile navigabile interioare și la reducerea poluării.
 30. Buna desfășurare a procesului de navigație pe canalele vizate de intervenții (Canalul Dunăre – Marea Neagră și Poarta Albă – Midia Năvodari) este în strânsă dependență de buna funcționare a echipamentelor și instalațiilor aferente ecluzelor. Permitearea accesului unor nave de capacitate mai mare în Portul Constanța, spre exemplu, va putea conduce la reducerea costurilor generale de transport și, implicit, a costului de distribuție pe unitatea de produs transportat, generând o creștere a competitivității economice a acestui mod de transport.

236.Recomandări:

1. Se recomandă CNAIR prioritizarea finalizării proiectelor care includ atât sectoare/loturi nefinalizate, cât și sectoare date în exploatare, pentru atingerea rezultatelor așteptate, îmbunătățirea mobilității pe rețeaua TEN-T și eliminarea efectelor negative.
2. Se recomandă CN CFR SA prioritizarea finalizării intervențiilor în reabilitarea și modernizarea liniilor de cale ferată aflate încă în execuție, pentru atingerea rezultatelor așteptate și îmbunătățirea mobilității pe rețeaua TEN-T și contractarea complementară de investiții noi de modernizare a gărilor, astfel încât să capitalizeze cât mai mult din disponibilitatea cetățenilor de a utiliza acest mijloc de transport.
3. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii ar trebui să asigure planuri echilibrate la nivel teritorial pentru investițiile în dezvoltarea infrastructurii rutiere, ca precondiție pentru reducerea disparităților regionale și crearea premiselor necesare creșterii calității vieții în toate regiunile de dezvoltare. Această planificare ar trebui realizată în coroborare și cu indicatorii socio-economici proveniți din ACB.



4. Complementar cu investițiile CFR în modernizarea liniilor de cale ferată și a gărilor, este necesar ca ARF să urgenteze procesul de achiziționare a materialului rulant nou și să-l pună la dispoziția operatorilor feroviari pe criterii de performanță.
5. Guvernul României ar trebui să asigure fonduri suficiente tuturor entităților beneficiare de investiții POIM pentru mentenanța și întreținerea în exploatare a infrastructurilor construite sau reabilitate, astfel încât sustenabilitatea intervențiilor să poată fi asigurată iar acestea să poată genera un impact pozitiv pe termen lung.
6. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii ar trebui să asigure extinderea investițiilor aferente infrastructurii de transport naval pe întreaga Rețea Economică Primară.



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

4.1. Care este evoluția mobilității urbane și reducerea impactului asupra mediului de la adoptarea POIM ?

Evoluția cadrului legislativ, strategic și procedural, la nivel european

238. Cadrul strategic privind mobilitatea urbană la nivel european este stabilit printr-o serie de documente programatice care includ:

- **Carte verde. Către o nouă cultură a mobilității urbane**, 2007 (COM(2007) 551);
- Comunicatul CE: **Plan de acțiune privind mobilitatea urbană**, 2009 (COM(2009) 490);
- **Carte albă. Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor**, 2011 (COM(2011) 144);
- **Pachetul privind mobilitatea urbană** (2013) al cărui element central este Comunicarea CE *Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele* (COM(2013) 913);
- **Acordul de la Paris**, ratificat de UE la 5 octombrie 2016 și transpus într-o serie de inițiative legislative, cu impact mai larg asupra politicilor europene;
- **Parteneriatul privind Mobilitatea Urbană, parte a Agendei Urbane a UE**, al cărui plan de acțiune a fost publicat în 2019.²⁴
- **Pactul ecologic european**, 2019 (COM (2019) 640);
- **Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului**, 2020 (COM (2020) 789), însoțită de un plan de acțiune ce cuprinde 82 de inițiative pentru următorii 4 ani.

239. Pachetul privind mobilitatea urbană (2013) conține o primă formulare a conceptului de **Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD²⁵)**, principalul instrument de promovare a politicilor UE privitoare la mobilitatea urbană.²⁶ Conceptul de Plan de Mobilitate Urbană Durabilă a fost actualizat în anul 2019²⁷. Unul dintre scopurile principale vizate de PMUD îl constituie reducerea emisiilor de dioxid de carbon (CO₂) provenite din sectorul transporturilor. Dezvoltarea rețelelor de metrou se încadrează între prioritățile UE de privind modurile de transport public. Fie că este vorba de magistrale noi sau extinderea unora existente, aceste proiecte, finanțate parțial din fonduri UE, se regăsesc cu precădere în statele din estul și sud-estul Europei.

240. O parte considerabilă din investițiile în infrastructura de metrou pentru orașele UE este susținută de Fondul de Coeziune (FC). Alături de București (prin POIM), alte orașe europene accesează fonduri nerambursabile pentru metrou în actuala perioadă de programare, respectiv Budapesta (473.4 mil. € din FC)²⁸, Varșovia (818 mil. € din care 448 mil. € din FC)²⁹, Sofia (520 mil. € din care 368 mil. € din FEDR)³⁰ sau Thessaloniki (884 mil. € din care 407 mil. € din FEDR)³¹.

²⁴ <https://ec.europa.eu/futurium/en/urban-mobility>.

²⁵ Metodologia generală de elaborare a unui PMUD este prezentată în documentul asumat de CE *Orientări. Dezvoltarea și Implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă*. http://www.eltis.org/sites/default/files/BUMP_Guidelines_RO.pdf

²⁶ *Sustainable Urban Mobility: Policy Context* (2017) și *Sustainable Urban Mobility: European Policy, Practice and Solutions* (2017) sintetizează politicile europene în domeniul mobilității urbane elaborate de CE/Directoratul-General pentru Mobilitate și Transporturi (DG MOVE).

²⁷ Metodologia generală de elaborare a unui PMUD este prezentată în documentul asumat de CE *Linii Directoare pentru Dezvoltarea și Implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, Ediția a doua*. https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_ro_web_compressed_med.pdf

²⁸ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/newsroom/news/2018/07/07-10-2018-the-eu-invests-in-the-modernisation-of-budapest-s-third-metro-line

²⁹ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/projects/major/poland/extension-of-warsaws-metro-line-2-improves-urban-transport-services

³⁰ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/projects/bulgaria/sofia-s-metro-system-undergoes-new-expansion

³¹ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/projects/greece/eu-funding-supports-further-development-of-thessaloniki-metro-network



Cadrul legislativ, strategic și procedural la nivel național

241. Politica europeană privind PMUD a fost transpusă în legislația națională prin **actualizarea normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001** privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism, norme aprobate prin **Ordinul Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice (MDRAP) nr. 233/26.02.2016**, care stipulează **cuprinsul-cadru al raportului PMUD**. Alte legi sau hotărâri care influențează dezvoltarea mobilității urbane la nivelul regiunii București-Ilfov includ:

- **Legea nr. 37/19.01.2018** privind promovarea transportului ecologic;
- **Hotărârea Consiliului General al Municipiului București (HCGMB) nr. 90/29.03.2017** pentru aprobarea PMUD 2016-2030 al Regiunii București-Ilfov;
- **HCGMB nr. 325/14.06.2018** privind aprobarea Planului Integrat de Calitate a Aerului în Municipiul București 2018-2022.

242. PMUD București-Ilfov este un document strategic și un instrument de politică de dezvoltare, complementar Planului Urbanistic General (PUG), care folosește un model de transport și are ca scop îmbunătățirea accesibilității și buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate și transport în regiunea București-Ilfov. PMUD își propune să realizeze, în perioada 2016-2030, un sistem de transport eficient, integrat, durabil și sigur, care să promoveze dezvoltarea economică, socială și teritorială și să asigure o bună calitate a vieții. Planul prevede **investiții de 7 miliarde euro**, dintre care **3,5 miliarde euro** vor fi investiții în **extinderea și modernizarea metroului** (în principal fonduri de la bugetul de stat și din fonduri europene). Restul alocării este destinat proiectelor autorităților locale pentru transportul public de suprafață, managementul traficului, infrastructura de biciclete. În România, PMUD reprezintă o **condiționalitate pentru accesarea de fonduri europene** în perioada 2014-2020, prin Programul Operațional Regional (POR) și POIM.

243. PMUD-ul aprobat pentru regiunea București-Ilfov se bazează în mare măsură pe transportul în comun de mare capacitate și în special pe dezvoltarea rețelei de metrou. Planul de acțiune pentru 2016-2030 include următoarele proiecte de metrou:

- Extinderea Magistralei (M) 2 de la stația Pipera cu 2 stații și 1,6 km către capătul autostrăzii A3;
- Extinderea M3 de la stația Păcii cu 4 stații și 3,7 km către Șoseaua de Centură;
- **Extinderea M4 Străulești–Gara de Nord–Gara Progresul;**
- **Extinderea M5 Drumul Taberei–Eroilor–Piața Iancului** (cu extindere ulterioară până în Pantelimon);
- Construcția și punerea în funcțiune a M6 Aeroportul Internațional Henri Coandă–Otopeni–1 Mai, apoi suprapunere cu M4 Gara de Nord–Gara Progresul.

244. Strategia de dezvoltarea a infrastructurii de transport cu metroul a Metrorex corespunde propunerilor PMUD. Suplimentar, strategia Metrorex propune alte două magistrale, cu orizont de implementare 2027-2037, cu scopul de a conecta magistralele existente fără a mai fi necesară traversarea centrului orașului:

- M7 Voluntari–Bragadiru;
- M8 Semi-inel Sud: Dristor 2–Piața Sudului–Rahova – Piața Celibidache– Crângașii.

245. În cadrul POIM 2014-2020 a fost finanțată construcția a două secțiuni ale magistralelor de metrou, iar lucrările au fost finalizate:

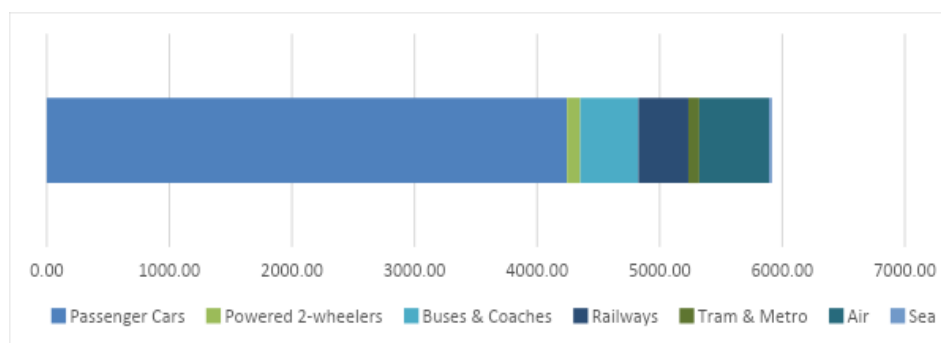
- **Sectorul M5 Drumul Taberei–Eroilor**, singurul segment existent al magistralei;
- **Sectorul M4 Străulești–Parc Bazilescu**, care completează segmentul Parc Bazilescu–Gara de Nord.

Evoluția transportului public cu metroul la nivel global și european

246. Metroul este asimilat transportului public de mare capacitate împreună cu tramvaiul și liniile BRT (Buss Rapid Transit). În anul 2017, aproximativ 178 de orașe din 56 de state erau deservite de linii de metrou³². Statele din regiunea Asia-Pacific, caracterizate de un ritm accelerat de urbanizare, prezintă cea mai mare creștere a numărului de călătorii cu metroul. În cazul Europei, creșterea este mult mai lentă. Structura orașelor europene, dificultatea de a interveni în zone istorice și dinamica mai redusă a expansiunii urbane comparativ cu statele în curs de dezvoltare din Asia și Africa reprezintă principalele motive pentru care dezvoltarea infrastructurii de metrou în Europa este mai lentă.

247. În ultimii 10 ani, în Europa doar Brescia (Italia) s-a alăturat orașelor care dispun de rețea de metrou (anterior Adana/Turcia în 2009, Lausanne/Elveția în 2008)³³. Restul investițiilor în linii de metrou s-au referit la **extinderea** unor magistrale existente sau **crearea unor magistrale noi**. Astfel, la nivelul UE, în 2018, 1,5% din totalul pasagerilor au fost transportați cu tramvaiul sau metroul (considerat transport urban de mare capacitate). Majoritatea persoanelor se deplasau cu autovehiculul individual (71,7%), avionul (9,6%) sau autobuzul/autocarul (8%). În intervalul 2014-2018, transportului aerian a înregistrat cea mai mare creștere a numărului de pasageri (34,06%), urmat de transportul pe mare (25,47%) și cel cu metroul și tramvaiul (9,25%).

GRAFIC 9. Miliarde de pasageri transportați/km în 2018 în Europa



Sursa: DG Move / Eurostat

Evoluția transportului public cu metroul la nivel național

248. Rețeaua de Metrou a Municipiului București (singura rețea de metrou din România³⁴) este formată din 5 magistrale funcționale și 1 în curs de execuție (M6). Cele 5 magistrale operaționale însumează 77 km³⁵. Conform PMUD București-Ilfov, la nivelul anului 2015, 23% din locuitorii Bucureștiului (426.564 persoane) și 30% din angajați (268.531 persoane) se află în raza de deservire de 500m a stațiilor de metrou.

*Metroul reprezintă cel mai eficient mijloc de transport public la nivelul Bucureștiului, transportând pe cele 4 magistrale funcționale în anul 2019 peste **14 milioane de pasageri lunar**. Deși acoperă numai **4 % din lungimea întregii rețele de transport public a capitalei**, metroul asigură cca. **20% din volumul total al călătorilor ce utilizează mijloace de transport în comun în Municipiul București**³⁶.*

249. După anul 2000 s-au realizat extinderi ale magistrelor de metrou M3 (Nicolae Grigorescu-Anghel Saligny, în 2008) și M4 (1 Mai-Parc Bazilescu, în 2011 și Parc Bazilescu-Străulești, în 2017). În martie 2017 a fost dată în funcțiune cea mai recentă extindere a M4 și anume stațiile Laminorului și Străulești. Astfel rețeaua de metrou

³² UITP, 2018. World Metro Figures – Statistics Brief

³³ Metrobits.org (world metro database)

³⁴ Municipiile Cluj Napoca și Timișoara au în vedere construirea unor linii de metrou. În municipiul Cluj-Napoca au fost începute studiile de fezabilitate și fezabilitate în vederea realizării proiectului „Metrou și Tren Metropolitan Cluj”, iar studiul de fezabilitate pentru etapa I a sistemului de transport metropolitan rapid Cluj a fost aprobat în Consiliul Local al Municipiului Cluj-Napoca în Octombrie 2020.

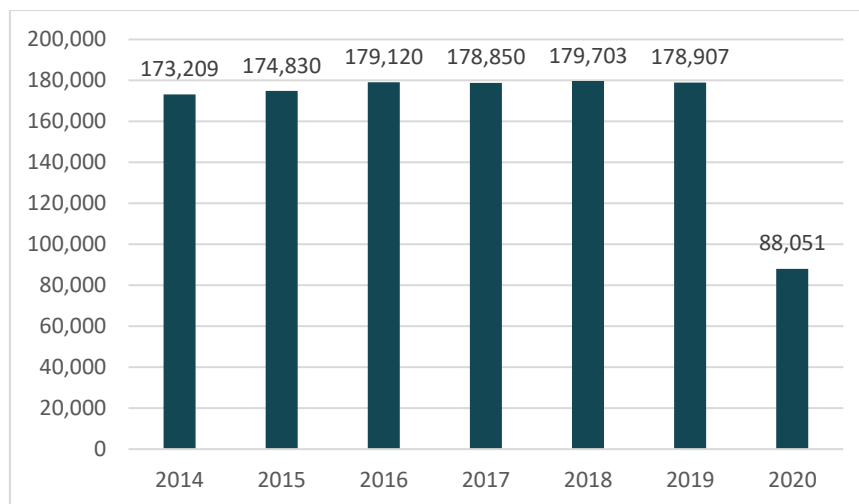
³⁵ Metrorex, Caracteristicile rețelei (http://www.metrorex.ro/rapoarte_si_studii_p1402-1)

³⁶ Conform Raport de activitate Metrorex 2019

s-a extins cu 1,89 km. Intervalul mediu de circulație a trenurilor pe Magistrala 4 este de 7-10 minute, iar viteza maximă 80 km/h (viteză medie 36-40km/h). În septembrie 2020 a fost dată în funcțiune și magistrala M5 pe tronsonul Râul Doamnei – Eroilor, având o lungime de cca. 7 km. Intervalul mediu de circulație a trenurilor pe Magistrala 5 este de 6-12 minute la orele de vârf, respectiv 9-20 de minute în restul zilei.

250. Investițiile în infrastructura de metrou (extindere linii, modernizare stații și material rulant) au asigurat creșterea constantă a numărului de pasageri transportați în perioada 2014-2016, așa cum se poate observa din figura de mai jos, urmată de o ușoară oscilare în perioada 2017 - 2019. La nivelul anului 2020, numărul de călători transportați cu metroul a scăzut cu aproximativ 50%, ca urmare a efectelor produse de pandemia de Covid-19 și a restricțiilor aflate în vigoare pe perioada pandemiei, acestea diminuând semnificativ utilizarea metroului.

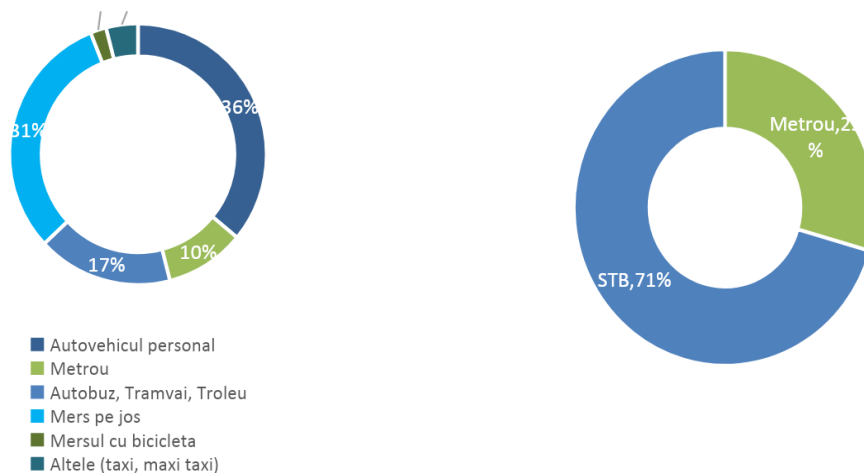
GRAFIC 10. Evoluția numărului total de călători transportați cu metroul (mii călători), perioada 2014-2020



Sursa: Raport de activitate Metrorex (anii 2014 – 2018) / pentru anii 2019-2020 datele sunt primite de la Metrorex

251. La nivelul anului 2015, 10% din locuitorii Bucureștiului foloseau metroul ca principal mijloc de transport. Autovehiculul personal rămânea mijlocul de transport preferat la nivelul Bucureștiului (36%), în timp ce transportul public (metrou, autobuz, tramvai, troleibuz) cumula 27% din totalul deplasărilor. La nivelul anului 2019, metroul prelua 27,3% din totalul pasagerilor care folosesc transportul public, iar Societatea de Transport București (STB), restul de 72,7%.

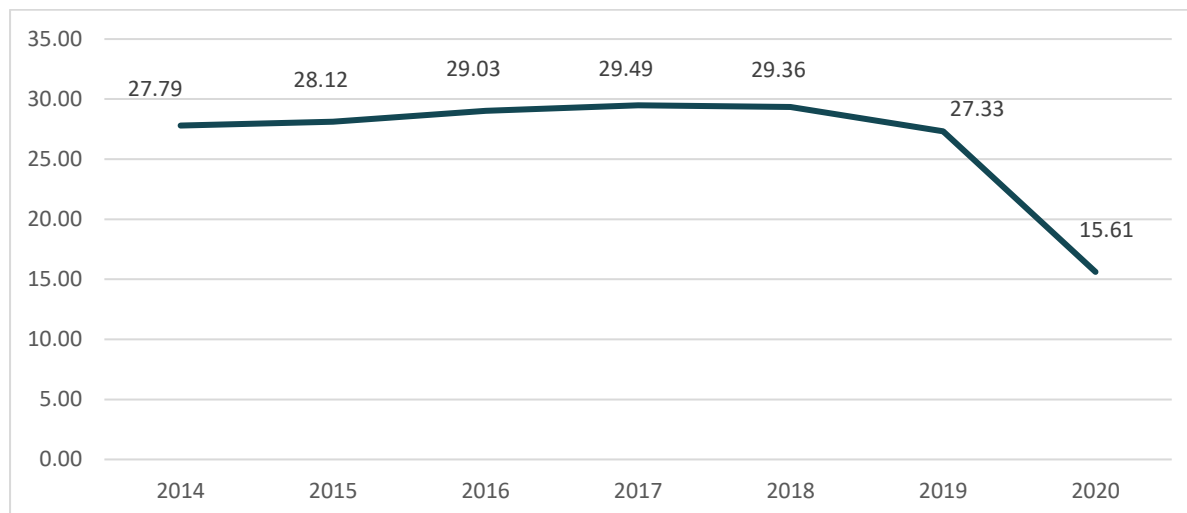
GRAFIC 11. Repartiția modală în anul 2015 - Municipiul București; Pondere călătorii cu metroul /total transport public (2018)



Sursa: PMUD București Ilfov/Metrorex/STB

252. Evoluția anuală indică o scădere ușoară a ponderii călătoriilor cu metroul în totalul călătoriilor cu transportul public în perioada 2017-2019, urmată de o scădere semnificativă în anul 2020, așa cum se poate vedea din graficul de mai jos. Așa cum a fost menționat anterior, scăderea de la nivelul anului 2020 este în concordanță cu efectele restricțiilor instaurate ca urmare a pandemiei de Covid-19, ce au avut un impact semnificativ asupra tiparelor de deplasare ale populației.

GRAFIC 12. Evoluția ponderii călătoriilor cu metroul din totalul călătoriilor cu transportul public

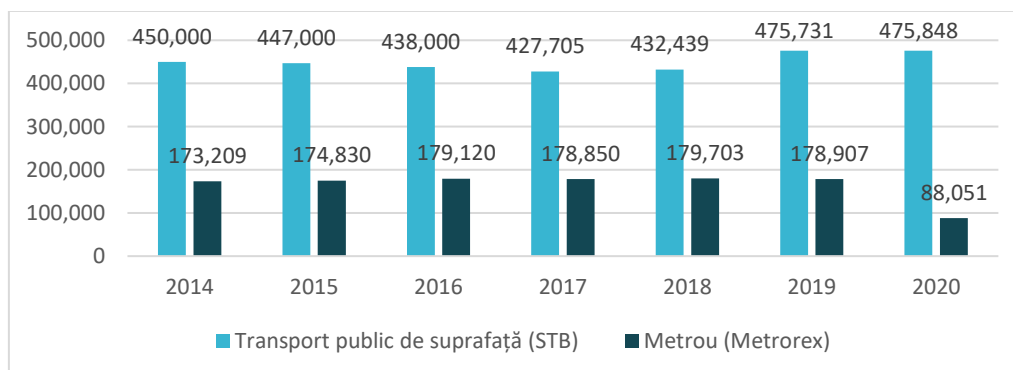


Sursa: Metrorex / STB / INS Tempo

253. Scăderea aferentă anilor 2018-2019, se datorează **atingerii nivelului de maturitate al rețelei existente**, adică atingerii numărului maxim de călători pe care metroul îi poate prelua. Aceasta, în condiții de exploatare normală a rețelei existente și având în vedere existența unor puncte de joncțiune (stații de transfer) care au foarte mulți călători și care în anumite momente își **ating gradul maxim de utilizare**, cum sunt **stațiile Victoriei/Unirii/Gara de Nord**.

254. La nivelul municipiului București se constată creșterea numărului de călători, atât în transportul public de suprafață (6% în 2019 față de 2014) cât și pentru metrou (3% în 2019 față de 2014). Numărul de călători transportați în anul 2020 cu metroul a fost puternic afectat de pandemia COVID-19. În cazul transportului public de suprafață, creșterea înregistrată poate fi explicată prin modul diferit de contorizare a numărului de călători (inclusiv gratuitățile oferite), dar și prin proiectele implementate în ultimii ani (achiziție un număr mare de vehicule, introducerea traseelor regionale care au capetele de linie în interiorul municipiului).

GRAFIC 13. Evoluția volumelor de călători pe rețelele de transport public din București (mii pasageri), perioada 2017-2020

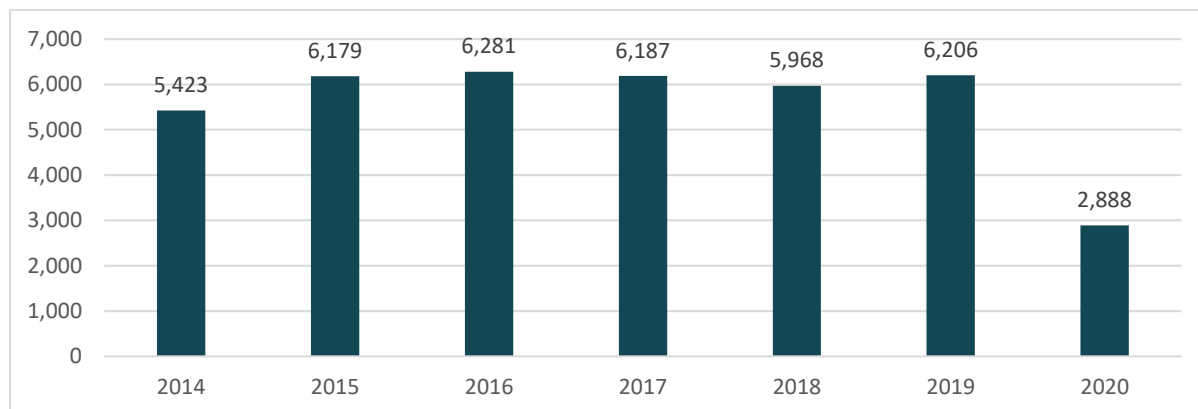


Sursa: INS Tempo/ Metrorex³⁷

³⁷ Pentru perioada 2014-2016, datele sunt preluate din Raportul de Evaluare 2019, acestea nemaifiind disponibile în prezent în Baza de date online INS Tempo. Datele pentru numărul de călători transportați cu metroul sunt preluate din Rapoartele de activitate ale Metrorex din perioada 2016-2018 și completate cu date primite direct de la Metrorex.

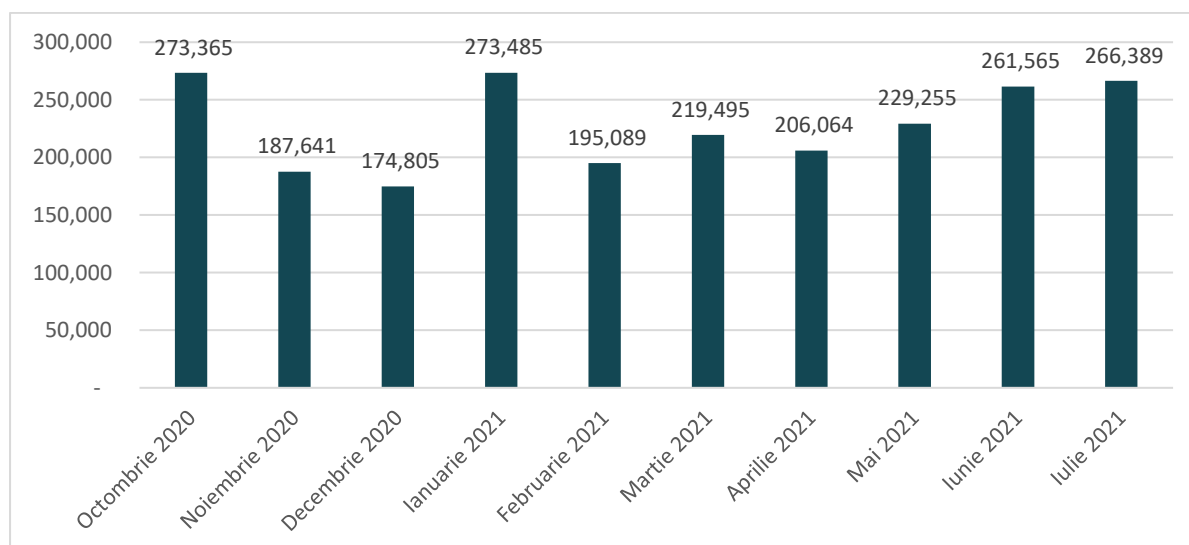
255.În ceea ce privește numărul de călători pe magistrale, M4 a înregistrat o creștere semnificativă a numărului de călători în perioada 2014–2019 de (14,4%), dar o scădere de 3,7% în 2018 față de 2017. În cazul magistralei M5 se pot analiza volumele de călători pentru primele luni de funcționare. Se observă un interes crescut pentru M5 în prima lună funcționare, octombrie 2020, când a fost înregistrat cel mai mare număr de călători (273.365) urmat de o scădere bruscă și apoi creșteri treptate până în luna iulie 2021, când numărul pasagerilor transportați a ajuns la valori similare cu cele de la lansare.

GRAFIC 14. Evoluția volumelor de călători pe magistrala M4 (mii călători), perioada 2014-2019



Sursa: Metrorex³⁸

GRAFIC 15. Evoluția volumelor de călători pe magistrala M5 (călători), perioada octombrie 2020 - iulie 2021



Sursa: Metrorex

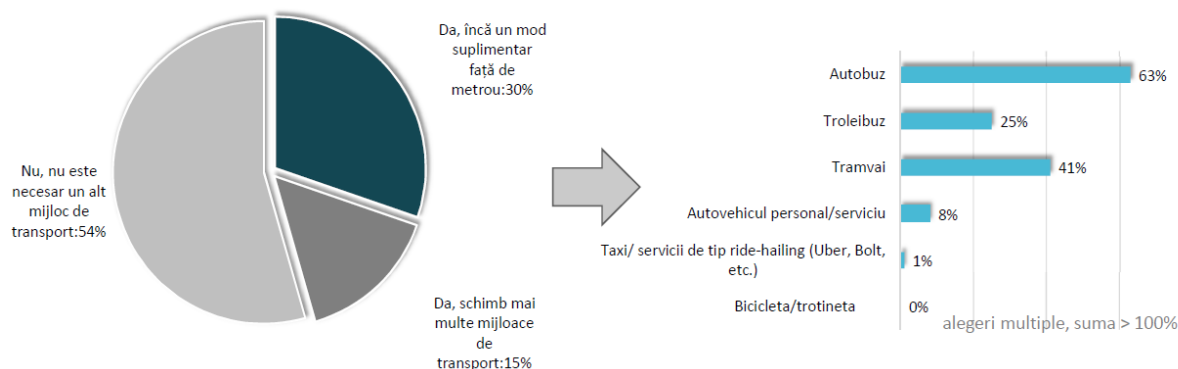
256.Pentru a susține activitatea de evaluare, în anul 2021, a fost realizat un sondaj de opinie privind metroul bucureștean. Sondajul a fost realizat pe un eșantion reprezentativ din populația zonei metropolitane București-Ilfov.

257.Sondajul arată că pentru majoritatea utilizatorilor frecvenți ai metroului bucureștean (54%), metroul reprezintă singurul mijloc de transport în comun utilizat, aceasta fiind perceput ca avantaj competitiv important al acestui mijloc de transport în comun. 45% însă dintre utilizatori combină însă acest mijloc de

³⁸ Datele pentru numărul de călători transportați cu metroul sunt preluate din Rapoartele de activitate ale Metrorex din perioada 2016-2018 și completate cu date primite direct de la Metrorex

transport cu un alt mijloc de suprafață. Acest procent semnificativ evidențiază importanța inter-conectivității mijloacelor de transport în comun și a caracterului integrat al informațiilor privind transportul public în zona București-Ilfov.

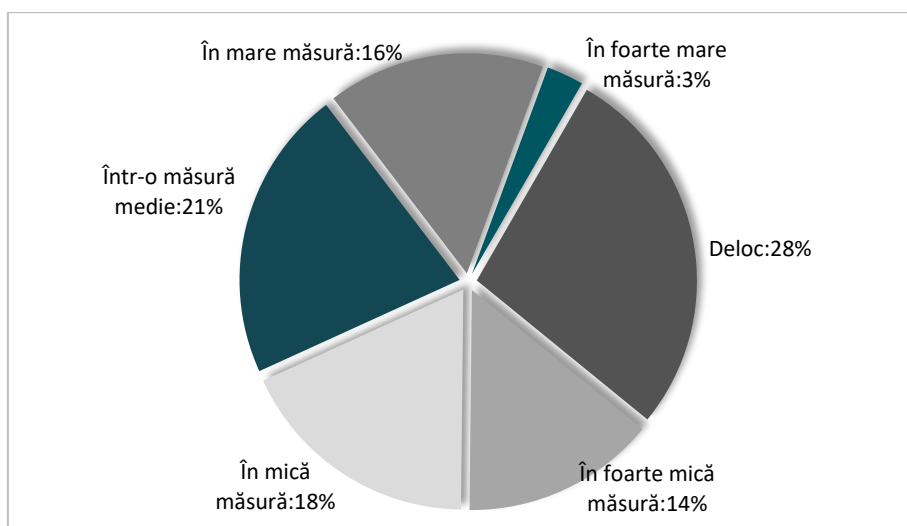
GRAFIC 16. Inter-conectivitatea metroului cu alte mijloace de transport în comun de suprafață



Sursa: Sondaj reprezentativ în rândul locuitorilor din București și județul Ilfov privind metroul bucureștean, 2021

258. Pandemia COVID-19 a afectat comportamentul și nevoia de deplasare ale populației, producând efecte asupra gradului de utilizare al transportului cu metroul. **Aproximativ unul din cinci utilizatori frecvenți ai metroului bucureștean (19%) și-a modificat în mod semnificativ comportamentul de transport ca urmare a pandemiei COVID-19.** La modul general, după cum se poate observa în grafiul următor, în segmentul utilizatorilor frecvenți ai transportului cu metroul, **impactul pandemiei a fost resimțit de aproape trei sferturi dintre aceștia (72%).** Doar 28% dintre călătorii frecvenți nu și-au modificat obiceiurile de utilizare a metroului. Considerăm utilă interpretarea acestora valori prin compararea cu rezultatele unui item similar la nivelul utilizatorilor frecvenți ai transportului de suprafață, însă profilele generice ale călătorilor sugerate anterior indică faptul că metroul înregistrează un coeficient de reziliență mai ridicat, păstrându-se în topul preferințelor bucureștenilor, inclusiv pe perioada stării de urgență.

GRAFIC 17. Influența pandemiei COVID 19 în decizia de a utiliza metroul

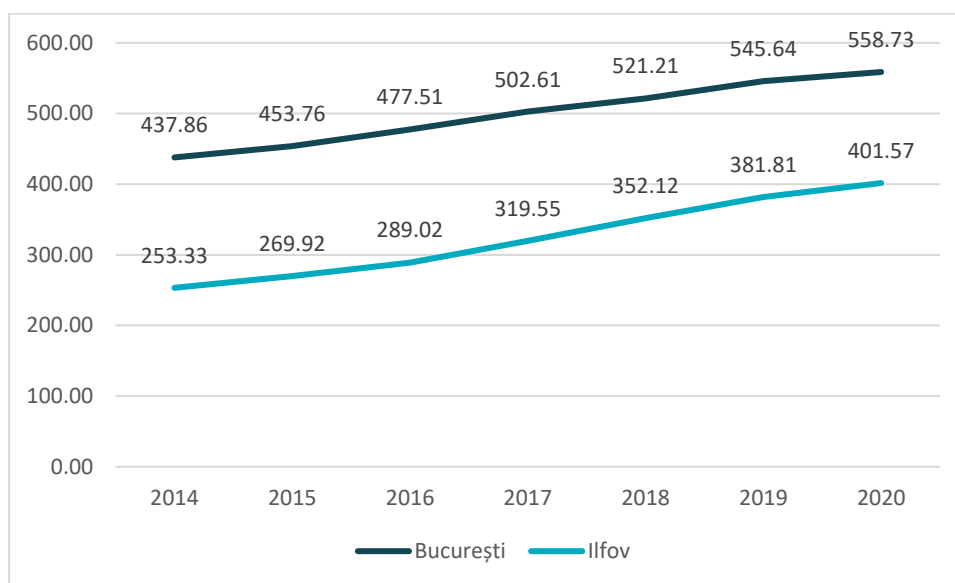


Sursa: Sondaj reprezentativ în rândul locuitorilor din București și județul Ilfov privind metroul bucureștean, 2021

259. Scăderea ponderii transportului public este cauzată în mare măsură de **creșterea accentuată a indicelui de motorizare** la nivelul Capitalei și implicit a numărului de deplasări cu autovehiculul individual. Aceasta, în condițiile persistenței unui **număr mare de zone cu acces precar la serviciile de transport public și a**

legăturilor intermodale insuficiente. Această evoluție este influențată și de faptul că **cea mai accentuată creștere a numărului de locuitori se înregistrează în zonele suburbane** sau în zone cu acces precar la serviciile de transport public ale Capitalei³⁹. O mare parte din locuitorii zonelor suburbane folosesc autovehiculul personal pentru deplasările cotidiene dat fiind faptul că nu sunt deserviți de transportul public, iar intermodalitatea nu este suficient dezvoltată. În perioada 2018-2021 transportul public suburban a fost reconfigurat pentru Regiunea București-Ilfov⁴⁰. Cu toate acestea, doar în cazul magistralei M4 poate fi dezvoltată intermodalitatea între metrou și rutele suburbane deoarece o serie de trasee suburbane au capătul de linie pe traseul magistralei M4. În cazul M5, traseele suburbane nu se intersectează sau suprapun cu traseul magistralei de metrou.

GRAFIC 18. Evoluția indicelui de motorizare în municipiul București și județul Ilfov (2014-2019)



Sursa: INS Tempo

4.2. În ce măsură acest progres se datorează POIM? (efectul net/decelarea contribuției POIM T, respectiv a altor factori, inclusiv proiecte finanțate din alte surse)

260. Tema 2 deține un portofoliu de proiecte axat pe dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport cu metroul a Municipiului București conținând în acest moment șase investiții în acest domeniu. De la momentul primului raport de evaluare s-a reușit contractarea a două proiecte noi, respectiv – dezvoltarea liniei de Metrou M6 1 Mai – Otopeni și deschiderea unei stații de metrou suprateran în zona Berceni.

261. La nivelul acestei teme de evaluare se poate constata un progres pozitiv, atât în contractarea de noi intervenții, cât și în finalizarea, în ultimii ani, a patru dintre acestea. Astfel, principalele două magistrale noi de metrou M4 – M5, a căror implementare a început din perioada programului POS-T, au fost finalizate, contribuind cu peste 8,7 km și 12 noi stații la dezvoltarea infrastructurii de metrou din București. Celelalte două investiții finalizate, deși utile, nu au capacitatea de a genera un impact asupra indicatorului de rezultat al obiectivului specific 1.4.

262. Singura instituție beneficiară din cardul TE 2 este Metrorex. Sinteza proiectelor TE 2 la data de referință a evaluării (31.12.2020) este prezentată în continuare, comparativ cu situația existentă la 31.12.2018, data de referință a primei evaluări.

³⁹ În 2014-2020 populația Municipiului București a crescut cu 2,11%, pe când populația Județului Ilfov, care concentrează cele mai multe dezvoltări noi, a crescut cu 23,31%.

⁴⁰ Traseele liniilor regionale București – Ilfov, iunie 2021. <https://tpbi.ro/wp-content/uploads/2021/06/Harta-liniilor-regionale-26.06.2021.pdf>

TABEL 26. Sinteza proiectelor TE 2 (2018, 2020)

	31.12. 2018	31.12. 2020
Nr. total proiecte cu contracte de finanțare semnate:	4	7
Tip proiect (investiții/AT):	4 investiții	6 investiții
Tip proiect investiții (fază/nefază):	3 faze, 1 nefază	3 faze, 3 nefaze
Valoare proiecte investiții (totală/eligibilă POIM T):	2,34 mld. lei/ 1,97 mld. lei	8,88 mld. lei/ 4,61 mld. lei
Nr. proiecte investiții în exploatare (parțial/total):	2 total	4 total
Tip proiecte investiții în exploatare:	2 faze	3 faze, 1 nefază
Nr. proiecte pe nivele de impact:	1 impact mare, 3 fără impact	2 impact mare, 2 fără impact
Nr. Studii de caz realizate în cadrul evaluării	2	3

Sursa datelor: Situația proiectelor la 31.12.2018 și 31.12.2020, AM POIM

263. Cele două proiecte noi contractate au de asemenea capacitatea de a crea un impact major la nivelul indicatorului de program, urmând să extindă în continuare rețeaua de metrou spre inelul periferic al capitalei. Extinderea către aeroportul Otopeni și către varianta de ocolire a orașului, două puncte care pot genera pe rețeaua de metrou un număr suplimentar de noi călători, va putea fi însă finalizată cel mai probabil în cadrul următorului program de transport, pentru perioada 2021 – 2027. Mai este de menționat că dintre cele două intervenții se remarcă din punct de vedere financiar proiectul de dezvoltare a magistralei 6 a căruia valoare o depășește de 3.5 ori pe cea a următorului proiect ca valoare – M5 Râul Doamnei -Eroilor.

FIGURA 21. Proiecte POIM T (metrou) în lucru/în exploatare, 31.12.2020 (Tema 2)



Sursa: Hartă GIS realizată în cadrul proiectului în baza portofoliului de proiecte

264. Proiectele finalizate până în acest moment au un impact important asupra atingerii indicatorilor de rezultat imediat ai OS 1.4 și pot avea un impact estimat mare la nivelul rezultatelor așteptate. Acestea asigură îndeplinirea aproape în totalitate a indicatorului CO 15 – lungimea totală a liniilor de tramvai și de

metrou noi sau îmbunătățite. Aceste aspecte au fost analizate și validate prin intermediul cercetării documentare și a studiilor de caz, cât și al sondajelor realizate.

265. Deși a existat o prioritizare corectă a intervențiilor, conformă cu prevederile Planului de Mobilitate Urbană Durabilă București-Ilfov, cât și cu lista proiectelor majore aferente POIM, lucrările pe cele două noi magistrale de metrou deschise au evoluat foarte greu. Ținând cont de ritmul de construcție al acestora, putem estima că contractarea celor două noi intervenții a fost realizată mai târziu decât ar fi fost de dorit, pentru generarea unui impact și mai mare la nivelul programului.

266. Efectul net al operațiunilor finanțate în cadrul acestei teme a fost analizat prin prisma următoarelor elemente:

- Analiza tipului operațiunilor planificate prin teoria schimbării programului și a situației la data de 31.12.2020 privind portofoliul de proiecte contractat;
- Analiza efectelor nete prin intermediul instrumentelor calitative
- Analiza efectelor nete prin intermediul instrumentelor cantitative
- Analiza efectelor nete prin intermediul indicatorilor de program

ANALIZA TIPULUI DE OPERAȚIUNI PLANIFICATE ȘI A STADIULUI IMPLEMENTĂRII

267. Obiectivul specific 1.4 a adresat dezvoltarea infrastructurii de metrou, având ca scop creșterea gradului de utilizare a transportului cu metroul în București – Ilfov. Intervențiile aveau să îmbunătățească condițiile de transport urban cu metroul, pentru ca acesta să devină tot mai mult o alternativă la transportul public de suprafață, pentru reducerea duratelor de călătorie în interiorul capitalei și reducerea emisiilor poluante.

268. Analiza datelor din sistemul de monitorizare POIM permite evaluarea implementării teoriei acestui obiectiv specific prin analiza apelurilor lansate și a tipului de acțiuni finanțate, acoperirea teritorială, dimensiunea și tipul beneficiarilor. Pentru proiectele de investiții din cadrul OS 1.4 au fost lansate două tipuri de apeluri, pentru investiții făcute, respectiv pentru investiții noi. Tabelul următor surprinde tipurile de activități finanțabile din cadrul acestor apeluri.

TABEL 27. Tipuri de acțiuni finanțabile în cadrul OS 1.4

OS 1.3	
Proiecte pentru dezvoltarea infrastructurii de metrou	
Proiecte noi de investiții	<p>POIM/41/1/4/ OS 1.4 Apel de proiecte pentru dezvoltarea infrastructurii de metrou</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proiecte noi de dezvoltare a infrastructurii de metrou, conform prioritizării din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă București-Ilfov (PMUD BI)
Proiecte făcute	<p>POIM/40/1/4/ OS 1.4 Apel de proiecte pentru dezvoltarea infrastructurii de metrou</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proiecte făcute de dezvoltare a infrastructurii de metrou, aprobate ca atare prin decizie a Comisiei Europene, care asigură continuarea investițiilor aprobate în perioada 2007-2013 prin POS Transport și nefinalizate până la finalul anului 2015.

Sursa datelor: Ghidul Solicitantului – Dezvoltarea infrastructurii de metrou, AM POIM 2014-2020, Mai 2020.

269. Portofoliul de proiecte conține intervenții implementate prin intermediul ambelor tipuri de apeluri. Proiectele făcute au fost date în exploatare începând cu anul 2020, împreună cu unul dintre proiectele nefazute care a adresat modernizarea instalațiilor de control acces. Finalizarea celorlalte două proiecte nefazute este aproximată pentru 2023, în condițiile unei implementări optime a acestora. Tabelul de mai jos prezintă succint proiectele OS 1.4:

TABEL 28. Proiecte de investiții cu CF semnate la 31.12.2020 pe rețeaua de transport cu metroul a Municipiului București (OS 1.4)

Nr. Crt.	Denumire proiect (nume scurt)	Tip proiect	Țintă Indicator	Valoare realizată	Progres fizic proiect (%)	Progres fizic Faza II (%)	În exploatare (da/nu/partial)	Impact estimat (mare/mediu/fără impact) ⁴¹
1	Metrou M5 Râul Doamnei-Eroilor - Faza II	FAZAT	6,871 km 10 stații	6,871 km 10 stații	93,84	86,05	da	mare
2	Metrou M4 Parc Bazilescu-Străulești - Faza II	FAZAT	1,89 km 2 stații	1,89 km 2 stații	99,81	93,81	da	mare
3	Modernizare instalații ventilație – Faza II	FAZAT	11 instalații	11 instalații	99,93	95,86	da	fără impact
4	Modernizare instalații control acces	NEFAZAT	41 stații	41 stații	99,79	-	da	fără impact
5	Metrou M6 1 Mai – Otopeni	NEFAZAT	14,2 km 12 stații	0	0	-	nu	fără impact
6	Stație metrou suprateran Berceni – Șoseaua de centură	NEFAZAT	1,6 km 1 stație	0	0	-	Nu	fără impact

Sursa: AM POIM T

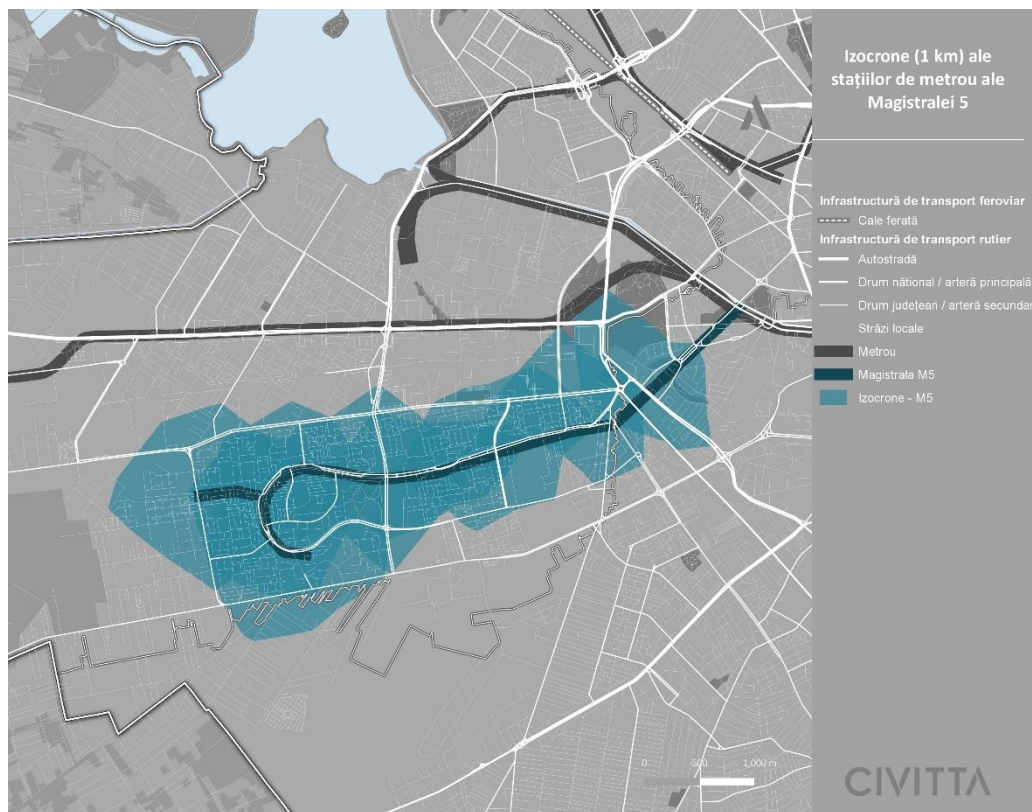
270.OS 1.4 figura cu cinci proiecte pe lista investițiilor majore avute în vedere spre a fi implementate prim POIM, în perioada 2014-2020. Dintre proiectele contractate, trei se aflau pe această listă, respectiv – construcția magistralelor M4 (Parc Bazilescu – Străulești), M5 (Secțiunea Râul Doamnei - Eroilor) și M6 (1 Mai – Otopeni). Celelalte două proiecte majore necontractate nici până la acest moment sunt M5 (Eroilor – Universitate – Piața Iancului) și înlocuirea căii de rulare pe M2 Berceni – Pipera. Pentru acesta din urmă, METROREX a lansat licitația publică pentru serviciile de asistență tehnică, la începutul anului 2020, însă aceasta a fost anulată în luna septembrie a acestui an pe fondul unor abateri de la prevederile legislative care au afectat procedura de atribuire și au făcut imposibilă încheierea contractului.

ANALIZA EFECTELOR NETE PRIN INTERMEDIUL INSTRUMENTELOR CALITATIVE

271.Magistrala de metrou M5, secțiunea Raul Doamnei – Eroilor permite accesul la transportul public subteran de mare capacitate prin 10 noi stații repartizate pe o distanță de 6,871 km, asigurând rapida și sigura mobilitate între zona de vest a Municipiului București și centrul acestuia. Principala zonă deservită de magistrala 5 este cartierul Drumul Taberei din sectorul 6, al doilea sector ca mărime din cadrul municipiului București.

⁴¹ Impactul a fost raportat la rezultatele așteptate în cadrul acestui obiectiv specific, respectiv utilizarea sporită a metroului în transportul de pasageri din regiunea București – Ilfov și stadiul proiectului la momentul evaluării.

FIGURA 22. Localizarea traseului magistralei 5, secțiunea Raul Doamnei – Eroilor, în raport cu celelalte linii de metrou



272. Exploatarea noii magistrale M5 are capacitatea unor efecte considerabile asupra opțiunilor de deplasare ale locuitorilor din București, dar și a persoanelor care vizitează orașul. Cele mai semnificative efecte așteptate ale proiectului erau următoarele:

- 57% dintre utilizatorii zilnici ai transportului de suprafață vor călători zilnic sau de câteva ori pe săptămână cu metroul;
- 48% dintre deplasările actuale de 2-3 ori/săptămână cu transportul de suprafață se vor desfășura în viitor cu metroul;
- 25% dintre utilizatorii zilnici ai automobilului vor utiliza metroul zilnic sau de 2-3 ori/săptămână.

273. Magistrala M5 poate asigura transportul unui număr de aproximativ 64.000 călători/zi. Deschiderea circulației pe această magistrală contribuie la creșterea atractivității generale a transportului public de persoane și la creșterea atractivității utilizării transportului cu metrou, în mod particular. Conexiunea cu rețeaua de metrou existentă este asigurată la stația Eroilor. Prin transferul prevăzut la această stație, pasagerii liniei de metrou 5 vor avea acces direct la liniile de metrou 1 și 3 și un transfer suplimentar către linia 2 și 4 de metrou.

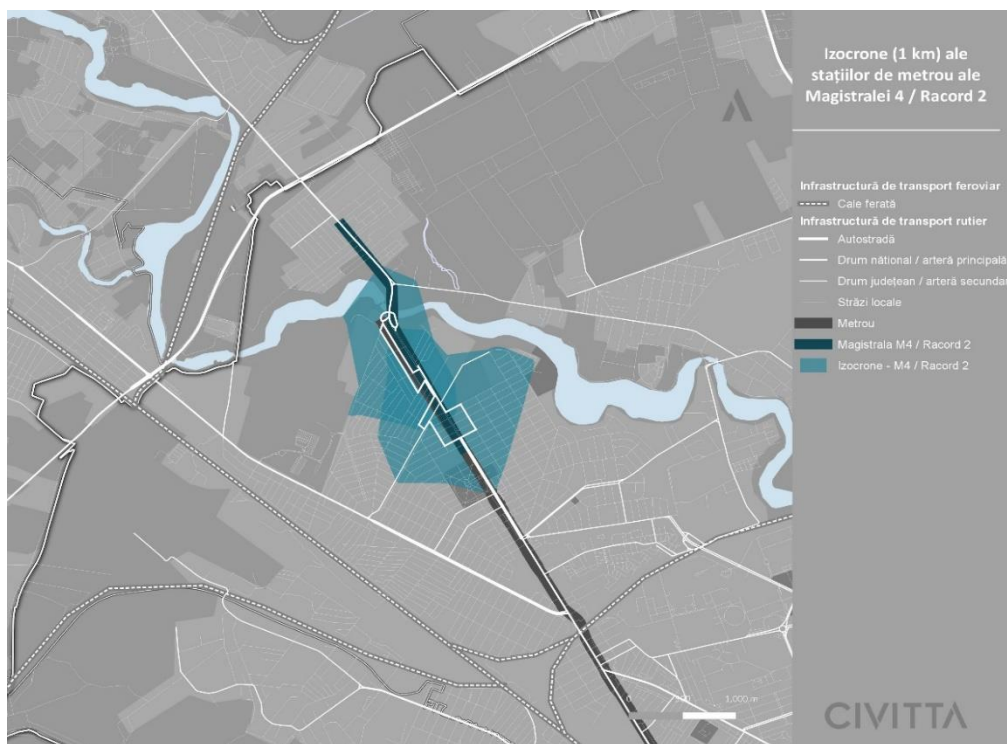
274. Finanțarea în cadrul POM a magistralei M5 a fost condiționată, printre altele, de introducerea unor strategii de complementaritate, pentru a evita apariția concurenței între transportul de suprafață și transportul subteran. Astfel, deschiderea circulației pe M5 a determinat modificarea liniilor de transport public de suprafață pentru a evita suprapuneri între rețeaua de metrou și cea de troleibuz pe Bulevardul Drumul Taberei până la stația de metrou Favorit. Astfel, transportul de suprafață asigură fluxuri de călători pentru noua linie de metrou, iar noile stații creează posibilitatea unui transfer facil între transportul public subteran și cel de suprafață.

275. Creșterea în continuare a ariei de deservire este condiționată de legăturile pe care M5 le va avea cu centrul orașului (Universitate) și de optimizarea legăturilor în teritoriu a stațiilor de metrou prin corelare cu alte sisteme de transport (autobuz regional, bike sharing, electromobilitate). Stațiile Valea Ialomiței și Râul

Doamnei au potențialul de a atrage călători din zonele din vestul și sud-vestul cartierului Drumul Taberei, aflate în expansiune. Aceste stații au montate în prezent doar câteva rastele pentru parcare bicicletelor, la câte o singură ieșire din subteran pentru fiecare stație, dar nu au amenajări sau marcaje pentru trotinete electrice. Există în schimb rezerve de spațiu public în vecinătatea stațiilor care pot fi amenajate pentru încurajarea deplasărilor alternative până la metrou. Astfel, se vor putea atrage utilizatori pentru M5 dintr-un teritoriu mai mare decât în prezent.

276. Extinderea liniei de metrou către Străulești (M4) asigură în primul rând o mai bună deservire și accesibilitate a cartierelor Bucureștii Noi, Dămăroaia și a orașului Chitila, cât și către Buftea. În aria de deservire a stației de metrou de la Străulești intră și o parte din orașul Mogoșoaia. Zonele deservite (30 minute de mers pe jos) de noile stații, Laminorului și Străulești, sunt preponderent rezidențiale, cumulează aproximativ 30.000 de locuitori și prezintă o densitate medie a populației de aproximativ 60 locuitori/hectar. Aproximativ 3.275 persoane locuiesc la 5 minute distanță de mers pe jos față de una din cele două stații, iar aproximativ 14.900 persoane locuiesc la 15 minute distanță. Dea lungul Bulevardului Bucureștii Noi (DN1A) au apărut activități comerciale de mici dimensiuni, care pot fi parțial atribuite extinderii metroului.

FIGURA 23. Localizarea traseului magistralei 4, secțiunea Parc Bazilescu - Străulești, în raport cu celelalte linii de metrou



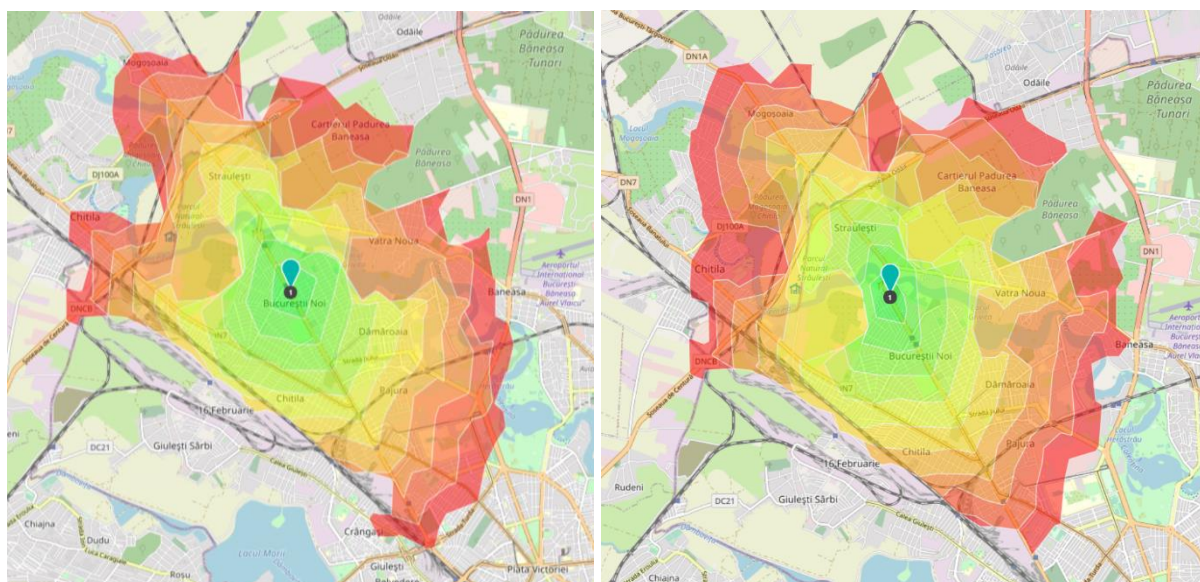
277. Pe magistrala 4, s-a constatat o creștere semnificativă a volumelor de călători în perioada 2014 – 2017 (14,1%), dar o scădere a volumelor de călători în anul 2018 (de 3,7% fata de anul 2017). Deschiderea circulației pe racordul 2, în cele două noi stații (în noiembrie 2018) a condus la creșterea volumelor de călători în anul 2019 cu 4% față de anul 2018, depășind inclusiv valorile din anul 2017.

278. Este important de menționat că aceste două intervenții finalizate ale POIM nu au apucat să genereze un impact major la nivelul mobilității Municipiului București, dat fiind restricțiile de circulație impuse din 2020, în vederea combaterii pandemiei de COVID-19, datele pentru anul 2020 nu ar trebui analizate în aceeași manieră cu datele anilor precedenți. Metrorex a raportat un număr de 88,05 milioane călători,⁴² o scădere a volumului de călători de aproximativ 50% față de media anilor 2016-2019.

⁴²<http://www.metrorex.ro/Resurse/Transparenta/Lista%20statiilor%20de%20metrou%20sortate%20dupa%20numarul%20de%20calatorii%202020.pdf>

279. Zonele deservite (30 minute de mers pe jos) de noile stații aferente liniei M4, Laminorului și Străulești, sunt preponderent rezidențiale, cumulează aproximativ 30.000 de locuitori și prezintă o densitate medie a populației de aproximativ 60 locuitori/hectar. Aproximativ 3.275 persoane locuiesc la 5 minute distanță de mers pe jos față de una din cele două stații, iar aproximativ 14.900 persoane locuiesc la 15 minute distanță. De-a lungul Bulevardului Bucureștii Noi (DN1A) au apărut activități comerciale de mici dimensiuni, care pot fi parțial atribuite extinderii metroului.

FIGURA 24. Izocrona de accesibilitate pietonală la cele două stații noi de pe M4 (verde 5 min, galben 30 min, roșu 60 min.)



Sursa: Openroute service

280. În cazul liniei M5, zonele deservite de stațiile acestea prezintă caracteristici similare, fiind cu precădere zone rezidențiale, ce deservesc aproximativ 136.000 de locuitori și prezintă o densitate medie de 228 locuitori/hectar. Noile dezvoltări au tot un caracter rezidențial, lucrările pentru acestea fiind demarate înaintea finalizării liniei de metrou. Extinderea activităților/dotărilor din zonă post-implementare nu poate fi încă cuantificată.

FIGURA 25. Izocrona de accesibilitate pietonală la stațiile Valea Ialomiței și Academia Militară de pe M5 (verde 5 min, galben 30 min, roșu 60 min.)

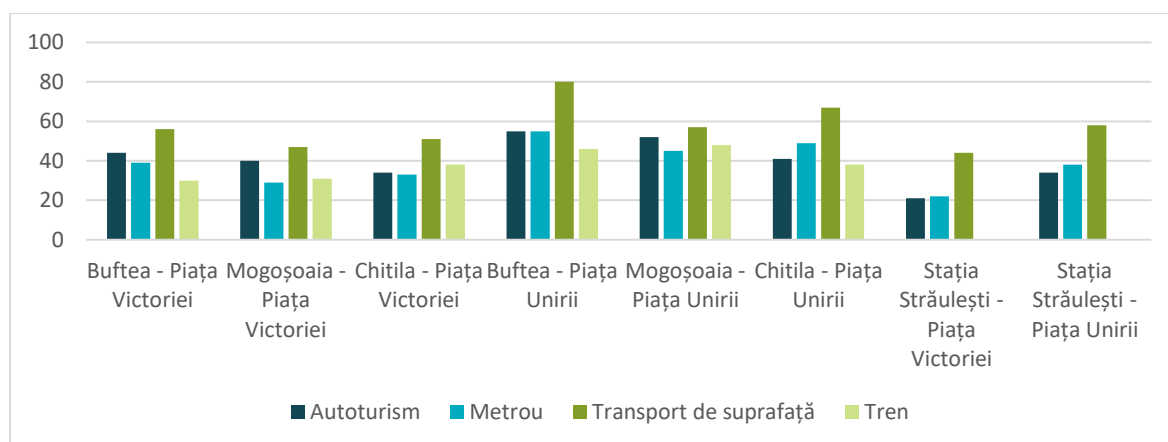


Sursa: Openroute service

281. Cu toate acestea, utilizarea metroului ca principal mijloc de transport este influențată și de atractivitatea celorlalte mijloace de transport disponibile pe aceeași rută. Analiza de tip origine-destinație realizată în cadrul acestei evaluării, evidențiază faptul că pentru anumite areale din zona de influență a metroului este mai oportună utilizarea altor mijloace de transport. Astfel, în cazul magistralei M4, se poate observa că pentru localitățile aflate în județul Ilfov (Buftea, Chitila, Mogoșoaia), cea mai eficientă este deplasarea cu trenul pentru a ajunge în zona centrală (Piața Victoriei / Piața Unirii), ce permite ulterior transferul și către alte zone din municipiul București. Excepție fac localitățile Mogoșoaia (pentru ambele destinații) și Chitila (pentru Piața Victoriei), în aceste cazuri metroul conducând la cea mai scurtă durată de deplasare.

La nivel urban, metroul se află în competiție directă cu autovehiculul personal, duratele de deplasare fiind comparabile (diferențe de 1-4 minute). Totuși, în prezent, autovehiculul rămâne cea mai rapidă variantă de deplasare din zona Străulești / Bucureștii Noi către zona centrală.

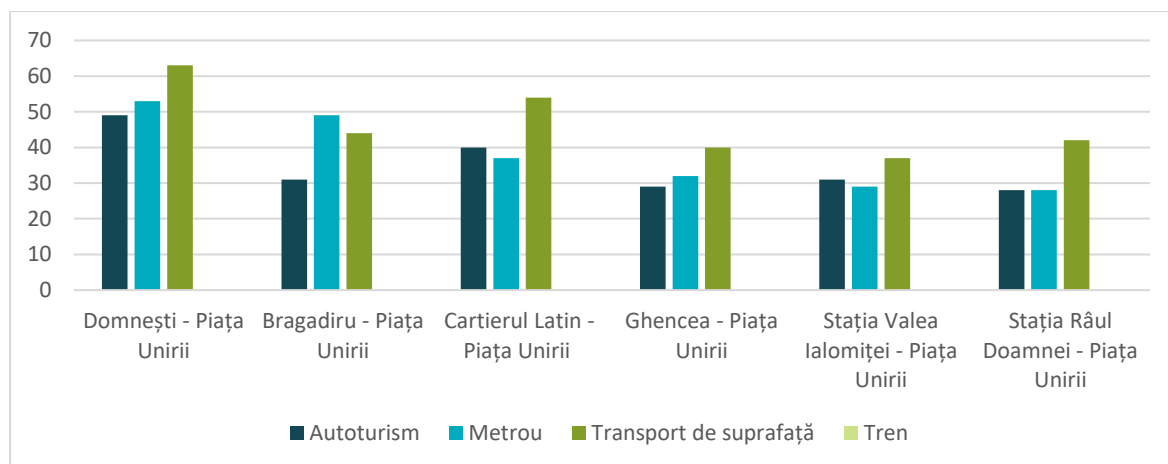
GRAFIC 19. Timpi de deplasare (min.) cu diferite mijloace de transport pentru zona de influență a magistralei M4



Sursa: Google Maps / Moovit / Aplicație STB

282. În cazul magistralei M5, metroul se evidențiază ca cel mai eficient mod de deplasare pentru Cartierul Latin și pentru călătorii care utilizează metroul de la stația Valea Ialomiței. În restul cazurilor, autoturismul rămâne cel mai rapid mijloc de deplasare, excepție făcând stația Râul Doamnei, caz în care și metroul și autoturismul conduc la aceeași durată de deplasare. Pe toate rutele analizate, metroul este mai eficient în comparație cu transportul public de suprafață. Capătul de linie al traseelor regionale (dinspre Bragadiru și Domnești) are legături cu tramvaiul 41, stația Brașov fiind cea mai apropiată. Cea mai rapidă legătură între M5 și rutele regionale se realizează pietonal între stațiile Prelungirea Ghencea (regional) și Râul Doamnei (metrou), traseu ce poate fi parcurs în aproximativ 8 minute.

GRAFIC 20. Timpi de deplasare (min.) cu diferite mijloace de transport pentru zona de influență a magistralei M5

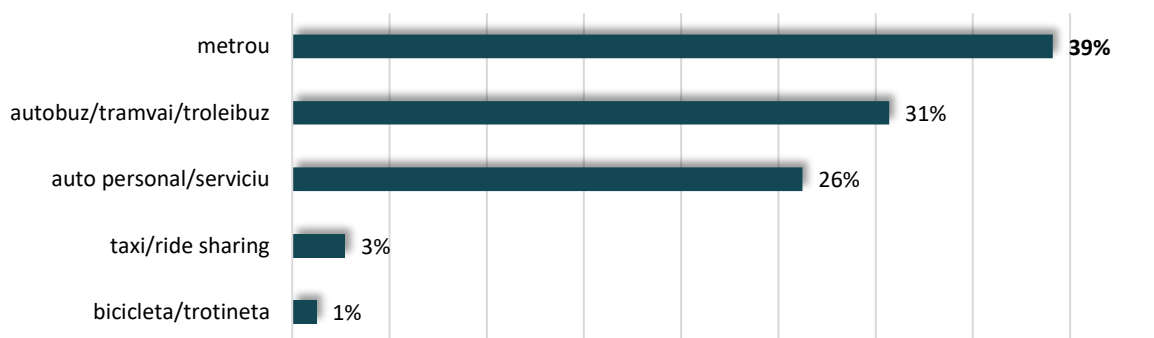


Sursa: Google Maps / Moovit / Aplicație STB

ANALIZA EFECTELOR NETE PRIN INTERMEDIUL INSTRUMENTELOR CANTITATIVE

283. Pentru a susține activitatea de evaluare, în anul 2021, a fost realizat un sondaj reprezentativ în rândul locuitorilor din București și județul Ilfov privind metroul bucureștean. **Sondajul relevă că 39% din populația adultă a zonei metropolitane București-Ilfov utilizează metroul ca principal mijloc de transport urban, respectiv mijloc de transport pe care îl utilizează cel mai des⁴³.** Așa cum vom vedea ulterior, o mare parte din populația participantă la traficul din zona metropolitană utilizează frecvent mai mult de un mijloc de transport în comun.

GRAFIC 21. Ierarhia mijloacelor de transport în comun București-Ilfov



Sursa: Sondaj reprezentativ în rândul locuitorilor din București și județul Ilfov privind metroul bucureștean, 2021

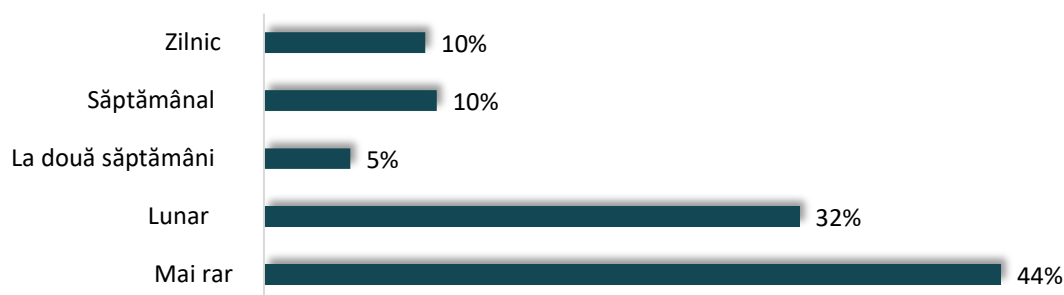
284. Analiza de contingență între frecvența utilizării metroului și zona de domiciliu evidențiază o intensitate de utilizare a metroului cu aproximativ 50% mai ridicată în Sectoarele 4 și 6 decât media. De asemenea, cei din Ilfov au un nivel de utilizare a metroului cu 50% mai scăzut decât media la nivelul zonei metropolitane. Se remarcă de asemenea că respondenții din Sectorul 5 utilizează metroul în aceea măsură ca și media populației, chiar dacă nivelul de acoperire cu infrastructură de transport subteran este foarte scăzut în acest sector. Această situație sugerează faptul că proximitatea transportului cu metroul nu generează în mod automat utilizare, relația fiind mediată de alți factori sociali: obișnuința de a utiliza mijloace de transport în comun, motivația deplasării, legătura cu alte mijloace de transport de suprafață, o imagine pozitivă a transportului cu respectivul mijloc de transport în comun.

285. Datele la nivelul utilizatorilor frecvenți ai metroului bucureștean⁴⁴ evidențiază faptul că M1 Dristor-Pantelimon (magistrală care corespunde inelului central al Bucureștiului) este magistrala cu numărul cel mai ridicat de călători fiind urmată ca pondere îndeaproape de M2 Berceni-Pipera (magistrală care preia o parte din fluxul sud-nord) și de M3 Preciziei-Anghel Saligny (magistrala care preia fluxul est-vest). Este de remarcat faptul că, la nivelul acestui sondaj cele două noi dezvoltări din ultimii ani, M4-Parc Bazilescu-Străulești și M5-Râul Doamnei-Eroilor înregistrează ponderi semnificative, chiar dacă mult sub cele ale principalelor trei linii de metrou dezvoltate în perioada dinaintea de 1990. Valorile de trafic înregistrate pe cele două magistrale sugerează nevoia aducerii în discuție a rentabilității investițiilor în dezvoltarea rețelei luând în calcul, pe lângă gradul de acoperire cu transport în comun a unui areal locuit și dinamica ocupării, dinamica tipului de loc de muncă precum și tendințele culturale și sociale de la nivel european și nu numai.

⁴³ Ierarhia prezentă în grafic obligă respondentul la o alegere.

⁴⁴ Reamintim că sunt date culese la nivel de sondaj de opinie. Ele nu pot fi opuse unui studiu de trafic ce utilizează alt tip de metodologie și alți parametri de măsurare.

GRAFIC 22. Efectele dezvoltării rețelei de transport cu metroul asupra utilizării frecvente a acestuia (frecvența utilizării noilor magistrale M4 și M5)

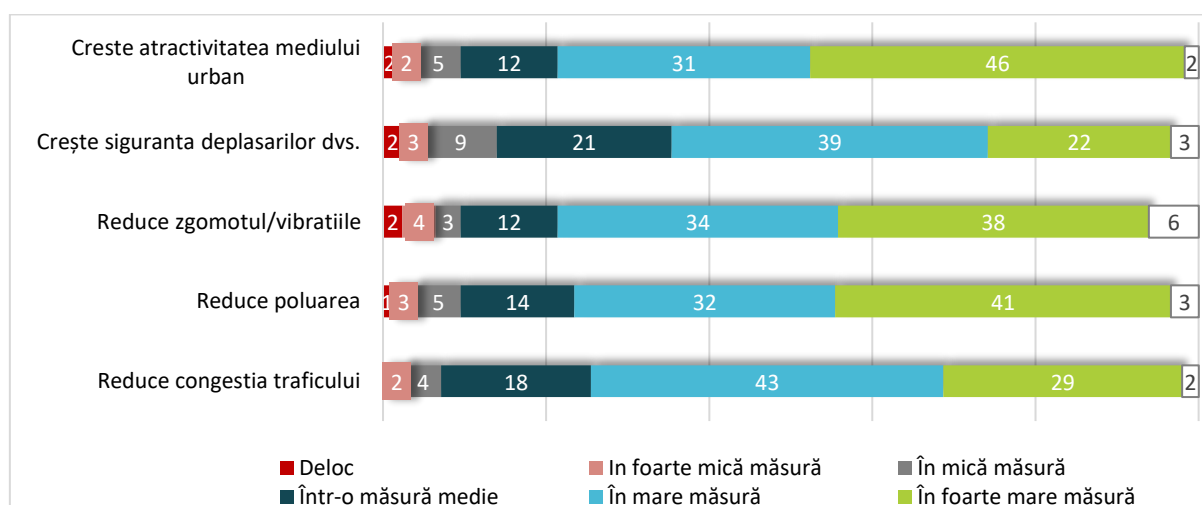


Sursa: Sondaj reprezentativ în rândul locuitorilor din București și județul Ilfov privind metroul bucureștean, 2021

286. Nevoia descrisă anterior se reflectă și asupra modului în care sunt utilizate de către utilizatorii frecvenți magistralele deschise în ultimii 5 ani (M4 și M5). Chiar dacă, la nivel general acestea au cote de utilizare acceptabile, se observă că cea mai mare parte a utilizatorilor frecvenți accesează relativ rar aceste magistrale. Din perspectiva utilizatorilor frecvenți ai metroului noile dezvoltări ale rețelei au dus la creșterea parametrilor zilnici de trafic cu aproximativ 10-12%. Sigur, aceste date vor trebui coroborate cu informații obiective din vânzarea de permise și studiile de trafic la nivel de stație. Însă, reamintim, cu referire spre exemplu la zona Drumul Taberei (M5) că îmbătrânirea populației rezidente din zonă corelează direct cu diminuarea arealului de mobilitate, ceea ce se reflectă și asupra parametrilor de utilizare a unui mijloc de transport, mai ales în cazul metroului care nu este un mijloc de transport în comun preferat de pensionari. Prin urmare rentabilitatea dezvoltărilor de infrastructură depinde și de fereastra de oportunitate demografică pe care acestea o speculează la un anumit moment.

287. Impactul metroului asupra creșterii calității vieții determină o dezirabilitate crescută a finalizării noilor magistrale. Astfel, 77% dintre utilizatorii frecvenți apreciază că finalizarea noilor magistrale va crește atractivitatea mediului urban, 61% consideră că va crește siguranța deplasărilor urbane, 72% apreciază că nivelul zgomotului/ vibrațiilor generate de transportul de suprafață va fi semnificativ redus, 73% consideră că impactul va fi semnificativ în reducerea poluării, iar 72% consideră că finalizarea acestor noi magistrale se va reflecta în reducerea congestiei în trafic.

GRAFIC 23. Efectele percepute ale finalizării noilor magistrale de metrou

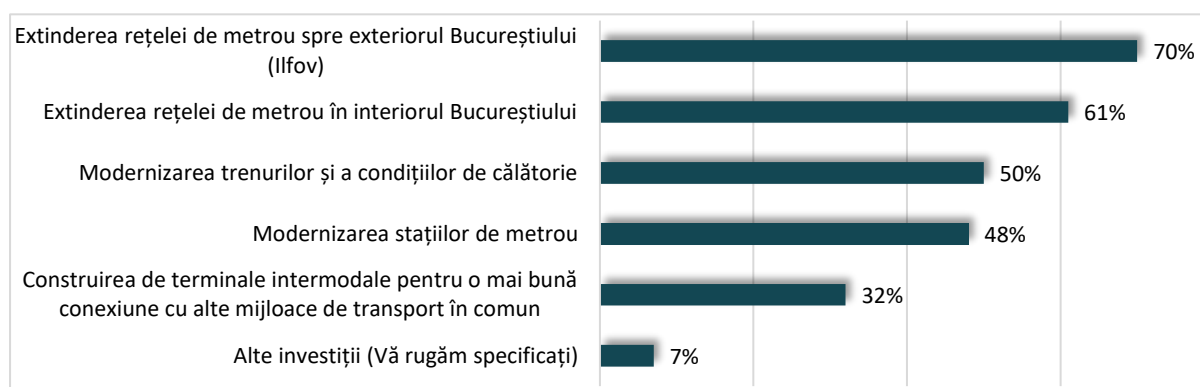


Sursa: Sondaj reprezentativ în rândul locuitorilor din București și județul Ilfov privind metroul bucureștean, 2021

288. Transpunând procentele prezentate în graficul anterior într-un indice de impact perceput⁴⁵, cu valori de la 1- foarte scăzut/ fără impact la 6-impact maxim se observă faptul că principalul impact vizează creșterea atractivității mediului urban, cu un indice de 5,01 puncte, urmat de impactul asupra poluării (4,86) și impactul asupra reducerii congestiei în trafic (4,83). Cea mai mare parte a elementelor de impact anterior menționate au o dezvoltare "naturală" în timp, iar măsura în care un mijloc de transport în comun poate răspunde provocărilor implicate de acestea este dependentă de această dezvoltare. Una dintre temele care a generat un grad ridicat de nemulțumire din partea participanților la sondajul de opinie este cea legată de durata de execuție a noilor magistrale de metrou, apreciată ca fiind extrem de mare, 44% dintre respondenți considerând că a fost depășită limita de acceptabilitate a acestei durate de execuție.

289. Pe fondul impactului transportului cu metroul asupra calității vieții și al deficitului perceput la nivel public în ceea ce privește managementul traficului în zona metropolitană București-Ilfov principalele așteptări ale utilizatorilor metroului bucureștean au în vedere extinderea acestuia atât în interiorul Capitalei, prin finalizarea magistrelor care au fost începute/ proiectate, cât și în afara orașului prin includerea în proiecte viitoare ale noilor dezvoltări imobiliare din Ilfov, sau a altor puncte de interes strategic (ex: centru tehnologic de la Măgurele).

GRAFIC 24. Principalele așteptări privind îmbunătățirea transportului cu metroul



Sursa: Sondaj reprezentativ în rândul locuitorilor din București și județul Ilfov privind metroul bucureștean, 2021

4.3. Există alte efecte, intenționate /neintenționate, pozitive sau negative ale intervențiilor?

Efecte urmărite de programul operațional	Indicatori
Scăderea congestivității și creșterea sustenabilității transportului în București-Ilfov	Ponderea transportului cu metroul în transportul public de pasageri în București (OS 1.4)

290. Alte efecte intenționate ale intervențiilor sunt:

- Creșterea ariei de deservire a metroului
- Reducerea duratelor de călătorie
- Siguranța traficului și securitatea deplasărilor
- Dezvoltarea durabilă în raport cu mediul - scăderea nivelului de poluare în oraș

291. Principalele efecte neintenționate ale intervențiilor sunt:

- Creșterea numărului de construcții și activități economice noi în zonă
- Creșterea valorii proprietăților imobiliare
- Atragerea de noi dezvoltări de amploare și conversia zonelor industriale (de exemplu, AFI City)
- Dezvoltarea pieței muncii în zonele accesibile cu metroul (de exemplu, zona Pipera)

⁴⁵ Pe baza mediilor ponderate.

292.În ceea ce privește **reducerea duratelor de călătorie**, din analiza datelor colectate reiese faptul că beneficiile majore sunt resimțite de călători în cazul deplasărilor profesionale/de studiu. Acestea au frecvența cea mai mare și presupun deplasarea pe distanțe mai mari comparativ cu restul deplasărilor, iar economiile de timp potențiale prin utilizarea metroului sunt de până la 30 de minute. În cazul deplasărilor pentru cumpărături/recreere reducerea timpilor de deplasare este de maxim 10 minute.

293.În urma realizării proiectelor de metrou se așteaptă o **creștere a calității și atractivității mediului urban prin reducerea congestiei traficului rutier**, creșterea siguranței circulației și a securității deplasărilor. Sistemul de siguranță și automatizare a traficului, finanțat în cadrul POIM T, a fost finalizat în iunie 2020.

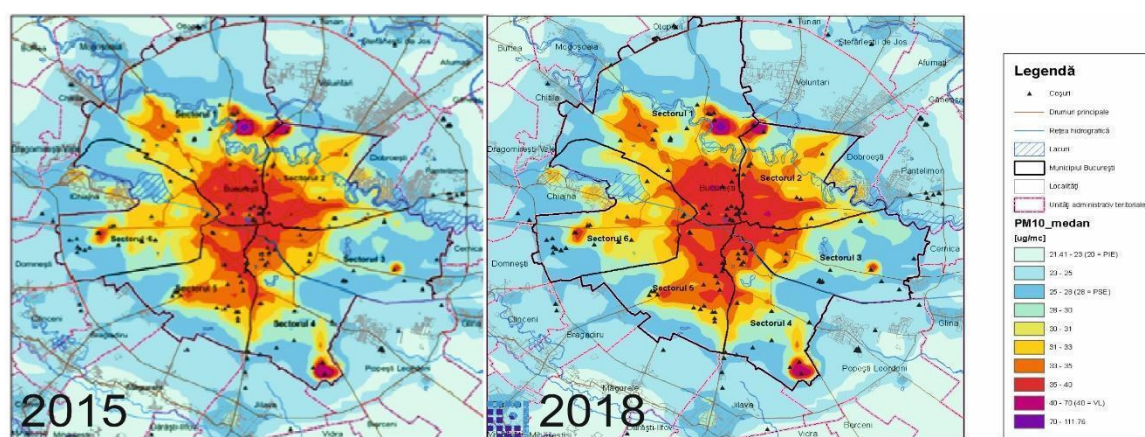
294.Prin investițiile realizate prin intermediul portofoliului de proiecte POIM se vor implementa măsuri care vor duce la creșterea siguranței traficului. Din analiza datelor colectate reiese că marea majoritate a populației consideră călătoriile cu metroul ca având un grad ridicat de siguranță și securitate, transportul cu metroul fiind perceput ca fiind mai benefic sub raportul securității comparativ cu transportul public de suprafață. Creșterea siguranței traficului este în corelație directă cu scăderea fluxurilor de trafic și reducerea congestiei rutiere.

Dezvoltarea durabilă în raport cu mediul

295.Principalul impact al noilor linii de metrou asupra mediului îl reprezintă reducerea emisiilor provenite din traficul rutier - particule de materie (PM) 10, dioxid de azot (N_2O) sau CO_2 . Creșterea gradului de deservire a metroului și convingerea locuitorilor de a folosi acest mijloc de transport în defavoarea autovehiculului personal reprezintă principalul factor care contribuie la ameliorarea calității aerului. Însă extinderea liniilor de transport public, mai ales cel de mare capacitate, aduce după sine dezvoltare, aspect care implică și creșterea cererii pentru transport.

296.Analizele realizate pentru evaluarea calității aerului realizate în cadrul Planului de Calitate a Aerului București 2015 și a Planului Integrat de Calitate a Aerului în Municipiul București 2018 evidențiază schimbări foarte reduse în ceea ce privește emisiile cu PM_{10} ⁴⁶. Zona deservită de extensia M4 înregistrează valori de 33-35 $\mu g/m^3$ încadrându-se astfel într-o calitate medie a aerului. Principalele schimbări în intervalul 2015-2018 s-au realizat în zona intersecției între DN1A și DN7⁴⁷, care a trecut de la 31-33 $\mu g/m^3$ la 33-35 $\mu g/m^3$, fapt datorat în principal creșterii traficului în/dinspre zona Mogoșoaia/Buftea.

FIGURA 26. Evoluția distribuției spațiale a concentrațiilor medii anuale de PM_{10} între 2015 și 2018



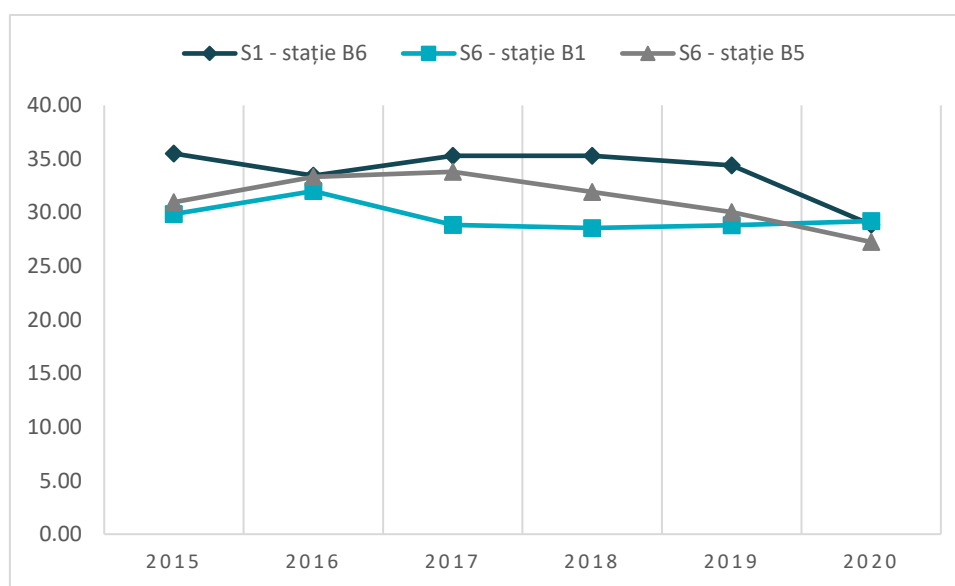
Sursa: PMB – Direcția de Mediu

⁴⁶ Aproximativ 58% din emisiile de PM_{10} provin din traficul rutier (Planul Integrat de Calitatea Aerului în Municipiul București 2018)

⁴⁷ Cea mai congestionată intersecție din zona de deservire a extensiei M4.

297. Evaluarea calității aerului este completată de datele înregistrate la stațiile de monitorizare a calității aerului montate în sectoarele 1 și 6. Graficul de mai jos prezintă evoluția emisiilor PM10 pentru cele 3 stații. În sectorul 1, pentru intervalul 2015-2019, se observă menținerea valorilor PM10 în intervalul 33 – 35,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ similar cu valorile înregistrate în vecinătatea M4. În sectorul 6, stația B5 din vecinătatea magistralei M5 înregistrează o creștere a valorilor PM10 până în anul 2017, când ajunge la 33.80 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ încadrându-se astfel într-o calitate medie a aerului, urmată de o scădere continuă până în 2020. Toate stațiile înregistrează scăderi semnificative în anul 2020, atingând valori mai mici de 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, ca efect a reducerii nevoilor de deplasare cauzate de pandemia Covid-19. Schimbările observate în sectorul 6 nu pot fi considerate cu precizie efecte ale deschiderii M5 deoarece magistrala și-a început funcționarea în perioada pandemiei Covid-19.

GRAFIC 25. Evoluția concentrațiilor medii anuale de PM10 în sectoarele 1 și 6, între 2015 și 2020



Sursa: Rețeaua națională de monitorizare a calității aerului

298. Deși extinderea M4 a preluat o parte din traficul rutier, cererea de transport din mediul extern crește în continuare⁴⁸, motiv pentru care nici **calitatea poluării fonice nu s-a ameliorat**. Aceasta a rămas constantă, cu valori de 65-70 dB(A) în vecinătatea imediată a Bulevardului Bucureștii Noi și 50-60 dB(A) în zonele mai îndepărtate (peste 50 metri). Depășiri ale valorilor legal admise (conform Ordinului 199/2014 – 55dB) se înregistrează astfel doar în vecinătatea imediată a principalei artere de circulație.

299. Creșterea atractivității magistralei M4 și implicit preluarea unei părți mai mari din transportul cu autovehiculul individual ar putea contribui semnificativ la ameliorarea calității aerului și reducerea poluării fonice, dar acest lucru se poate întâmpla doar printr-o mai bună integrare a proiectului „Metrou M4 Parc Bazilescu - Străulești - Faza II”. Percepția populației este că poluarea atmosferică se va diminua mult și foarte mult în zonele aferente M4 și M5 în momentul în care cele două magistrale vor funcționa la nivel optim, dar nu și poluarea fonică, pentru care se așteaptă diminuări minimale ale zgomotului și vibrațiilor.

300. În contextul dezvoltării continue a capitalei, atât din punct de vedere economic cât și prin atragerea continuă a populației din toate zonele țării, efectele de dezvoltare durabilă în raport cu mediul sunt dificil de atins și necesită intervenții susținute și complementare atât din perspectiva intervențiilor în transport, cât și a finanțării intervențiilor de mediu și a celor soft. Componenta de educare și încurajare/stimulare a populației pentru utilizarea mijloacelor de transport în comun, de schimbare a percepției populației cu privire la beneficiile utilizării transportului în comun are un rol important în schimbarea comportamentului de trafic al populației cu efecte benefice asupra mediului.

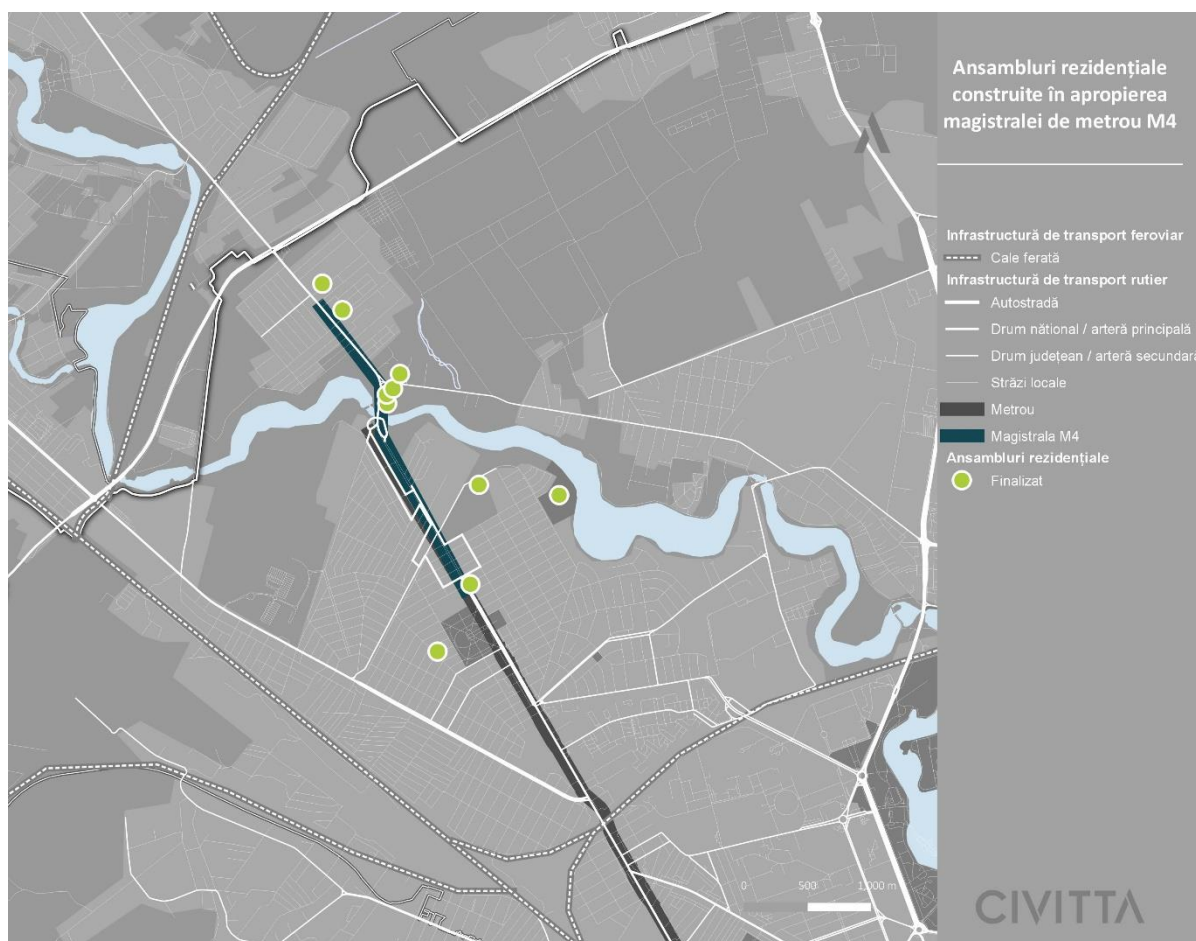
⁴⁸ Procesul de sub-urbanizare face ca populația orașelor Mogoșoaia și Buftea să crească continuu în ultimii ani

Atractivitatea zonelor în care a fost construit metroul

301. Extindere rețelei de metrou aduce după sine creșterea accesibilității și noi dezvoltări. În cazul zonelor din aria de influență a noilor stații de metrou din M4 creșterea atractivității este vizibilă prin mai multe fenomene:

1. **Modernizarea și densificarea fondului construit.** Cu excepția fostelor zone industriale, nu prea mai există terenuri libere pentru noi dezvoltări în vecinătatea stațiilor Laminorului sau Străulești. Se constată un proces de înnoire a fondului construit și de densificare, prin înlocuirea unor construcții mai vechi cu unele noi, care valorifică mai bine terenul.
2. **Creșterea prețurilor pentru terenuri/construcții.**
3. **Planificarea de noi dezvoltări.** Creșterea accesibilității și implicit a atractivității zonei au contribuit la schimbarea modului de utilizare a terenului. Prin intermediul mai multor Planuri Urbanistice Zonale (PUZ), ulterior integrate în propunerea PUZ-ului Coordonator de Sector, indicatorii de urbanism pentru principalele rezerve de teren s-au schimbat (Figura 29). Fostele zone industriale din zona Bulevardului Bucureștii Noi (de exemplu, Laminorului) sunt transformate în zone mixte pentru dezvoltări rezidențiale, birouri și servicii, cu o intensitate de utilizare a terenului mai mare (CUT 3, POT 50%, Hmax 45m). Tendința de densificare este vizibilă cu precădere în zona de influență a stației de metrou Străulești unde există încă rezerve de teren nevalorificate (Figura 27).

FIGURA 27. Dezvoltări rezidențiale în zona de deservire a liniei M4

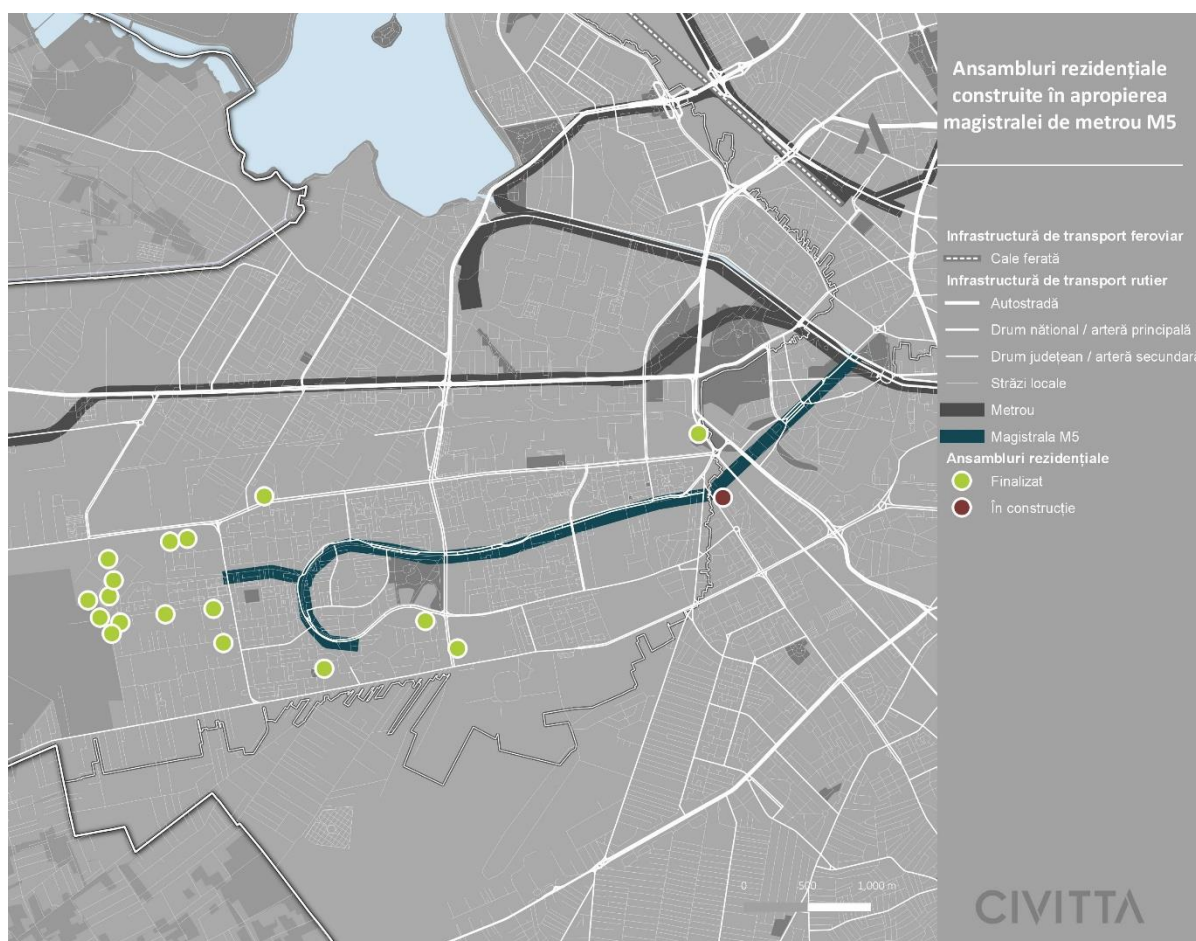


Sursa: korter.ro, imobiliare.ro

302. În cazul liniei de metrou M5, creșterea atractivității zonei din aria de influență a metroului nu este la fel de evidentă. Acest aspect este marcat cu precădere de faptul că efectele implementării liniei de metrou nu sunt vizibile pe termen scurt, acestea devenind evidente după o perioadă mai lungă de timp. Cu toate acestea, se remarcă creșteri ale prețurilor pentru apartamentele din zona Drumul Taberei înregistrate după implementarea noii linii de metrou. Astfel, în luna martie 2021 prețul/mp pentru un apartament în zona vizată

a cunoscut o creștere de 1,3% față de aceeași perioadă a anului precedent⁴⁹. De asemenea, există multiple proiecte de amenajare a unor ansambluri rezidențiale în zonă, lucrările pentru acestea fiind demarate în perioada anterioară punerii în funcțiune a noii linii M5. Metroul a reprezentat un element cheie pentru noile dezvoltări (Figura 28), fiind parte din motivația alegerii zonelor pentru noile ansambluri. O parte dintre aceste dezvoltări sunt deja finalizate (ex. Grozăvești Rezidențial, Drumul Taberei Parc Residence etc.), existând totodată și o serie de ansambluri rezidențiale finalizate parțial/în curs de implementare (ex. Moghioroș Park Residence, One Cotroceni Park). Acestea sunt cu precădere locuințe colective, ce contribuie la densificarea zonei și care, o dată cu finalizarea, vor atrage o cerere mai ridicată de transport. Cu toate acestea, densificarea fondului construit este una limitată, zona fiind cu precădere caracterizată de fondul construit existent, marcat de blocuri de locuințe colective P+10. Procesul de densificare va rămâne unul redus și pe viitor întrucât resursele de teren din aria de influență a metroului sunt limitate.

FIGURA 28. Dezvoltări rezidențiale în zona de deservire a liniei M5



303. Creșterea populației în zonele deservite de metrou este o tendință caracteristică marilor aglomerații urbane.

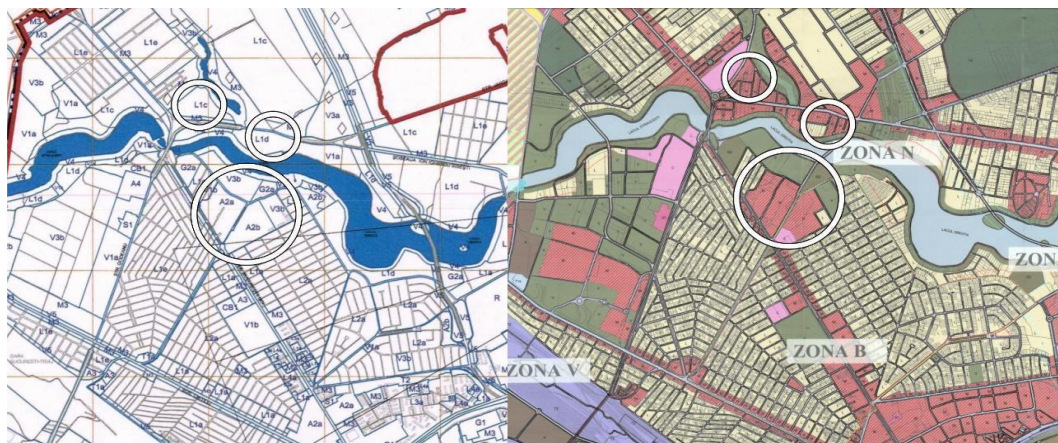
Aceasta este mai accentuată în cazul Municipiului București deoarece metroul este considerat singurul mijloc de transport public eficient și viabil. În ansamblu, schimbările reglementărilor de urbanism alături de proiecte imobiliare aflate la nivel de concept sau chiar în construcție, arată interesul crescut pentru zona de influență a proiectului. După definitivarea proiectului „Metrou M4 Parc Bazilescu-Străulești - Faza II” atractivitatea cartierului Bucureștii Noi a crescut considerabil. Extinderea M4 a contribuit decisiv la procesul de conversie a terenurilor industriale și lansare de noi dezvoltări imobiliare (de exemplu, AFI City lângă stația de metrou Laminorului). În perioada 2015-2020 în zona de locuințe individuale au apărut inserții de locuințe colective,

⁴⁹ Ziarul Financiar – ZF Index imobiliar, 2021.

aspect care duce la densificarea zonei și la creșterea cererii de transport. Tot în aceeași perioadă populația orașelor Chitila și Buftea, care intră în raza de deservire a M4, a crescut cu 2,1%, respectiv 5,4%. În cazul comunei Mogoșoaia, aflată și ea în raza de deservire a liniei M4, populația a început să scadă începând cu anul 2018, aceasta fiind cu 2,6% mai redusă în 2020 față de 2015.

Toate aceste efecte sunt aliniate cu obiectivele specifice ale proiectului dedicat M4, care au vizat printre altele și dezvoltarea stațiilor de metrou ca **poli de dezvoltare și dezvoltarea zonelor adiacente acestora**.

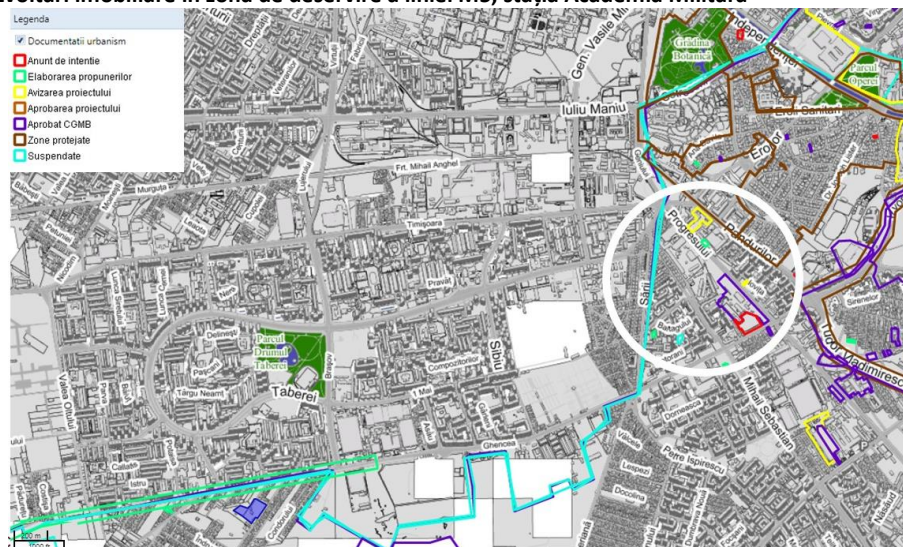
FIGURA 29. Densificarea zonei aferente M4 - Comparație între reglementările urbanistice pentru zona de influență a proiectului provenite din PUG 2000 și propunere PUZ Coordonator Sectorul 1



Sursa: Primăria Municipiului București – Primăria Sectorului 1

304. În ceea ce privește linia M5, în zona deservită de metrou au fost evidențiate, de asemenea, inserții de locuințe colective, fiind astfel densificată zona. Majoritatea acestor inserții sunt realizate în partea vestică a magistralei, cu toate acestea se remarcă un interes pentru noi dezvoltări și în proximitatea stației Academia Militară. În figura de mai jos se poate observa că dintre cele nouă PUZ-uri din zonă, două sunt aprobate, iar celelalte se află în diferite faze ale procesului de elaborare. Marea majoritate a PUZ-urilor vizează dezvoltări rezidențiale, dar există și propuneri pentru servicii medicale sau spații de birouri. Creșterea populației localităților din zona de deservire a liniei M5 (Domnești, Bragadiru) nu este evidentă, linia fiind implementată de o perioadă mai redusă de timp. Cu toate acestea, în anul 2020, populația localităților Bragadiru și Domnești a crescut cu 12,4%, respectiv 9,3% față de anul 2019.

FIGURA 30. Dezvoltări imobiliare în zona de deservire a liniei M5, stația Academia Militară



Sursa: Primăria Municipiului București, <http://urbanism.pmb.ro/>

Dezvoltarea pieței muncii

305. Gradul de dezvoltare al pieței muncii poate fi analizat în funcție de o serie de parametri, precum:

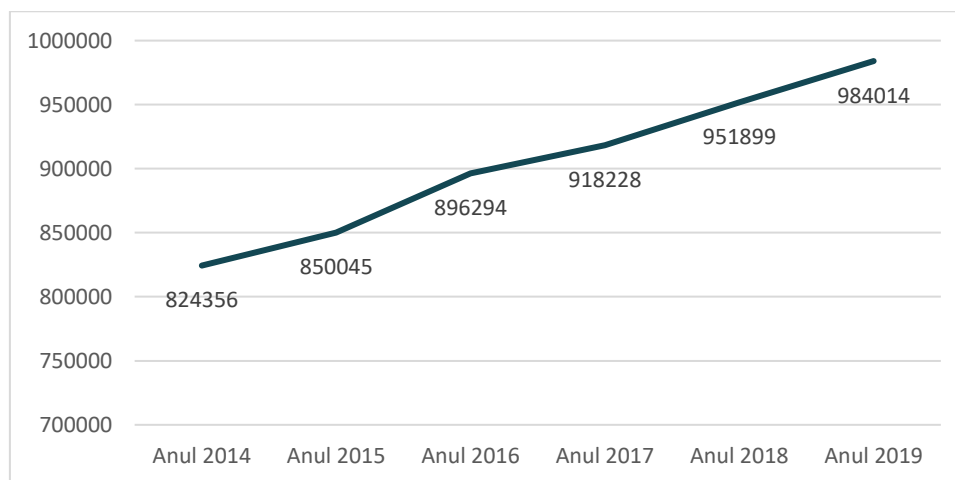
- Număr/cifra de afaceri întreprinderi nou înființate în zonele în care au fost implementate proiecte;
- Numărul de locuri de muncă temporare în echipele de implementare a proiectelor POIM;
- Numărul de locuri de muncă full-time nou create în zonele în care au fost implementate proiectele.

306. Suplimentar, în anul 2021 au fost realizate 2 sondaje de opinii pentru a înțelege mai bine impactul resimțit de mediul de afaceri după deschiderea circulației pe fiecare magistrală:

- Sondaj reprezentativ în rândul mediului de afaceri (societăți comerciale cu autorizație de funcționare în Sectorul 6, în proximitatea Magistralei 5)
- Sondaj reprezentativ în rândul mediului de afaceri (societăți comerciale cu autorizație de funcționare în Sectorul 1, în proximitatea Magistralei 4)

307. În ceea ce privește evoluția numărului de locuri de muncă nou create, datele disponibile arată o creștere a acestora în intervalul 2016-2018, urmată de o scădere în 2019. Numărul locurilor de muncă pentru anul 2020 a fost afectat de pandemia COVID-19 și restricțiile de circulație, atingând cele mai mici valori din ultimii cinci ani, aproximativ jumătate din valorile din 2018. Cele mai multe locuri de muncă au fost create în sectorul 6, în anul 2016. În cazul liniei M4, se poate aprecia că noile dezvoltări localizate pe fosta zonă industrială au contribuit considerabil la creșterea numărului de locuri de muncă în zonele adiacente, mai ales investiția de la AFI City. Indirect, la nivelul Capitalei, în perioada de implementare a proiectelor și după⁵⁰, numărul locurilor de muncă a crescut cu 3,3%⁵¹.

GRAFIC 26. Creșterea numărului de salariați la nivelul Municipiului București între 2014 și 2019

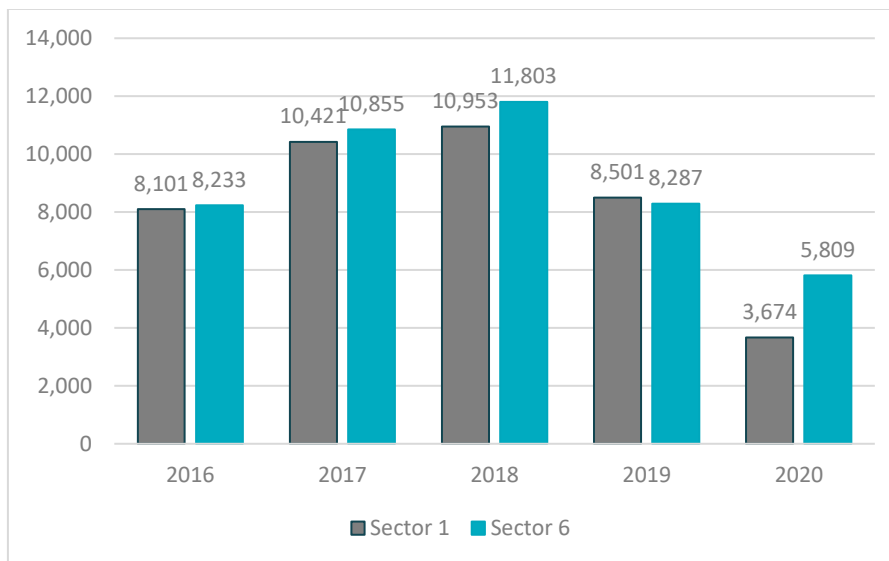


Sursa: INS Tempo

50 Perioada de după face referire numai la implementarea proiectului pe magistrala M4. Pentru perioada de după implementarea magistralei M5 (post septembrie 2020) nu există date statistice la momentul realizării prezentului raport.

51 Conform datelor disponibile în baza de date INS Tempo.

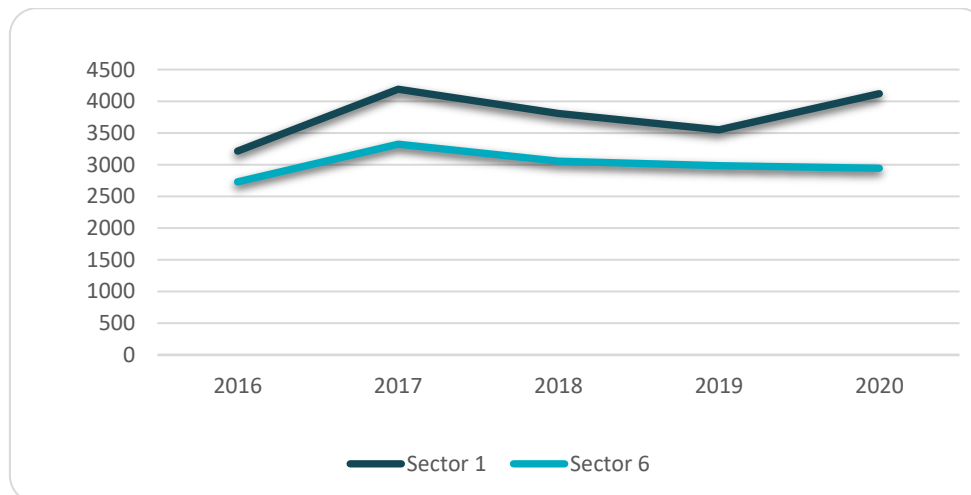
GRAFIC 27. Situația locurilor de muncă nou create la nivelul Sectoarelor 1 și 6, între 2016 – 2020



Sursă: Agenția Națională pentru Ocuparea forței de Muncă

308. La nivelul celor două sectoare se observă o dinamică similară a evoluției înmatriculărilor persoanelor juridice până în anul 2019. Numărul înmatriculărilor crește până în 2017, mai pronunțat pentru sectorul 1, scăzând apoi ușor până în 2019, iar din acest an înmatriculările în sectorul 6 stagnează, dar cele în sectorul 1 cresc cu 16%, față de valorile din anul precedent.

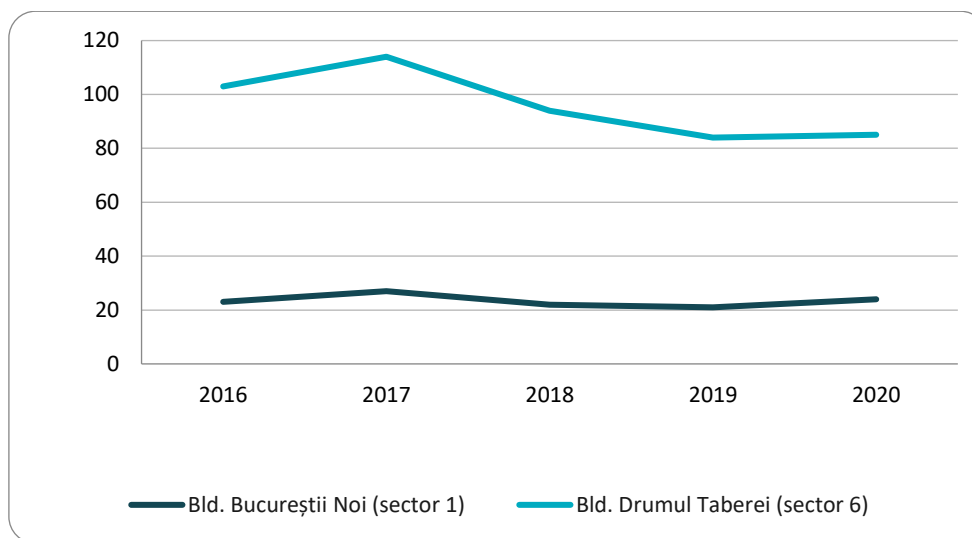
GRAFIC 28. Evidența înmatriculărilor persoanelor juridice la nivelul Sectoarelor 1 și 6, în perioada 2016-2020



Sursă: Oficiul Național al Registrului Comerțului

309. Dinamica de la nivelul sectorului se schimbă dacă ne uităm la cele 2 artere principale din vecinătatea magistralelor M4 și M5. În Drumul Taberei se observă o creștere a numărului de firme nou înființate până în 2017, urmată de o scădere continuă până în 2020. Bulevardul Bucureștii Noi este mai stabil din acest punct de vedere, având valori apropiate pentru toți anii analizați, aproximativ 20-25 firme nou înființate pe an.

GRAFIC 29. Evidența înmatriculărilor persoanelor juridice cu sediul social pe Bulevardul Bucureștii Noi, în perioada 2016-2020



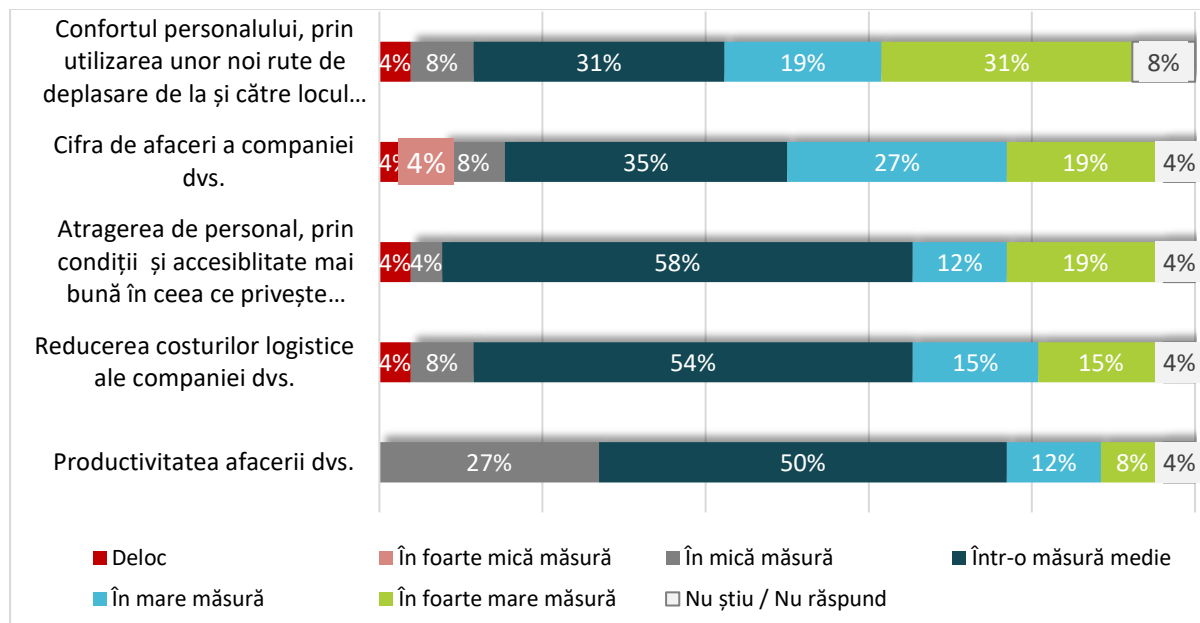
Sursă: Oficiul Național al Registrului Comerțului

310. În cadrul celor 2 sondaje de opinie realizate în 2021 au fost intervievați reprezentanți ai companiilor cu autorizație de funcționare pe raza sectorului 1 în proximitatea magistralei M4 - Gara de Nord - Străulești și pe raza sectorului 6 în proximitatea magistralei M5 - Râul Doamnei – Eroilor, inclusiv Valea Ialomiței. În sectorul 1, se evidențiază o pondere semnificativ mai ridicată a companiilor mici care au participat la sondaj, în comparație cu Sectorul 6, proximitatea M5 (97% în Sectorul 1 versul 76% în sectorul 6), dar și o pondere semnificativ mai ridicată a companiilor care realizează valoare adăugată mare (creație, consultanță, IT, medical, educație, turism) - 44%, în comparație cu Sectorul 6 doar 2%. Ariile de activitate ale companiilor din sectorul 6 sunt comerțul alimentar și non-alimentar (65%), prestările de servicii (23%) și alimentație publică (12%).

311. Un sfert (26%) dintre reprezentanții companiilor din proximitatea M4 apreciază că investițiile în infrastructura de metrou din ultimii 5 ani au influențat dezvoltarea afacerii lor. Principalele efecte resimțite de către mediul de afaceri, ca urmare a acestor investiții vizează creșterea confortului personalului, prin utilizarea unor noi rute de deplasare de la și către locul de muncă și, implicit, prin scăderea timpilor de deplasare și creșterea cifrei de afaceri a companiei. Influențe semnificative s-au înregistrat și în ceea ce privește: atragerea de personal, prin condiții și accesibilitate mai bună în ceea ce privește deplasarea de la și către locul de muncă și reducerea costurilor logistice ale companiei. Aceste influențe au fost resimțite similar atât în rândul companiilor cu valoare adăugată mare cât și în rândul celorlalți agenți economici.

312. În cazul M4, observăm că jumătate (50%) dintre companiile care au resimțit efecte produse de investițiile de la metrou din ultimii 5 ani apreciază că a crescut confortul personalului și au scăzut timpii de deplasare, 46% consideră că cifra de afaceri a companiei a fost influențată pozitiv, iar 30% din mulțumiți de creșterea accesibilității și posibilitatea de a atrage personal din zone mai extinse prin lărgirea posibilităților de deplasare către locul de muncă. Cele mai mici influențe s-au observat pentru reducerea costurilor logistice (30%) și pentru creșterea productivității firmei (20%).

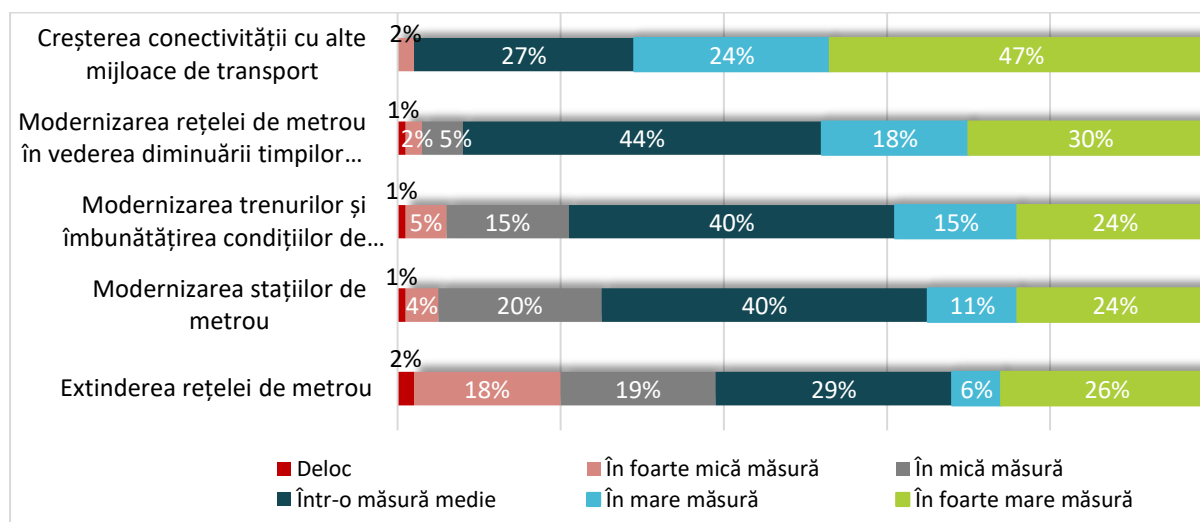
GRAFIC 30 - Ponderea efectelor pozitive a investițiilor în M4



Sursă: Sondaj reprezentativ în rândul mediului de afaceri (societăți comerciale cu autorizație de funcționare în Sectorul 1, în proximitatea Magistralei 4), 2021

313. În cazul magistralei M4, 71% dintre respondenți consideră că principala direcție de investiție în perioada următoare ar trebui să aibă în vedere creșterea conectivității cu alte mijloace de transport, în special cu transportul de suprafață și dezvoltarea transportului intermodal, 48% apreciază că modernizarea în vederea reducerii timpilor de călătorie trebuie să fie prioritară, 39% pun pe prim plan îmbunătățirea condițiilor de călătorie iar 35% modernizarea stațiilor de metrou. Aproximativ unul din trei respondenți (32%) consideră prioritară extinderea actualei rețele de metrou în special în afara orașului.

GRAFIC 31 - Ponderea percepției investițiilor necesare în infrastructura de metrou, respondenți din vecinătatea M4

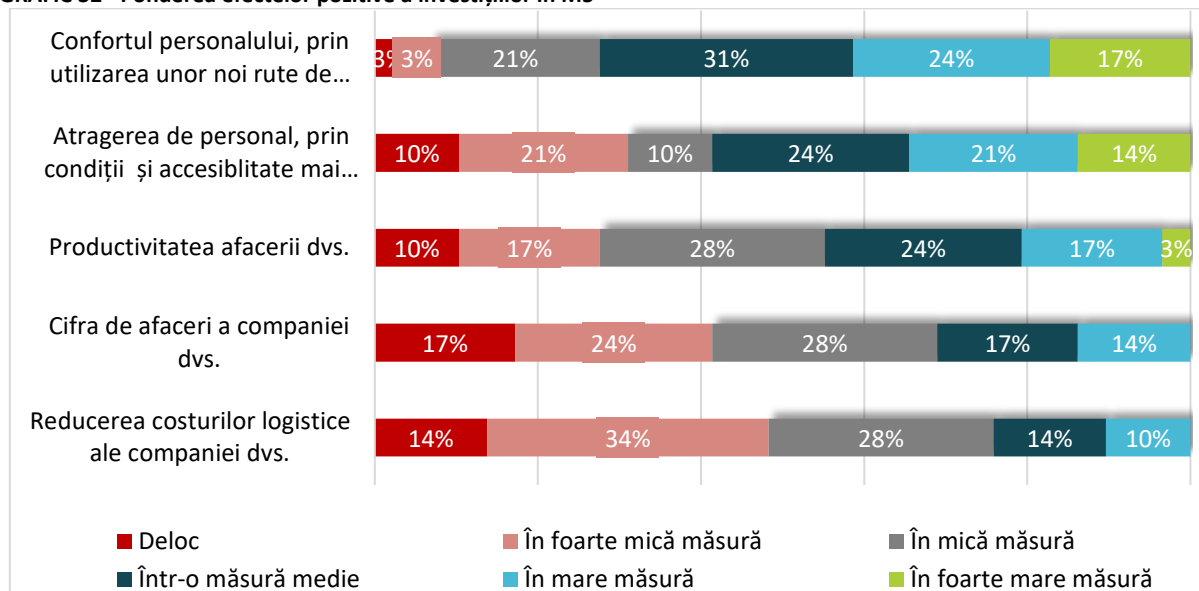


Sursă: Sondaj reprezentativ în rândul mediului de afaceri (societăți comerciale cu autorizație de funcționare în Sectorul 1, în proximitatea Magistralei 4), 2021

314. În cazul M5, mai mult de o treime dintre reprezentanții companiilor din proximitatea magistralei apreciază că investițiile în infrastructura de metrou din ultimii 5 ani au influențat dezvoltarea afacerii pe care o au. 41% dintre aceștia atribuie în mare și foarte mare măsură acestui obiectiv de infrastructură creșterea confortului

personalului și scăderea timpilor de deplasare, 35% consideră că investițiile în M5 au facilitat într-o măsură mare și foarte mare atragerea de personal, prin creșterea accesibilității zonei, unul din cinci reprezentanți ai firmelor (20%) este de părere că productivitatea afacerii lor a crescut în mare sau foarte mare măsură datorită M5, 14% apreciază să influența M5 asupra cifrei de afaceri a companiei a fost mare, iar 10% că M5 a avut o influență mare.

GRAFIC 32 - Ponderea efectelor pozitive a investițiilor în M5

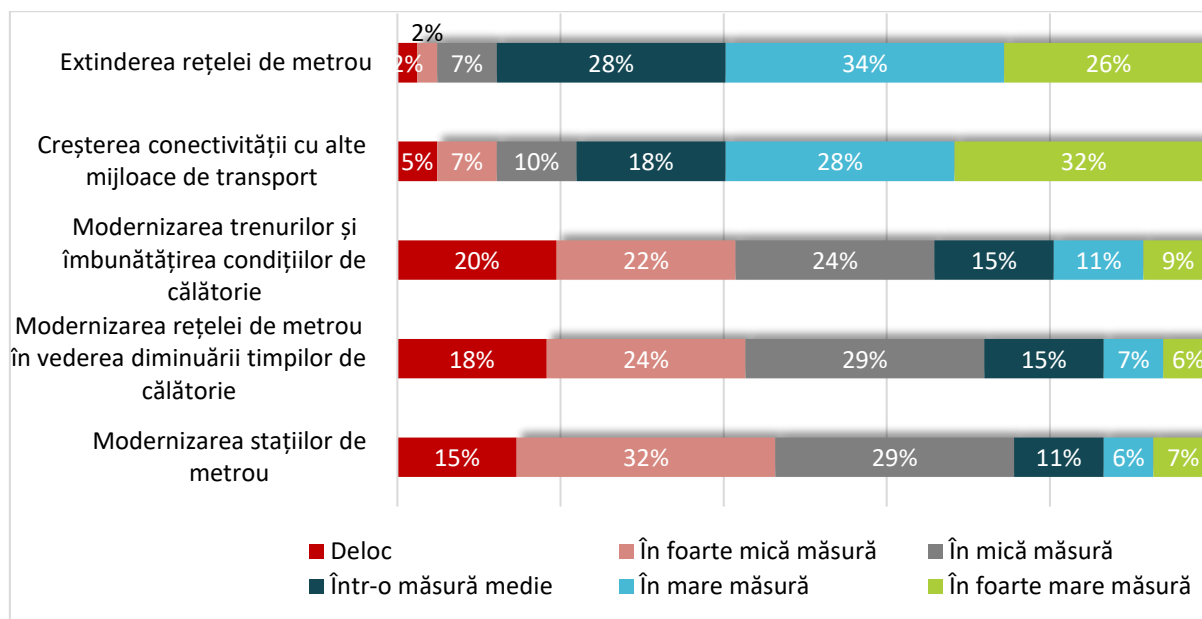


Sursă: Sondaj reprezentativ în rândul mediului de afaceri (societăți comerciale cu autorizație de funcționare în Sectorul 6, în proximitatea Magistralei 5), 2021

315.În cazul magistralei M4, 71% dintre respondenți consideră că principala direcție de investiție în perioada următoare ar trebui să aibă în vedere creșterea conectivității cu alte mijloace de transport, în special cu transportul de suprafață și dezvoltarea transportului intermodal, 48% apreciază că modernizarea în vederea reducerii timpilor de călătorie trebuie să fie prioritară, 39% pun pe prim plan îmbunătățirea condițiilor de călătorie iar 35% modernizarea stațiilor de metrou. Aproximativ unul din trei respondenți (32%) consideră prioritară extinderea actualei rețele de metrou în special în afara orașului.

316.În cazul M5, aproape trei sferturi (60%) dintre respondenți apreciază că extinderea rețelei de metrou și creșterea conectivității acestuia cu alte mijloace de transport sunt investiții prioritare în infrastructura de metrou București-Ilfov, investiții cu impact asupra afacerii pe care o dețin. În special extinderea înspre județul Ilfov, spre zonele limitrofe Bucureștiului este percepută a fi de maximă prioritate pentru firmele din zonă. Dezvoltările imobiliare din proximitatea M5 (Bragadiru, Domnești, Prelungirea Ghencea, cartierul Brâncuși) sunt văzute de către respondenți ca zone cu clienți potențiali sau zone de extindere a afacerilor, principalul impediment fiind cel al accesibilității transportului în comun.

GRAFIC 33 - Ponderea percepției investițiilor necesare în infrastructura de metrou, respondenți din vecinătatea M5



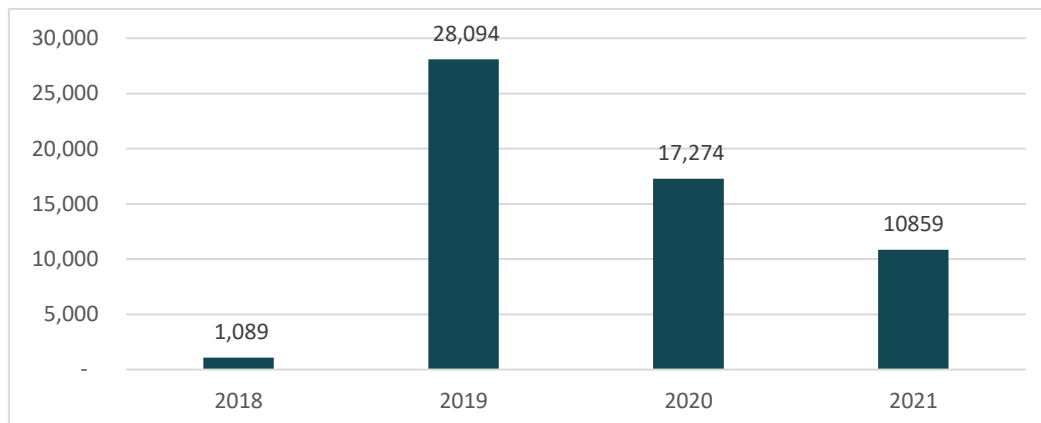
Sursă: Sondaj reprezentativ în rândul mediului de afaceri (societăți comerciale cu autorizație de funcționare în Sectorul 6, în proximitatea Magistralei 5), 2021

4.4. Efectele depășesc limitele zonei ori sectorului sau afectează și alte grupuri, nevizate de intervenție?

317. Intervențiile din cadrul TE 2 vizează populația regiunii București-Ilfov, atât la nivel general, cât și în jurul magistrelor de metrou în care au avut loc investițiile. Deoarece M4 nu asigură o legătură directă cu zonele majore de interes ale Capitalei, cea mai mare parte a călătorilor se transferă pe celelalte magistrale (mai ales M1 și M2) pentru a ajunge la destinația dorită. Astfel, creșterea numărului de pasageri pe M4 contribuie direct la creșterea numărului total de pasageri transportați pe rețeaua de metrou. Acest aspect induce riscul de supraîncărcare a punctelor de joncțiune care deja au foarte mulți călători (mai ales Piața Victoriei sau Gara de Nord, când sosesc mai multe trenuri concomitent). Similar, utilizatorii M5 trebuie să realizeze cel puțin un transfer în stația Eroilor pentru a ajunge la zonele majore de interes ale Capitalei.

318. Odată cu punerea în funcțiune a terminalului multimodal de la Străulești și deservirea stației de metrou cu locuri de parcare, aceasta a devenit accesibilă și pentru persoanele care fac naveta cu autovehiculul personal din Mogoșoaia și Buftea (aproximativ 5.500 navetiști). Începând cu luna mai a anului 2021, încurajarea utilizării metroului se face și prin oferirea gratuității la parcare în cadrul Park&Ride Străulești pentru toate persoanele ce dețin un abonament valabil Metrorex. Efectele acestei măsuri complementare se vor vedea în viitor, după parcurgerea unei perioade mai îndelungate de timp. În cazul liniei M5, nu sunt implementate până în prezent măsuri complete de încurajare a utilizării metroului.

GRAFIC 32 – Gradul de utilizare al Park&Ride Străulești în perioada Noiembrie 2018 – Iulie 2021



Sursă: Metrorex⁵²

319. Cu toate că atractivitatea cartierului Bucureștii Noi a crescut datorită proiectului de metrou, fiind vorba de o linie secundară și de rezerve mai reduse de teren, dezvoltarea zonei de influență este una mai lentă comparativ cu așteptările. Cu toate acestea, schimbările reglementărilor de urbanism alături de proiectele imobiliare aflate la nivel de concept sau în construcție arată interesul crescut pentru zona de influență a proiectului.

4.5. În ce măsură sunt efectele sustenabile pe o perioadă mai lungă de timp?

320. Sustenabilitatea efectelor poate fi observată după ce proiectele au fost date în folosință și a trecut suficient timp astfel încât să se observe durabilitatea acestora. În acest stadiu pot fi observate precondiții pentru sustenabilitatea efectelor, și anume:

- Asigurarea finanțării mentenanței construcțiilor;
- Respectarea normelor de sustenabilitate în raport cu mediul – Precondiție asigurată prin existența studiului de fezabilitate și avizului de mediu, fără de care proiectul nu ar putea fi implementate.

321. Conform informațiilor colectate pe parcursul evaluării, Metrorex dispune de resurse suficiente pentru asigurarea mentenanței lucrărilor finanțate prin POIM T.

4.6. Ce mecanisme au facilitat/împiedicat efectele? Care sunt caracteristicile-cheie contextuale ale acestor mecanisme?

322. Implementarea proiectelor din cadrul TE 2 întâmpină multe provocări datorate dimensiunii mari a proiectelor, dar există și mecanisme care sprijină progresul. Schimbările la nivel politic/instituțional/decizional au afectat minimal prioritizarea și implementarea cu succes a proiectelor în comparație cu celelalte mecanisme.

323. Pregătirea unui proiect presupune parcurgerea unor proceduri complicate, solicitări și revizuri care conduc la o concentrare mare a resurselor atât pe partea administrativă cât și pe partea tehnică și generează întâzieri în implementare legate de exproprieri, achizițiile publice sau de modificarea soluțiilor tehnice, precum și de dificultatea asigurării unui flux de numerar optim din partea beneficiarilor.

324. POIM este un program cu nivel sporit de dificultate față de POS T, atât la nivel de pregătire a proiectelor, cât și la nivel de implementare. Nivelul de detalii solicitat este foarte ridicat încă din faza de pregătire și se reflectă

⁵² Valoarea din anul 2018 corespunde perioadei noiembrie – decembrie, iar cea din anul 2021 corespunde perioadei ianuarie – iulie.



și în faza de implementare și monitorizare a proiectelor, conducând la dificultăți. În cazul proceselor de **expropriere** și de **relocare a utilităților**, lipsa hărților cu dispunerea rețelilor de utilități (în special în zonele vechi ale orașului) conduce la un volum de muncă foarte mare și la dificultăți în planificarea realistă a relocărilor.

325. Metrorex raportează întârzieri datorate proceselor de achiziții publice, obținerii acordurilor de mediu, a autorizațiilor de la autoritățile locale, însă consideră că acestea nu au afectat major implementarea proiectelor.

326. MySMIS nu este suficient de accesibil și util pentru acest tip de proiecte, generând un volum mare de muncă. AM și OI POIM sprijină beneficiarii cu indicații foarte utile. De asemenea, sprijinul extern (de exemplu din partea BEI) acordat beneficiarului pentru pregătirea unor documentații de atribuire accelerează implementarea. Totuși, acest sprijin nu compensează capacitatea internă de implementare a proiectelor. Documentațiile necesită revizuire de către METROREX pentru a fi la nivelul calitativ cerut de managementul POIM. Acest lucru a condus la întârzieri în respectarea calendarului de implementare. De exemplu, în cazul documentației de atribuire pentru contractarea de servicii de proiectare lucrări pentru M5 Secțiunea Eroilor – Iancului.

327. Creșterea gradului de congestie la nivelul Municipiului București face ca deplasarea cu autovehiculul personal să fie din ce în ce mai neatractivă⁵³. Astfel, metroul poate să atragă persoanele care nu folosesc în prezent transportul în comun ci autoturismul personal.

328. Din punct de vedere al **viziunii strategice asupra mobilității**, toate cele 4 proiecte finanțate prin POIM fac parte din prioritățile PMUD și sunt parte din Strategia Metrorex de mai mulți ani. Prioritățile în ceea ce privește dezvoltarea rețelei de metrou au rămas constante, modificări au existat mai degrabă la stabilirea noilor trasee⁵⁴. Posibilitatea apariției unor schimbări la nivel politic/decizional sunt reduse. La nivel instituțional, eventuala mutare a Metrorex în subordinea Primăriei Municipiului București (PMB) nu ar trebui să influențeze programarea proiectelor stabilite prin PMUD. Singurul impediment care ar putea afecta impactul proiectelor de metrou constă în întârzierea implementării sistemului de tarifare integrată la nivelul capitalei sau zonei metropolitane.

329. Factorii principali care influențează impactul extinderii M4 (nr. pasageri transportați) sunt:

1. Zona de influență a celor două stații de metrou prezintă o densitate scăzută a populației.
2. Creșterea accentuată a indicelui de motorizare după retragerea timbrului de mediu pentru autovehicule. Legătura Străulești–Piața Victoriei se poate realiza în aproximativ 22-25 min. cu metroul, pe când aceeași distanță este parcursă în 12-35 min. cu autovehiculul personal. Totodată, luând în considerare posibilitatea deplasării cu trenul între localitățile învecinate și municipiul București, se înregistrează durate de deplasare este de 19-23 min. pe traseul Mogoșoaia – Gara de Nord, de 11-15 min. pe traseul Chitila – Gara de Nord și de 15-20 min. pe traseul Buftea – Gara de Nord. Acest lucru face ca trenul să devină o opțiune viabilă pentru locuitorii județului Ilfov.
3. M4 este cea mai puțin utilizată magistrală din rețeaua de metrou, iar legătura ei cu zona centrală este indirectă. Pentru a accesa principalele aglomerări de locuri de muncă (Universitate, Unirii, Aurel Vlaicu, Pipera) călătorii trebuie să schimbe două magistrale.
4. Posibilitatea de a beneficia de pe urma expansiunii localităților învecinate (Mogoșoaia, Buftea) este încă redusă. Traversarea DN1A peste DNCB este congestionată la ore de vârf, motiv pentru care navetiștii din cele două orașe ajung greu la stația de metrou Străulești.
5. Impactul extinderii M4 este susținut de amenajarea terminalului multimodal Străulești (660 locuri de parcare, sală de așteptare pentru călătorii transportului public orașenesc și interurban, toate legate direct la stația de metrou Străulești). Din contorizările privind numărul de locuri de parcare ocupate, realizate în perioada 11-15 martie 2019, au rezultat valori medii între 4 (în intervalul orar 6.50 -7.00), respectiv 50

⁵³ În 2016, București se află pe locul 5 mondial în ceea ce privește congestia; în 2015-2016 congestia a crescut cu 7% (TomTom traffic index)

⁵⁴ De exemplu, pentru o perioadă Magistrala M5 pornea din Piața Victoriei.

(14.00-16.00) de autoturisme parcate în terminal. În schimb, străzile din zona terminalului sunt ocupate de autoturisme (între 65 și 85) parcate pe durata zilei.

6. În ianuarie 2019, prețul pentru o oră de parcare a fost redus la 0,5 lei (față de 1 leu în 2018). Începând luna mai 2021, parcare în cadrul Park&Ride Străulești este gratuită pentru utilizatorii care au un abonament de metrou valabil, inclusiv cel de o zi.
7. Integrarea tarifară STB/Metrorex realizată prin intermediul biletelor unice de 60 minute, 10 călătorii (60 de minute fiecare) sau abonament de o zi (prețuri între 5 – 34 lei), ce permite utilizarea pe liniile de transport public urbane (autobuz, troleibuz, tramvai și metrou).
8. Capacitatea de transport a Bulevardului Bucureștii Noi și Căii Griviței⁵⁵ face ca mulți rezidenți să prefere autoturismul personal până la Gara de Nord sau Victoriei, evitând să schimbe două magistrale.

330. Conform analizelor realizate în cadrul evaluării, următoarele proiecte și dezvoltări, dintre care unele sunt în curs de realizare vor sprijini creșterea impactului extinderii M4:

- Realizarea pasajului peste DNCB pe DN1A Mogoșoaia-București;
- Construirea M6 Gara de Nord-Aeroport Henri Coandă;
- Reconfigurarea zonei industriale Laromet – noi dezvoltări de locuințe și birouri cu o densitate ridicată (densificarea zonei de influență a proiectului);

331. Factorii principali care influențează impactul proiectului Metrou M5 Râul Doamnei-Eroilor (nr. pasageri transportați) sunt:

1. M5 asigură legătura directă cu zona centrală a Capitalei (Eroilor) și deservește cartiere cu o densitate foarte ridicată a populației (Drumul Taberei, Prelungirea Ghencea), care nu au beneficiat până în anul 2020 de acces facil la serviciile de transport cu metroul.
2. Creștere densităților în zona învecinată magistralei M5. O serie de proiecte rezidențiale au fost demarate înainte de punerea în funcțiune a magistralei M5, ceea ce a condus la creșterea populației în zona de influență a metroului.
3. Legătura M5 cu anumite puncte de interes din zona centrală necesita transbordare. Pentru a accesa principalele aglomerări de locuri de muncă (Universitate, Unirii, Victoriei, Aurel Vlaicu, Pipera) călătorii trebuie să realizeze unul (Unirii, Victorie) sau două transferuri (Universitate, Aurel Vlaicu, Pipera) între magistralele de metrou.
4. Creșterea accentuată a indicelui de motorizare după retragerea timbrului de mediu pentru autovehicule. Magistrala M5 nu se conturează momentan ca o alternativă atractivă pentru asigurarea unor legături rapide între comuna Domnești sau orașul Bragadiru și centrul Bucureștiului (Unirii, Universitate, Victoriei). Numărul de transferuri necesare între origine și destinație afectează timpul de parcurs și costurile deplasării.

4.7. În ce măsură lucrurile ar fi putut fi realizate mai bine?

332. Consultările din cadrul cu factorii implicați au reliefat următoarele aspecte care pot fi îmbunătățite:

- PMB este un factor extrem de important pentru investițiile în mobilitatea urbană și deține viziunea strategică asupra dezvoltării acesteia. Alt factor suport important, care poate asigura o mai bună corelare cu proiectele complementare (mai ales cu proiectul de nod multimodal, dar și cu proiectele de mediu și de dezvoltare urbană finanțate prin POR) este viziunea strategică pentru dezvoltarea integrată a regiunii București Ilfov.
- Utilizarea bugetelor multianuale la nivelul beneficiarului ar crește vizibilitatea cofinanțării și ar permite planificarea adecvată a investițiilor.
- Asistența tehnică (AT) este importantă pentru proiectele majore și nu numai, însă experții nu înțeleg pe deplin specificul proiectelor în unele cazuri. Este important ca AT să urmărească atât furnizarea de expertiză pe aspecte specifice cât și creșterea capacității interne a beneficiarilor de a implementa proiecte.

⁵⁵ Problemele de congestie pe cele două artere nu sunt atât de mari ca în cazul celorlalte penetrante (DN1, DN2, DN3, DJ 602, DN7).

- Instrucțiunile clare din partea AM și OI POIM facilitează implementarea, asigurând buna înțelegere a cerințelor pe care beneficiarii trebuie să le respecte, însă resursele alocate pentru comunicarea dintre AM, OI și beneficiari și instruire pentru utilizarea MySMIS sunt limitate.
- Legislația privind condițiile de mediu și exproprierile nu este suficient de clară, ceea ce generează dificultăți în eliberarea avizului de mediu.

4.8. Care sunt perspectivele de realizare a indicatorilor POIM Transport prin prisma portofoliului de proiecte existent?

Obiectivul specific 1.4: Creșterea gradului de utilizare a transportului cu metroul în București – Ilfov

333. Valoarea țintă pentru anul 2023 a indicatorului de rezultat aferent OS 1.4 – Ponderea transportului cu metroul în transportul public de pasageri în București (2S8) este 23.00 % din pasageri transport public. Aceasta presupune o creștere cu 4.5% față de valoarea de referință de la nivelul anului 2013 (18.50 % din pasageri transport public).

TABEL 29. Indicatorul de rezultat - OS 1.4

Indicator	UM	Valoare de referință (2013)	Valoare realizată 2018 (RE I)	Valoare realizată 2020 (RE II)	Valoare țintă (2023)
Ponderea transportului cu metroul în transportul public de pasageri în București	% din pasageri transport public	23.00	29,40	16.00	23,00

Sursa datelor: Raportul Anual de Implementare POIM 2020, AM POIM

Pe fondul pandemiei de COVID-19 însă, valoarea realizată de acest indicator la nivelul anului 2020 a cunoscut o regresie abruptă, ajungând până la valoarea de 16%, cu 2.5% sub valoarea de bază din 2013. În contextul unei reduceri masive a utilizării metroului în anul 2020, deși au fost date în utilizare Magistrala 4 – Parc Bazilescu – Străulești și Magistrala 5 – Râul Doamnei - Eroilor, impactul acestora asupra numărului de călători transportați anual cu metroul, cât și în ponderea transportului cu metroul în transportul public de pasageri în București este dificil de cuantificat.

334. Atât datele din RAI 2020, cât și cele provenite de la METROREX, pentru perioada 2014-2019, sugerează un progres pozitiv și relativ constant al numărului de călători transportați cu metroul anual, cât și al ponderii acestora în transportul public de pasageri în București. La nivelul anului 2019, valoarea indicatorului 2S8 era de 27.40, cu două procente mai puțin decât în 2018, însă continua să se mențină cu mult peste valoarea țintă de 23%, stabilită pentru 2023.

335. Pentru indicatorii de output CO15 și 2S123, pe baza portofoliului de proiecte contractate, situația se prezintă astfel:

TABEL 30. Indicatorul de rezultat imediat CO15 și 2S123 - output OS 1.4

Indicator	UM	Valoare țintă (2023) total	2018		2020		Proiecte
			Total 1 ⁵⁶	Total 2 ⁵⁷	Total 1	Total 2	
Lungimea totală a liniilor de tramvai și de metrou noi sau îmbunătățite	km	9,00	8,76	1,89	24,56	8,76	- Magistrala 4 Parc Bazilescu – Străulești (1,89 km)
							- Magistrala 5 Râul Doamnei – Eroilor (6,87 km)
							- Magistrala 6 1 Mai – Otopeni (14,2 km)
							- Edificare stație metrou Berceni (1,6 km)

⁵⁶ Valoare totală cumulativă a rezultatelor care urmează să fie livrate de intervențiile contractate, după finalizarea acestora.

⁵⁷ Valoare totală cumulativă a rezultatelor care au fost livrate efectiv de intervențiile contractate, după finalizarea acestora.

Stații de metrou noi / modernizate	Nr.	41,00	54.00	0	54.00	0,00	- Instalații ventilație (6 stații)
							- Control acces (41 stații)
							- Magistrala 6. 1 Mai – Otopeni (12 stații)
							- Edificare stație metrou Berceni (1 stație)

Sursa datelor: Situația proiectelor la 31.12.2020, AM POIM

336. În ceea ce privește lungimea totală a liniilor de tramvai și de metrou noi sau îmbunătățite (CO15), față de primul raport de evaluare au mai fost contractate încă două proiecte, respectiv Magistrala 6 1 Mai – Otopeni și proiectul de edificare a unei stații de metrou în zona Berceni. Urmare a acestora, se așteaptă ca indicatorul să atingă o valoare de 24,56 km, mult peste valoarea țintă de 9,00 km.

337. În cadrul indicatorului 2S123, deși rezultatele livrate de intervențiile contractate până în acest moment este zero, două proiecte erau așteptate să se finalizeze în prima jumătate a lui 2021, respectiv modernizarea instalațiilor de ventilație și de control acces. Dat fiind că cele șase stații aferente proiectului de instalații ventilație se regăsesc printre cele 41 de stații din proiectul control acces, din aceste proiecte vor rezulta 41 de stații de metrou modernizate.

4.9. Concluzii și recomandări

338. Concluzii:

- Mecanismele POIM au permis continuarea finanțării lucrărilor la magistrala M5 de metrou, secțiunea Râul Doamnei – Eroilor (PS Opera), inclusiv Valea Ialomiței. Aproximativ 40% din suma necesară realizării proiectului a fost finanțată prin POIM. În cazul magistralei M4, aproximativ 17% din suma necesară realizării proiectului de extindere a fost finanțată prin POIM.
- Investițiile în infrastructura de metrou (extindere linii, modernizare stații, modernizare material rulant) au asigurat o creștere 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.
- 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 tarifare nu încurajează folosirea combinată a transportului public.
- Stabilirea indicatorul „Pondere transportului cu metroul în transportul public de pasageri în București (OS 1.4)” induce „conurența” între mijloacele de transport public, mai degrabă decât să încurajeze sinergii între acestea și încurajarea renunțării treptate la utilizarea autoturismului personal.
- 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 le are cu centrul orașului și de sinergia cu sisteme de tip park & ride.
- Magistrala 5, Secțiunea Râul Doamnei – Eroilor (PS Opera), asigură o mai bună deservire și accesibilitate cartierului Drumul Taberei, precum și legătura acestuia cu zona centrală (Eroilor). Zona servită de noua linie de metrou M5 are o populație de aproximativ 335.000 locuitori. Creșterea în continuare a ariei de deservire este condiționată de legăturile pe care M5 le va avea cu centrul orașului (Universitate) și de optimizarea legăturilor în teritoriu a stațiilor de metrou prin corelare cu alte sisteme de transport (autobuz regional, bike sharing, electromobilitate).
- Noile instalații de acces sunt capabile de o capacitate de procesare a călătorilor mai mare decât instalațiile vechi, durata procesului de verificare a validității titlului de călătorie și trecerea efectivă prin porțile de acces fiind mai scurtă decât în cazul instalațiilor vechi. Durata procesului va scădea simțitor în momentul în care

Întregul sistem de plată a călătoriei va trece integral la tehnologia contactless și se va renunța la sistemul de carduri magnetice

8. Arhitectura instalațiilor de acces permite o mai bună adaptare la fluxurile de călători din diferite perioade ale zilei, acestea fiind prin natura lor bidirecționale. Astfel, fiecare instalație de acces va putea fi programată să funcționeze în direcții diferite (intrare sau ieșire din stație) în momente diferite ale zilei, putând să reducă semnificativ aglomerațiile din stații în timpul orelor de vârf.

9. Noile instalații de acces beneficiază și de o mai mare accesibilitate oferită persoanelor cu dizabilități, în fiecare stație fiind instalate porți automate dedicate persoanelor cu dizabilități sau bagajelor voluminoase

10. Un avantaj important al noilor instalații de acces e dat de posibilitatea plății direct cu cardul bancar sau cu telefonul mobil, fără cumpărarea prealabilă a unui titlu de călătorie, lucru neîntâlnit în sistemele de metrou ale altor capitale europene de dimensiuni comparabile

11. 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, creșterea confortului și a capacităților de trecere prin zona porților de acces ale metroului și îmbunătățirea evacuării în caz de necesitate (incendiu, evacuare forțată etc).

12. 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.

13. Extinderea rețelei de metrou va contribui la creșterea atractivității generale a transportului public de persoane. În urma proiectelor la rețeaua de metrou, populația se așteaptă la o creștere a calității și atractivității mediului urban prin reducerea congestiei traficului rutier (70% dintre respondenți așteaptă o reducere a acesteia), creșterea siguranței circulației și a securității deplasărilor (75% dintre respondenți consideră că acestea se vor îmbunătăți semnificativ).

339.Recomandări:

1. În următoarele 12 luni, PMB 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). Complementar, ar trebui asigurate reguli clare de parcare în jurul Park&Ride și verificată respectarea lor. Pentru următoarele proiecte de extindere a infrastructurii de metrou se recomandă corelarea lor cu proiectele complementare park&ride din etapa de planificare, facilitând astfel procesul de expropriere și asigurarea spațiului necesar pentru construcția park&ride.

2. Autoritățile decidente în politicile de transport pentru zona metropolitană București–Ilfov (PMB/CJ Ilfov/ - ADTPBI) ar trebui să finalizeze, cât mai curând posibil, procesul de integrare tarifară pentru toate mijloacele de transport în comun (de suprafață/metrou), prin introducerea biletelor și abonamentelor comune (unice) de călătorie.. Se recomandă monitorizarea continuă și îmbunătățirea în timp a sistemului de tarifare.

3. În plus, se recomandă realizarea integrării tarifare cu alte servicii de mobilitate, inclusiv cele de micro-mobilitate (bike sharing, trotinete electrice, etc.) pentru a crește opțiunile de deplasare între origine / destinație și stațiile de metrou.

4. Pentru a susține dezvoltarea durabilă și reducerea poluării provenite din transport, PMB/ADTPBI/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.



5. 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 (PUZ/PUD) astfel încât să se asigure dezvoltarea durabilă și funcțională a zonelor, cu acordarea unei importanțe mai mari dezvoltărilor non-rezidențiale (creștere nr. locuri de muncă) decât în prezent. Aceasta ar trebui să devină o prioritate mai ales în zonele adiacente magistralelor de metrou, susceptibile să genereze aglomerare excesivă.
6. Pentru a îmbunătăți procesul de implementare a proiectelor de metrou, este necesară creșterea gradului de cooperare și coordonare între Metrorex și autoritățile locale (PMB, Primării sector) în vederea facilitării procesului de avizare și inserția stațiilor de metrou în țesutul urban, cu amenajarea vecinătăților și mentenanța noilor spații.
7. Pentru a îmbunătăți procesul de proiectare și avizare a infrastructurii de metrou, precum și a facilita implementarea proiectelor de metrou prin programe operaționale ar trebui crescut nivelul de integrare al bazelor de date prin dezvoltarea unei baze de date GIS la nivelul capitalei și al sectoarelor și integrarea bazelor de date locale (Sectoare și PMB). Un astfel de demers presupune cooperarea PMB cu Primăriile de Sector și furnizorii de utilități din municipiu.
8. Pentru creșterea ariei de deservire a magistralei M5, către noile dezvoltări rezidențiale (Cartierele Brâncuși, Latin), ar trebui realizată optimizarea legăturilor în teritoriu a stațiilor de metrou, în special Râul Doamnei și Valea lalomiței, prin corelare cu alte sisteme de transport (autobuz regional, biciclete personale sau cu utilizare în comun, electromobilitate).
9. Continuarea celor două magistrale M4 spre Progresul și mai puțin M5 spre Universitate – lanului reprezintă o prioritate pentru buna lor funcționare. O conexiune puternică către sud ar permite dezvoltarea acestui teritoriu care încă beneficiază de resurse ample de teren dar prezintă și o calitate precară a locuirii.
10. Pentru a susține utilizarea transportului public și a mijloacelor alternative de mobilitate în detrimentul automobilului personal este necesară corelarea viitoarelor investiții strategice în domeniul mobilității urbane la nivelul Capitalei cu cele două extinderi de linii pentru magistralele M4 și M5.
11. 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. În vederea informării și educării publicului, se pot realiza campanii individuale sau, preferabil, campanii cu mesaj comun realizate prin cooperarea Metrorex, STB, ADITPBI.

5. TEMA 3: Accesibilitate regională (OS 2.2, OS 2.3)

5.1 Care este evoluția accesibilității regionale de la momentul adoptării POIM?

Evoluția cadrului legislativ, strategic/procedural, european și național, de la adoptarea POIM

340. Gradul de accesibilitate variază în ceea ce privește (1) scara teritorială (accesibilitate globală, la nivel european, național, regional, locală); (2) obiectul serviciilor de transport (pasageri sau mărfuri); (3) modul de transport (accesibilitate rutieră, feroviară, aeriană, fluvială, maritimă).

341. Dezvoltarea infrastructurilor de transport nu are în vedere doar coridoarele TEN-T, ci și asigurarea accesibilității naționale, regionale și locale. În cadrul MPGT (2016) a fost elaborat Modelul Național de Transport (MNT) ca instrument de analiză a opțiunilor de investiție și politicilor de intervenție. MNT vizează transportul intern și internațional, atât pentru pasageri, cât și pentru mărfuri, luând în considerare problemele actuale ale sistemului de transport și prognozele privind variațiile cererii de transport și condițiile de operare a rețelelor pentru 2020.

342. Conform indicelui de accesibilitate calculat prin MNT, cele mai deficitare zone din punct de vedere al conectivității la principalele rețele interne sunt județele periferice din nord-vest și nord-est, din cauza densității scăzute a rețelei rutiere, precum și zona Deltei Dunării. Din perspectiva conectivității internaționale, zonele de vest și nord-vest și zona Bucureștiului au conexiuni mult mai bune decât nord-estul țării. Proiectele propuse în cadrul MPGT au luat în considerare necesitatea de a asigura un grad ridicat de accesibilitate la nivel național pentru centrele urbane mari (în special pentru capitalele de județ). De asemenea, populația deservită și gradul de utilizare și uzură al drumurilor ce urmează să fie reabilitate. Construcția variantelor de ocolire va contribui la creșterea mobilității regionale prin devierea traficului de tranzit în afara zonelor urbane, ceea ce asigură realizarea unor economii de timp pentru traficul de tranzit și reducerea poluării în localități.

343. În perioada 2014-2018 nu au fost formulate la nivel UE sau la nivel național politici sau acte normative care să vizeze în mod direct tema accesibilității regionale. În schimb, toate documentele de politici sau actele normative emise în perioada 2014-2020 și prezentate în cadrul celorlalte teme de evaluare (TE) au impact și asupra accesibilității regionale, aceasta fiind influențată în mod direct de evoluția tuturor modurilor de transport.

344. Transportul aerian reprezintă o cotă de sub 1% din transportul național de pasageri, cu o medie semnificativ sub media UE27 de nr. pasageri/nr. locuitori. Traficul de pasageri este concentrat pe Aeroportul „Henri Coandă” București (13,82 milioane pasageri în 2018), urmat de Aeroporturile „Avram Iancu” Cluj Napoca și „Traian Vuia” Timișoara. Transportul aerian este important din perspectiva accesibilității și mobilității populației din zonele deservite, și în mai mică măsură din punct de vedere al cotei de piață. Pe baza unui cumul de factori, MNT a previzionat o creștere a cererii pentru transportul aerian, confirmată de cifrele actuale. Această dezvoltare reclamă continuarea investițiilor în infrastructura aeroportuară pentru a răspunde acestei cereri în creștere.

345. Obiectivul sectorului de transport aerian este acela de a oferi un serviciu de transport rapid și în condiții de siguranță pentru pasageri, asigurând atât rute care sporesc conexiunile între principalele orașe, cât și cu destinații europene și internaționale. Dezvoltarea infrastructurii de transport aerian își propune să asigure centrelor regionale un mijloc rapid de acces spre capitala țării și alte centre regionale. Având în vedere că rețeaua de autostrăzi este încă în dezvoltare, iar restricțiile de viteză sunt în continuare o caracteristică la nivelul transportului feroviar, transportul aerian este alegerea preferată pentru transportul intern pentru călătorii pentru care timpul de călătorie este un factor critic.

346. Cele mai importante documente de politici de transport aerian la nivel european din perioada 2014-2018 includ:

- Comunicarea CE *Aviația: o Europă deschisă și conectată* COM(2017) 286;
- Comunicarea CE *O strategie în domeniul aviației pentru Europa* COM(2015) 598;
- Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune în domeniul aviației civile, de înființare a **Agenciei UE pentru Siguranța Aviației** și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului COM(2015) 613;
- Raport al CE către Parlamentul European și Consiliu: **Programul european de siguranță a aviației** COM(2015) 599.

Evoluția accesibilității regionale de la adoptarea POIM



Evoluția accesibilității regionale la nivel UE (de la adoptarea POIM):

347. Transportul este esențial pentru o economie europeană eficientă la nivelul UE. Se preconizează că transportul de marfă va crește cu 80% până în 2050, iar transportul de călători va crește cu peste 50%. Totodată comerțul este vital pentru creștere și are nevoie de transport. Astfel este nevoie de o infrastructură bine dezvoltată care să asigure o conectivitate cât mai bună și o accesibilitate cât mai ridicată la nivel european și regional. Acele zone ale Europei care nu au conexiuni bune nu vor avea perspective de dezvoltare.

348. În acest context, la nivel European prin politica TEN-T se acordă o atenție deosebită tuturor modurilor de transport (rutier, feroviar, aerian, pe căi navigabile interioare și transportul maritim, precum și platformele intermodale). Rețeaua TEN-T este planificată pe două niveluri: rețeaua centrală va fi formată din nodurile și conexiunile cele mai importante pentru UE din punct de vedere strategic și economic, incluzând toate modurile de transport iar rețeaua globală va asigura accesibilitatea rețelei centrale, va lega toate regiunile UE, va fi multimodală și va oferi o infrastructură de bază pentru serviciile de transport intermodal de pasageri și marfă.

349. Prin dezvoltarea rețelei TEN-T se intenționează ca, treptat, până în 2050, marea majoritate a cetățenilor și întreprinderilor din Europa să se afle la cel mult 30 de minute distanță, ca timp de deplasare, de rețeaua TEN-T globală, creându-se astfel noi perspective de dezvoltare.

350. Declinul demografic, îmbătrânirea accentuată a populației la nivel european, depopularea anumitor zone (condiții geografice defavorabile, zone afectate de schimbările climatice etc), zone slab populate conduc la o creștere accentuată de servicii sociale și la nevoia de accesibilitate la rețelele de transport. Cel de-al șaptelea raport al Comisiei privind coeziunea economică, socială și teritorială (2017) a indicat că numeroase regiuni din SM din Europa Centrală și de Est nu sunt încă conectate printr-o rețea rutieră eficientă și vor avea un acces mai bun la piețe doar după finalizarea rețelei TEN-T.

351. Din punct de vedere al celor 3 parametri ai accesibilității⁵⁸ - dimensiunea, localizarea și conectivitatea - accesibilitatea la nivel UE⁵⁹ se prezintă astfel:

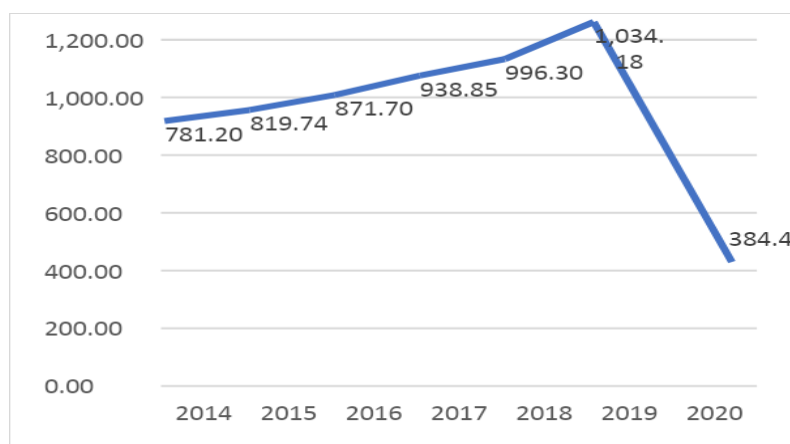
- Accesibilitatea rutieră indică un tipar nucleu-periferie concentric în care zonele dens populate din Europa Centrală, inclusiv Belgia, sudul Olandei, estul Franței și vestului Germaniei, înregistrează valori duble mediei europene. Următoarea coroană, ce cuprinde Elveția, vestul Austriei, sud-estul Angliei și nordul Italiei, prezintă potențial de accesibilitate rutieră mult peste media europeană. Tot peste medie sunt centrul Franței, Germania și vestul Cehiei, Slovenia și Austria. Accesibilitatea pe șosea scade către limitele exterioare ale continentului, în special către țările nordice și vestul Balcanilor.

⁵⁸ Conform celor mai recente studii EPSON

⁵⁹ Fișa de țară – Structuri și relații terotiale în România
<https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/country%20fiche%20Romania.pdf>

- Accesibilitatea feroviară urmează același tipar nucleu-periferie și creează o imagine asemănătoare scenariului rutier, doar că valori medii ale accesibilității se extind mai departe de nucleu. În zonele centrale, accesibilitatea maximă se concentrează în lungul rețelelor feroviare de mare viteză, dar în general rețeaua feroviară oferă accesibilitate crescută și în zonele cu accesibilitate rutieră medie. Belgia, Olanda, Luxemburg, Elveția, Anglia, Franța, Germania și nordul Italiei înregistrează valori ale potențialului de accesibilitate feroviară peste media europeană. La polul opus se situează Scandinavia, Țările Baltice, regiunile estice ale României și Bulgariei, vestul Balcanilor, Grecia.
- Accesibilitatea aeriană oferă servicii de transport rapide și în condiții de siguranță pentru pasageri, asigurând atât rute care sporesc conexiunile între principalele orașe, cât și cu piețele europene și internaționale. Transportul aerian este direct legat de nivelul de dezvoltare economică națională și regional.
- În 2019 la nivel UE-27 se menține tendința de creștere a numărului de pasageri îmbarcați și debarcați (mil. pasageri/an), fiind înregistrată o creștere de aprox. 32% în 2019 față de 2014. În 2019 numărul total de pasageri din transportul aerian a ajuns la depășit 1 miliard la nivelul UE-27, țările cu cel mai mare număr de pasageri îmbarcați și debarcați fiind Spania (227 mil. pasageri), Germania (226 mil. pasageri), Franța (168 mil. pasageri), Italia (160 mil. pasageri) La polul opus, Slovenia a înregistrat 1.7 milioane de pasageri.
- Cele mai aglomerate aeroporturi din UE-27 în 2019 rămân: Paris - Charles de Gaulle (76.15 mil. pasageri) Amsterdam - Schiphol (71.70 mil pasageri), Frankfurt am Main (70.55 mil. pasageri), Madrid - Barajas (61.73 mil. pasageri), Barcelona - El Prat (52.68 mil. pasageri).
- Scăderi în transportul aeroportuar de pasageri cauzate de pandemia de SARS-CoV2: În anul 2020, comparativ cu anul 2019, s-a înregistrat o scădere în transportul de pasageri de la peste 1 miliard la 380 milioane, respectiv o scădere cu aprox. 70% din cauza restricțiilor de călătorie.

GRAFIC 33. Evoluția numărului de pasageri îmbarcați și debarcați la nivel UE-27 (mil. pasageri/an), 2014-2019



Sursa datelor: Eurostat



Evoluția accesibilității regionale la nivel național (de la adoptarea POIM):

352. Starea și fiabilitatea infrastructurii de transport este în continuare slabă în România, situându-se sub nivelul altor SM cu caracteristici similare și sub media UE (a se vedea detaliile prezentate în cadrul Temei 1). România se află sub media europeană la sectorul infrastructură și transport la toate criteriile de analiză privind investițiile și infrastructura, conform celui mai recent European Transport and Infrastructure ScoreBoard (2019). Astfel, față de media europeană România se situa în 2018 pe ultimul loc la calitatea drumurilor (cu un scor de 2.96), fiind situată sub media europeană și la eficiența serviciilor de cale ferată (3.06), eficiența serviciilor portuare (3.93), eficiența serviciilor de transport aerian (4.68)⁶⁰.

⁶⁰ Rezultate sondaj realizat Forumul Economic Mondial, 2018, utilizând o scară de la 1 (extrem de subdezvoltat/printre cele mai precare din lume) la 7 (extins și eficient, printre cele mai bune din lume).



353. Cu toate că există o cerere mare de transport de călători, oferta de transport public nu corespunde nevoilor populației în ceea ce privește calitatea și cantitatea. În ciuda rețelei de legături cu toate centrele urbane, accesibilitatea regiunilor suburbane și a zonelor rurale rămâne scăzută. Legăturile de transport între regiuni sunt în cea mai mare parte, nesigură, timpul de călătorie între regiuni este mare, iar informațiile privind operatorii de servicii de transport sunt inadecvate.

354. Furnizarea adecvată și accesul la principalele servicii de interes general nu relevă doar conectarea teritoriilor, ci și accesibilitatea facilă la multe categorii de servicii, o calitate a vieții mai bună, oportunități sporite pentru locuitori, contribuind la menținerea populației și a locurilor de muncă în zonă. România prezintă o rețea urbană cu o bună distribuție geografică, principalul impediment fiind dezvoltarea dezechilibrată. Distanțele dintre orașe sunt mari, conexiunile sunt foarte reduse și timpii de călătorie foarte mari. În România, zonele montane și Delta Dunării au fost identificate cu accesibilitate redusă. În România există multe zone fără accesibilitate la rețelele de utilități, în special în satele slab populate (gospodării fără electricitate). Apa potabilă, o problemă serioasă în satele din Delta, și canalizarea sunt obiective prioritare alături de infrastructura de transport care ar permite locuitorilor să se deplaseze într-un timp rezonabil către o localitate unde ar avea acces la asistență socială.

355. Din punct de vedere al celor 3 parametri ai accesibilității - dimensiunea, localizarea și conectivitatea - accesibilitatea la nivelul României⁶¹ se prezintă astfel:

- Accesibilitatea rutieră - România ocupă o poziție periferică în cadrul rețelei europene de drumuri, cu valori sub medie. Accesibilitatea rutieră este mai mare în vestul României, județele Arad și Timiș înregistrând valori în jurul mediei europene, acestea fiind și principalele legături ale țării cu Europa Centrală. Densitatea și calitatea infrastructurii rutiere scade către Moldova și Dobrogea și părți din sud și sud-vestul rural. Potențialul de accesibilitate rutieră este afectat de infrastructura învechită și întârzierea investițiilor într-o rețea rutieră de mare viteză. Valorile cele mai scăzute ale potențialului de accesibilitate rutieră se regăsesc în județul Tulcea, unde transportul se face în principal pe apă din cauza lacurilor și canalelor Deltei Dunării, care acoperă o mare parte din teritoriu.
- În ceea ce privește infrastructura rutieră, rețeaua TEN-T nu a fost încă finalizată și lipsește conexiunea transcarpatică. Lipsa dotării adecvate a sectorului transportului constituie un obstacol în calea integrării teritoriale, lăsând anumite regiuni (Nord-Est, Sud-Vest Oltenia, Delta Dunării) izolate. În plus, nu au fost încă dezvoltate conexiuni multimodale adecvate în multe zone urbane.
- Accesibilitatea feroviară prezintă aceeași scădere de la vest la est care caracterizează și infrastructura rutieră, dar valorile sunt mult mai scăzute. În mod similar accesibilității rutiere, cele mai bine conectate județe sunt cele din Vest, în special Timiș, Arad și Bihor, cu valori peste medie. Cea mai mare parte a nordului, centrului și sudului României are potențial de accesibilitate feroviară scăzut, iar valorile Moldovei și Dobrogei sunt chiar mai scăzute. O lipsă continuă de mentenanță și investiții în rețeaua și serviciile feroviare după căderea comunismului sunt principalele motive ale performanței scăzute și poziției periferice a țării.
- Analizele statistice arată că în România se înregistrează unul dintre nivelurile cele mai reduse de accesibilitate a stațiilor de cale ferată. Mai puțin de 19% dintre clienți pot ajunge în mai puțin de 10 minute la o stație de cale ferată, față de o medie UE de 31%, iar 74% dintre clienții români sunt la mai puțin de 30 de minute de o stație de cale ferată, față de media UE de 83% (sursa: CFR).
- Accesibilitate aeriană - Dezvoltarea infrastructurii de transport aerian din România își propune să asigure centrelor regionale un mijloc rapid de acces spre capitala țării și alte centre regionale importante. Transportul aerian este, de asemenea, important și pentru asigurarea conectivității internaționale. Având în vedere că rețeaua de autostrăzi este încă în dezvoltare, iar restricțiile de viteză sunt în continuare o caracteristică la nivelul transportului feroviar, transportul aerian este alegere preferată pentru transportul intern pentru care timpul de călătorie este un factor critic.

⁶¹ Fișa de țară – Structuri și relații teritoriale în România

<https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/country%20fiche%20Romania.pdf>

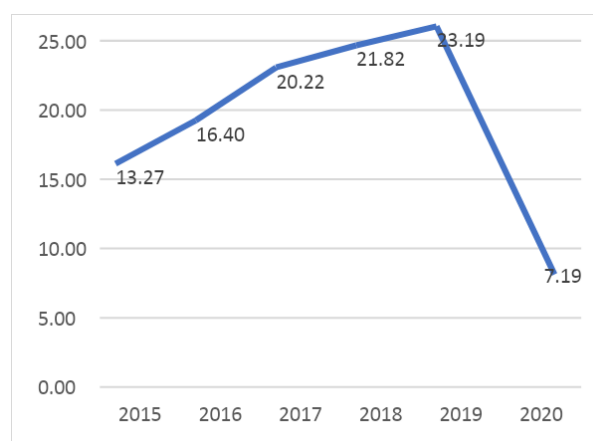
- Din perspectiva conectivității internaționale zona de Vest, Nord-Est și Nord-Vest a țării, precum și zona Bucureștiului au conexiuni mult mai bune decât Nord-Estul țării.
- În România există în prezent 16 aeroporturi, toate fiind internaționale și bine distribuite la nivel teritorial, 5 dintre acestea fiind situate pe TEN-T. În 2019 se constată o creștere cu peste 74% a numărului total de pasageri îmbarcați și debarcați față de 2015, de la 13.27 mil. pasageri la 23.19 mil. pasageri⁶².
- Aeroporturile regionale, deși bine distribuite la nivel regional, nu dispun de infrastructura și facilitățile necesare pentru deservirea aeronavelor mari și traficului crescut de pasageri preconizat pentru următorii 15 ani. România se situează pe locul 2 în UE la creșterea numărului de pasageri în ultimii ani.
- Aeroportul Henri Coandă-București este aeroportul cu cea mai mare capacitate, înregistrând în 2019 o creștere cu peste 58% a numărului total de pasageri îmbarcați și debarcați față de 2015. Și restul aeroporturilor din România au înregistrat creșteri semnificative în 2019 față de 2015: Avram Iancu-Cluj peste 96%, Traian Vuia-Timișoara peste 72%, Iași peste 234%. Aeroportul din Craiova a înregistrat cea mai mare creștere a numărului de pasageri, peste 321% în 2018 față de 2015. Nu există date disponibile la nivel ITI Delta Dunării.
- Scăderi în transportul aeroportuar de pasageri cauzate de pandemia de SARS-CoV2: În anul 2020, comparativ cu anul 2019, s-a înregistrat o scădere în transportul de pasageri de la 23.19 mil. pasageri la 7,186.5 mii pasageri, respectiv cu 69%.

GRAFIC 34. Distribuția aeroporturilor din România



Sursa: Google

GRAFIC 35. Evoluție număr de pasageri îmbarcați și debarcați (mil. pasageri/an) la nivel național, 2015-2020



Sursa datelor: INS, Publicații, „Transportul aeroportuar de pasageri și mărfuri”, 2015-2020

Principalele concluzii cu privire la evoluția accesibilității regionale de la adoptarea POIM:

356. La nivel UE:

- Lipsa unei infrastructuri de transport coerente la nivel UE constituie un obstacol major în calea bunei funcționări a pieței interne.
- Investițiile semnificative realizate de UE au contribuit la îmbunătățirea conectivității și a accesibilității. Rata de dezvoltare a infrastructurii la nivelul UE rămâne diferită. Discrepanțele dintre țările din Estul și Vestul Europei se mențin. Coridoarele de conectivitate ale țărilor (în special cele din Est) trebuie completate cu accesibilitatea regională pentru a putea fi atinse efectele de rețea, precum și a țințelor propuse pentru 2050.
- În contextul în care UE dorește ca până în 2050 să reducă emisiile de gaze cu efect de seră cu 60 % față de nivelurile din 1990, propunându-și în acest sens să ridice la 40 % procentajul combustibililor cu emisii

⁶² Date extrase din „Transportul aeroportuar de pasageri și mărfuri”, Publicații INS, 2015-2020. Observație: nu există disponibile date pentru toate aeroporturile operaționale din România.

redușe de carbon utilizați în sectorul aviației, creșterea continuă a numărului de pasageri este o provocare în atingerea acestei ținte.

357.La nivel național:

- În România, în general, problemele și nevoile identificate la momentul elaborării POIM se manifestă în continuare.
- Starea transporturilor și a infrastructurii agravează disparitățile regionale și limitează integrarea piețelor. Problemele sectorului rutier (deficitul de infrastructură, calitatea redusă a infrastructurii, slaba interconectare a principalelor centre economice și urbane, precum și existența unor zone cu accesibilitate deficitară la rețelele de transport) limitează dezvoltarea regională.
- Accesibilitatea zonelor rurale și conectivitatea între zonele rurale și centrele locale și regionale rămâne sub standardele europene, în principal din cauza condițiilor și standardelor rețelei rutiere. Anumite zone prezintă o accesibilitate deficitară la rețelele de transport, fiind necesare investiții în continuare la nivelul drumurilor naționale și pentru construcția variantelor ocolitoare, pentru devierea tranzitului din localități.
- Se menține nevoia de îmbunătățire a conectivității la nivelul anumitor regiuni cu impact major asupra disparității regionale (regiunea Nord-Est, Sud-Vest Oltenia și Delta Dunării), eliminarea traficului de tranzit în localitățile care nu beneficiază de variante de ocolire, conectarea municipiilor la principalele rute de transport și de acces la rețeaua TEN-T, asigurând o mai bună interconectare a principalelor centre economice și urbane cu alte noduri de transport intermodal.
- Aeroporturile se confruntă cu o cerere tot mai mare din cauza nevoilor sporite de mobilitate ale cetățenilor români. Aeroporturile regionale, deși bine distribuite la nivel regional, nu dispun de infrastructura și facilitățile necesare pentru deservirea aeronavelor mari și traficului crescut de pasageri preconizat pentru următorii 15 ani. În acest context sunt necesare soluții de dezvoltare, astfel încât aeroporturile din România să devină cât mai competitive din punct de vedere al infrastructurii și al serviciilor pe care le oferă. Creșterea numărului de destinații este un alt obiectiv al aeroporturilor în vederea extinderii rețelelor de rute și a dezvoltării turistice a destinațiilor românești. Acest lucru va conduce la evoluții economice pozitive.
- Creșterea accesibilității = efect cumulativ al dezvoltării/îmbunătățirii calității infrastructurii rutiere, construcției/modernizării rețelei rutiere, la standarde europene și al dezvoltării infrastructurii aeroportuare. Sunt necesare în continuare acțiuni care să contribuie la creșterea accesibilității, cum sunt: modernizarea/dezvoltarea rețelei rutiere, construcția/finalizarea de variante de ocolire care asigură o conexiune adecvată la rețeaua TEN-T și contribuie la creșterea accesibilității regionale; investiții în infrastructura aeroportuară însoțite de măsuri de protecția mediului.

5.2 În ce măsură acest progres se datorează POIM? (efectul net/decelarea contribuției POIM T, respectiv a altor factori, inclusiv proiecte finanțate din alte surse)

358.Tema 3 deține un portofoliu de proiecte axat dezvoltat în acest moment preponderent în jurul OS 2.3. În cadrul acestuia, există 14 proiecte de investiții în sectorul aerian, în timp ce în cadrul OS 2.2, în sectorul rutier există până la acest moment doar patru intervenții.

359.Global, la nivelul acestei teme de evaluare, se constată un progres pozitiv în contractarea de noi proiecte de investiții doar în cadrul OS 2.3, unde în comparație cu primul exercițiu de evaluare, au fost contractate zece noi proiecte. În același timp, în cadrul OS 2.2 a fost contractat un singur proiect suplimentar, respectiv Varianta Ocolitoare Ștei. Progresul pozitiv în contractare nu se transpune și în progresul fizic al lucrărilor, în cadrul OS 2.3, la data de referință a prezentului raport existând doar trei proiecte în exploatare (dintre care unul parțial), cu doar două mai mult decât la sfârșitul anului 2019. În ceea ce privește proiectele în exploatare, situația a rămas neschimbată la nivelul OS 2.2. Principalii beneficiari ai proiectelor rămân, de asemenea, CNAIR SA și regiile autonome ale aeroporturilor adresate de intervenții.

360.Sinteza proiectelor TE 3 este prezentată în continuare, în comparație cu situația existentă la nivelul primului raport de evaluare:

TABEL 31. Sinteza proiectelor TE 3 (2018, 2020)

	31.12. 2018	31.12. 2020
Nr. total proiecte cu contracte de finanțare semnate:	9	26
Tip proiect (investiții/AT):	7 investiții / 2 AT	18 investiții / 8 AT
Tip proiect investiții (fizat/nefizat):	3 fazate / 3 nefazate	3 fazate / 15 nefazate
Valoare proiecte investiții (totală/eligibilă POIM T):	990,8 mil. lei/ 737,7 mil. lei	1,41 mld. lei/ 1,05 mld. lei
Repartizare modală proiecte investiții:	3 rutier, 4 aerian	4 rutier, 14 aerian
Nr. proiecte investiții în exploatare (parțial/total):	3 (1 parțial, 2 total)	5 (2 parțial, 3 total)
Tip proiecte investiții în exploatare:	3 fazate	
Nr. proiecte pe nivele de impact:		
- Rutier	1 impact mare, 1 impact mediu, 1 fără impact	2 impact mediu, 2 fără impact
- Aerian	1 impact mare, 3 fără impact	2 impact mare, 1 impact mediu, 11 fără impact
Nr. studii de caz realizate în cadrul evaluării:	1 aerian	2 aerian, 2 rutier

Sursa datelor: Situația proiectelor la 31.12.2018 și 31.12.2020, AM POIM

361.În ceea ce privește impactul pe care intervențiile îl produc până în acest moment asupra rezultatelor așteptate la nivelul fiecărui obiectiv specific, la nivelul temei de evaluare se constată o contribuție mai degrabă limitată a intervențiilor din cadrul ambelor sectoare de transport. În estimarea impactului actual al intervențiilor, a fost luat în considerare progresul realizat în atingerea indicatorilor de rezultat imediat (output) de către proiectele aflate în implementare, acesta fiind analizat și validat prin intermediul studiilor de caz, al interviurilor și sondajelor realizate. Astfel, la acest moment există un singur proiect cu un impact semnificativ asupra accesibilității centrelor urbane majore și două intervenții cu impact important în creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor.

362.În cazul acestei teme de evaluare, principalul motiv al impactului limitat de până la acest moment este progresul fizic general lent în implementarea proiectelor din ambele obiective specifice. În cazul OS 2.2, deși proiectele contractate asigură o depășire a valorii țintă a indicatorului de rezultat imediat CO 13 (Lungimea totală a drumurilor nou construite), intervențiile nu au livrat până în 2020 decât 67,56 km de drum. În ceea ce privește numărul de aeroporturi modernizate, finalizarea intervențiilor pe aeroportul Craiova și Bacău vor asigura atingerea valorii țintă pentru 2023.

363.Sintetizând, pentru OS 2.2 a fost identificată nevoia unei mai bune prioritizări a lucrărilor de infrastructură rutieră și necesitatea unor proiecte noi care să asigure îndeplinirea indicatorului de output asumat, iar pentru OS 2.3 există nevoia unor progrese mai mari în derularea proiectelor. Considerând ritmul de lucru de până acum și durata de implementare a acestora, este de așteptat ca cel puțin o parte dintre proiectele contractate mai târziu în cadrul OS 2.3, fără un progres fizic până în acest moment, să fie fazate și implementate prin POT sau alte surse de finanțare, impactul ulterior urmând să nu mai fie astfel atribuibil în totalitate POIM.

364. Cu condiția unei execuții accelerate a proiectelor, astfel încât acestea să fie finalizate până în 2023, cele două obiective specifice pot avea un impact important în asigurarea unei mai bune accesibilități regionale.

365. Efectul net al operațiunilor finanțate în cadrul acestei Teme a fost analizat prin prisma următoarelor elemente:

- Analiza tipului operațiunilor planificate prin teoria schimbării programului și a situației la data de 31.12.2020 privind portofoliul de proiecte contractat;
- Analiza efectelor nete prin intermediul instrumentelor calitative
- Analiza efectelor nete prin intermediul instrumentelor cantitative (doar pentru OS 2.2 – dat fiind că pentru OS 2.3 nu au fost aplicate instrumente de cercetare cantitativă pentru acest raport)

SECTORUL RUTIER

ANALIZA TIPULUI DE OPERAȚIUNI PLANIFICATE ȘI A STADIULUI IMPLEMENTĂRII

366. În cadrul TE 3, investițiile în infrastructura rutieră au fost finanțabile în cadrul obiectivului specific OS 2.2 care a adresat modernizarea infrastructurii de transport care asigură conexiunea la rețeaua TEN-T. Activitățile finanțabile prin acest obiectiv au fost construirea sau modernizarea rețelei rutiere (conform standardului definit prin MPGT: autostrăzi / drumuri expres / drumuri naționale) care asigură o conexiune adecvată la rețeaua TEN-T sau creșterea accesibilității regionale și construcția de variante de ocolire aferente rețelei rutiere care să asigure o conexiune adecvată la rețeaua TEN-T sau creșterea accesibilității regionale.

367. Analiza datelor din sistemul de monitorizare POIM permite evaluarea implementării teoriei acestui obiectiv specific prin analiza apelurilor lansate și a tipului de acțiuni finanțate, acoperirea teritorială, dimensiunea și tipul beneficiarilor. Pentru proiectele de investiții din cadrul OS 2.2 au fost lansate câte două tipuri de apeluri, pentru investiții fazate, respectiv pentru investiții noi. Tabelul următor surprinde tipurile de activități finanțabile din cadrul acestor apeluri.

TABEL 32. Tipuri de acțiuni finanțabile în cadrul OS 2.2

	OS 2.2
	Proiecte de modernizare a infrastructurii de transport care asigură conexiunea la rețeaua TEN-T
Proiecte noi de investiții	<i>POIM/33/2/2/ OS 2.2 Apel de proiecte pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere</i> <ul style="list-style-type: none">• Proiecte noi de modernizare/ dezvoltare a rețelei rutiere, inclusiv construcția de variante de ocolire care asigură o conexiune adecvată la rețeaua TEN-T sau creșterea accesibilității regionale.
Proiecte fazate	<i>POIM/31/2/2/ OS 2.2 Apel de proiecte pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere</i> <ul style="list-style-type: none">• Proiecte fazate de modernizare a infrastructurii de transport care asigură conexiunea la rețeaua TEN-T, aprobate ca atare prin decizie a CE, care asigură continuarea investițiilor aprobate în perioada 2007 – 2013 prin POS Transport și nefinalizate până la finalul anului 2015.

Sursa datelor: Ghidul Solicitantului – Dezvoltarea infrastructurii rutiere, AM POIM 2014-2020, Septembrie 2020.

368. Portofoliul de proiecte existent la 31.12.2020 cuprinde proiecte contractate în special în perioada 2007-2013, prin POS Transport, fazate în actualul program. Astfel, portofoliul conține trei investiții fazate și o singură investiție nefazată. Două dintre intervențiile finanțate prin OS 2.2 erau în exploatare la data de

referință, dintre care una doar parțial, respectiv DN76 Deva-Oradea a cărei reabilitare încă nu este complet finalizată. Tabelul de mai jos prezintă succint proiectele TE 3 din sectorul rutier:

TABEL 33. Proiecte POIM T cu CF semnate la 31.12.2020, care contribuie la creșterea conexiunii cu rețeaua TEN-T și la creșterea accesibilității regionale (OS 2.2)

Nr. Crt.	Denumire proiect (nume scurt)	Tip proiect	Țintă Indicator (km/nr. unități)	Valoare realizată (km)	Progres fizic proiect (%)	Progres fizic Faza II (%)	În exploatare (da/nu/partial)	Impact estimat (mare /mediu /fără impact)
<i>OS 2.2 Rutier</i>								
1	Varianta Ocolitoare Săcuieni - Faza II	FAZAT	7,62	0	58,67	21,81	nu	fără impact
2	Varianta Ocolitoare Carei - Faza II	FAZAT	10,46	10,46	87,57	43,34	da	mediu
3	Reabilitare DN76 Deva-Oradea-Faza II	FAZAT	151,586	57,10	75,45	44,07	parțial	mediu
4	Varianta Ocolitoare Ștei	NEFAZAT	27,23	0	1.08%	-	nu	fără impact

Sursa: Portofoliul de proiecte la 31.12.2020, AM POIM

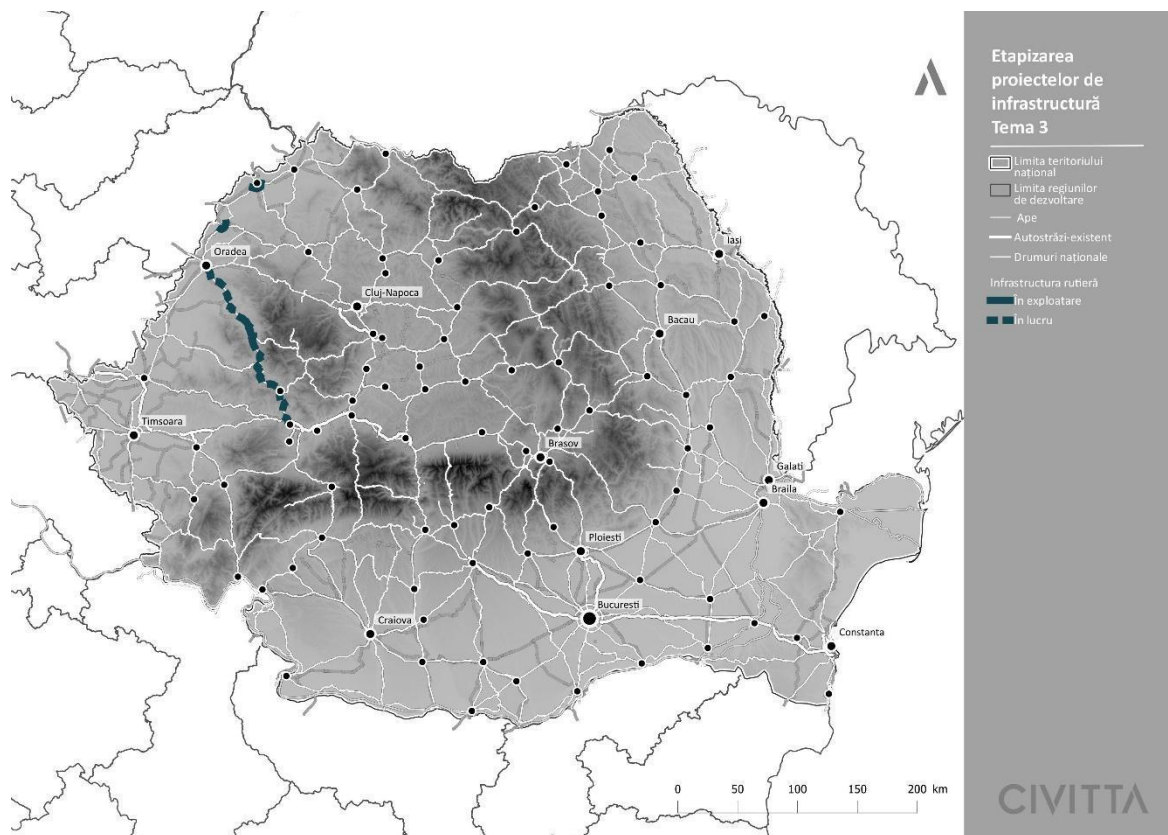
369.OS 2.2 figura cu un singur proiect pe lista investițiilor majore avute în vedere spre a fi implementate prin POIM-T, în perioada 2014 – 2020. Proiectul în cauză este A1 – Titu – Bâldana – Târgoviște – Sinaia (Alte rețele), a cărei implementare era planificată să înceapă în trimestrul II 2018, urmând să fie finalizat în 2022. Contractarea unui singur proiect de investiții în cadrul acestui OS, pe lângă preluarea a trei investiții fazate din POS-T și neimplementarea singurei investiții majore prevăzute reliefează contextul unui impact limitat asupra rezultatelor așteptate.

ANALIZA EFECTELOR NETE PRIN INTERMEDIUL INSTRUMENTELOR CALITATIVE

370.La nivelul TE 3, investițiile în creșterea conexiunii cu rețeaua TEN-T și accesibilității regionale au urmărit obținerea unei accesibilități relative a centrelor urbane majore, prin prisma accesului la oportunitățile de angajare, luând în considerare timpul de călătorie și costurile aferente. În acest sens, în afara proiectului de reabilitare a DN 76, între Deva și Oradea, care are potențialul de a crește direct accesibilitatea unor centre urbane majore, celelalte trei proiecte care adresează variantele de ocolire a localităților Săcuieni, Carei și Ștei pot avea capacitatea unui impact important asupra rezultatului urmărit, doar prin îmbunătățirea conexiunilor lor cu alte centre urbane mari cu care se învecinează, prin rețeaua TEN-T.

371.Cu toate acestea, echipa de evaluare a analizat în profunzime, prin studiu de caz, două intervenții ale acestui OS – respectiv proiectul de reabilitare al DN 76, dar și proiectul de construcție a variantei de ocolire Săcuieni. S-a urmărit astfel identificarea efectelor nete realizate, sau care sunt așteptate, atât pentru un proiect care leagă două centre urbane majore, cât și pentru o variantă de ocolire a unei localități mici, atât ca număr de locuitori, cât și ca activitate economică.

FIGURA 31. Proiecte POIM T (rutier) în lucru/în exploatare, 31.12.2020 (Tema 3)



Sursa: Hartă GIS realizată în cadrul proiectului în baza portofoliului de proiecte

372. Dintre proiectele rutiere, varianta de ocolire a orașului Carei este încă cea mai avansată, fiind dată în folosință în decembrie 2018, cu toate că progresul fizic al proiectului nu este încă nici de 90%. Odată cu deschiderea variantei ocolitoare, șoferii pot străbate cei 11 km pe relația Oradea–Satu Mare fără a mai tranzita orașul, crescând astfel gradul de accesibilitate al localității și asigurându-se o conexiune mai bună cu centrele urbane majore din regiune. Investiția este amplasată pe DN 19, la circa 100 de kilometri nord de Oradea. Construită la profil de drum național, varianta permite tranzitarea cu o viteză de până la 80 de km/oră a zonei periurbane a municipiului Carei. De asemenea, calea ferată București-Satu Mare-Oradea poate fi tranzitată în condiții de siguranță ca urmare a construirii unui pasaj peste aceasta.

373. Cu toate acestea, latura vestică a orașului Carei cunoaște încă un tranzit aglomerat, pe fondul rutei DN1F către și dinspre Ungaria, care se desfășoară momentan tot prin orașul Carei, în lipsa unui inel complet de ocolire a localității. Pentru eliminarea completă a traficului greu din oraș este nevoie de un tronson adițional de variantă ocolitoare care să completeze segmentul existent - de la ieșirea din oraș spre Satu Mare, prin zona industrială a localității, spre Căpleni și până la DN 19, care continuă spre Oradea.

374. Aceeași situație o regăsim și în ceea ce privește varianta de ocolire Săcuieni, a cărei finalizare va avea un impact pozitiv asupra fluidizării traficului din zonă, asigurând condiții mai bune pentru realizarea traficului pe ruta DN 19 Oradea – Carei – Satu Mare. Finalizarea variantei de ocolire este foarte necesară în contextul unui număr crescut de vehicule grele ce străbat DN 19 și care produc un nivel ridicat de noxe și zgomot la nivelul localității. De asemenea și această variantă ocolitoare este necesar să fie închisă de un segment care să preia traficul provenit pe DN 19b, dinspre vama cu Ungaria.

375. În cazul proiectului de reabilitare a DN76 Deva-Oradea, 49,1 km (din totalul de 171,6 km) au fost finalizați (dați în exploatare) în cadrul POS T, dat fiind faptul că acesta a demarat în 2013, impactul fiind atribuit POS

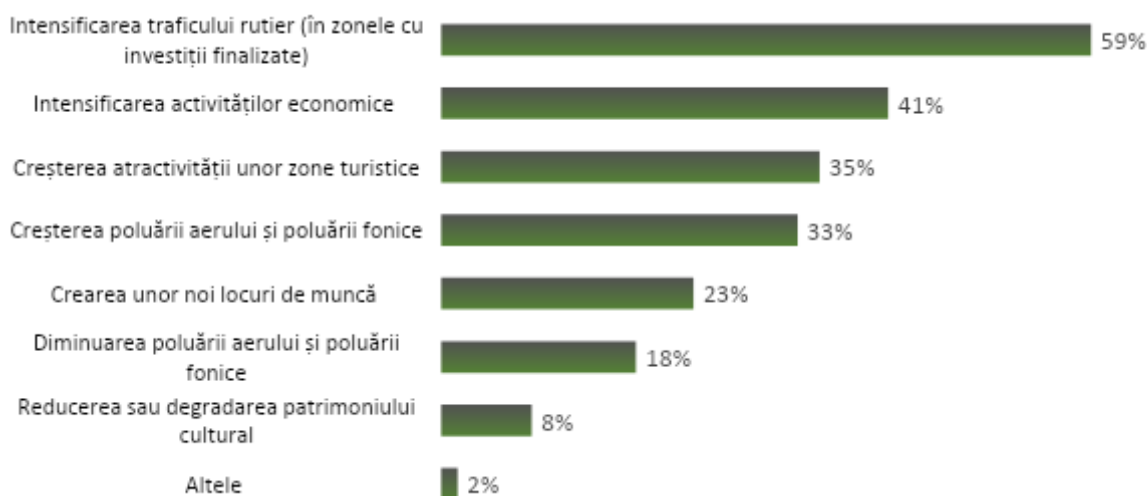
T și raportat ca atare în Raportul Anual de Implementare (RAI) de către AM POS T. Ceilalți aproximativ 8 kilometri suplimentari reabilitați pot fi atribuibili POIM, împreună cu celelalte segmente care urmează să fie recepționate. Proiectul se remarcă prin disconfortul major creat în trafic, prin lucrările începute de peste 5 ani și cozile interminabile de autovehiculele care așteaptă la semafoare. Principalele probleme în construcție au fost pe sectoarele Ionești – Vârfurile (14 km) și Vârfurile – Ștei (33 km), ambele aflându-se acum în lucru din 2019, respectiv 2020, după o perioadă îndelungată de blocaje care au dus la nevoia de a scoate din nou investiția la licitație. Finalizarea acestora este preconizată pentru finalul anului 2021. Deși întârziat, după recepționarea lucrărilor, proiectul este așteptat să aibă un impact semnificativ în creșterea accesibilității regionale prin mărirea platformei drumului și introducerea unei a treia benzi pentru vehiculele lente sau a benzilor de degajare, cât și prin corecția punctuală a traseului.

376. În ceea ce privește potențialul de impact global, la nivelul rețelei TEN-T, efectele intervențiilor contractate până acum sunt limitate inclusiv de localizarea geografică a intervențiilor doar în N-V țării. Acestea vor fi sau sunt capabile să genereze astfel un impact mai degrabă regional, în lipsa contractării unor alte proiecte care să extindă aria de implementare.

ANALIZA EFECTELOR NETE PRIN INTERMEDIUL INSTRUMENTELOR CANTITATIVE

377. Efectele generate de OS 2.2 în creșterea accesibilității regionale sunt limitate la acest moment de progresul și numărul intervențiilor contractate. Cu toate acestea, sondajul cu reprezentanții companiilor de transport a identificat corelări pozitive între creșterea nivelului de accesibilitate regională și intensificarea activităților economice, inclusiv crearea unor noi locuri de muncă, ca urmare a intervențiilor POIM în domeniul infrastructurii rutiere. Acestea, pot fi vizualizate în graficul de mai jos.

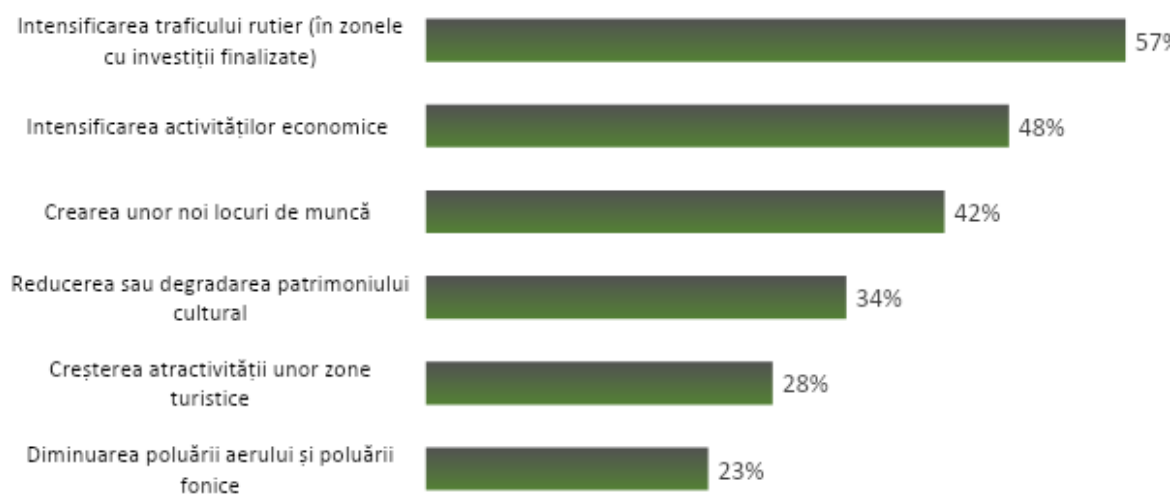
GRAFIC 36. Efecte ale investiției în infrastructura de transport percepute de către reprezentanții companiilor de transport



Sursa: Sondaj reprezentativ realizat în rândul firmelor de transport mărfuri

378. Rezultate anterior amintite sunt validate și de sondajul cu șoferii profesioniști, ale cărui rezultate asemănătoare pot fi vizualizate în figura următoare.

FIGURA 37. Efecte ale investiției în infrastructura de transport percepute de către șoferii profesioniști



Sursa: Sondaj reprezentativ realizat în rândul persoanelor care dețin permis de transport marfă sau persoane și activează în aceste domenii de activitate

379. În aceleași sondaje amintite anterior, ambele populații analizate au clasat în primele trei categorii de investiții suplimentare construcția de drumuri naționale / drumuri expres și construcția de variante de ocolire, care să conecteze infrastructura TEN-T și să consolideze accesibilitatea regională.

SECTORUL AERIAN

ANALIZA TIPULUI DE OPERAȚIUNI PLANIFICATE ȘI A STADIULUI IMPLEMENTĂRII

380. În cadrul TE 3, investițiile în infrastructura aeroportuară au fost finanțabile prin intermediul obiectivului specific 2.3 – Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor. Analiza datelor din sistemul de monitorizare POIM permite evaluarea implementării teoriei obiectiv specific prin analiza apelurilor lansate și a tipului de acțiuni finanțate, acoperirea teritorială, dimensiunea și tipul beneficiarilor. Pentru proiectele de investiții, în cadrul OS 2.3 au fost lansate două apeluri de proiecte de investiții noi – unul destinat exclusiv dezvoltării infrastructurii aeroportuare, iar al doilea care a vizat suplimentar și activități de natură non-economică din domeniul siguranței și securității.

TABEL 34. Tipuri de acțiuni finanțabile în cadrul OS 2.3

OS 2.3	
Dezvoltarea infrastructurii aeroportuare	
Proiecte noi de investiții (I)	<p>POIM/___/___/ OS 2.3 Apel de proiecte pentru dezvoltarea infrastructurii aeroportuare</p> <ul style="list-style-type: none"> Proiecte noi de investiții în infrastructura aeroportuară având ca obiectiv construcția/ extinderea/ modernizarea de terminale, respectiv reabilitarea-modernizarea/ extinderea de suprafețe de mișcare (piste, căi de rulare, platforme etc.), însoțite de măsuri de protecția mediului.
Proiecte noi de investiții (II)	<p>POIM/___/___/ OS 2.3 Apel de proiecte pentru dezvoltarea infrastructurii aeroportuare – proiecte noi de investiții care vizează activități de natură non-economică din domeniul siguranței și securității</p>

- Proiecte noi de investiții în infrastructura aeroportuară care vizează activități de natură non-economică din domeniu siguranței și securității.

Sursa datelor: Ghidul Solicitantului – Dezvoltarea infrastructurii rutiere, AM POIM 2014-2020, Septembrie 2020.

381. Portofoliul de proiecte existente la 31.12.2020 cuprinde proiecte contractate prin ambele tipuri de apeluri.

Astfel, au fost contractate șapte proiecte prin intermediul primului apel de proiecte și șapte prin cel de-al doilea. Trei dintre intervențiile OS 2.3 sunt în exploatare la acest moment, toate adresând reabilitarea, modernizarea și extinderea terminalelor și a suprafețelor de mișcare. Acestea au adresat aeroporturile Craiova, Bacău și Iași, pentru cel din urmă proiectul fiind în exploatare doar parțială.

382. Impactul așteptat al celor 12 intervenții este unul semnificativ, atât pe partea de investiții în extinderea și reabilitarea aeroporturilor, cât și în sectorul siguranței și securității. Un aspect pozitiv în acest sens, este distribuția echitabilă din punct de vedere teritorial al aeroporturilor modernizate și reabilite, cu atât mai mult cu cât transportul aerian reprezintă un mijloc important pentru asigurarea conectivității regionale și internaționale. Ca și în cazul altor teme însă, efectele întârzie să apară pe fondul unei implementări lente a intervențiilor. Doar cinci dintre cele 14 intervenții aveau un progres fizic de peste 50% la 31.12.2020, acestea fiind proiecte care au vizat exclusiv dezvoltarea infrastructurii aeroportuare. Tabelul de mai jos prezintă succint situația intervențiilor din OS 2.3.

TABEL 35. Proiecte POIM T cu CF semnate la 31.12.2020, care contribuie la modernizarea aeroporturilor, situate atât pe rețeaua TEN-T, cât și în afara acesteia (OS 2.3)

Nr. Crt.	Denumire proiect (nume scurt)	Tip proiect	Țintă Indicator (km/nr. unități)	Valoare realizată (km)	Progres fizic proiect (%)	Progres fizic Faza II (%)	În exploatare (da/nu/parțial)	Impact estimat (mare/mediu/fără impact)
<i>OS 2.3 Aerian</i>								
1	Reabilitare infrastructură mișcare Aeroport Craiova – Faza II	NEFAZAT	1	1	99,84	98,69%	da	mare
2	Creșterea capacității/modernizare Aeroport Bacău	NEFAZAT	1	0	55,70	-	nu	fără impact
3	Creșterea siguranței/securității pasagerilor Aeroport Tulcea	NEFAZAT	1	0	37,46	-	nu	fără impact
4	Construire terminal sosiri Aeroport Timișoara	NEFAZAT	1	0	67,98	-	nu	fără impact
5	Modernizare și dezvoltare infrastructură de transport Aeroport Bacău	NEFAZAT	1	1	99,95	-	da	mare
6	Cale de rulare Aeroport Cluj	NEFAZAT	1	0	1,00	-	nu	fără impact
7	Echipe de detecție explozibil Aeroport Cluj	NEFAZAT	1	0	0,03	-	nu	fără impact
8	Suplimentare capacitate Aeroportul Iași	NEFAZAT	3	3	67,81	-	parțial	mediu
9	Echipe de scanare bagaje Aeroport Cluj	NEFAZAT	1	0	0	-	nu	fără impact
10	Creșterea siguranței și securității pe Aeroportul Delta Dunării Tulcea	NEFAZAT	1	0	0,34	-	nu	fără impact
11	Securizare Aeroport Internațional Craiova	NEFAZAT	1	0	0,75	-	nu	fără impact
12	Achiziție autospeciale PSI și sistem control securitate Aeroport Timișoara	NEFAZAT	1	0	0,00	-	nu	fără impact

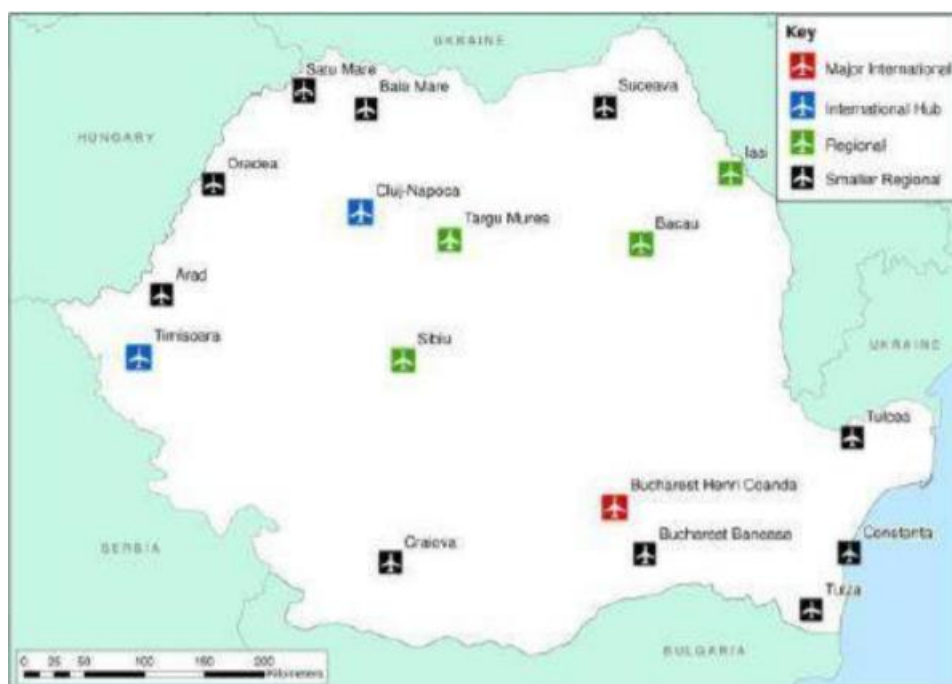
13	Modernizare și dezvoltare Aeroport Tuzla	NEFAZAT	1	0	0,26	-	nu	fără impact
14	Creșterea siguranței și securității pe Aeroportul Internațional Bacău	NEFAZAT	1	0	0.00	-	nu	fără impact

Sursa: Portofoliul de proiecte la 31.12.2020, AM POIM

383. OS 2.3 nu figura cu niciun proiect pe lista investițiilor majore care au fost avute în vedere pentru a fi implementate prin POIM-T, în perioada 2014 – 2020. Astfel, impactul proiectelor nu poate fi evaluat din această perspectivă.

384. Totuși MPGT clasifica aeroporturile naționale în acord cu Rețelele Economice Primare definite pentru sectorul rutier și feroviar, ierarhizând aeroporturile existente în patru categorii, în funcție de rolul și potențialul acestora de a atrage trafic intern și extern. Aceste categorii sunt (1) Aeroport Hub Internațional Major, (2) Aeroport Hub Internațional cu variația Strategic Internațional, (3) Aeroport Regional și (4) Aeroport Regional Mic cu variația Aerodrom. Harta de mai jos prezintă clasificarea aeroporturilor pe aceste categorii, conform MPGT:

FIGURA 37. Localizarea și clasificarea aeroporturilor din România



Sursa: Analiza AECOM în MPGT din 2016

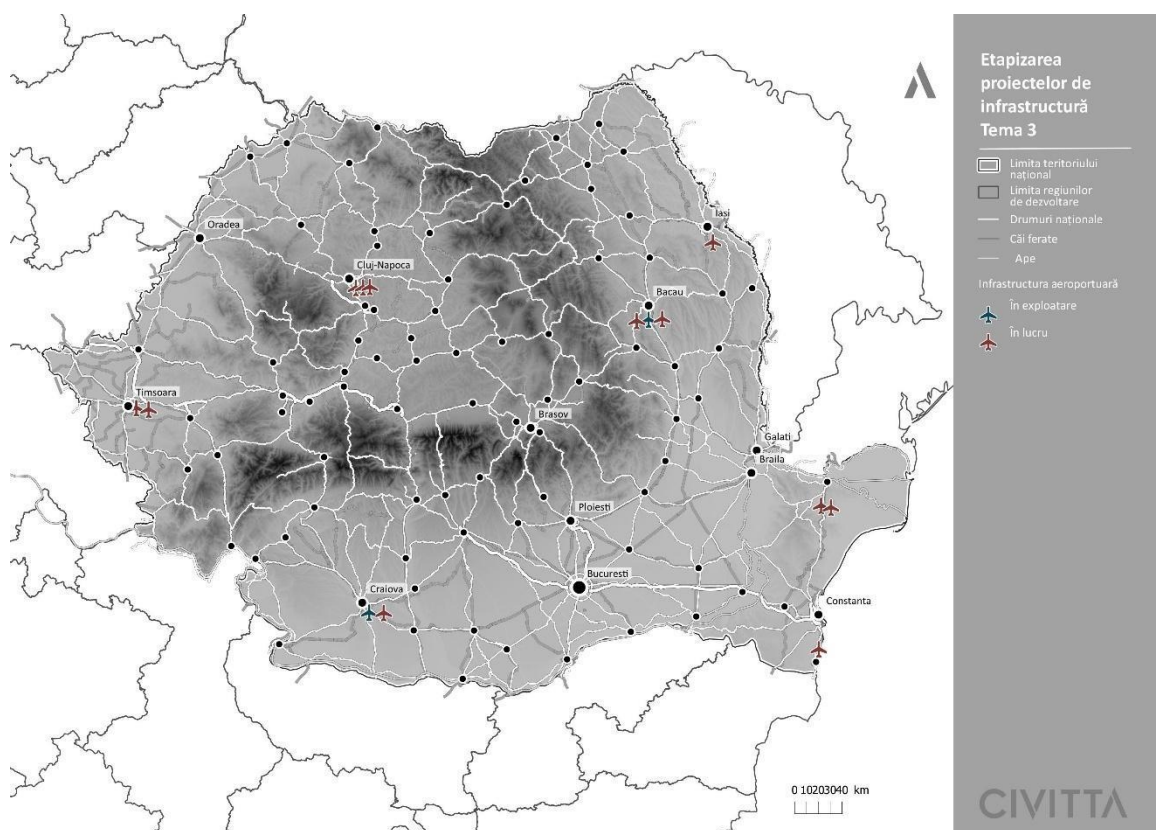
385. Impactul intervențiilor va fi unul echilibrat și bine distribuit având în vedere tipurile de aeroporturi deservite. Astfel, nivelul de impact al proiectelor va diferi în funcție de acest parametru, dat fiind că numărul de zboruri și pasageri înregistrat în fiecare dintre aceste aeroporturi este foarte diferit, la fel ca și rutele pe care aceste aeroporturi le permit. Intervențiile din cadrul OS 2.3 sunt implementate în cadrul a celor două aeroporturi internaționale cu variația strategic internațional (Cluj-Napoca și Timișoara), a două dintre cele patru aeroporturi regionale (Bacău și Iași) și trei dintre cele 11 aeroporturi regionale (Tuzla, Tulcea și Craiova).

ANALIZA EFECTELOR NETE PRIN INTERMEDIUL INSTRUMENTELOR CALITATIVE

386. Pentru identificarea efectelor nete, respectiv a contribuției POIM în atingerea rezultatelor așteptate, cât și pentru estimarea efectelor așteptate ale intervențiilor nefinalizate încă, echipa de evaluare a analizat în profunzime, prin studiu de caz, două proiecte contractate în cadrul acestui OS, ambele adresând Aeroportul Bacău. Astfel, au fost analizate lucrările finalizate de modernizare și dezvoltare a infrastructurii de transport

aerian (progres fizic 99,95%) și cele de creștere a capacității portante și de modernizare a pistei de decolare – aterizare și a suprafețelor de mișcare, aflate la un progres fizic de 55.70% în decembrie 2020 (avansând însă până la peste 87%, în aprilie 2021).

FIGURA 38. Proiecte POIM T (AERIAN) în lucru/în exploatare, 31.12.2020 (Tema 3)



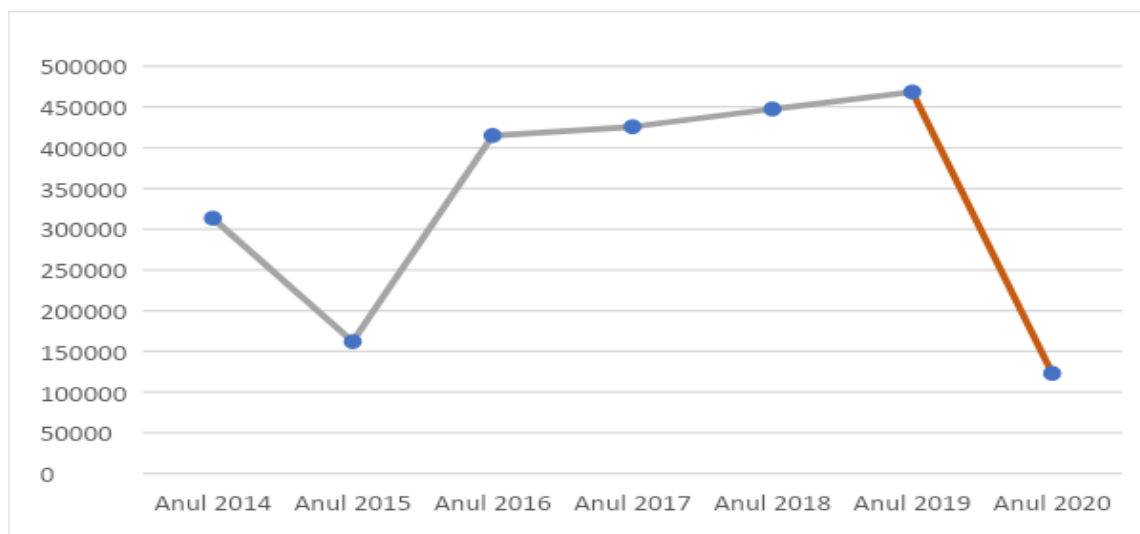
Sursa: Hartă GIS realizată în cadrul proiectului în baza portofoliului de proiecte

387. Investițiile majore în modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian la Aeroportul Internațional Bacău începuse să producă deja, înainte de debutul pandemiei de COVID-19, efecte vizibile în creșterea conectivității și mobilității în regiunea de Est, prin creșterea numărului de pasageri care au tranzitat aeroportul. Măsurile de modernizare a infrastructurii aeroportului George Enescu Bacău au determinat inclusiv creșterea capacității de operare, coroborate cu investițiile de modernizare a pistei de decolare aterizare și a suprafețelor de mișcare.

388. Proiectul mai puțin avansat ca progres fizic, de creșterea a capacității portante și modernizare a Aeroportului Bacău are de asemenea capacitatea de a contribui la creșterea numărului pasagerilor îmbarcați și debarcați în transportul aeroportuar.

389. Efectele importante produse de intervențiile finalizate până anul trecut la nivelul Aeroportului George Enescu Bacău, pot fi observate în numărul total al pasagerilor transportați, din 2017 și până în 2020. Ca efect direct al pandemiei de COVID-19, transportul aerian de pasageri s-a diminuat cu peste 60% în anul 2020, comparativ cu anul de bază 2014, dar și cu mai bine de 73% față de anul 2019, care înregistrat o ascensiune semnificativă.

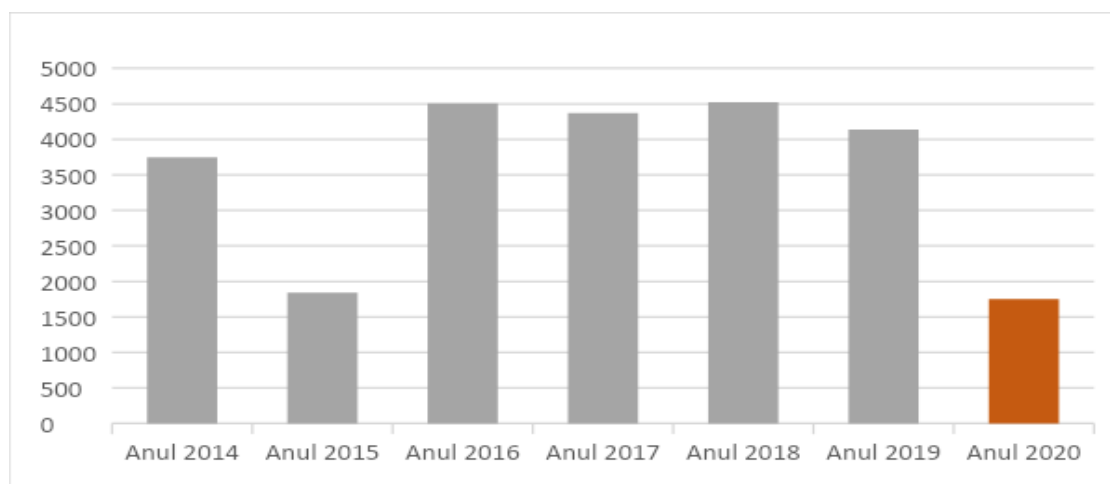
GRAFIC 38. Transportul aerian de pasageri (total, din care îmbarcați și debarcați) la nivelul Aeroportului George Enescu, Bacău



Sursa: Prelucrări pe baza datelor primite de la Beneficiar

390. Și în ceea ce privește mișcările de aeronave pe Aeroportul George Enescu Bacău, se poate constata cum anul 2020 a înregistrat scăderi, trendul ascendent menținându-se în anii realizării și finalizării investiției de modernizare a infrastructurii. Aceasta a fost precedată inclusiv de sosirea unui jucător important pe piața de profil, care evita Aeroportul Bacău din cauza infrastructurii deficitare și riscului de a se produce daune semnificative aeronavelor, în condițiile existente pre-investiții (modernizare infrastructură, inclusiv pistă și căi de rulare).

GRAFIC 39. Evoluția mișcărilor de aeronave pe Aeroportul George Enescu, Bacău



Sursa: Prelucrări pe baza datelor primite de la Beneficiar

391. În ceea ce privește transportul aerian, proiectul implementat de către aeroportul Craiova este de asemenea unul dintre cele mai avansate, fiind practic finalizat (noua infrastructură a fost dată în folosință în anul 2017). Realizarea proiectului a condus la îmbunătățirea infrastructurii de mișcare a Aeroportului Craiova, și la creșterea capacității de operare. Proiectul a contribuit la creșterea accesibilității serviciilor de transport aerian în regiunea sudică a țării. După anul 2016, se înregistrează creșteri ale volumelor pasageri tranzitați în aeroportul Craiova, mult peste valorile țintă stabilite prin proiect (în anul 2016 volumul de pasageri a fost cu

27% mai mare decât valoarea țintă de 174.320 pasageri). Tabelul și graficele următoare prezintă evoluția traficului de pasageri și mișcărilor de aeronave pe aeroportul Craiova în perioada 2013-2018.

TABEL 36 Traficul total de pasageri și mișcărilor de aeronave în aeroportul din Craiova

Anul	Pasageri	Evoluție	Mișcări aeronave	Evoluție
2013	40.291	-	2,246	-
2014	138.886	244,7% ▲	3,506	56,1% ▲
2015	116.947	15,8% ▼	2,999	14,5% ▼
2016	222.320	90,1% ▲	4,018	33,9% ▲
2017	447.227	101,1% ▲	5,960	48,3% ▲
2018	493.056	10,2% ▲	6,793	14,0% ▲

Sursa: Asociația Aeroporturilor din România (AAR)

392. Impactul major al POIM este confirmat și de faptul că, dacă nu ar fi existat fondurile POS T și POIM T, marea majoritate dintre lucrări nu putea fi efectuate din lipsă de finanțare. Beneficiarii aeroportului Craiova, spre exemplu, au accentuat că nu au existat alte surse de finanțare și nici alți factori care au contribuit la efectele proiectului, astfel încât beneficiile proiectului implementat de aeroportul Craiova se datorează exclusiv POS T și POIM T.

5.3 Există alte efecte, intenționate /neintenționate, pozitive sau negative ale intervențiilor?

Efecte urmările de programul operațional	Indicatori
Creșterea accesibilității regionale	Indicele de accesibilitate (densitate efectivă) (OS 2.2)
Creșterea accesibilității transportului aerian	Nr. pasageri îmbarcați și debarcați în transportul aeroportuar (OS 2.3)
Alte efecte	
Creșterea siguranței în trafic	
Variația productivității transportului rutier	
Dezvoltarea durabilă în raport cu mediul	
Reducerea sau degradarea patrimoniului cultural	
Dezvoltarea pieței muncii	

393. Finalizarea variantei de ocolire a municipiului Carei are o serie de alte efecte importante, în afară de creșterea mobilității și accesibilității regionale, cum sunt:

- Creșterea siguranței în trafic: prin devierea circulației în afara orașului, riscul de accidente scade semnificativ;
- Creșterea productivității transportului rutier, acesta fiind efectuat la viteze mult mai mari decât în cazul tranzitării orașului;
- Reducerea poluării fonice și a poluării aerului în oraș.

394. Finalizarea investiției în infrastructura aeroportului Craiova are, pe lângă efectul urmărit de creștere a numărului de pasageri, o serie de alte efecte:

- a crescut gradul de siguranță a manevrelor de decolare-aterizare a aeronavelor, în mod evident, fiindcă o pistă decolare-aterizare cu un covor asfaltic îmbunătățit reduce foarte mult riscurile pentru circulație;
- de asemenea, sistemul de balizaj a sporit gradul de siguranță;

- a crescut gradul de confort al călătorilor;
- a scăzut frecvența operațiilor de mentenanță și, ca urmare, cheltuielile de mentenanță.

395. Având în vedere creșterea conectivității regiunii sud-vest datorită creșterii capacității de operare a aeroportului Craiova, se poate estima faptul că proiectul va avea un impact important asupra competitivității regionale, dezvoltării economice și sociale și impulsionării creșterii ocupării forței de muncă, contribuind totodată la crearea premiselor pentru creșterea investițiilor în regiune.

396. Alte efecte:

- Dezvoltarea conexiunilor suburbane cu aeroportul;
- Aeroportul- criteriu de dezvoltare a infrastructurilor de transport din vecinătate;
- Dezvoltarea economică a regiunii pe care o deservește. Atragerea investițiilor;
- Facilitează dezvoltarea turismului;
- Creșterea veniturilor fiscale ale administrațiilor locale;
- Efect indirect este și reducerea ponderii traficului rutier interurban;
- Efecte asupra mediului, afectarea biodiversității. Privit în mod individual, creșterea traficului aerian va crește în mod evident nivelul de poluare cauzat de acest mod de transport. Dar trebuie privit și contextul mai larg: la momentul actual transportul aerian generează un procent redus din totalul emisiilor GHG din transporturi și un procent și mai redus din totalul emisiilor GHG din orice sursă.

5.4 Efectele depășesc limitele zonei ori sectorului sau afectează și alte grupuri, nevizate de intervenție?

397. Efectele intenționate și neintenționate ale intervențiilor finanțate se resimt atât la nivelul zonelor în care s-a intervenit și al grupurilor țintă vizate, cât și dincolo de aceste zone, respectiv pentru alte grupuri. Spre exemplu, creșterea mobilității datorită unei variante de ocolire poate influența nu doar activitatea economică a zonei, ci și a oricăror beneficiari ai acestei infrastructuri din orice altă zonă, din cadrul național sau internațional. Beneficiile obținute în ceea ce privește siguranța în trafic și reducerea poluării orașelor se răsfrâng la nivelul tuturor locuitorilor orașului, care nu erau în totalitate vizați în mod direct de intervenție (cel puțin nu prin prisma obiectivelor specifice ale intervenției).

398. Similar, de creșterea capacității aeroportului din Craiova beneficiază pasagerii din orice zonă națională sau internațională. Crescând capacitatea de operare a aeroportului, a crescut atât numărul de curse internaționale, cât și numărul orașelor în și din care se zboară. Creșterea conectivității regiunii va duce la intensificarea activității economice, care va influența toate grupurile sociale, nu doar pasagerii din transportul aerian.

5.5 În ce măsură sunt efectele sustenabile pe o perioadă mai lungă de timp?

399. Sustenabilitatea efectelor poate fi observată după proiectele au fost date în folosință și a trecut suficient timp astfel încât să se observe durabilitatea acestora (aspecte ce pot fi observate prin Analize Cost-Beneficiu sau Studii de caz longitudinale, la cel puțin un an de la darea în folosință). Totuși, în acest stadiu, pot fi observate precondițiile ce țin de sustenabilitatea efectelor, și anume:

- Existența unei perioade de garanție a lucrărilor;
- Asigurarea finanțării mentenanței construcțiilor, prin bugete anuale ale administrației de întreținere pentru acest gen de obiective;
- Respectarea normelor de sustenabilitate în raport cu mediu – Precondiție asigurată prin existența studiului de fezabilitate și avizului de mediu, fără de care proiectul nu ar putea fi implementate;

400. Conform informațiilor colectate pe parcursul evaluării și a raportărilor din partea CNAIR, respectiv Regia Autonomă Aeroport Craiova, instituțiile beneficiare dispun de resurse suficiente pentru asigurarea mentenanței lucrărilor realizate.



- 401.** Deși restricțiile impuse ca urmare a crizei sanitare au dus la reducerea semnificativă a numărului de pasageri din transportul aerian de persoane pentru anii 2020 și 2021, se preconizează o revenire la tendința de creștere a capacității și intensității utilizării transportului aerian odată ce restricțiile vor fi ridicate complet.
- 402.** În literatura internațională de specialitate, există totuși opinii care argumentează în favoarea posibilității unor efecte irevocabile ale pandemiei asupra comportamentului pasagerilor, precum și asupra unor aspecte ale transportului aerian, de exemplu reducerea permanentă a numărului și intensității călătoriilor de afaceri.⁶³ Ca și în cazul celorlalte teme, analize pe baza datelor empirice clare nu vor putea fi posibile înaintea depășirii definitive a perioadei de criză sanitară și economică.
- 403.** În ceea ce privește sustenabilitatea proiectelor din punct de vedere al țintelor asumate de Uniunea Europeană și de statele sale membre prin acordurile internaționale de protecție a mediului, o atenție deosebită trebuie acordată efectului creșterii numărului de pasageri în transportul aerian asupra emisiilor de dioxid de carbon.
- 404.** Totodată, se observă o tendință în rândul statelor membre ale Uniunii Europene de reglementare suplimentară a traficului aerian pe relațiile unde acesta este dublat de trafic feroviar care prezintă rezultate similare în termeni de durată a călătoriei. De exemplu, conform unui raport al Agenției Europene de Mediu,⁶⁴ unele state membre (precum Franța sau Spania) au pus în dezbatere publică posibilitatea interzicerii transportului aerian pe acele relații străbătute de transportul feroviar în mai puțin de 2-3 ore.

5.6 Ce mecanisme au facilitat/împiedicat efectele? Care sunt caracteristicile-cheie contextuale ale acestor mecanisme?

- 405. Mecanismele care influențează proiectele din sectorul rutier au fost amplu descrise în cadrul TE 1 și sunt valabile și pentru Tema 3.** Această secțiune vizează aspecte specifice proiectelor din transportul aerian.
- 406. Procedurile de extindere/ construire a aeroporturilor se desfășoară cu dificultate.** Potențialul de creștere este mare dar este limitat de lipsa infrastructurii, în special pe Aeroportul Otopeni (care deține 63% din nr. de pasageri transportați în 2018). Durata de realizare a extinderilor este ridicată, având în vedere timpul și finanțarea necesare pregătirii, exproprierilor, execuției proiectelor. Ritmul redus de realizare a lucrărilor de execuție în infrastructura aeroportuară este cauzat și de inexistența resurselor umane specializate care să realizeze lucrări specifice sectorului aerian.
- 407. FACTORI CU INFLUENȚĂ NEGATIVĂ:**
- Deși, în general, sprijinul experților Jaspers este apreciat ca foarte util de către instituțiile beneficiare, există și situații în care beneficiarii întâmpină dificultăți în lucrul cu JASPERS (spre exemplu, se primesc opinii diferite de la specialiști și li se revizuiesc documentele în repetate rânduri, fiind necesare eforturi mari pentru a integra aceste sugestii în vederea finalizării CF);
 - Dificultăți în găsirea de consultanți pentru sprijin în elaborarea studiului de impact asupra mediului;
 - Dificultăți create de schimbările legislative privind ajutorul de stat - pentru a acoperi finanțarea crescută, beneficiarii caută diverse soluții, spre exemplu credite bancare.

408. ASPECTE GENERATE DE COLABORAREA INSTITUȚIILOR BENEFICIARE CU POIM T:

- Dificultăți în îndeplinirea unor cerințe administrative (completări anexe la CF, utilizarea MySMIS). Prin urmare, se simte nevoia de asistență suplimentară din partea OI POIM T.

⁶³ McKinsey, <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infrastructure/our-insights/back-to-the-future-airline-sector-poised-for-change-post-covid-19#>

⁶⁴ European Environment Agency, Health and Environment Report 2020, <https://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-environment-report-2020>

409. FACTORI CU INFLUENȚĂ POZITIVĂ:

- Contractarea unor proiecte mature, în unele cazuri cu implementarea deja începută, inclusiv mecanismul de fazare a proiectelor;
- Capacitatea AM și OI POIM T de a sprijini beneficiarii în implementarea proiectelor, prin indicații și instrucțiuni utile;
- Disponibilitatea contractelor de AT pentru beneficiari, prin care se acordă sprijin pentru pregătirea documentației necesare implementării proiectelor.

5.7 În ce măsură lucrurile ar fi putut fi realizate mai bine?

410. Nu există lecții învățate evidente desprinse din experiența implementării proiectelor din transportul aerian.

Principalele aspecte care caracterizează pregătirea și implementarea proiectelor au devenit inerente în cazul investițiilor în infrastructură (timp îndelungat necesar pregătirii proiectelor, întâzieri în implementare, litigii cu contractorii), astfel încât nu se poate aprecia ce anume ar fi putut fi realizat mai bine.

411. În privința proiectelor rutiere, în cadrul TE 1 a acestei evaluări este prezentată o analiză detaliată aferentă acestei întrebări de evaluare, valabilă și pentru proiectele rutiere din cadrul TE 3.

5.8 Care sunt perspectivele de realizare a indicatorilor POIM Transport prin prisma portofoliului de proiecte existent?

Obiectivul specific 2.2: Creșterea accesibilității zonelor cu o conectivitate redusă la infrastructura rutieră a TEN-T

412. Valoarea țintă pentru anul 2023 a indicatorului de rezultat aferent OS 2.2 – Indicele de accesibilitate (densitate efectivă) - 2S8, este de 27,873 angajați/ min. Aceasta presupune o creștere cu 7.73% față de valoarea de referință de la nivelul anului 2011 (25.874 angajați/ min). Dat fiind faptul că, în lipsa rulării MNT, nu există date despre evoluția indicatorului, valoarea raportată se menține la nivelul anului de referință.

TABEL 37. Indicatorul de rezultat - OS 2.2

Indicator	UM	Valoare de referință (2011)	Valoare realizată 2018 (RE I)	Valoare realizată 2019 (RE II)	Valoare țintă (2023)
Indicele de accesibilitate (densitate efectivă)	Angajat/min	25.874,00	25.874,00	25,874.00	27,873.00

Sursa datelor: Raportul Anual de Implementare POIM 2020, AM POIM

413. Pentru indicatorul de output CO13, pe baza portofoliului de proiecte contractate, situația se prezintă astfel:

Tabel 38. Indicatorul de rezultat imediat CO13 - output OS 2.2

Indicator	UM	Valoare țintă (2023) total	2018				2020		Proiecte
			Total 1 ⁶⁵	Total 2 ⁶⁶	Total 1	Total 2			
Drumuri: Lungimea totală	Km	130,00	169,66	39,56	196,89	67,56		- Reabilitare DN 76, Deva – Oradea – Faza II (151,58 km) - Construcția Variantei de Ocolire a Orașului Săcuieni – Faza II (7,64 km)	

⁶⁵ Valoare totală cumulativă a rezultatelor care urmează să fie livrate de intervențiile contractate, după finalizarea acestora.

⁶⁶ Valoare totală cumulativă a rezultatelor care au fost livrate efectiv de intervențiile contractate, după finalizarea acestora.

a drumurilor nou construite										- Varianta de ocolire Carei (faza II) (10,46 km)
										- Varianta de ocolire Stei (27,23 km)

Sursa datelor: Situația proiectelor la 31.12.2020, AM POIM

414. Prin rezultatele livrate până în acest moment, indicatorul CO13 a depășit deja valoarea țintă setată pentru anul 2023 – respectiv 130 km de drumuri nou construite. Față de anul 2018, nu au fost contractate proiecte de investiții, cel mai mare proiect fiind în continuare cel de reabilitare al DN 76. Astfel, în baza portofoliului de proiecte existent, finalizarea intervențiilor până în 2023 va duce la o depășire semnificativă a valorii țintă – de aproximativ 55 km.

Obiectivul specific 2.3: Creșterea accesibilității zonelor cu o conectivitate redusă la infrastructura rutieră a TEN-T

415. Valoarea țintă pentru anul 2023 a indicatorului de rezultat aferent OS 2.3 – Pasageri îmbarcați și debarcați în transportul aeroportuar – 2S13, este de 20,00 mil. pasageri/ an. Aceasta presupune o creștere cu 86,92% față de valoarea de referință de la nivelul anului 2013 (10,70 mil. pasageri/ an).

TABEL 38. Indicatorul de rezultat - OS 2.3

Indicator	UM	Valoare de referință (2013)	Valoare realizată 2018 (RE I)	Valoare realizată 2020 (RE II)	Valoare țintă (2023)
Pasageri îmbarcați și debarcați în transportul aeroportuar	Mil. pasageri/an	10,70	21,81	7,18	20,00

Sursa datelor: Raportul Anual de Implementare POIM 2020, AM POIM

416. Conform datelor INS, care figurează și în RAI 2020, indicatorul de rezultat a avut un progres anual constant pozitiv din 2013 și până în 2019. Pe fondul pandemiei de COVID-19, în 2020, valoarea indicatorului a cunoscut un regres major. Astfel, în acest an, numărul de pasageri îmbarcați și debarcați în transportul aeroportuar a scăzut cu mult chiar și sub valoarea de referință din 2013, ajungând la 7,18 mil. pasageri/ an. Cu toate acestea, având în vedere că indicatorul atinsese valoarea țintă încă din anul 2017, continuând apoi pe un trend ascendent, este de preconizat că acesta va reveni la valori apropiate de ținta pentru 2023, în scenariul unei gestionări eficiente a pandemiei de COVID-19 în următorii ani și al renunțării la restricțiile de călătoriile impuse în ultimul an.

417. Mai mult decât atât, progresul indicatorului 2S13, până în anul 2019, este greu de atribuit intervențiilor POIM-T, dat fiind faptul că niciuna dintre acestea nu este complet finalizată până în 2020 și că din cele 14 proiecte contractate în cadrul OS 2.3, doar câteva sunt concepute să aibă un impact direct și efectiv asupra capacității de transport a aeroporturilor.

418. Pentru indicatorul de output 2S17, pe baza portofoliului de proiecte contractate situația se prezintă astfel:

TABEL 39. Indicatorul de rezultat imediat 2S17 - output OS 2.3

Indicator	UM	Valoare țintă (2023) total	2018 Total 1	2018 Total 2	2020 Total 1	2020 Total 2	Proiecte
Aeroporturi modernizate	Nr.	2,00	4,00	0,00	7,00	0,00	- Aeroportul Craiova faza II - Creșterea capacității portante și modernizarea pistei de decolare aterizare și a suprafețelor de mișcare aferente la Aeroportul Internațional "George Enescu" Bacău

										<ul style="list-style-type: none"> - Creșterea siguranței și securității pasagerilor pe Aeroportul "Delta Dunarii" Tulcea - asigurarea securității pasagerilor pe Aeroportul "Delta Dunarii" Tulcea - Construire terminal sosiri curse externe pasageri - Aeroport Timișoara - Echipamente de detecție explozibil – Aeroportul Cluj-Napoca - Suplimentarea capacității de operare pentru pista de decolare/aterizare și platforma de staționare a aeronavelor – Aeroportul Iași - Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii aeroportuare - Tuzla
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---

Sursa datelor: Situația proiectelor la 31.12.20, AM POIM

419. Prin finalizarea proiectelor contractate până în acest moment, indicatorul de output 2S17 va putea să atingă și să depășească de peste trei ori valoarea țintă stabilită pentru 2023. Două dintre cele șapte investiții sunt într-o fază finală, respectiv lucrările de modernizare pe aeroportul Craiova și cele de pe aeroportul Bacău. Finalizarea acestora ar asigura atingerea valorii țintă a indicatorului în contextul în care, deși au mai fost contractate trei noi lucrări de investiții din 2018 până în 2020, niciun proiect nu este finalizat până acum.

5.9 Concluzii și recomandări

420. 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. Proiectele de finanțare a VO vizează construirea doar a unor segmente din centurile ocolitoare ale localităților, acestea nefiind închise complet. Închiderea completă a centurilor ocolitoare ar fi benefică mai ales în acele cazuri în care localitățile preiau un trafic intens în zonele neacoperite de VO. Pe lângă beneficiile directe legate de îmbunătățirea mobilității în localitate și dezvoltarea accesibilității regionale, astfel de intervenții ar avea un impact major și asupra nivelului de poluare la nivel local.
3. Proiectul de reabilitare a DN76 Deva-Oradea este așteptat să aibă un impact semnificativ în creșterea accesibilității regionale, prin mărirea platformei drumului și introducerea unei a treia benzi pentru vehiculele lente sau a benzilor de degajare, cât și prin corecția punctuală a traseului.
4. În ceea ce privește potențialul de impact global, la nivelul rețelei rutiere TEN-T, efectele intervențiilor contractate până acum sunt limitate atât de localizarea geografică a intervențiilor, doar în N-V țării, cât și de lipsa conexiunii directe a marilor centre urbane. Acestea vor fi sau sunt capabile să genereze astfel un impact mai degrabă regional, în lipsa contractării unor alte proiecte care să extindă aria de implementare.
5. În ceea ce privește impactul așteptat al celor 14 intervenții în sectorul aeroportuar, acestea este unul semnificativ, atât pe partea de investiții în extinderea și reabilitarea aeroporturilor, cât și în sectorul siguranței și securității. Spre exemplu, investițiile majore în modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian la Aeroportul Internațional Bacău începuse să producă deja, înainte de debutul pandemiei de COVID-19, efecte vizibile în creșterea conectivității și mobilității în regiunea de Est, prin creșterea numărului de pasageri care au tranzitat aeroportul.
6. Distribuirea echitabilă din punct de vedere teritorial al aeroporturilor modernizate și reabilite este cu atât mai importantă cu cât transportul aerian reprezintă un mijloc important pentru asigurarea conectivității regionale și internaționale.



421.Recomandări:

1. Pentru perioada de programare 2021 – 2027, inclusiv prin PNRR, MTI 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 regiuni neacoperite de investiții în infrastructură de transport, iar acestea să contribuie la dezvoltarea accesibilității tuturor regiunilor.
2. Pentru eliminarea completă a traficului greu din orașe și generarea unui impact mai mare în ceea ce privește fluidizarea traficului din zonă și dezvoltarea accesibilității regionale, este nevoie ca variantele de ocolire să fie închise, prin intervenții complementare cât mai rapide, în acele cazuri în care orașele preiau un trafic greu dinspre mai multe zone.
3. Autoritățile locale ar trebui să fie mai mult implicate în procesul decizional legat de dezvoltarea proiectelor de VO, astfel încât nevoile locale identificate prin strategiile de dezvoltare locală/ județeană să fie eficient adresate.

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

6.1 Care este evoluția calității și eficienței transportului intermodal și a fluidizării traficului în punctele de trecere a frontierei, inclusiv în vămi, de la adoptarea POIM?

Descrierea evoluției cadrului legislativ, strategic/procedural, european și național, de la adoptarea POIM

422. Consecințele negative datorate sectorului transportului, cum ar fi poluarea, schimbările climatice, zgomotul, congestia și accidentele, pun probleme pentru economie, precum și pentru sănătatea și bunăstarea cetățenilor UE. Transportul de marfă continuă să crească și, în special, transportul rutier de mărfuri se estimează că va crește cu aproximativ 40% până în 2030 și cu puțin peste 80% până în 2050. Politicile UE în domeniul transporturilor vizează reducerea ponderii transportului rutier în favoarea modurilor de transport mai puțin poluante și mai eficiente din punct de vedere energetic. Patru tipuri de acțiuni sprijină o utilizare pe scară mai largă a **soluțiilor multimodale**:

- **Internalizarea costurilor externe** pentru toate modurile de transport, în vederea transmiterii unor semnale adecvate către utilizatori, operatori și investitori în ceea ce privește stabilirea prețurilor. Costurile sociale și de mediu ale transporturilor ar trebui plătite în conformitate cu principiul „poluatorul plătește”.
- Investiții bine țintite în infrastructură, care să permită **o mai bună interconectare între rețelele aferente modurilor individuale**.
- **O utilizare mai bună a informațiilor** (privind traficul, capacitatea rețelelor, disponibilitatea infrastructurii, încărcarea și poziționarea vehiculelor).
- **Sprijinul direct pentru transportul intermodal**, prin Directiva privind transporturile combinate (Directiva 92/106/CEE⁶⁷), care urmărește creșterea competitivității transporturilor combinate (definit ca transporturi intermodale cu un segment rutier strict limitat). De asemenea, UE oferă sprijin financiar pentru transporturile multimodale/intermodale.

423. **Directiva 92/106/CEE** (Directiva privind transporturile combinate) este singurul instrument juridic la nivelul UE care stimulează în mod direct trecerea de la transportul rutier de mărfuri la moduri de transport cu emisii mai scăzute, cum ar fi transportul pe căi navigabile interioare, transportul maritim și transportul feroviar. Scopul directivei este acela de a spori competitivitatea transporturilor intermodale (mai exact, „combinate”) transfrontaliere, în comparație cu transporturile de mărfuri pe căi exclusiv rutiere. Printre măsurile de reglementare se numără:

1. garantarea libertății de a presta servicii transfrontaliere, și anume protejarea transporturilor combinate de restricțiile impuse la nivel național (sisteme de autorizare, tarife reglementate și cote);
2. clarificarea faptului că limitările drepturilor de cabotaj rutier (Regulamentul CE nr. 1072/2009) nu se aplică segmentelor rutiere ale transportului internațional combinat;
3. autorizarea, prin adăugarea unei trimiteri încrucișate la Directiva privind greutatea și dimensiunile (Directiva 53/96/CE), a unor încărcături mai mari pentru vehiculele utilizate în segmentele rutiere ale transportului intermodal, pentru a compensa țara unității de încărcare, precum și utilizarea de containere de 45 de picioare.

424. Măsurile de sprijin economic includ acordarea unor stimulente fiscale în ceea ce privește anumite taxe aplicabile în cazul vehiculelor rutiere care participă la un transport combinat și extinderea definiției pentru transportul pe cont propriu.

425. Ca urmare a Acordului de la Paris (2016) și a obiectivelor UE privind decarbonizarea, a fost propusă o **modificare a Directivei privind transporturile combinate, COM(2017) 648**. Obiectivul inițiativei este de a **spori și mai mult competitivitatea transporturilor combinate** în defavoarea transportului rutier de mărfuri

⁶⁷ Directiva 92/106/CEE pentru stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între SM.



pe distanțe lungi și, în consecință, de a consolida trecerea de la transportul rutier de mărfuri la alte moduri de transport. Acest lucru ar trebui să reducă ponderea externalităților legate de transportul rutier de mărfuri.

426. Inițiativa vine în completarea altor măsuri care vizează crearea unui **spațiu european unic al transporturilor** și contribuie, de asemenea, la o trecere la moduri de transport mai **sustenabile**. Printre acestea se numără Regulamentul (UE) nr. 913/2010 de stabilire a unor coridoare feroviare internaționale pentru transportul de marfă, Directiva 2012/34/UE privind spațiul feroviar unic european, Directiva 2005/44/CE privind serviciile de informare fluviale (RIS) armonizate și Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 (TEN-T), care stabilește orientările UE pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport.

427. La nivel național, Ministerul Transporturilor (MT) a elaborat și publicat în mai 2011 o **Strategie de Transport Intermodal în România 2020**. Aceasta este corelată cu **MPGT (2016)**, care își propune dezvoltarea infrastructurii multimodale la nivelul regiunilor de dezvoltare și al polilor naționali de creștere și dedică o secțiune transportului intermodal, propunând dezvoltarea unei rețele naționale de terminale multimodale.



Evoluția transportului intermodal și a fluidizării traficului în vămi la nivel UE (de la adoptarea POIM):

428. Transporturile sunt un sector strategic al economiei UE, afectând în mod direct viața de zi cu zi a tuturor cetățenilor din UE și asigurând circulația bunurilor de la peste 11 milioane de producători și fabricanți din UE către consumatori.

429. **Existența unor rețele de transport bine gândite, sustenabile și complet interconectate este o condiție necesară pentru finalizarea și funcționarea corectă a pieței unice europene.** Pentru a dezvolta o **rețea multimodală integrată**, care să permită circulația rapidă și facilă a persoanelor și a bunurilor pe teritoriul UE a pus și bazele rețelei TEN-T cu obiective și termene de finalizare pentru nivelul central (2030) și global (2050) al rețelei. Noua abordare vizează **dezvoltarea rețelelor de coridoare multimodale la nivelul UE.**

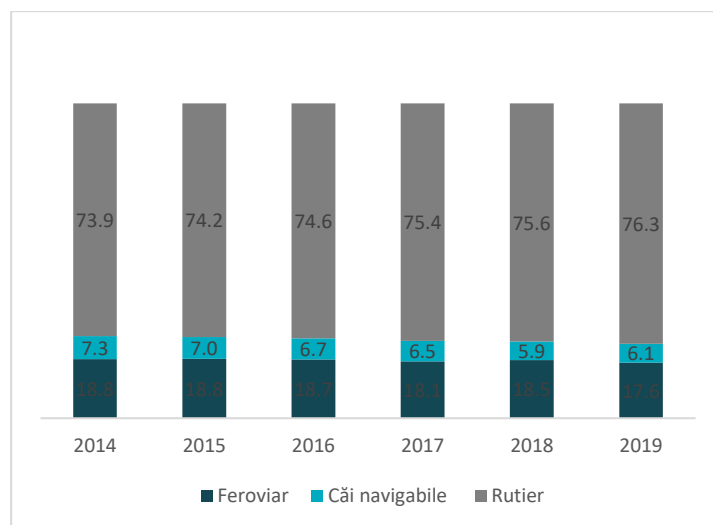
430. **Volumul transporturilor de călători și de mărfuri în UE a crescut constant în ultimii ani**⁶⁸, de la aprox. 5,409 de miliarde de călători-km în 2010 la aprox. 5,915 miliarde în 2018 (9.35%) pentru transportul de călători și de la aprox. 3,025 de miliarde de tone-km în 2014 la aprox. 3,352 de miliarde în 2018 (10.81%) pentru transportul de mărfuri și **se preconizează că aceste creșteri vor continua**. Acest ritm de creștere anticipează o creștere cu 42% a activității de transport de călători și cu 60% a transportului intern de mărfuri între 2010 și 2050.

431. **Creșterea volumului transporturilor conduce la probleme de capacitate în UE pentru unele moduri de transport.** Congestia traficului este deja o preocupare ecologică și economică majoră, ale cărei costuri pentru UE se ridică în prezent la aproximativ 140 de miliarde de euro anual. Se preconizează că, față de 2010, costurile asociate congestiei traficului vor crește cu mai mult de 40% până în 2050.

432. **Transportul rutier este modul de transport privilegiat pentru călători și pentru mărfuri.** Transportul rutier reprezintă cea mai mare parte a transportului de mărfuri și de călători din punctul de vedere al volumului, în pofida **obiectivelor și a accentului tot mai puternic pus de UE pe modurile ecologice de transport, procentul de utilizare a infrastructurii rutiere pentru transportul intern de mărfuri chiar a crescut de la 73.9% în 2014 la 76.4 % în 2019.**

⁶⁸ Statistical pocketbook 2020, https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2020_en

GRAFIC 40. Procentul de tone-km de mărfuri transportate pe căi ferate, rutier, căi navigabile interioare în UE-27, 2014-2019



Sursa datelor: Eurostat

433. În prezent, piața nu îi stimulează suficient pe utilizatori să treacă la alte moduri de transport decât cel rutier, acestea rămânând mai puțin competitive din punct de vedere economic. Transportul rutier este modalitatea preferată de a trimite bunuri în interiorul UE, prezentând avantaje legate de flexibilitate, fiabilitate, preț, timp și livrare la destinație. Pentru ca un astfel de transfer să se materializeze, vor trebui îndeplinite mai multe condiții complementare: **eliminarea blocajelor/punctelor de stragulare și construirea legăturilor lipsă la nivel de coridor, precum și promovarea condițiilor necesare pentru traficul multimodal, astfel încât să se asigure un trafic feroviar sau pe căi navigabile fluid și interoperabil.**

434. Deși s-au înregistrat progrese în ultimii ani, transporturile multimodale nu sunt încă răspândite pe scară largă în Europa. În 2018 s-a insistat asupra importanței multimodalității pentru sistemul de transporturi din UE („Anul multimodalității”). În acest sens UE are în vedere **optimizarea performanței lanțurilor logistice multimodale, inclusiv prin utilizarea pe scară mai largă a unor moduri de transport mai eficiente din punct de vedere energetic, prin:**

- **Transferarea, până în 2030, a unui procent de 30% din transportul rutier de mărfuri pe distanțe de peste 300 km către alte moduri de transport** (cale ferată sau căi navigabile), cu intenția ca **până în 2050 să depășească 50%**, cu ajutorul coridoarelor de transport de marfă eficiente și ecologice. Pentru realizarea acestui obiectiv va fi necesară dezvoltarea unei infrastructuri.
- **Conectarea, până în 2050, a tuturor aeroporturilor „rețelei primare” la rețeaua feroviară**, de preferință la rețeaua de mare viteză; garantarea faptului că toate porturile maritime primare sunt conectate corespunzător la sistemul feroviar de transport marfă și, unde este posibil, la căile navigabile interioare.

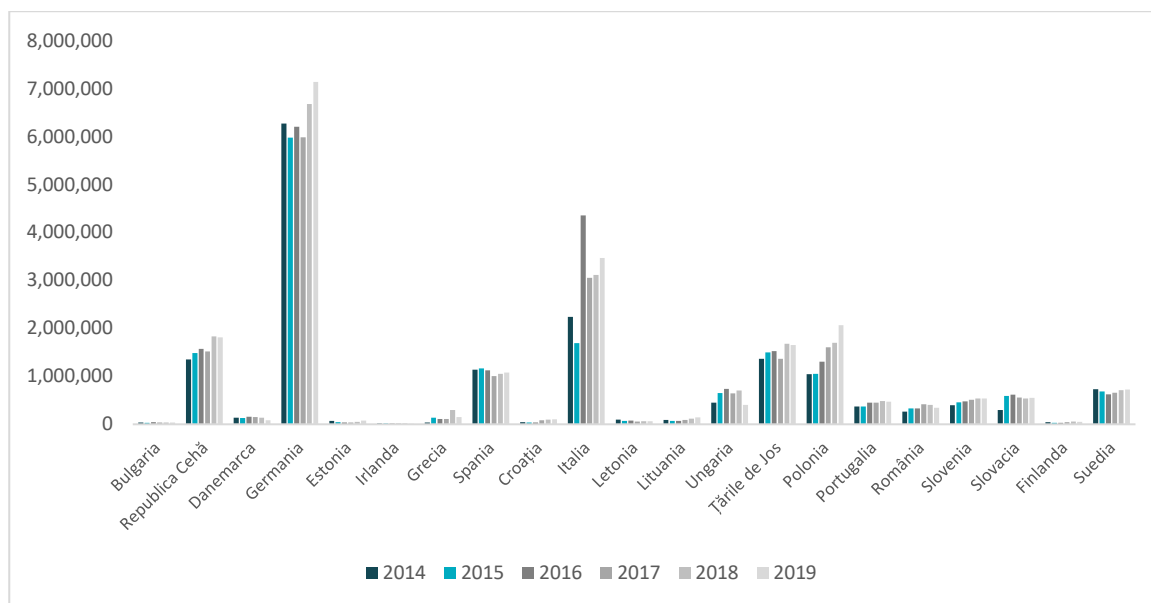
435. Transportul intermodal nu este foarte dezvoltat la nivel UE, însă datele disponibile indică o creștere a volumului de mărfuri containerizat manipulat în unități de transport intermodal (UTI) măsurat în TEU/an. Unele SM au înregistrat creșteri semnificative în 2019 față de 2014 în ceea ce privește transportul de mărfuri containerizat manipulat în UTI – Grecia, Croația, Polonia, Slovacia, în timp ce alte SM au înregistrat scăderi – Irlanda, Danemarca, Letonia, Ungaria.

TABEL 40. Evoluția volumului de mărfuri containerizat manipulat în UTI pe rețeaua feroviară (TEU/an) la nivel UE, 2014-2019

TEU/an	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Evoluție 2019 față de 2014
Bulgaria	35,419	31,608	44,084	34,073	36,129	38,984	10.07%
Republica Cehă	1,349,928	1,485,683	1,572,876	1,521,494	1,829,878	1,813,677	34.35%
Danemarca	137,145	128,635	156,621	150,275	134,966	84,152	-38.64%
Germania	6,272,430	5,979,035	6,205,543	5,983,721	6,678,869	7,138,556	13.81%
Estonia	72,019	42,995	34,033	40,058	52,432	76,755	6.58%
Irlanda	15,330	14,910	15,876	17,009	15,538	8,532	-44.34%
Grecia	40,103	135,588	110,359	111,862	296,664	151,694	278.26%
Spania	1,141,188	1,164,235	1,124,501	1,005,349	1,053,658	1,077,962	-5.54%
Croația	40,792	34,115	35,089	83,078	96,920	106,817	161.86%
Italia	2,237,547	1,689,060	4,353,062	3,054,874	3,116,436	3,466,237	54.91%
Letonia	97,017	69,779	77,477	54,329	64,028	66,629	-31.32%
Lituania	90,745	69,964	67,601	92,751	114,941	144,838	59.61%
Ungaria	448,166	651,093	736,798	643,960	707,526	401,290	-10.46%
Țările de Jos	1,362,921	1,497,640	1,527,316	1,361,996	1,677,809	1,651,590	21.18%
Polonia	1,044,870	1,050,557	1,304,046	1,605,154	1,699,909	2,066,770	97.80%
Portugalia	368,685	368,685	453,720	451,396	481,632	472,944	28.28%
România	260,706	328,126	328,850	418,049	406,683	344,212	32.03%
Slovenia	399,485	458,905	477,864	509,722	538,202	535,851	34.14%
Slovacia	294,038	592,473	616,440	557,440	535,802	551,518	87.57%
Finlanda	41,137	33,434	33,552	40,987	56,136	50,332	22.35%
Suedia	729,859	685,540	626,060	657,392	713,861	726,809	-0.42%

Sursa datelor: Eurostat (nu există date disponibile pentru toate țările UE)

GRAFIC 41. Evoluția volumului de mărfuri containerizat manipulat în UTI (TEU/an) pe rețeaua feroviară la nivel UE, 2014-2019



Sursa datelor: Eurostat (nu există date disponibile pentru toate țările UE)

436. O mobilitate fluidă de la punctul de plecare la punctul de destinație pentru persoane și mărfuri în UE depinde de o infrastructură de transport avansată și performantă. Elementul-cheie în dezvoltarea sistemului european al transporturilor este finalizarea TEN-T, însă rata de dezvoltare a infrastructurii variază la nivelul UE (a se vedea detaliile prezentate la Tema 1).

437. La nivel UE principalul blocaj al infrastructurii care împiedică trecerea de la transportul rutier de mărfuri la alte moduri de transport este legată de lipsa terminalelor sau capacitatea insuficientă a celor existente de a face față creșterii traficului global de mărfuri, precum și a centrelor logistice. Pe de altă parte, coordonarea dintre SM în ceea ce privește planificarea terminalelor în regiunile de frontieră este esențială din punctul de vedere al eficienței utilizării resurselor. Timpii petrecuți în terminalele de îmbarcare/descărcare a camioanelor se mențin ridicați și reduc interesul pentru utilizarea transportului combinat.

438. În acest context transportul feroviar desigur prezintă avantaje (emisii scăzute, capacitate mare de transport) trebuie să se adapteze mai bine la contextul unei piețe deschise și să remedieze problemele cauzate de lipsa de punctualitate, fiabilitate, predictibilitate și flexibilitate, care au, în mod evident, un impact negativ asupra soluțiilor multimodale care implică transportul feroviar. Calitatea redusă a infrastructurii feroviare, lipsa conexiunilor transfrontaliere, vitezele de deplasare scăzute, timpii mari de așteptare pentru trecerea frontierelor sau taxele ridicate sunt alți factori care scad atractivitatea pentru acest mod de transport (a se vedea detaliile prezentate la Tema 1).

439. În ceea ce privește transportul pe căile navigabile interioare infrastructura inadecvată (punctele de strangulare a traficului fluvial și legăturile lipsă) sunt un obstacol major pentru navigația interioară. De asemenea sunt necesare îmbunătățiri ale capacității de transport transfrontalier pentru a crește performanța. Deși prezintă avantaje (consum energetic scăzut, costuri competitive, capacitate mare de transport) totuși limitările acestui mod de transport (mult mai lent decât transportul rutier, utilizare pentru mărfuri care nu necesită o livrare rapidă, arie geografică limitată) nu cresc atractivitatea pentru acest tip de transport. Mai mult, în cazul unor probleme pe traseu (accidente, condiții meteo nefavorabile, nivel al apei excesiv de scăzut sau ridicat) navele pot fi rareori redirecționate (a se vedea detaliile prezentate la Tema 1).

440. În perioada următoare este nevoie de intensificarea eforturilor în vederea reorientării transportului de mărfuri către alte soluții mult mai sustenabile decât transportul rutier. Eforturile de finanțare pentru dezvoltarea

transportului de mărfuri trebuie concentrate și prioritizate în mod eficace la nivel UE. Nu întotdeauna prioritățile de investiții din fiecare SM au coincis cu cele legate de dezvoltarea și finalizarea rețelei TEN-T.



Evoluția transportului intermodal și a fluidizării traficului în vămi la nivel național (de la adoptarea POIM):

441. Tendințele de creștere înregistrate la nivel European cu privire la volumele **transporturilor de călători și de mărfuri se mențin și în România.**

442. Pondere modală a transportului rutier de mărfuri este de aprox. 70%. Una dintre principalele cauze ale acestui declin al transportului feroviar de marfă în România o constituie existența unor distorsiuni economice pe piața transporturilor terestre. Consecința principală a acestor distorsiuni o reprezintă pierderea aproape integrală de către calea ferată a potențialilor clienți interesați de expedițiile de dimensiuni mici (de dimensiunea unui vagon sau container). Toți acești clienți au migrat către transportul rutier, atrași de prețurile mai bune oferite de acest mod de transport. **Viteza comercială redusă a trenurilor de marfă, care reprezintă o consecință a stării avansate de degradare a infrastructurii feroviare, a avut de asemenea o contribuție la scăderea atractivității serviciilor de transport intermodal și a serviciilor de transport în vagoane izolate (a se vedea detaliile prezentate la Tema 1).**

443. Deși calitatea infrastructurii rutiere este foarte slabă în România, totuși transportul rutier de mărfuri este preferat de transportatori. În România s-a înregistrat **o creștere a volumului de mărfuri transportate pe căi navigabile interioare, dar sunt în continuare necesare eforturi pentru dezvoltarea acestui mod de transport pentru creșterea eficienței și dezvoltării serviciilor de transport intermodal.** Dunărea, deși are un potențial foarte mare este utilizată la o capacitate foarte redusă (a se vedea detaliile prezentate la Tema 1).

444. La acest moment **transportul intermodal nu este foarte dezvoltat în România cu excepția transportului de containere din portul Constanța**, în special din cauza dificultății de a identifica amplasamente adecvate și de moderniza terminalele de transport intermodal. 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.

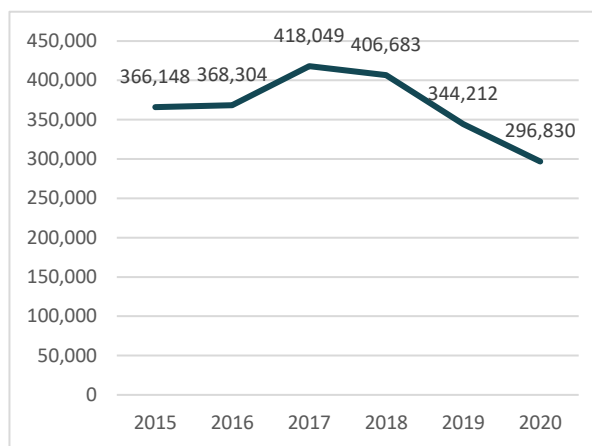
445. **Transportul intermodal s-a dezvoltat aleatoriu în România.** Inițiative minore conduse de mediu privat există în jurul aglomerațiilor urbane sau zonelor industriale. Lipsa unei abordări centralizate susținute de către stat pentru a aduce terminalele intermodale la dimensiunile necesare modificării tiparelor de transport în scopul minimizării transportului rutier de lungă distanță considerat mai puțin prietenos cu mediul a dus la evoluția defavorabilă a transportului de mărfuri în containere în România, în comparație cu tendințele europene.

446. În România se utilizează preponderent sistemul de transport combinat în containere (feroviar/rutier și feroviar/naval) prin realizarea unui lanț logistic care are la capete transportatori rutieri ce preiau unitățile de transport intermodal de la expeditori și le transportă până la terminalul intermodal, în condiții de siguranță optime.

447. În ceea ce privește terminalele intermodale de marfă, **majoritatea aparține CFR Marfă**, care deține **26 de terminale intermodale, din care doar 8 active:** București Sud, Deva, Turda, Zalău, Bacău, Brașov Triaj, Târgu Mureș Sud și Suceava. Celor 26 de terminale intermodale ce aparțin CFR Marfă, li se adaugă **13 terminale deținute de operatori cu capital privat** (București, Arad, Iași, Galați, Oradea, Satu Mare, Suceava, Mehedinți, Ploiești).

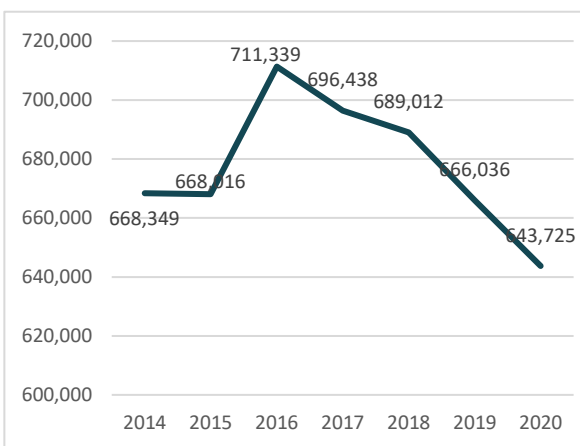
448. La data realizării evaluării nu au putut fi colectate date agregate cu privire la volumul de mărfuri containerizat manipulat în unități de transport intermodal (UTI), ci doar date cu privire la transportul intermodal în portul Constanța și pe rețeaua feroviară. În ceea ce privește acest mod de transport se observă o tendință de scădere din 2016/2017 până în 2020 față de 2014. În cazul **transportului intermodal pe rețeaua feroviară** volumul a scăzut de la 366,148 TEU/an în 2015 la 296,830 TEU/an, respectiv cu 4%. În cazul **transportului intermodal din Portul Constanța** volumul a scăzut de la 668,348 TEU/an în 2014 la 643,725 TEU/an, respectiv cu 18.93%.

GRAFIC 42. Transportul intermodal de mărfuri pe rețeaua feroviară (TEU/an), 2014-2020



Sursa datelor: INS, Publicații, „Transportul portuar de mărfuri și pasageri”, anii 2015-2020

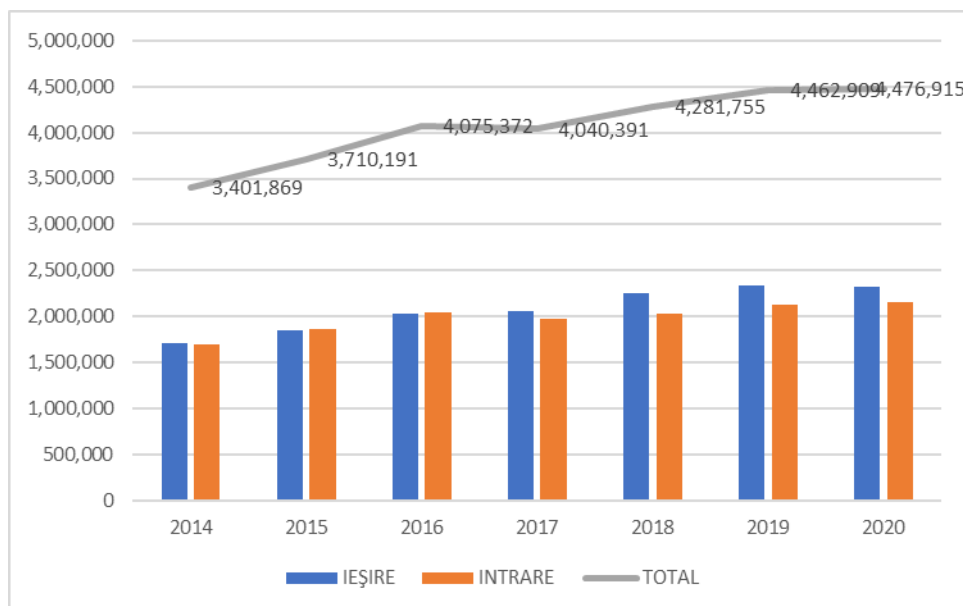
GRAFIC 43. Transportul intermodal de mărfuri Portul Constanța (TEU/an), 2014-2020



Sursa datelor: Raport anul al Portului Constanța, 2014-2020
www.portofconstanta.com

449. Așa cum a fost menționat **traficul rutier de mărfuri se menține la cote ridicate cu tendințe de creștere**. În 2020 traficul mijloacelor de transport de tip camion prin punctele de trecere a frontierei a înregistrat o creștere de 35.20% la ieșirea din țară și de 27.76% la intrarea în țară față de 2014.

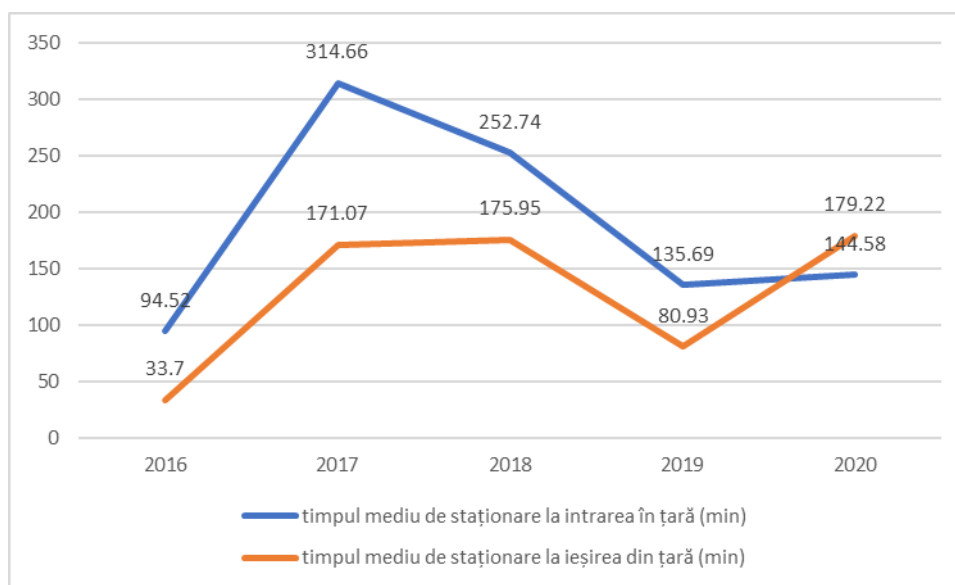
GRAFIC 44. Traficul mijloacelor de transport de tip camion prin punctele de trecere a frontierei, 2014-2020



Sursa datelor: Inspectoratul de Poliție

450. Infrastructura vamală are un rol important în accesibilitatea și asigurarea unui trafic eficient la punctele de trecere transnaționale. În prezent, infrastructura vamală și de acces la trecerea frontierei generează întârzieri mari la punctele de intrare și ieșire din țară, în perioadele aglomerate, media timpului de staționare pentru transportatorii de marfă menținându-se ridicată în 2020, deși în 2019 media timpilor de așteptare a fost mult mai bună față de 2017. În ceea ce privește media timpului de staționare la frontieră în 2020 trebuie precizat că aceștia au fost influențați de pandemia SARS-CoV-2 care a impus măsuri de reducere a mobilității prin închiderea unor puncte de trecere a frontierei și birouri vamale. Astfel, prin închiderea unor puncte de trecere a frontierei traficul a fost concentrat în restul punctelor determinând aglomerări și creșteri ale timpilor de așteptare.

GRAFIC 23. Timpul mediu de așteptare în punctele rutiere de trecere a frontierei a mijloacelor de transport de tip camion, 2016-2020



Sursa datelor: ANAF, Direcția Generală a Vămilelor

451. DGV funcționează în cadrul ANAF și coordonează 8 Direcții Regionale Vamale. În ultimii ani se pot observa unele îmbunătățiri în ceea ce privește funcționarea birourilor vamale și fluidizarea traficului în vămi, însă este nevoie în continuare de investiții în modernizarea punctelor de trecere a frontierei.

Principalele concluzii cu privire la evoluția transportului intermodal și a fluidizării traficului în vămi (de la adoptarea POIM)

452. La nivel UE:

- La nivel UE **principalul blocaj al infrastructurii care împiedică trecerea de la transportul rutier de mărfuri la alte moduri de transport este legată de lipsa terminalelor sau capacitatea insuficientă a celor existente** de a face față creșterii traficului global de mărfuri, precum și a **centrelor logistice**. Pe de altă parte, coordonarea dintre SM în ceea ce privește **planificarea terminalelor în regiunile de frontieră** este esențială din punctul de vedere al eficienței utilizării resurselor.
- În perioada următoare este nevoie de intensificarea eforturilor în vederea reorientării transportului de mărfuri către alte soluții mult mai sustenabile decât transportul rutier. **Eforturile de finanțare pentru dezvoltarea transportului de mărfuri trebuie concentrate și prioritizate în mod eficace la nivel UE în vederea finalizării rețelei TEN-T.**

453. La nivel național:

- În România, în general, **problemele și nevoile identificate la momentul elaborării POIM se manifestă în continuare.**

- **Lipsa unei abordări centralizate susținute de către stat pentru a aduce terminalele intermodale la dimensiunile necesare** modificării tiparelor de transport în scopul minimizării transportului rutier de lungă distanță considerat mai puțin prietenos cu mediul a dus la evoluția defavorabilă a transportului de mărfuri în containere în România, în comparație cu tendințele europene.
- **Starea precară a infrastructurii feroviare** este un impediment în dezvoltarea transportului intermodal și creșterii atractivității pentru acest mod de transport.
- **Infrastructura navală are nevoie investiții pentru ca acest mod de transport să devină competitiv și atractiv**, la acest moment căile navigabile rămân în continuare puțin utilizate. Dunărea, deși are un potențial foarte mare este utilizată la o capacitate foarte redusă de 10-20%.
- 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.
- Media timpului de staționare la frontieră pentru transportatorii de marfă s-a menținut ridicată în 2020, deși în 2019 media timpilor de așteptare a fost mult mai bună față de 2017. În ceea ce privește media timpului de staționare la frontiere în 2020 trebuie precizat că aceștia au fost influențați de pandemia SARS-CoV-2 care a impus măsuri de reducere a mobilității prin închiderea unor puncte de trecere a frontierei și birouri vamale.
- Portofoliul actual de proiecte din cadrul Temei 4 cuprinde la data de referință a evaluării doar **proiecte de investiții legate de creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin proiecte de modernizare și dezvoltare a infrastructurii portuare** fără a adresa infrastructura locală intermodală/multimodală și proiecte ce permit fluidizarea traficului la punctele de trecere a frontierei, reducerea timpului de staționare.
- Tema 4 cuprinde la data de 31.12.2020 **cinci intervenții**, acestea fiind implementate doar în cadrul OS 2.4 și vizând creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin intermediul modernizării porturilor, respectiv amenajarea punctului internațional de trecere a frontierei de stat româno-ucrainiene
- Intervențiile finanțate legate de modernizarea infrastructurii portuare **pot avea efecte pozitive** asupra dezvoltării transportului naval prin **creșterea volumului de marfuri transportate, îmbunătățirea conectivității porturilor modernizate cu alte regiuni, creșterea calitatii și accesibilității serviciilor de transport**. Cu toate acestea progresul proiectelor contractate până la acest moment este unul scăzut iar creșterea înregistrată a indicatorului 2S3 Mărfuri transportate pe căi navigabile interioare nu poate fi atribuită POIM.
- Deși logica intervenției porneste în primul rând de la necesitatea dezvoltării de terminale intermodale pentru atragerea unui volum crescut de mărfuri manipulat în terminale intermodale prin dezvoltarea capacității terminalelor intermodale, până la acest moment nu a fost depus niciun proiect ceea ce face ca perspectivele de atingerea indicatorului de rezultat 2S14 – Volum de mărfuri containerizat manipulat în unități de transport intermodal (70,000 TEU/ an) să fie greu de realizat.

6.2 În ce măsură acest progres se datorează POIM? (efectul net/decelarea contribuției POIM T, respectiv a altor factori, inclusiv proiecte finanțate din alte surse)

454. Tema 4 cuprinde la data de 31.12.2020 **cinci intervenții**, acestea fiind implementate doar în cadrul OS 2.4 și vizând creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin intermediul modernizării porturilor, respectiv amenajarea punctului internațional de trecere a frontierei de stat româno-ucrainiene între localitățile Isaccea (România) și Orlivka (Ucraina). Niciunul dintre aceste proiecte nu au fost analizate în cadrul primului exercițiu de evaluare. Intervențiile sunt implementate de patru beneficiari diferiți, în sectorul naval / ITI Delta Dunării, reprezentând exclusiv investiții noi.

455. Comparativ cu exercițiul anterior de evaluare din 2019, când pentru această temă nu era contractat niciun proiect, se constată un progres pozitiv în contractarea de proiecte de investiții dar care vizează doar operațiuni specifice unui singur OS, respectiv OS 2.4 și anume acelea legate de creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin proiecte de modernizare și dezvoltare a infrastructurii portuare.

Tabel 41. Sinteza proiectelor TE 4 (2018, 2020)

	31.12. 2018	31.12. 2020
Nr. total proiecte cu contracte de finanțare semnate:	0	5
Tip proiect (investiții/AT):	0	0
Tip proiect investiții (fizat/nefizat):	0	nefizat
Valoare proiecte investiții (totală/eligibilă POIM T):		308,460,718.05 Ron
Repartizare modală proiecte investiții:		
Nr. proiecte investiții în exploatare (parțial/total):	0	0
Tip proiecte investiții în exploatare:	0	0
Nr. proiecte pe nivele de impact:		
- Naval	0	5 PROIECTE DE NIVEL MINIM DE IMPACT
Nr. studii de caz realizate în cadrul evaluării:	0	3

Sursa datelor: Situația proiectelor la 31.12.2018 și 31.12.2020, AM POIM

456. Beneficiarii celor cinci proiecte sunt: UAT TULCEA, NAVROM BAC SRL, CN APDM GALATI (2 proiecte) și Administrația Zonei Libere Sulina RA. Valoarea totală a celor cinci intervenții este de aproximativ 308,460,718.05 mil RON, neexistând niciun proiect contractat cu o valoare mai mare de 50 mil EUR.

457. Din perspectiva impactului pe care intervențiile îl produc până în acest moment la nivelul OS 2.4, dat fiind stadiul incipient al investițiilor se pot estima la data prezentei evaluări doar efectele posibile/așteptate ale acestor intervenții.

458. Efectul net al operațiunilor finanțate în cadrul acestei Teme a fost analizat prin prisma următoarelor elemente:

- Analiza tipului operațiunilor planificate prin teoria schimbării programului și a situației la data de 31.12.2020 privind portofoliul de proiecte contractate și progresul realizat, inclusiv în atingerea indicatorilor de program;
- Analiza efectelor nete prin intermediul instrumentelor calitative;
- Analiza efectelor nete prin intermediul instrumentelor cantitative.

ANALIZA TIPULUI DE OPERAȚIUNI PLANIFICATE ȘI A STADIULUI IMPLEMENTĂRII

459. Analiza datelor din sistemul de monitorizare POIM permite evaluarea implementării teoriei acestor două obiective specifice prin analiza apelurilor lansate și a tipului de acțiuni finanțate, acoperirea teritorială, dimensiunea și tipul beneficiarilor.

460. Pentru OS 2.4 a fost lansat apelul de proiecte POIM/321/2/4/Creșterea volumului de marfuri tranzitate prin terminale intermodale și porturi la data de 11.01.2018 cu termen de depunere 31.12.2020, fiind apel de proiecte cu depunere continuă. Ghidul a vizat atât OS 1.3 Creșterea gradului de utilizare a căilor navigabile și

a porturilor situate pe rețeaua TEN-T central cât și OS 2.4 Creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin terminale intermodale și porturi. Tipurile de acțiuni planificate prin teoria schimbării programului pentru OS 2.4 sunt următoarele:

Activități financiare - porturi:

- Proiecte de modernizare și dezvoltare a infrastructurii portuare în porturi, atât cele situate pe rețeaua TEN-T, cât și cele situate pe alte rețele, în vederea oferirii de condiții optime pentru transportul naval de mărfuri, inclusiv achiziția de instalații portuare și alte echipamente: (Dezvoltarea infrastructurii de acces, drumurile și căile ferate de acces și șenalele și ecluzele de acces), precum și a capacității feroviare și rutiere situate în interiorul portului; modernizarea/Dezvoltarea infrastructurii portuare (danele pentru legarea – dezlegarea navelor, cheurilor, jetelele/digurile de larg, bazele portuare din interiorul porturilor, rambleurile și terenurile câștigate din apă, infrastructura pentru combustibili alternativi, infrastructura pentru colectarea deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură etc.); Activități pentru creșterea adâncimilor de navigație în port (dragaj);
- Proiecte de sprijin pentru beneficiari în pregătirea portofoliului de proiecte de investiții rețeaua portuară situată pe și în afara rețelei TEN-T, aferent perioadei 2014-2020 și post 2020 (după caz), care nu intră sub incidența regulilor privind ajutorul de stat:

Activități financiare - infrastructura locală intermodală / multimodală:

- Proiecte de modernizare și dezvoltare de terminale intermodale / multimodale și modernizarea instalațiilor și echipamentelor de transfer intermodal, pentru atragerea mărfurilor de la transportul rutier pe distanțe lungi la cel feroviar și fluvial și reducerea blocajelor în terminalele intermodale / multimodale: Construcția sau modernizarea/dezvoltarea terminalelor intermodale / multimodale pentru asigurarea cel puțin a unui transfer rutier/feroviar prin investiții în active fixe (drumuri interne, căi ferate interne, clădiri, platforme betonate, utilități, împrejmuiri și alte construcții civile destinate activității de transfer intermodal); Asigurarea conexiunilor de tip „last mile” în zona terminalelor intermodale/multimodale
- Proiecte de sprijin pentru beneficiari în pregătirea portofoliului de proiecte de investiții vizând dezvoltarea terminalelor intermodale și multimodale în locațiile prioritizate prin Master Planul General de Transport, aferent perioadei 2014-2020 și post 2020 (după caz):

461. Pentru OS 2.6 a fost lansat în 2016 Ghidul POIM/45/2/6/ OS 2.6 Reducerea timpului de staționare la punctele de comunicare transnațională în 2016, *Fluidizarea traficului de trecere a punctelor de comunicare transnațională* ce și-a propus implementarea de proiecte ce permit fluidizarea traficului la punctele de trecere a frontierei, reducerea timpului de staționare, în special a transportatorilor de marfă, la punctele de comunicare transnațională (ex. porturi) relevante pentru rețeaua TEN -T, contribuind la optimizarea procesului de trecere a frontierei, inclusiv a operațiunilor de realizare a controlului vamal, însă nu a fost lansat niciun apel. Acțiunile financiare vizează: Construcția / modernizarea infrastructurii de acces în punctele de trecere a frontierei, inclusiv în vamă; Crearea, extinderea și modernizarea infrastructurii de control vamal și rutiere în birourile vamale, inclusiv a clădirilor aferente; Achiziția de echipamente specifice activității de control vamal nedistructiv, inclusiv achiziționarea de echipamente de scanare; Achiziția de instrumente și echipamente aferente activității de monitorizare dinamică a perimetrului și dirijare a traficului; Sprijin pentru identificarea cauzelor întârzierilor în punctele de trecere a frontierei și pentru dezvoltarea portofoliului de proiecte. Până la data de 31.12.2020 nu a fost contractat niciun proiect pentru acest OS.

462. Proiectele finanțate până la 31.12.2020 au avut astfel în vedere în principal doar proiecte aferente OS 2.4 și doar de modernizare și dezvoltare a infrastructurii portuare în porturi, atât cele situate pe rețeaua TEN-T, cât și cele situate pe alte rețele, în vederea oferirii de condiții optime pentru transportul naval de mărfuri, inclusiv achiziția de instalații portuare și alte echipamente cu următoarele tipuri de subacțiuni.

463. Portofoliul de proiecte existent la 31.12.2020 cuprinde astfel 5 proiecte de dezvoltare/modernizare a porturilor aflate pe rețeaua TEN-T dintre care pentru unul abia a fost semnată cererea de finanțare la nivelul lunii Septembrie 2020 și două proiecte privind dezvoltarea infrastructurii portuare românești situate și în afara rețelei TEN-T.

464. Valoarea proiectelor contractate până acum ajunge la 308,460,718.05 Ron, respectiv aproximativ 62 mil euro față de alocarea POIM de 105,22 mil EUR (aproximativ 59%) pentru 'Proiecte de investiții noi în cadrul porturilor maritime și fluviale situate pe și în afara rețelei TEN-T, conform ultimei modificări a ghidului solicitantului din iunie 2020 (inițial aceasta a fost de 71. Mil eur fiind modificată în decembrie 2020 la 74.56 și ulterior mărită la 105.22 mil eur prin ultimul ghid a fost scos acțiunea de Sprijin pentru beneficiari în pregătirea portofoliului de proiecte de investiții rețeaua portuară situată pe și în afara rețelei TEN-T, aferent perioadei 2014-2020 și post 2020 (după caz), care nu intră sub incidența regulilor privind ajutorul de stat de 15.62 mil eur conform ghidului actualizat în decembrie 2020).

465. În ceea ce privește alocarea de 40 mil. euro pentru Proiecte de investiții noi**) pentru modernizarea/dezvoltarea terminalelor intermodale, până la data de referință a evaluării nu exista niciun proiect contractat.

TABEL 42. Proiecte de investiții cu CF semnate la 31.12.2020 în cadrul OS 2.4

Nr. Crt.	Denumire proiect (nume scurt)	Tip proiect	Țintă Indicator (km)	Valoare realizată (km)	Progres fizic proiect (%)	Progres fizic Faza II	În exploatare (da/nu/partial)	Impact estimat (mare /mediu /fără impact)
1	Modernizarea Portului Tulcea	NEFAZAT	1		18.76%	NA		
2	Dezvoltare Port Tulcea – Etapa I	NEFAZAT	1			NA		
3	Modernizarea Portului Sulina Perimetrul I – Zona Liberă	NEFAZAT	1		0.45%	NA		
4	Amenajarea punctului internațional de trecere a frontierei de stat român – ucrainiene pentru pasageri și marfă în regim de bac între localitățile Isaccea (România) și Orlikva (Ucraina)	NEFAZAT	1	1	100%	NA	DA	
5	Dezvoltare Port Isaccea – Reabilitare și modernizare infrastructură portuară	NEFAZAT	1		0%	NA		

Sursa: AM POIM T

466. Din analiza situației progresului fizic se constată că proiectele înregistrează o dispersie în ceea ce privește progresul fizic al acestora, doar un singur proiect fiind finalizat, restul fiind în etape incipiente. Niciunul dintre cele cinci proiecte nu se află pe lista investițiilor majore.

FIGURA 34. Proiecte POIM T Infrastructură navală progres fizic Tema 4



Sursa: Hartă GIS realizată în cadrul proiectului în baza portofoliului de proiecte

467. Din perspectiva obiectivului specific OS 2.4 de consolidarea la nivel național, în corelare cu politicile UE în materie, a unei rețele eficiente de terminale pentru transfer intermodal, pana la data de referință a evaluării nu a fost contractat niciun proiect.

468. În ceea ce privește eficacitatea proiectelor se constată că valoarea realizată pana la acest moment a indicatorilor de rezultat este una scăzută așa cum este analizat în detaliu în cadrul IE8 care vizează și perspectivele de atingere a indicatorilor.

ANALIZA EFECTELOR DIN PUNCT DE VEDERE CALITATIV

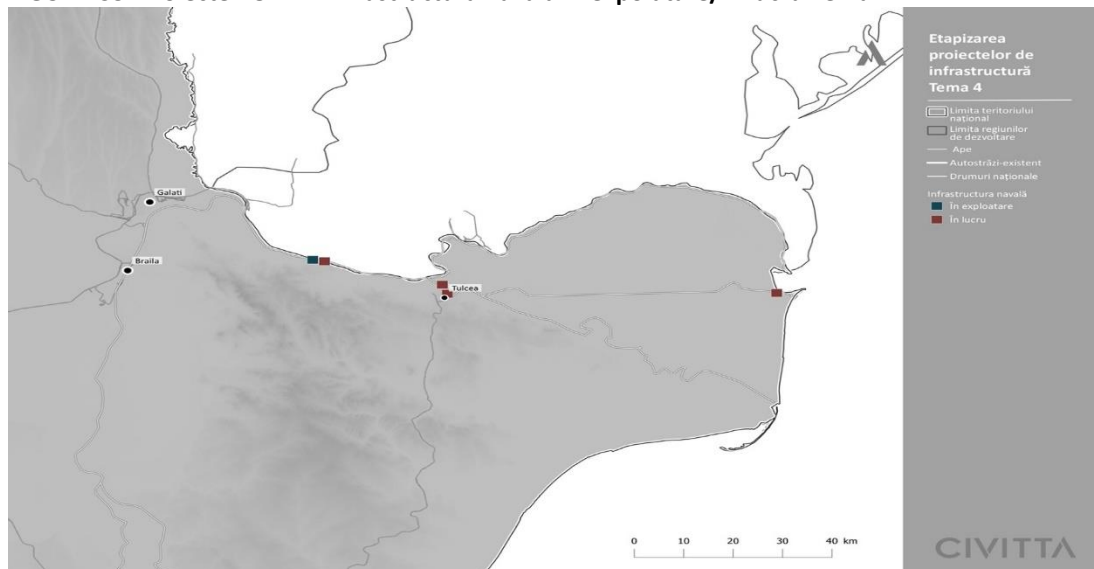
469. Principalele rezultate așteptate la nivelul OS 2.4 ca urmare a investițiilor în infrastructura și suprastructura portuară, corelate cu investițiile în dezvoltarea terminalelor intermodale, constau în creșterea atractivității transportului intermodal, transpusă printr-un:

- Volum majorat de mărfuri containerizate manipulat în unități intermodale și porturi
- Volum crescut de mărfuri transportate pe căile navigabile

470. Pentru identificarea efectelor nete, respective contribuția POIM la schimbare sau potențialele efecte pe care aceste proiecte le pot avea dat fiind stadiul implementării lor, **echipa de evaluare a analizat în profunzime 3 din cele 5 proiecte contractate prin intermediul studiilor de caz.** Cu toate acestea există puține exemple de proiecte finalizate pentru care este posibilă o analiză a impactului. Un exemplu este proiectul 131317 Amenajarea punctului internațional de trecere a frontierei de stat româno –ucrainiene pentru pasageri și marfă în regim de bac între localitățile Isaccea (România) și Orlivka (Ucraina) care este finalizat.

471. Segmentele de infrastructură navală a căror reabilitare a fost finalizată, cât și cele aflate încă în lucru, pot fi vizualizate în următoarea hartă:

FIGURA 35. Proiecte POIM T Infrastructură navală în exploatare/în lucru Tema 4



Sursa: Hartă GIS realizată în cadrul proiectului în baza portofoliului de proiecte

472. Din perspectiva progresului indicatorilor de realizare cele 3 proiecte analizate contribuie la indicatorii 2S6 *Porturi situate pe TEN-T modernizat și 2 S19 Porturi non-TEN-T modernizate*. Din perspectiva indicatorilor de rezultat acestia nefiind obligatorii la momentul lansării ghidului, proiectele nu au stabilit indicatori de rezultat.

473. Analiza celor 3 studii de caz din totalul de 5 proiecte contractate a permis identificarea **următoarelor rezultate cheie ale proiectelor/potențiale rezultate** (dat fiind stadiul incipient pentru unele dintre acestea) care contribuie la rezultatele programului (efect net):

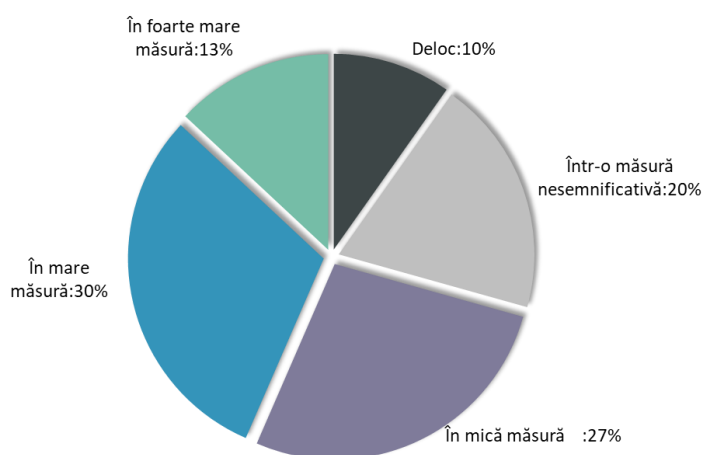
- **creșterea ponderii transportului naval de mărfuri** și reducerea decalajului dintre valorile indicatorilor naționali de transport și țintele incluse în Cartea Albă a Transporturilor (2011), respectiv transferul a peste 30% din transportul de marfă de peste 300 de kilometri către alte moduri de transport sustenabile până în 2030, și reducerea efectelor negative asupra mediului prin scăderea emisiilor de carbon și a consumului de resurse energetice. Toate studiile de caz analizate estimează o creștere a traficului de mărfuri în porturile modernizate până în anul 2023 contribuind astfel la îndeplinirea indicatorului de rezultat 2S3 Mărfuri transportate pe căi navigabile interioare;
- **creșterea eficienței operațiunilor portuare și a conectivității porturilor modernizate** cu alte regiuni- de exemplu pentru Portul Tulcea care face parte din rețeaua TEN-T globală asigurarea conectivității cu localitățile din Delta Dunării pentru dezvoltarea economică a acestora;
- Proiectul "Amenajarea punctului internațional de trecere a frontierei de stat Româno-Ucrainiene pentru pasageri și marfă, în regim de bac între localitățile Isaccea (România) și Orlivka (Ucraina)", contribuie la realizarea Priorității nr. 1 a SUERD: **Interconectarea regiunii Dunării**, îmbunătățirea mobilității și a multimodalității pentru conectarea regiunii Dunării cu Europa, atât din punct de vedere al conectării mediului de afaceri, protejării mediului (prin creșterea volumului de mărfuri tranzitate pe căi fluviale în detrimentul celor transportate pe căi rutiere), cât și din punct de vedere al oamenilor;
- **creșterea calității și accesibilității serviciilor de transport naval-** prin modernizările vizate (lucrări de infrastructură portuară, modernizări pe lungimi de cheu) proiectele contribuie în mod direct la reducerea timpilor de acostare pentru navele de mărfuri și pasageri, la asigurarea de condiții adecvate pentru acostarea și încărcarea/ descărcarea navelor de mărfuri și implicit la creșterea calității și accesibilității serviciilor de transport.

ANALIZA EFECTELOR NETE PRIN INTERMEDIUL INSTRUMENTELOR CANTITATIVE

474. În percepția populației generale, impactul potențial al investițiilor POIM în modernizarea infrastructurii de transport navale este ridicat cu privire la creșterea utilizării acestui mijloc de transport ca urmare a modernizării infrastructurii portuare, un procent semnificativ dintre respondenți (43%) declară că o infrastructură navala mai bună i-ar convinge să utilizeze mai des acest mijloc de transport. Semnificativ este faptul că majoritatea acestora (69%) sunt utilizatori în interes de serviciu sau pentru deplasarea către locul de muncă/studii, respectiv utilizatori cu frecvență ridicată.

GRAFIC 46. Impactul potențial investițiilor în modernizarea infrastructurii navale în utilizarea acestui mijloc de transport, perceput de populația generală

În ce măsură o infrastructura navala mai bună v-ar convinge să utilizați mai des acest mijloc de transport?



475. Totodată relația dintre calitatea infrastructurii și utilizarea unui tip de transport este mediată de o serie amplă de elemente suplimentare (prețul biletului, rute, facilități de transport, disponibilitatea de timp etc) însă acest prag de acceptabilitate arată un potențial semnificativ de dezvoltare a acestui segment de transport.

6.3 Există alte efecte, intenționate /neintenționate, pozitive sau negative ale intervențiilor?

476. Deși este dificil de estimat la acest moment dat fiind stadiul implementării proiectelor, la nivelul celor 2 proiecte cu un stadiu avansat, respectiv 131317 *Amenajarea punctului internațional de trecere a frontierei de stat româno-ucrainiene pentru pasageri și marfă în regim de bac între localitățile Isaccea (România) și Orlivka (Ucraina)* și 129636 *Modernizare Port Tulcea* se pot estima sau vedea și alte efecte imediate ale proiectului.

477. De exemplu la nivelul portului Isaccea prin amenajarea acestui punct de frontier s-au creat **noi locuri de muncă ocupate de localnici**, inclusiv la momentul investiției când echipa de proiect care a construit punctul de trecere a frontierei a angajat oameni din localitate. Pandemia a schimbat însă multe aspecte și a frânat dezvoltarea volumului de trafic. Practic, doar de cateva luni a început efectiv traficul de autoturisme. Situația traficului înregistrat în luna mai 2021 și prezentată în continuare indică efecte clare ale proiectului, chiar dacă valorile înregistrate sunt încă departe de atingerea valorilor prognozate (prezentate anterior). Totodată aceasta generează și efecte negative asupra altor grupuri și anume creșterea traficului printr-un oraș mic precum Isaccea ceea ce conduce la necesitatea unei variante ocolitoare a orașului, dat fiind traficul sporit generat de punctul de trecere a frontierei e prea intens prin oraș.

478. Alte efecte pot viza creșterea economică și socială a zonelor unde sunt localizate porturile, modernizările realizate putând genera investiții noi.

479. De exemplu se estimează că modernizarea Portului Tulcea va avea **efecte semnificative și asupra economiei locale, creșterea gradului de atractivitate al portului și noua capacitate vor genera investiții noi, stimulând dezvoltarea economică și socială a județului.** Totodată, investițiile ce presupun modernizarea cheului vor facilita acostarea unui număr mai mare de nave de croazieră, cu impact pozitiv asupra dezvoltării afacerilor în domeniile conexe (structuri de cazare, alimentație publică, divertisment, etc.). De exemplu Portul Tulcea este unul dintre cele mai mari și importante porturi fluviale românești fiind o sursă importantă de venituri pentru oraș, dar și pentru locuitorii Deltei Dunării, multe companii internaționale mari își desfășoară activitatea aici, modernizarea lui stimulând noi investiții ce vor genera creșterea numărului de locuri de muncă și implicit nivelului de trai al populației din zonă. Un alt aspect de menționat este acela al asigurării mobilității populației, localitățile din Delta Dunării fiind accesibile doar pe calea apei, fapt ce va genera acces facil și rapid la servicii de sănătate, educație și cultură a locuitorilor din regiunea Deltei Dunării.

480. Un alt exemplu este cel de la nivelul studiului de caz 131317, unde se poate anticipa **o dezvoltare economică locală sporită datorită noului punct de trecere a frontierei,** existând perspective bune în acest sens, cum ar fi cea a unei solicitări de construire a unui depozit de cereale din partea română, de asemenea solicitări din partea ucraineană de a putea înființa mici întreprinderi pe teritoriul românesc, pentru ca acestea să aibă astfel sediul în Uniunea Europeană.

6.4 Efectele depășesc limitele zonei ori sectorului sau afectează și alte grupuri, nevizate de intervenție?

481. Analiza studiilor de caz identifică următoarele **efecte secundare:**

- declanșarea unor nevoie de investiții suplimentare pentru completarea / extinderea infrastructurii POIM- varianta ocolitoare a orașului laccea
- contribuția la dezvoltarea localităților din zona și a turismului-

De exemplu în cazul Portului Tulcea creșterea mobilității populației din Delta Dunării în căutarea unui loc de muncă, cu impact asupra nivelului veniturilor acesteia și asupra nivelului de trai.

6.5 În ce măsură sunt efectele sustenabile pe o perioadă mai lungă de timp?

482. Sustenabilitatea efectelor poate fi observată după proiectele au fost date în folosință și a trecut suficient timp astfel încât să se observe durabilitatea acestora (aspecte ce pot fi observate prin Analize Cost-Beneficiu sau Studii de caz longitudinale, la cel puțin un an de la darea în folosință).

483. Cu toate acestea evaluarea preliminară identifică doi piloni pentru sustenabilitate și anume:

- **Calitatea investițiilor-** de exemplu în cazul modernizării portului Tulcea sustenabilitatea efectelor este dată de calitatea investiției, perioada de referință pentru exploatarea infrastructurilor portuare fiind 25 de ani, însă UAT Județul Tulcea în calitate de proprietar, are capacitatea administrativă și financiară pentru întreținerea și operarea infrastructurii portuare, cu toate că administrația portuară va necesita subvenții de la bugetul local, în vederea realizării lucrărilor de întreținere curentă a infrastructurii modernizate.
- **Existența planurilor de mobilitate urbană a orașelor unde sunt realizate investițiile care identifica și alte** direcții de acțiune și proiecte pentru dezvoltarea infrastructurii de transport.



6.6 Ce mecanisme au facilitat efectele? Care sunt caracteristicile-cheie contextuale ale acestor mecanisme?

484. O serie de factori interni și externi au influențat apariția și manifestarea efectelor OS 2.4 și 2.6. În funcție de nivelul la care au acționat au fost distinși factori externi la nivel de context, factori de la nivelul programului/proiectelor și factori externi/de context.

La nivel contextual

485. Un factor cu influență negativă în domeniul a fost cel legat de pandemia SARS Cov 2 care în ultimul an și jumătate au condus la întârzieri în efectuarea lucrărilor. De exemplu în cazul proiectului 131317 lucrările au fost întârziate cu 3 luni din această cauză, iar traficul prin punctul de trecere a frontierei a fost mult mai redus decât în condiții normale.

486. Un alt factor extern este cel legat de obtinerea avizelor -mecanism cu influență negativă- spre exemplu, de mai mult de jumătate de an se așteaptă avizul fitosanitar.

La nivel de program

Dintre factorii cu influență negativă se pot distinge:

- Lansarea târzie a ghidurilor solicitantului pentru OS 2.4
- Lipsa de viziune cu privire la dezvoltarea transportul intermodal și de depunere de proiecte în acest sens
- Lipsa depunerii de proiecte în cadrul OS 2.6

Factorii cu influență pozitivă menionați de beneficiari sunt cei legați de experiența anterioară în proiecte similare, precum și buna colaborare cu Ol și executantul lucrărilor ceea ce au facilitat implementarea proiectului conform graficului stabilit în cererea de finanțare.

6.7 În ce măsură lucrurile ar fi putut fi realizate mai bine?

487. Principalele aspectele constatate cu privire la OS 2.4 și OS 2.6 țin de logica de intervenție inițială mai ales cu privire la depunerea de proiecte care să vizeze dezvoltarea transportului intermodal și de fluidizare a traficului în vămi. Cu privire la dezvoltarea transportului intermodal acestea au la bază anumite probleme sistemice legate de dezvoltarea acestui mijloc de transport: *calitatea relativ scăzută a infrastructurilor de transport, conexiuni rutiere insuficiente cu terminalele intermodale și/sau porturile care să asigure atractivitatea potențialilor beneficiari ai transportului intermodal și care conduc la lipsa interoperabilității dintre mijloacele de transport existente și care conduc la necesitatea de eforturi concentrate în pregătirea de proiecte fiind nevoie de politici și strategii dedicate precum și acțiuni care să transpună Strategia de Transport Intermodal 2020 în practică, aspecte ce nu țin doar de POIM.*

488. Principalele lecții învățate desprinse din implementarea OS 2.4 și 2.6 sunt următoarele:

- Este necesar ca, în viitor, să existe o viziune mai clară privind dezvoltarea transportului intermodal prin formularea unor indicatori de rezultat care să corespundă realității dezvoltării acestui sector.
- Mecanismul de lansare a apelurilor să fie în prima parte a implementării programului pentru a permite pregătirea din timp a unor proiecte mature și a nu se regăsi în situația fazării anumitor proiecte.

6.8 Care sunt perspectivele de realizare a indicatorilor POIM Transport prin prisma portofoliului de proiecte existente?

Obiectivul specific 2.4: Creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin terminalele intermodale și porturi

489. În cadrul OS 2.4 există doi indicatori de rezultat – 2S14 și 2S3. Valoarea țintă pentru anul 2023 a indicatorului de rezultat 2S14 – Volum de mărfuri containerizat manipulat în unități de transport intermodal este de 70,000 TEU/an. Aceasta presupune o creștere cu 278% față de valoarea de referință de la nivelul anului 2011 (25.198 TEU/ an).

490. Pentru al doilea indicator de rezultat 2S3 – Mărfuri transportate pe căi navigabile interioare, valoarea țintă pentru anul 2023 este de 32,30 mil. tone/an. Aceasta presupune o creștere cu 120% față de valoarea de referință de la nivelul anului 2013.

TABEL 43. Indicatorii de rezultat - OS 2.4⁶⁹

Indicator	UM	Valoare de referință (2011)	Valoare realizată 2018 (RE I)	Valoare realizată 2020 (RE II)	Valoare țintă (2023)
Volum de mărfuri containerizat manipulat în unități de transport intermodal	TEU/an	25,198.00	25,198.00	25,198.00	70,000
Mărfuri transportate pe căi navigabile interioare	Mil. tone/an	26.80	29.71	30.51	32.20

Sursa datelor: Raportul Anual de Implementare POIM 2020, AM POIM

491. În timp ce pentru indicatorul 2S14, valorile raportate se mențin la nivelul anului de referință, în lipsa unor date actualizate, pentru indicatorul 2S3, informațiile furnizate de INS, regăsite și în RAI 2020, arată un regres semnificativ în anul 2020 – de aproape 2.75 mil. tone/ an. Valoarea indicatorului 2S3 (2S69) a crescut constant până în 2020 însă, în contextul în care proiectele au început să fie contractate doar din anul 2019, acest progres nu poate fi atribuit POIM.

492. Pentru indicatorii de output 2S6 și 2S19, pe baza portofoliului de proiecte contractate, situația se prezintă astfel:

TABEL 44. Indicatori de rezultat imediat 2S6 și 2S19 - output OS 2.4

Indicator	UM	Valoare țintă (2023) total	2018 Total 1 ⁷⁰	2018 Total 2 ⁷¹	2020 Total 1	2020 Total 2	Proiecte
Porturi situate pe TEN-T modernizate	Nr.	7	0	0	2	0	- Modernizarea Portului Tulcea
							- Dezvoltare Port Tulcea – Etapa I
							- Modernizarea Portului Sulina Perimetrul I – Zona Liberă
Porturi non-TEN-T modernizate	Nr.	3	0	0	1	0	- Amenajarea punctului internațional de trecere a frontierei de stat româno – ucrainiene pentru pasageri și marfă în regim de bac între localitățile Isaccea (România) și Orlikva (Ucraina)

⁶⁹ Pentru indicatorul 2S3 au fost preluate valorile din 2018 ale indicatorului 2S69.

⁷⁰ Valoare totală cumulativă a rezultatelor care urmează să fie livrate de intervențiile contractate, după finalizarea acestora.

⁷¹ Valoare totală cumulativă a rezultatelor care au fost livrate efectiv de intervențiile contractate, după finalizarea acestora.

										- Dezvoltare Port Isaccea – Reabilitare și modernizare infrastructură portuară
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Sursa datelor: Situația proiectelor la 31.12.2020, AM POIM

493. La nivelul anului 2018, în cadrul acestui obiectiv specific nu era contractat niciun proiect. Din 2018 și până în 2020 au fost contractate cinci proiecte de investiții care vizează modernizarea a trei porturi – portul Tulcea și Sulina, de pe rețeaua TEN-T și portul Isaccea, non-TEN-T. Fiind contractate târziu, trei dintre proiecte au termen de finalizare 2023, două dintre acestea fiind intervențiile de modernizare ale portului Tulcea. Eventuale întârzieri ale acestor proiecte ar putea face astfel ca indicatorul să atingă valoarea 1, la nivelul anului 2023. Chiar și în condițiile unei finalizări la termen a intervențiilor, portofoliul de proiecte actual nu este suficient pentru atingerea valorii țintă a nici unuia dintre cei doi indicatori de output.

Obiectivul specific 2.6 – Reducerea timpului de staționare la punctele de comunicare transnațională

494. Valoarea țintă pentru anul 2023 a indicatorului de rezultat aferent OS 2.6, respectiv indicatorul 2S16 – *Timp de staționare la punctele de ieșire din țară în perioade aglomerate* (transportatori de marfă) este de 150.00 minute. Aceasta presupune o scădere cu 100% față de valoarea de referință de la nivelul anului 2013 (300 minute).

TABEL 45. Indicatorul de rezultat - OS 2.6

Indicator	UM	Valoare de referință (2013)	Valoare realizată 2018 (RE I)	Valoare realizată 2019 (RE II)	Valoare țintă (2023)
Timp de staționare la punctele de ieșire din țară în perioade aglomerate (transportatori de marfă)	minute	300.00	279.63	108.14	150.00

Sursa datelor: Raportul Anual de Implementare POIM 2020, AM POIM

495. Indicatorul 2S16 se măsoară biennial începând cu anul 2017, iar pentru 2020 nu există date. Situația în ceea ce privește contractarea proiectelor, în cadrul acestui obiectiv specific, se menține la fel ca la nivelul anului 2018, nici până în acest moment nefiind contractată nicio intervenție. Astfel, progresul pozitiv al acestui indicator nu poate fi atribuit POIM.

6.9 Concluzii și recomandări

496. 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.
2. Este **nevoie de o interopereabilitate a modelelor de transport** (cel puțin feroviar-rutier), inclusiv pentru a putea opera cu indicatori corelați între feroviar și rutier precum și cu sectorul naval spre ex., acum, CFR-ul poate considera indicatori de pe rutier în proprii indicatori, în timp ce CNAIR nu ține cont de planurile CFR și face perspective cu aceleași cifre, rezultând indicatori greșiți.
3. Infrastructura vamală și de acces la trecerea frontierei conduce la întârzieri mari la punctele de ieșire din țară și la costuri ridicate în transport.
4. **Creșterea utilizării transportului intermodal și a fluidizării traficului în vămi** = efect cumulat al investițiilor în infrastructura feroviară și navală, dezvoltării unor terminale intermodale, servicii intermodale și centre logistice adecvate, promovării transportului intermodal pentru creșterea atractivității pentru acest mod de transport.

5. Intervențiile finanțate până acum în cadrul Temei 4 **contribuie doar la OS 2.4 modernizarea/ dezvoltarea infrastructurii portuare** care deservește traficul cu nave de mărfuri și traficul cu nave de pasageri, cu scopul de a le integra eficient în fluxurile de trafic de mărfuri și pasageri prin creșterea volumului de mărfuri transportabile pe caile navigabile interioare fără a adresa infrastructura locală intermodală/multimodală și proiecte ce permit fluidizarea traficului la punctele de trecere a frontierei, reducerea timpului de staționare.
6. Indicatorul de rezultat *“Volum de mărfuri containerizat manipulat în unități de transport intermodal” nu a fost corelat cu realitățile dezvoltării transportului intermodal în România și cu maturitatea portofoliului de proiecte.* Țintele programului pentru acest indicator de rezultat sunt imposibil de atins.

497. 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.
2. Dezvoltarea de **centre de analiză intermodală a traficului pentru a derula modele intermodale de analiză a traficului.** Se recomandă ca volumele și timpii de trafic de pe rutier și feroviar să fie aduse la un nivel similar, pentru ca cele două sectoare de transport să poată prelua în mod eficient sarcinile de la una la cealaltă.
3. Este necesară realizarea de **investiții în punctele cele mai aglomerate**, după realizarea unei evaluări detaliate a costurilor și beneficiilor corespunzătoare.
4. **Accelerarea procesului de depunere și implementarea intervențiilor din OS 2.4** -proiecte de modernizare și dezvoltare de terminale intermodale / multimodale și modernizarea instalațiilor și echipamentelor de transfer intermodal, respectiv OS 2.6 -proiecte ce permit fluidizarea traficului la punctele de trecere a frontierei, reducerea timpului de staționare. Sunt necesare în continuare proiecte care să contribuie la dezvoltarea și promovarea transportului intermodal, precum și fluidizarea traficului în vămi.

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

7.1 Care este progresul înregistrat în ceea ce privește creșterea siguranței și reducerea impactului transportului asupra mediului de la momentul adoptării POIM?

Descrierea evoluției cadrului legislativ, strategic/procedural, european și național, de la adoptarea POIM



Evoluția siguranței și impactului transportului rutier asupra mediului de la adoptarea POIM

498. Tema 5 are în vedere evaluarea intervențiilor care vizează creșterea siguranței traficului și reducerea impactului asupra mediului (OS 2.5).

499. Evoluția siguranței și impactului transportului rutier asupra mediului la nivel UE (de la adoptarea POIM):

Siguranță:

- În 2020⁷², potrivit estimărilor, 18,800 de persoane și-au pierdut viața în urma unui accident rutier, o scădere anuală fără precedent de 17 % față de 2019. Scăderea volumelor de trafic, ca urmare a pandemiei COVID-19 a avut un impact asupra numărului de accidente rutiere mortale.
- Media UE: 42 decese/milion de locuitori. Scăderea față de anii anteriori reprezintă o confirmare a faptului că UE face eforturi susținute pentru apropierea de obiectivul „Zero decese” în transportul rutier în 2050.
- 18 SM au înregistrat o scădere record a numărului de accidente rutiere mortale în 2020. Cele mai mari scăderi (de 20% sau mai mult) s-au înregistrat în Belgia, Bulgaria, Danemarca, Spania, Franța, Croația, Italia, Ungaria, Malta și Slovenia. În schimb, 5 SM (Estonia, Irlanda, Letonia, Luxemburg și Finlanda) au înregistrat o creștere a numărului de decese, deși numărul acestora tinde să fluctueze de la an la an în țările mici.
- Între 2010 și 2020, numărul deceselor cauzate de accidente rutiere a scăzut cu 36%, o scădere care nu atinge obiectivul stabilit pentru deceniul respectiv, și anume reducerea cu 50% a numărului de decese față de 2010. Numai Grecia (54%) a depășit obiectivul, fiind urmată de Croația (44%), Spania (44%), Portugalia (43%), Italia (42%) și Slovenia (42%). În total, 9 SM au înregistrat scăderi cu 40 % sau mai mult.
- La nivelul UE, aproximativ 70 % din accidentele rutiere mortale din zonele urbane implică participanți la trafic vulnerabili, printre care se numără pietonii, motocicliștii și bicicliștii. Cele mai multe accidente se produc pe drumurile urbane și rurale prin comparație cu autostrăzile.
- Accidentele rutiere mortale și vătămrile cauzate de accidente rutiere afectează nu doar victimele, ci și întreaga societate, costurile socio-economice estimate fiind de ordinul miliardelor de Euro/an. Costul extern al accidentelor rutiere a fost estimat la aproximativ 280 de miliarde Euro, adică aproximativ 2 % din PIB-ul UE⁷³.

Impact asupra mediului:

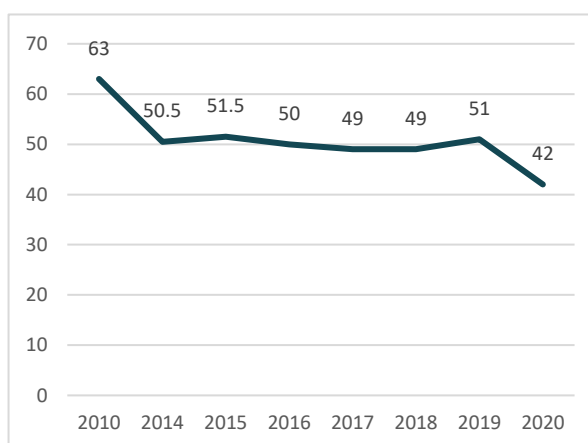
- Transportul este sursa a aproape 30% din totalul de emisii de CO₂ din UE. Dintre acestea, 72% provin din transportul rutier. UE a fixat un obiectiv de reducere a emisiilor de CO₂ din transport de 60% până în 2050, prin comparație cu nivelurile din 1990.
- Cantitatea de emisii de CO₂ provenite din transportul de pasageri variază semnificativ în funcție de mijlocul de transport. Mașinile particulare poluează cel mai mult, emițând 60.7% din totalul de emisii de CO₂ provenite din transportul rutier european. Cu toate acestea, mașinile moderne ar putea reprezenta unul dintre cele mai ecologice mijloace de transport dacă ar transporta mai mulți pasageri odată, în loc de a fi utilizate de o singură persoană. În momentul de față, în Europa, fiecare mașină personală transportă în medie 1.7 persoane. Autobuzele reprezintă o alternativă de transport mai curată.
- În 2020, scăderea volumelor de trafic, ca urmare a pandemiei COVID-19, are impact asupra reducerii emisiilor de CO₂.

⁷² Date provizorii, https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/pdf/06-depre_0210420_monitoringprogress.pdf

⁷³ CE (2019), Manual privind costurile externe ale transportului https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

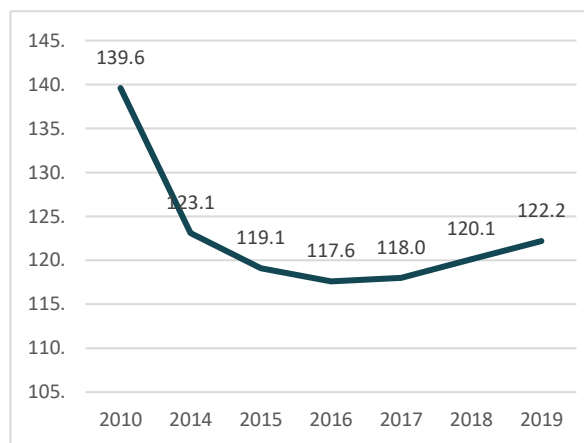
- Factori esențiali pentru reducerea emisiilor provenite din transporturile rutiere⁷⁴:
 - Standardele privind emisiile de CO₂ pentru autovehiculele, camionetele și vehiculele grele noi reprezintă factori esențiali pentru reducerea emisiilor provenite din transporturile rutiere. Până în 2025 și, respectiv, 2030, nivelul mediu de emisii provenind de la autovehiculele noi va trebui să fie cu 15 % și, respectiv, cu 37.5 % mai mic decât în 2021, iar nivelul mediu de emisii provenind de la camionete va trebui să fie cu 15 % și, respectiv, cu 31 % mai mic decât în 2021. Emisiile care provin de la camioanele noi vor trebui să fie cu 15 % și, respectiv, cu 30 % mai mici decât în 2019. Standardele includ un mecanism de stimulare a utilizării pe scară largă a **vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute**, pe baza valorilor de referință începând cu 2025. Datele plul din 2018). Prin urmare, producătorii de vehicule vor trebui să reducă în mod semnificativ emisiile flotei acestora pentru a îndeplini obiectivele mai stricte aplicabile începând cu 2020.
 - Calitatea carburanților contribuie la reducerea emisiilor de GES în sectorul transporturilor. Aceasta impune reducerea intensității emisiilor de GES pe durata ciclului de viață a combustibililor cu 6 % până în 2020, comparativ cu 2010. Intensitatea medie a GES aferente carburanților furnizați în 2018 a fost cu 3.7 % mai mică decât în 2010. Progresul realizat variază foarte mult de la un SM la altul, dar toate SM trebuie să ia măsuri suplimentare pentru îndeplinirea obiectivului pentru 2020.
- În momentul de față, majoritatea mașinilor din Europa folosesc benzină (52%) și motorină (37%), dar electricitatea câștigă teren. Anul 2020 a fost dezastruos pentru piața auto în general, dar extrem de bun pentru mașinile electrice. Astfel, s-au înmatriculat în UE 538,000 cu 117% mai mult decât în 2019. Cea mai mare piață a fost Germania, cu 195,000 de unități, urmată de Franța cu 111,000 și Olanda cu 71,000. Au fost mai multe țări în care vânzările de mașini 100% electrice au crescut de peste trei ori, cea mai mare creștere fiind în Slovenia: de la 186 la peste 1,600.
- În țările UE au scăzut drastic înmatriculările de mașini pe benzină, de la 7.5 milioane în 2019, la 4.7 milioane anul trecut. Două piețe europene au avut cele mai dure scăderi, de peste 45%: Croația și Ungaria. Cipru a avut declinul cel mai mic: 17%.
- La mașini diesel piața totală a scăzut de la 4.1 milioane unități, la 2.7 milioane. Cifrele variază între diversele piețe: Olanda a scăzut cu 60%, Portugalia și Suedia, cu 47%. Ungaria, de pe altă parte, a avut un declin de numai 11%, iar Cehia, de doar 13% la mașinile noi pe motorină.

GRAFIC 47. Evoluția numărului de decese din accidente rutiere la un milion de locuitori, UE-28, 2010-2020



Sursa datelor: Eurostat

GRAFIC 25. Evoluția emisiilor medii de CO₂ grame/km care provin de la autovehiculele și camionetele noi, UE-27, 2010-2019



Sursa datelor: Eurostat

500. Evoluția siguranței și impactului transportului rutier asupra mediului la nivel național (de la adoptarea POIM, 2014):

⁷⁴ CE, 2020 „Către o Europă neutră din punct de vedere climatic până în 2050”, Raport intermediar privind politicile climatice ale UE în 2020, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2020:0777:FIN:RO:PDF>

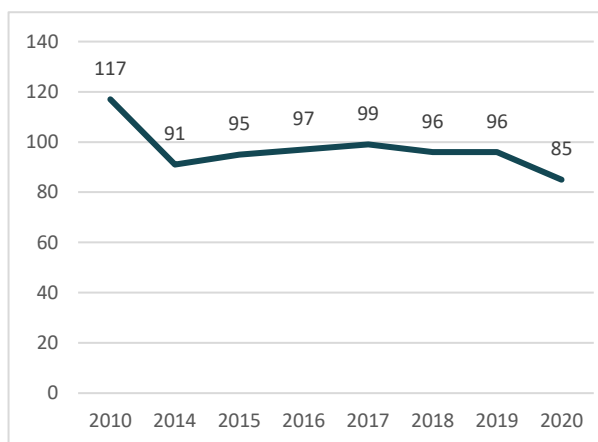
Siguranță:

- Deși evoluția fără precedent constatată în 2020 a determinat anumite schimbări în clasamentul ratelor mortalității pe țări, cele mai sigure drumuri rămân în Suedia (18/milion), în timp ce România (85/milion) a înregistrat cea mai ridicată rată a mortalității și în 2020, dublu față de media UE (42/milion). Aceste statistici arată faptul că în România siguranța rutieră este foarte scăzută față de țările poziționate la polul opus al clasamentului European.
- România este cea mai periculoasă țară din UE pentru bicicliști și pietoni.
- Regiunile din România cu rata cea mai ridicată rată a mortalității din accidente rutiere sunt Sud-Est, Nord-Est și Sud-Muntenia. Regiunile din vestul țării înregistrează cel mai mic număr de accidente și decese la milionul de locuitori. Aceste statistici arată faptul că în regiunile estice și sudice ale țării siguranța rutieră este mult mai scăzută față de regiunile vestice care au beneficiat de proiecte de investiții, infrastructura fiind mult mai bine dezvoltată.
- Harta punctelor negre - Datele CNAIR arată că pe drumurile naționale din România există 140 de puncte cu risc ridicat de accidente, cele mai multe fiind identificate pe DN1, DN2, DN6 și DN7.
- Costurile socio-economice generate de accidentele rutiere mortale și vătămările cauzate de accidente rutiere sunt foarte ridicate și în România. Conform calculului Autorității Rutiere Române (2017) costul social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate este de aprox. 170 mii Euro și costul mediu al unui accident rutier grav de aprox. 1.1 mil Euro.

Impact asupra mediului:

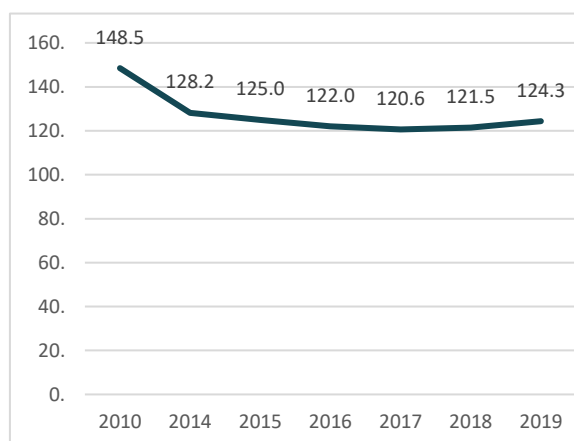
- Numărul de mașini și totalul emisiilor GES sunt doi indicatori ale căror valori sunt corelate. În România se menține tendința de creștere a parcului auto, fapt ce implică și o creștere emisiilor. Datele cu privire la emisiile medii de CO₂/km care provin de la autovehiculele și camionetele noi indică o creștere a emisiilor comparativ cu anii precedenți (2016-2018), apropiindu-se de valorile din 2014.
- De asemenea parcul auto învechit, utilizarea combustibililor de calitate, congestionările din trafic conduc la creșterea emisiilor. Înmatriculările de mașini pe benzină au scăzut de la 107,000 la 66,000, adică 39%. La mașini diesel piața din România a înregistrat un declin de 22%, până la 33,000 unități. În 2020 cumpărarea de mașini electrice a înregistrat o creștere față de 2019 de la 1,506 la 2,837 unități.
- Transportul rutier este generator de cantități semnificative de deșuri (anvelope, uleiuri uzate etc). În zonele urbane se menține un nivel de zgomot foarte ridicat din cauza traficului. La nivel urban spațiile verzi au fost mult reduse pentru crearea locurilor de parcare.
- Viteza optimă de deplasare pentru un impact cât mai redus asupra mediului = 80 km/oră. În România se constată o creștere a vitezelor de deplasare cu impact direct asupra mediului.
- În 2020, scăderea volumelor de trafic, ca urmare a pandemiei COVID-19, are impact asupra reducerii emisiilor de CO₂.

GRAFIC 49. Evoluția numărului de decese din accidente rutiere la un milion de locuitori la nivel național, 2010-2020



Sursa datelor: Eurostat

GRAFIC 50. Evoluția emisiilor medii de CO2 grame/km care provin de la autovehiculele și camionetele noi la nivel național, 2010-2019



Sursa datelor: Eurostat

501.Principalele concluzii cu privire la evoluția siguranței și impactului asupra mediului de la adoptarea POIM:

- La nivel UE:
 - Desi au fost înregistrate progrese, țintele propuse pentru 2020 cu privire la reducerea numărului de decese ca urmare a accidentelor rutiere și reducerea impactului transportului rutier asupra mediului nu au fost atinse și sunt necesare măsuri suplimentare pentru atingerea obiectivelor pentru 2050.
 - Investițiile în infrastructura rutieră la nivelul rețelei TEN-T central și global este foarte costisitoare și nevoia de finanțare se menține foarte ridicată. Întârzierile înregistrate în finalizarea rețelei TEN-T la nivel UE sunt foarte mari, ceea ce are consecințe importante în materie de siguranță⁷⁵.
- În România, în general, problemele și nevoile identificate la momentul elaborării POIM se manifestă în continuare:
 - rata crescută a numărului de accidente rutiere. Statisticile arată o scădere în anul 2020 față de 2019, însă numărul accidentelor foarte grave este în continuare foarte mare (dublu față de media europeană). Există și o dinamică a accidentelor rutiere ușoare care evidențiază creșterea numărului de accidente ușoare și a numărului de răniți ușor în aceste accidente;
 - rata ridicată a mortalității generate de accidente rutiere;
 - costuri socio-economice foarte ridicate generate de accidentele rutiere;
 - necesitatea identificării „punctelor negre” și a actualizării hărții acestor puncte;
 - calitatea inadecvată a drumurilor;
 - creșterea numărului de persoane care conduc fără permis sau sub influența alcoolului sau drogurilor;
 - nivelul de poluare foarte ridicat produs de transportul rutier (emisii, deșeuri, zgomot etc) cu influențe negative asupra sănătății populației și economiei.
- Principalii factori care au continuat să influențeze siguranța rutieră și impactul transportului rutier asupra mediului sunt:
 - creșterea parcului auto;
 - creșterea vitezei de deplasare;
 - intensificarea traficului rutier în general.
- Creșterea siguranței în trafic și reducerea numărului de accidente = efect cumulativ al îmbunătățirii calității rețelei de drumuri, al educației rutiere și al aplicării sancțiunilor legale. Sunt necesare în continuare acțiuni care să contribuie la creșterea siguranței în trafic, cum sunt:

⁷⁵ Raport special 10/2020, Curtea de Conturi Europeană: Infrastructurile de transport din UE: pentru ca efectele de rețea să se materializeze la timp, este necesar ca implementarea megaproiectelor să prindă viteză.

- dezvoltarea sistemului de autostrăzi. Autostrada este cel mai sigur drum, aceasta fiind prevăzută cu benzi separate prin sisteme speciale, monitorizare video, sisteme radar, parcări pentru șoferi în vederea respectării timpilor legali de conducere și a perioadelor de repaus;
- montare de parapete din beton pentru separarea sensurilor de mers;
- construirea de pasarele pentru pietoni, sisteme adecvate de semnalizare, modernizare treceri la nivel cu calea ferată;
- corelarea proiectelor de monitorizare video a traficului rutier cu proiectele de infrastructură;
- crearea de piste pentru bicicliști, alte lucrări pentru protejarea pietonilor;
- dezvoltarea sistemului de informare în timp real cu privire la situația drumului, etc pentru a preveni participanții la trafic
- dezvoltarea sistemului de sancțiuni în cazul nerespectării reglementărilor privind siguranța în trafic.
- Reducerea impactului transportului rutier asupra mediului = efect cumulativ al dezvoltării infrastructurii, al educației călătorilor și transportatorilor de mărfuri și orientarea către practici prietenoase cu mediul, dezvoltarea unor lucrări specifice de mediu și al aplicării sancțiunilor legale. Sunt necesare în continuare acțiuni care să contribuie la reducerea impactului transportului rutier, cum sunt:
 - dezvoltarea infrastructurii rutiere;
 - descongestionarea traficului din orașe;
 - fluidicarea traficului pentru a reduce timpii de călătorie și diminua emisiile;
 - înnoirea parcului auto;
 - utilizarea unor combustibili de calitate;
 - încurajarea unor utilizări mașinilor electrice;
 - încurajarea unor practici de tip „car sharing” (fiecare mașină personală să transporte mai multe persoane);
 - dezvoltarea transportului public și încurajarea călătorilor de a utiliza acest tip de transport;
 - crearea de facilități de tip „park & ride”;
 - pentru transportul de mărfuri este necesară orientarea către alte moduri de transport cu impact mai redus asupra mediului (feroviar, naval);
 - îmbunătățirea intermodalității;
 - dotarea cu perdele forestiere, montarea de panouri de protecție împotriva zgomotului etc;
 - sistem de taxare diferențiat în funcție de gradul de poluare al vehiculului.



Evoluția siguranței și impactului transportului feroviar asupra mediului de la adoptarea POIM

502. Siguranță:

- Transportul feroviar rămâne unul dintre cele mai sigure moduri de transport. Călătoriile cu autovehicule sunt de aproape 50 de ori mai riscante decât cele cu trenul. În 2019, în Europa, s-au înregistrat 802 decese ca urmare a accidentelor feroviare față de aproximativ 23,000 decese înregistrate din accidentele rutiere.
- Siguranța feroviară a continuat să se îmbunătățească în UE-27 între 2010 și 2019 și corespunde unei reduceri a numărului de persoane ucise în accidente feroviare cu mai mult de o treime (-35,6%), în pofida unei ușoare creșteri a numărului de decese și de accidentări grave în 2016⁷⁶.
- Media UE-27: 1,8 decese/milion de locuitori. 3 SM au înregistrat peste 5 decese la un milion de locuitori: Ungaria (8,9/milion), Letonia (6,8/milion) și Slovacia (5,7/milion), în timp ce 9 SM au înregistrat mai puțin de unul (Slovenia, Belgia, Franța, Italia, Olanda, Finlanda, Spania, Irlanda, Luxemburg).
- Tendințele generale ale datelor arată calea ferată ca fiind din ce în ce mai sigură, cu puține decese în rândul călătorilor feroviari. În 2019, mai mult de jumătate din decesele provocate de accidente feroviare în UE-27 au implicat persoane neautorizate pe șine (61%) și aproape o treime au avut loc la treceri la nivel (33%).

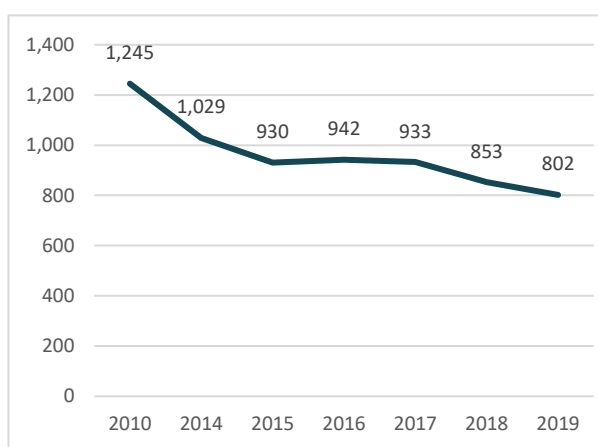
⁷⁶ Sursă: „Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2020” (Raport privind siguranța și interoperabilitatea feroviară în UE în 2020) al Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate: https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications/safety-and-interoperability-progress-reports_en

- Costurile totale ale accidentelor feroviare în 2018 sunt estimate la aproximativ 3,8 miliarde Euro, mai mult decât dublul cifrei publicate în anii precedenți⁷⁷.

Impact asupra mediului:

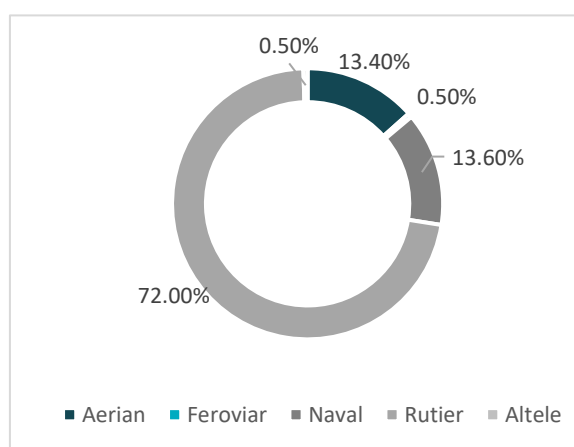
- Transportul feroviar este mijlocul de transport cel mai durabil. În 2018, transportul feroviar a reprezentat doar 0.5% atât din GES, cât și din emisiile de CO₂ provenite din transporturi și doar 2 % din consumul de energie pentru transporturi conform datelor Agenției Europene de Mediu.
- Aprox. 54% din rețeaua feroviară europeană este electrificată.
- Transportul feroviar și-a redus consumul de energie în perioada 1990-2016⁷⁸ și utilizează din ce în ce mai mult sursele de energie regenerabile.

GRAFIC 51. Evoluția numărului de decese înregistrate în urma accidentelor feroviare, UE-27, 2010-2019



Sursa datelor: Eurostat

GRAFIC 52. Evoluția de CO₂ provenite din transport în funcție de modul de transport, 2018



Sursa datelor: Eurostat

503. Evoluția siguranței și impactului transportului feroviar asupra mediului la nivel național (de la adoptarea POIM):

Siguranță:

- În România numărul accidentelor feroviare este foarte redus și nu generează un număr mare de victime, comparativ cu numărul foarte mare de decese înregistrate din accidente rutiere. În anul 2019, comparativ cu anul 2018, numărul accidentelor feroviare a scăzut de la 271 la 258, fiind înregistrată o scădere cu 5%.
- Chiar dacă în România se produc foarte rar accidente feroviare cu victime printre clienții transportului feroviar sau cu pagube materiale majore, calea ferată română are un indice de performanță foarte scăzut în ceea ce privește siguranța. Această situație este generată de faptul că se înregistrează foarte multe accidente la intersecțiile la nivel cu rețeaua rutieră. Deși sunt în fapt accidente rutiere, aceste accidente sunt contabilizate la transportul feroviar.
- Marea majoritate a accidentelor feroviare sunt generate de conducătorii auto, prin nerespectarea semnalizărilor de siguranță rutieră în zona trecerilor la nivel cu calea ferată. Valorile indicatorilor care descriu accidentele rutiere grave produse prin nerespectarea regulilor de trecere la calea ferată cresc de la an la an. Mortalitatea în aceste cazuri este foarte ridicată - circa 95 %⁷⁹. Costurile totale ale accidentelor feroviare sunt foarte ridicate se mențin foarte ridicate și în România.
- După ce numărul de pasageri a înregistrat o scădere semnificativă în perioada martie - aprilie 2020, ulterior s-a constatat că există călători care au renunțat la a merge cu microbuzul sau autobuzul și au

⁷⁷ Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2020 https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications/safety-and-interoperability-progress-reports_en

⁷⁸ EU transport statistical pocket book 2019

⁷⁹ Vesta Investments

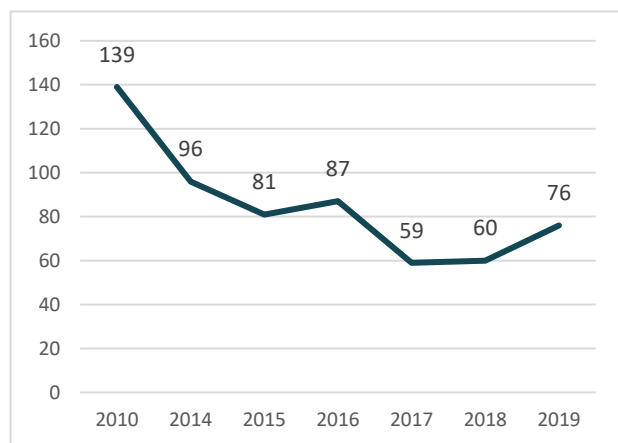
migrat către tren, considerându-l un mijloc de transport mai sigur, chiar și în condițiile ocupării tuturor locurilor, datorită spațiului asigurat și libertății de mișcare. Siguranța sanitară este mai bună în tren, iar riscul de infectare este net mai mic față de transportul rutier.

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română publică Raportul anual este întocmit după modelul transmis de Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (include Indicatorii Comuni de Siguranță).

Impact asupra mediului:

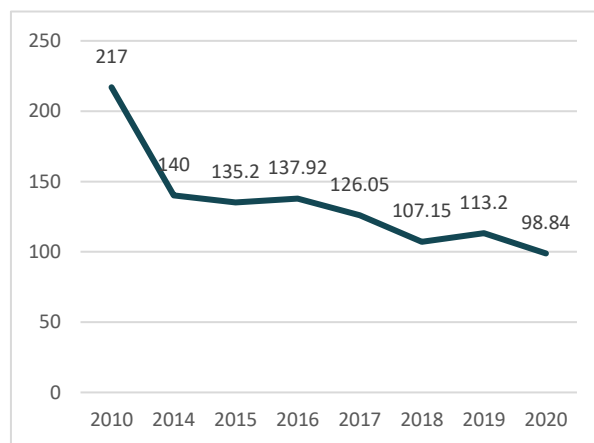
- Impactul asupra mediului al transportului feroviar este foarte redus și în România. Potențialul transportului feroviar de mărfuri și călători este foarte redus. Mărirea ponderii călătorilor și a mărfurilor care circulă pe calea ferată va contribui, de asemenea, la reducerea nu doar a congestionării traficului, ci și a emisiilor periculoase pentru sănătatea umană, în particular a poluării aerului.
- Au fost realizată cartarea zgomotului pe principalele tronsoane feroviare în anul 2016 (an de referință)⁸⁰.

GRAFIC 53. Evoluția numărului de decese înregistrate în urma accidentelor feroviare la nivel național, 2010-2019



Sursa datelor: Eurostat

GRAFIC 54. Emisii CO2 (mii tone) provenite din transportul feroviar - călători la nivel național, 2010-2020



Sursa datelor: CFR Călători

504. Principalele concluzii cu privire la evoluția siguranței și impactului transportului feroviar asupra mediului de la adoptarea POIM:

- La nivel UE:
 - La nivel UE implementarea ERTMS în combinație cu lucrările necesare pe care le presupune aceasta atât pe calea ferată, cât și la bord s-a dovedit a fi un demers costisitor. ERTMS este implementat într-un mod neuniform, cu multe tronsoane neconectate între ele ceea ce afectează atingerea obiectivelor stabilite pentru 2030 la nivel de rețele TEN-T;
 - Nevoia de finanțare se menține foarte ridicată.
 - Transportul feroviar este unul dintre modurile de transport cele mai ecologice și mai eficiente din punct de vedere energetic, dar care nu este exploatat suficient (este nevoie de finalizarea lucrărilor și atragerea călătorilor și transportatorilor de mărfuri către acest mod de transport).
- În România, în general, problemele și nevoile identificate la momentul elaborării POIM se manifestă în continuare:
 - rata crescută a numărului de accidente la trecerea la nivel (în 2018 erau automatizate numai 27 de treceri de nivel din totalul de circa 6,100, majoritatea trecerilor de cale ferată (4,336) având semnalizare simplă);
 - rata ridicată a mortalității generate de accidente feroviare cauzate de trecerea la nivel (peste 95%);
 - costuri socio-economice foarte ridicate generate de accidentele feroviare;
 - necesitatea identificării „punctelor negre” și a actualizării hărții acestor puncte la nivel de cale ferată;

⁸⁰ <http://www.cfr.ro/index.php/component/content/article/31-mediul/629-harti-strategice-de-zgomot>

- calitatea inadecvată a infrastructurii feroviare – material rulant învechit, nivelul avansat de degradare și uzură a liniilor și lucrărilor de artă (poduri, podețe, tuneluri, etc - termenul de scadență la reînnoire depășit), lipsa unor instalații de semnalizare feroviară moderne, etc;
- detectarea defecțiunilor parcului feroviar cu greutate, timpi foarte mari de verificare (material rulant învechit, revizii frecvente, lipsa pieselor etc);
- subfinanțarea lucrărilor de întreținere și reparare a infrastructurii feroviare afectând siguranța circulației pe calea ferată (implică costuri foarte ridicate);
- viteze medii comerciale și de deplasare foarte scăzute pentru menținerea nivelului de siguranță;
- lipsa unor proceduri în domeniul managementului traficului;
- perspectivele lipsei de personal calificat în domeniul feroviar;
- nivelul de poluare ridicat produs de materialul rulant defect (zgomot) cu influențe negative asupra sănătății populației și economiei;
- nivelul redus de electrificare a liniilor ferate.
- Principalii factori care au continuat să influențeze siguranța feroviară și impactul transportului feroviar asupra mediului sunt:
 - Calitatea scăzută a infrastructurii rutiere;
 - Subfinanțarea lucrărilor de întreținere și reparare a infrastructurii feroviare.
- Creșterea siguranței în traficul feroviar și reducerea numărului de accidente = efect cumulat al îmbunătățirii calității infrastructurii feroviare, creșterii capacității și dotării adecvate a autorităților cu rol în siguranța feroviară din România, asigurării personalului calificat, educației și aplicării sancțiunilor legale. Sunt necesare în continuare acțiuni care să contribuie la creșterea siguranței în trafic, cum sunt:
 - dezvoltarea infrastructurii feroviare (Transportul feroviar este cel mai sigur mod de transport prin comparație cu transportul rutier);
 - reabilitarea lucrărilor de artă care au termenul de scadență la reînnoire depășit (poduri, podețe, tuneluri etc – aprox. 70% dintre acestea având termenul depășit la acest moment);
 - implementarea sistemelor moderne de semnalizare și a sistemelor de transport inteligente (ERTMS);
 - modernizarea trecerilor la nivel;
 - extinderea sistemelor mobile și fixe de monitorizare a traficului și de supraveghere automată;
 - alte lucrări și măsuri specifice pentru creșterea siguranței la nivelul acțiunilor de control a traficului;
 - asigurarea finanțării lucrărilor de întreținere și reparare a infrastructurii feroviare pentru a nu afecta siguranța circulației pe calea ferată;
 - întărirea capacității și dotarea adecvată a autorității cu rol în asigurarea siguranței feroviare din România (încercări de siguranță, licențierea operatorilor, atestarea personalului etc);
 - personal calificat în domeniul feroviar;
 - dezvoltarea sistemului de sancțiuni în cazul nerespectării reglementărilor privind siguranța în trafic;
 - asigurarea finanțării necesară pentru lucrările de întreținere și reparare a infrastructurii feroviare pentru a asigura siguranța circulației pe calea ferată;
- Reducerea impactului transportului feroviar asupra mediului = efect cumulat al dezvoltării infrastructurii, dezvoltarea unor lucrări specifice de mediu și aplicării sancțiunilor legale. Sunt necesare în continuare acțiuni care să contribuie la reducerea impactului transportului feroviar, cum sunt:
 - dezvoltarea infrastructurii feroviare (electrificarea liniilor - aprox. 37% fiind electrificate, lucrări de modernizare etc);
 - orientarea spre utilizarea surselor de energie regenerabile;
 - dotarea cu echipamente moderne pentru identificarea unor defecțiuni ale materialului rulant și eliminarea aceluși defect din trafic (reducerea poluării fonice);
 - actualizarea hărților de zgomot produs de transportul feroviar;
 - dotarea cu perdele forestiere, montarea de panouri de protecție împotriva zgomotului generat de traficul feroviar, etc.

7.2 În ce măsură acest progres se datorează POIM? (efectul net/decelarea contribuției POIM T, respectiv a altor factori, inclusiv proiecte finanțate din alte surse)

505. Tema 5 cuprinde opt proiecte, cu investiții în sectorul feroviar, naval și rutier, cu patru mai multe intervenții decât au fost analizate în primul raport de evaluare. Proiectele sunt de trei tipuri, la nivelul lunii Iulie 2020, existând două proiecte de investiții făcute, patru investiții noi, un proiect de educație rutieră și un proiect de asistență tehnică.

506. Față de exercițiul de evaluare anterior când doar sectorul feroviar a avut proiecte de investiții în implementare, **efectele identificate având o contribuție importantă la creșterea siguranței traficului feroviar**, acest exercițiu de evaluare extinde evaluarea impactului și la analiza siguranței transportului naval, deși doar prin intermediul unui singur proiect contractat. Din perspectiva sectorului rutier, există un singur proiect de investiții derulat de CNAIR 'Achiziția echipamentelor pentru verificarea calității lucrărilor de construcție, reabilitate și modernizare a infrastructurii rutiere în vederea asigurării viabilității și siguranței traficului' și unul de educație rutieră al IGPR „Educație rutiera - Modelarea factorului uman prin responsabilizarea participanților la trafic pentru creșterea gradului de siguranță rutiera” a căror finalizare este prevăzută în 2023.

507. Sinteza proiectelor TE 5 este prezentată în continuare, în comparație cu situația existentă la nivelul primului raport de evaluare.

TABEL 46. Sinteza proiectelor TE 5 (2018, 2020)

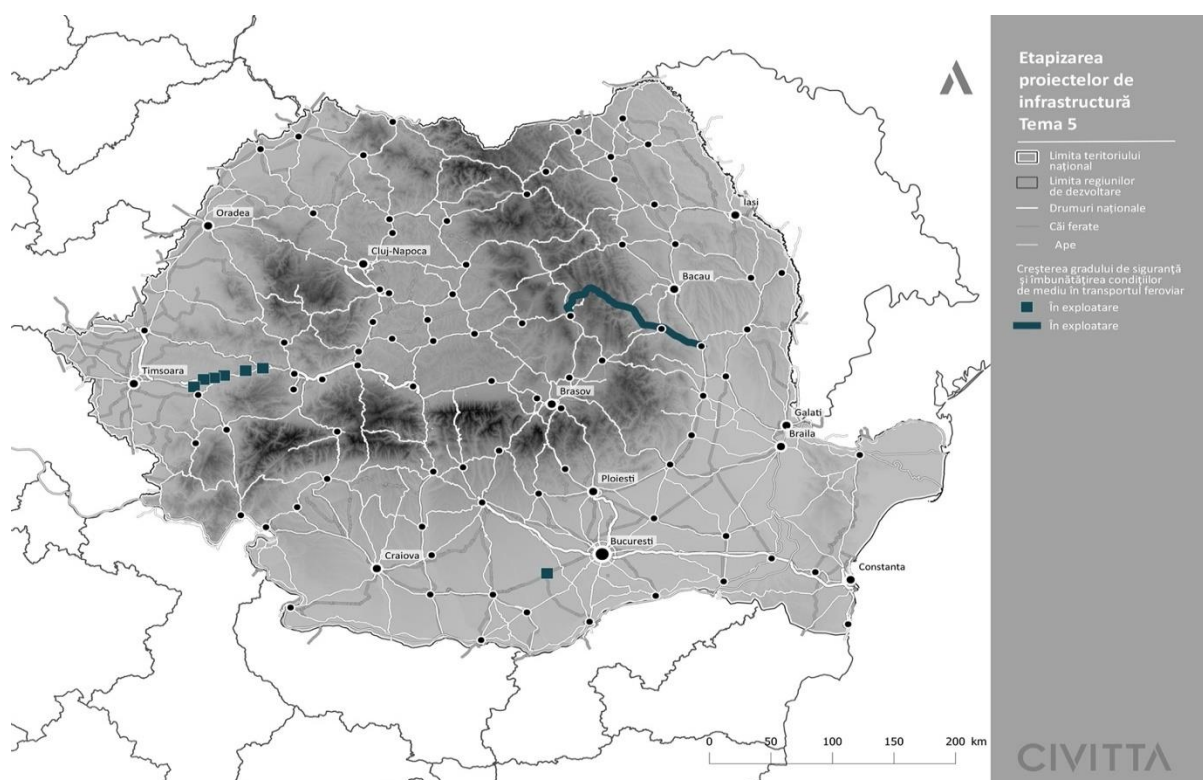
	31.12. 2018	31.12. 2020
Nr. total proiecte cu contracte de finanțare semnate:	5	8
Tip proiect (investiții/AT):	4 investitii/1 AT	6 investitii/2 AT
Tip proiect investiții (fază/nefază):	2 făzate/2 nefăzate	2 făzate/4 nefăzate
Valoare proiecte investiții (totală/eligibilă POIM T):		470.045.234,25 mil RON
Repartizare modală proiecte investiții:	4 FEROVIIAR	4 FEROVIIAR; 1 NAVAL, 1 RUTIER
Nr. proiecte investiții în exploatare (parțial/total):	4 TOTAL	4 TOTAL
Tip proiecte investiții în exploatare:	4 FEROVIIAR	4 FEROVIIAR
Nr. proiecte pe nivele de impact:		
- feroviar	4 IMPACT MARE	4 IMPACT MARE
naval		1 CU IMPACT REDUS
rutier		1 IMPACT MEDIU
Nr. studii de caz realizate în cadrul evaluării:	0	4

Sursa datelor: Situația proiectelor la 31.12.2018 și 31.12.2020, AM POIM

508. Astfel, față de exercițiul anterior de evaluare, proiectelor de investiții din sectorul feroviar li se adaugă un proiect de investiții în sectorul rutier și unul în sectorul naval.

509. Harta de mai jos prezintă portofoliul de proiecte din sectorul feroviar care din perspectiva impactului pe care intervențiile îl produc până în acest moment asupra rezultatelor așteptate la nivelul acestui OS, **produc și cele mai sesizabile efecte**. Totodată aceste proiecte înregistrează în același timp și cel mai mare progres în atingerea indicatorului de realizare imediată 2S124 care și-a atins ținta setată la nivelul anului 2023 prin cele 41 Secții de cale ferată echipate

FIGURA 36. Proiecte POIM T Infrastructură feroviară Tema 5



Sursa: Hartă GIS realizată în cadrul proiectului în baza portofoliului de proiect

510. Beneficiarii celor opt proiecte sunt: CFR (4 proiecte), CNAIR (2 proiecte), REGIA AUTONOMA ADMINISTRATIA FLUVIALA A DUNARII DE JOS GALATI RA/SERVICIUL IPFE (1 proiect) și INSPECTORATUL GENERAL AL POLITIEI ROMANE (IGPR).

511. Valoarea totală a celor opt intervenții este de aproximativ 470.045.234,25 mil RON, respectiv aproximativ 95 mil EUR.

512. Efectul net al operațiunilor finanțate în cadrul acestei Teme a fost analizat prin prisma următoarelor elemente:

- Analiza tipului operațiunilor planificate prin teoria schimbării programului și a situației la data de 31.12.2020 privind portofoliul de proiecte contractate și progresul realizat, inclusiv în atingerea indicatorilor de program
- Analiza efectelor nete prin intermediul instrumentelor calitative
- Analiza efectelor nete prin intermediul instrumentelor cantitative



513.În estimarea impactului actual al intervențiilor sau al celui așteptat/potențial, a fost luat în considerare progresul realizat în atingerea indicatorilor de rezultat imediat (output) de către proiectele aflate în implementare, acesta fiind analizat și validat prin intermediul studiilor de caz, al interviurilor și sondajelor realizate.

ANALIZA TIPULUI DE OPERAȚIUNI PLANIFICATE ȘI A STADIULUI IMPLEMENTĂRII

514.Analiza datelor din sistemul de monitorizare POIM permite evaluarea implementării teoriei acestui obiectiv prin analiza apelurilor lansate și a tipului de acțiuni finanțate, acoperirea teritorială, dimensiunea și tipul beneficiarilor.

515.OS 2.5 vizează implementarea **măsurilor care contribuie la îmbunătățirea siguranței traficului și securității transporturilor**, în conformitate cu strategiile naționale în domeniu și cu planurile de dezvoltare urbană. Principalul rezultat urmărit prin promovarea investițiilor prevăzute în cadrul OS 2.5 se referă la '*Număr redus de accidente pe toate modurile de transport și în special un număr redus de decese rezultate în urma accidentelor rutiere*'. Apelul de proiecte aferent OS 2.5 *Creșterea gradului de siguranță și îmbunătățirea condițiilor de mediu pe toate modurile de transport* a fost lansat în mai 2018, fiind un apel cu depunere continuă, pe bază de listă de proiecte prioritare sau preidentificate, în corelare cu fundamentarea oferită de Master Planul General de Transport (MPGT) și strategiile sectoriale de siguranță și în funcție de maturitatea proiectelor.

516.Astfel, acțiunile planificate prin teoria schimbării programului pentru OS 2.5 au vizat

- Proiecte fazate ce vizează implementarea de măsuri de îmbunătățire a siguranței traficului și securității transporturilor pentru toate modurile de transport, aprobate ca atare prin decizie a Comisiei Europene, care asigură continuarea investițiilor aprobate în perioada 2007-2013 prin POS Transport și nefinalizate până la finalul anului 2015 în cadrul apelului POIM/50/2/5/ OS 2.5
- Proiecte noi privind implementarea de măsuri de îmbunătățire a siguranței traficului și securității transporturilor pentru toate modurile de transport- apelul POIM/49/2/5/ OS 2.5
- Sprijin pentru pregătirea portofoliului de proiecte aferent perioadei 2014-2020 și post 2020 (după caz), apelul POIM/160/2/5/ OS 2.5
- Proiecte ce vizează implementarea de măsuri destinate protecției mediului, la nivelul tuturor modurilor de transport.

517.Deși rezultatul urmărit prin obiectivele prevăzute în cadrul OS 2.5 se referă la un număr redus de accidente pe toate modurile de transport și în special un număr redus de decese rezultate în urma accidentelor rutiere, **indicatorul de rezultat obligatoriu 2S15 Decese înregistrate în urma accidentelor rutiere la un milion de locuitori, se referă doar la sectorul rutier**, unde portofoliul de proiecte de investiții contractate și cel de educație rutieră nu au aduc încă o contribuție la acest indicator. Așa cum este prezentat și în cadrul IE8 , progresul obținut la nivelul anului 2020 la acest moment cu privire la scăderea numărului de Decese înregistrate în urma accidentelor rutiere la un milion de locuitori de la 93.00 valoarea de referință și valoarea raportată în 2020 de 85.20 nu poate fi atribuibilă POIM pe baza portofoliului de proiecte existent și a stadiului implementării acestora ci reprezintă un efect al mobilității rutiere reduse din anul 2020 în contextul pandemiei SARS Cov 2.

518.Din perspectiva indicatorilor de realizare imediată, deși inițial primul ghid al solicitantului conținea doar doi indicatori aferenți sectorului rutier și feroviar, respectiv *2S20 Puncte negre rutiere eliminate Număr 2S21 Treceți la nivel cu calea ferată semnalizate*, prin reviziile realizate asupra ghidului solicitantului în mai 2020 au fost aduse completări la indicatori, introducându-se alți **4 indicatori de realizare** și anume: *5124 Secții de cale ferată echipate pentru o siguranță sporită; 2S125 Sisteme de siguranță a navigației dunărene și maritime echipate pentru o eficacitate sporită; 2S126 Centre pentru realizarea de teste de circulație feroviară modernizate Număr 2S127 Unități de poliție echipate pentru misiuni de siguranță a traficului.*

TABEL 47. Proiecte de investiții cu CF semnate la 31.12.2020 în cadrul OS 2.5

Nr. Crt.	Denumire proiect (nume scurt)	Tip proiect	Țintă Indicator	Valoare realizată (km)	Progres fizic proiect (%)	Progres fizic Faza II	În exploatare (da/nu/partial)	Impact estimat (mare /mediu /fără impact)
1	Sistem de detectare a cutiilor de osii supraîncalzite și a franelor stranse-Faza II*	NEFAZAT	21 instalatii DCOS	21	99.45%	NA	DA	MARE
2	Modernizarea instalațiilor de centralizare electromecanică pe secția Ilia-Lugoj-Faza II*	FAZAT	7	7	99.72%	NA	DA	MARE
3	Centralizare electronică în Stația Videle	NEFAZAT	1	1	100%	NA	DA	MEDIU
4	Modernizarea instalațiilor de centralizare electromecanică pe secția de circulație Siculeni – Adjud	NEFAZAT	12	12	99.99%	NA	DA	MARE
5	Strategia de dezvoltare a Sistemelor de Transport Inteligente și Planul National de Acțiune ITS pentru Rețeaua Nationala de Drumuri din România pentru perioada 2014 – 2020	NEFAZAT	1	1	100%		NA	FARA IMPACT
6	Achiziția echipamentelor pentru verificarea calității lucrărilor de construcție, reabilitare și modernizare a infrastructurii rutiere în vederea asigurării viabilității și siguranței traficului	NEFAZAT	13 puncte negre	0	99.91%		Nu	MEDIU
7	Educație rutieră - Modelarea factorului uman prin responsabilizarea participanților la trafic pentru creșterea gradului de siguranță rutieră	NEFAZAT	42 unitati		0%		NA	
8	Remorcher multifuncțional cu clasa de gheață, având zona de navigație 3 – căi navigabile interioare (2 buc.) și remorcher multifuncțional cu clasa de gheață, având zona de navigație maritimă costieră (2 buc.),	NEFAZAT	2+2		30.06%		Nu	MIC

Sursa: AM POIM T

519. Portofoliul de proiecte existent la 31.12.2020 cuprinde proiecte contractate în cadrul apelurilor privind proiectele fazate și nefazate, nefiind până la data de referință a evaluării proiecte contractate în cadrul apelului de sprijin pregătire proiecte de investiții.

ANALIZA EFECTELOR DIN PUNCT DE VEDERE CANTITATIV ȘI CALITATIV

520. Principalul rezultat urmărit prin promovarea investițiilor prevăzute în cadrul OS 2.5 se referă la un număr redus de accidente pe toate modurile de transport și în special un număr redus de decese rezultate în urma accidentelor rutiere

521. Așa cum se poate observa cele mai multe proiecte sunt în domeniul feroviar, acesta fiind și sectorul care înregistrează cele mai sesizabile efecte la data de referință a evaluării, o parte din acestea fiind deja vizibile chiar de la primul exercițiu de evaluare, portofoliul conținând și 2 proiecte fazate a căror implementare a demarat în exercițiul anterior de programare.

FEROVIAR

522. Analiza celor 3 studii de caz din domeniul feroviar a permis identificarea următoarelor rezultate cheie ale proiectelor/potențiale rezultate care contribuie la rezultatele programului (efect net):

- **Creșterea siguranței traficului feroviar în rețeaua de cale ferată română**-dat fiind faptul că o parte din proiecte sunt aproape finalizate, efectele acestor proiecte sunt deja resimțite.
 - **Sistemul de detectare a cutiilor de osii supraîncălzite** măsoară temperaturi, este un proiect demarat în cadrul perioadei anterioare de programare și care a urmărit echiparea echilibrată cu stații de detectare a cutiilor de osii supraîncălzite și a frânelor strânse (DCOS), în vederea asigurării supravegherii automate a traficului. Proiectul are deja beneficii vizibile cu privire la asigurarea siguranței pe rutele respective, responsabilitatea ce inițial era atribuită factorului uman prin intervenție la fața locului, mai precis a personalului care detecta defectele la osii manual, fiind preluată acum în mod automat de echipamentul instalat în cale materializat prin senzori de radiații infraroșii amplasați în cale pe traverse. Astfel, sunt sesizate o serie de posibile defecțiuni printr-un set de senzori montați pe calea ferată, transmițând aceste informații la un centru de comandă. Acești senzori detectează nivelurile temperaturilor cutiilor de osii, discurilor de frână și saboților de frânare transformându-le în semnale electrice, care sunt transmise unui dispozitiv electronic de tratare, amplasat în vecinătatea căii ferate. Dispozitivul electronic de tratare procesează informațiile primite de la senzori și le transmite la un post central de supraveghere prin o linie de telecomunicații. Așadar, sistemul DCOS constă din mai multe stații de detectare conectate la un post central de supraveghere, fiind un proiect de pionerat în România iar de la implementarea acestuia numărul de intervenții a scăzut semnificativ.
 - **Sistemele de centralizare electromecanică de linie** deserveșc mai multe stații printr-un post de control situat într-o clădire tip container, care dispune de supraveghere video și care are la dispoziție un software specializat pentru dirijarea circulației trenurilor. Prin cele două proiecte finanțate de modernizare a instalațiilor de centralizare electromecanică (CEM) pe secțiunile Lia-Lugoj Faza II și Siculieni Adjud s-au achiziționat echipamente de generație recentă care să permită o automatizare a procesului de dirijare a circulației feroviare și care să răspundă mai bine cerințelor de siguranță.
 - Sistemul instalat în stația Videle este similar, deosebirea fiind că acesta deservește o singură stație.
- **Reducerea timpilor de călătorie**- toate proiectele finanțate în domeniul feroviar aduc beneficii din punct de vedere al timpilor de așteptare care sunt reduși semnificativ. De exemplu proiectul privind sistemul de detectare a cutiilor de osii supraîncălzite contribuie să îmbunătățească managementul trenurilor de pe ruta unde au fost instalați acei senzori la fel ca și în cazul proiectelor de modernizare care prin procesul de automatizare au permis posibilitatea ca între 2 stații să poată circula mai multe trenuri. Astfel s-a obținut o îmbunătățire majoră a timpului de mers. Înainte de modernizare putea circula doar un singur tren. Astfel a crescut viteza și a fost redus timpul de transport.

NAVAL

523. În sectorul naval a existat un singur proiect finanțat în cadrul OS 2.5, respectiv *Remorcher multifuncțional cu clasa de gheață, având zona de navigație 3 – căi navigabile interioare (2 buc.) și remorcher multifuncțional cu clasa de gheață, având zona de navigație maritim costieră (2 buc.)*, proiect ce a făcut și obiectul studiului de caz și a identificării de posibile efecte pe care acest proiect le poate obține. Astfel, rezultatul așteptat, impactul estimat al proiectului prin dotarea AFDJ-RA Galați cu două remorchere maritime și două remorchere fluviale multifuncționale cu clasă de gheață este **asigurarea de condiții de navigabilitate în siguranță** pe Dunăre pe toată durata anului. Acestea vor putea interveni pentru dezechetarea navelor maritime și a convoaielor fluviale



și vor putea participa la acțiuni de stins incendiul la bordul navelor și la instalațiile de cheu. Din punct de vedere al efectului net prin intermediul indicatorului de program stabilit, indicatorul obligatoriu la nivel de proiect 2S125 "Sisteme de siguranță a navigației dunărene și maritime echipate pentru o eficacitate sporită" a fost îndeplinit. Fără această finanțare posibilitățile de intervenție în perioada de iarnă sau de secetă ar fi fost foarte dificil de realizat. AJD Galati ar fi trebuit să depună eforturi deosebite ale echipajelor și a întregului parc de remorhere a caror vechime este deja cu mult depășită pentru remedierea eventualelor blocaje.

7.3 Există alte efecte, intenționate /neintenționate, pozitive sau negative ale intervențiilor?

FEROVIAR

524. Din analiza studiilor de caz a reieșit faptul că un efect important al proiectelor finanțate, intenționat în conformitate cu Strategia CNCF "CFR" SA privind instalațiile de siguranță circulației, este cel al reducerii cheltuielilor de exploatare. Prin investițiile de modernizare realizate s-a urmărit și **creșterea eficienței activității de operare și întreținere a rețelei de cale ferată** din România, iar implementarea acestor proiecte are efecte vizibile cu privire la **reducerea costurilor de exploatare și a costurilor cu personalul angajat**.

1. Sistemul de detectare a cutiilor de osii supraîncăzite contribuie la *eliminarea și reducerea costurilor generate de evenimentele feroviare* ce au drept cauza supraîncăzirea cutiilor de osii sau frânele strânse;
2. Proiectele de modernizare a instalațiilor de centralizare electromecanică contribuie la *reducerea costurilor cu personalul angajat*. De exemplu, înainte de modernizare în fiecare stație se regăseau câte trei angajați, acum e nevoie doar de unul, ceilalți fiind redistribuiți în alte sectoare unde pot fi utili, prin modernizările realizate, respective procesul de automatizare și centralizare a comenzilor, impegatul de mișcare are o imagine mai clara, nu doar în stația în care se află, ci pe întreg sectorul, aspect ce conduce și a eficiența managementului trenurilor.

525. Un alt efect neintenționat este cel al **reducerii poluării fonice și asupra mediului**, un exemplu fiind proiectul privind sistemul de detectare a cutiilor de osii supraîncăzite. Prin detectarea la timp a defecțiunilor pe baza senzorilor montați, eventualele defecțiuni sunt reparate imediat și astfel trenurile nu mai fac mult zgomot. Prin instalarea acestui sistem de detectare a cutiilor de osii supraîncăzite și a franelor strânse se reduce considerabil și poluarea mediului înconjurător.

526. Prin modernizările realizate și reducerea timpilor de călătorie precum și a siguranței oferite de acest mijloc de transport, aceste **proiecte contribuie și al relansarea sectorului feroviar**. Când timpul de transport este redus, cu siguranța este opțiunea aleasă de călători în defavoarea soselelor. Transportul cu trenul, pentru călători este și mai comod, ecologic, sigur decât alt mijloc de transport.

NAVAL

527. Deși este dificil de estimate la acest moment dat fiind stadiul implementării proiectului, se așteaptă ca proiectul să aibă o serie de efecte pozitive, cum ar fi:

1. **creșterea calității serviciului oferit operatorilor de transport naval**, prin realizarea de investiții în șenalul navigabil al Dunării și în modernizarea canalelor navigabile, aspect ce va conduce și la reducerea duratelor de transport naval. De exemplu în caz de seceta când nivelul Dunării scade, navele sunt nevoite să ocolească peste 100 de km, pe rute alternative, pentru a nu eșua, operațiuni care conduc la creșterea consumului de carburant dar și la întâzierea convoaielor, lucruri care conduc la pierderi economice semnificative pentru transportatorii navali.
2. **creșterea numărului de nave care tranzitează Dunărea**- creșterea siguranței transportului pe Dunăre va conduce la creșterea traficului de nave care tranzitează Dunărea
3. **creșterea cantităților de mărfuri transportate pe Dunare**- operațiunile întreprinse de cele patru remorhere vor contribui la atingerea obiectivelor stipulate în cadrul strategiei UE pentru regiunea

Dunari (SUERD), respectiv interconectarea regiunii Dunării prin îmbunătățirea mobilității și a multimodalității - căi navigabile interioare în vederea creșterii volumului de marfă transportat pe Dunăre cu 20% până în 2020 față de 2010.

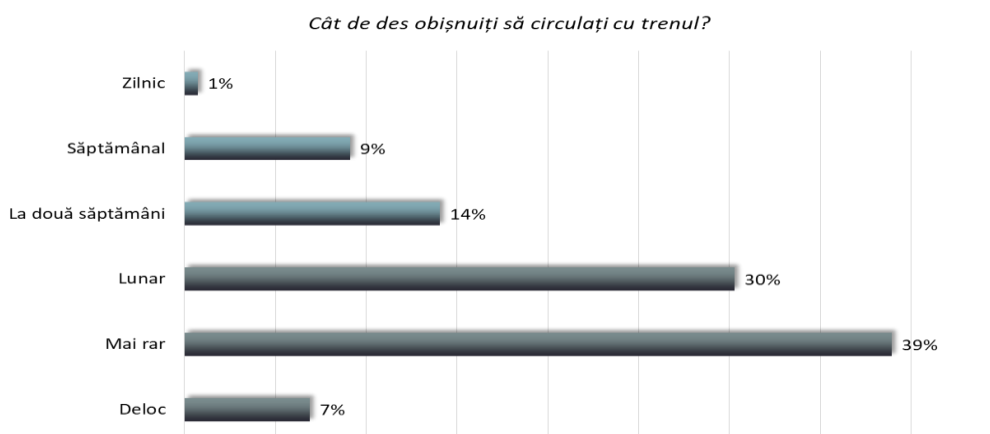
7.4 Efectele depășesc limitele zonei ori sectorului sau afectează și alte grupuri, nevizate de intervenție?

528. Analiza studiilor de caz identifică următoarele posibile efecte secundare:

- **contribuția la dezvoltarea economică a localităților din zona și a turismului**- De exemplu în domeniul feroviar linia Siculeni-Adjud este principalul mod de legatură între Transilvania și Moldova. Nu doar scurtează timpul de tranzit de pe sosele și reduce poluarea aerului, este și un factor esențial în dezvoltarea turismului în această zonă. În cazul proiectului din domeniul naval, creșterea traficului de nave care tranzitează Dunărea poate avea și efecte asupra dezvoltării economice a zonelor și implicit asupra nivelului de trai a populației municipiului Galați și a celorlalte localități pe raza cărora se întind căile navigabile, însă acest efect este dificil de cuantificat și atribuibil doar acestui proiect
- **contribuție la creșterea cotei de piață a transportului feroviar și naval- de exemplu în sectorul naval** proiectul contribuie la încurajarea utilizării transportului naval prin îmbunătățirea condițiilor de siguranță, acesta prezentând o serie de avantaje suplimentare față de celelalte moduri de transport asigură transportul unor cantități mari de marfă la un singur voiaj, este mult mai puțin poluant, costurile de transport pe apă sunt mai mici decât cele din transportul rutier și feroviar. Idem și în cazul proiectelor din domeniul feroviar versus cota de piață deținută la acest moment de sectorul rutier.

529. Din perspectiva contribuției la creșterea cotei de piață a transportului feroviar, rezultatele sondajului realizat în rândul populației generale privind transportul feroviar arată slabe șanse în această direcție, dat fiind faptul că frecvența utilizării transportului feroviar este, la nivel general, foarte scăzută, majoritatea populației utilizând trenul, cu caracter accidental, de câteva ori pe an, sau mai rar. Majoritatea (67%) celor care utilizează transportul feroviar zilnic (navetiști) sunt persoane cu vârste între 20-39 ani. Acest segment de vârstă ocupă aproximativ două treimi (62%) din transportul feroviar cu o frecvență ridicată să medie (lunar sau mai frecvent de atât). De asemenea se remarcă faptul că 21% dintre cei care obișnuiesc să utilizeze transportul cu trenul săptămânal sau la două săptămâni sunt persoane tinere, cu vârste sub 20 de ani.

GRAFIC 55. Frecvența utilizării transportului feroviar



530. Ierarhia motivelor pentru care cei care utilizează sporadic⁸¹ transportul feroviar evidențiază cu procentaje majoritare (+50%) patru argumente: întârzierile frecvente ale trenurilor (65%), viteza de deplasare scăzută a

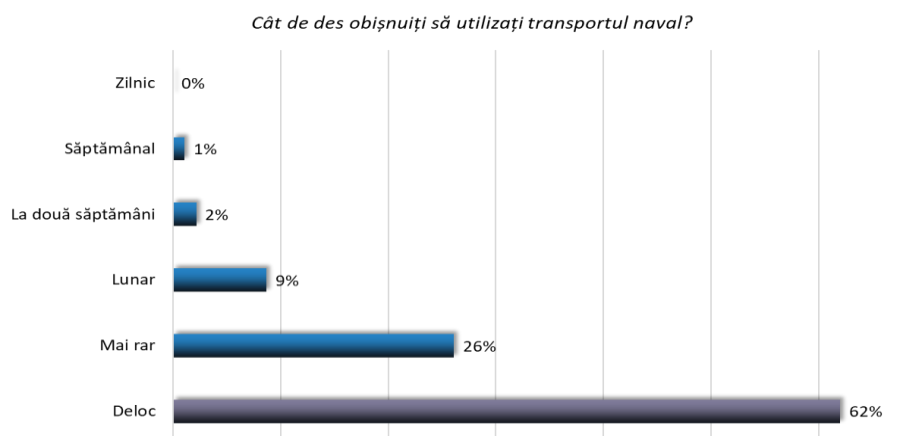
⁸¹ Lunar sau mai rar

trenurilor (65%), condițiile nesatisfăcătoare din trenuri și conexiunea redusă a trenurilor. Totodată aproape două treimi (63%) dintre utilizatorii ocazionali ai transportului feroviar declară că investițiile publice în infrastructura feroviară i-ar convinge să utilizeze mai des trenul ca mijloc de transport

531. Modernizarea trenurilor și îmbunătățirea condițiilor de călătorie și modernizarea stațiilor de tren sunt principalele tipuri de investiții care ar convinge călătorii ocazionali să utilizeze trenul mai des ca mijloc de transport. Procente ridicate au acumulat și intervențiile în modernizarea rețelei feroviare în vederea diminuării timpilor de călătorie (48%) și cele care vizează extinderea rețelei feroviare (47%).

532. Din perspectiva transportului naval, acesta înregistrează cote de utilizare extrem de reduse. Două treimi dintre cei care locuiesc în județele riverane Dunării n-au utilizat niciodată transportul naval. Doar 3%⁸² dintre persoanele intervievate au declarat că utilizează de câteva ori pe lună acest tip de transport. Transportul naval are un profil majoritar de agrement, 54% dintre respondenți declarând că acesta este singurul scop în care este utilizat acest tip de transport. O treime dintre utilizatorii transportului naval declară că folosesc acest mijloc de transport în interes de serviciu și doar 11% pentru deplasare spre locul de muncă sau de studii.

GRAFIC 56. Frecvența utilizării transportului naval



7.5 În ce măsură sunt efectele sustenabile pe o perioadă mai lungă de timp?

533. Sustenabilitatea efectelor poate fi observată după proiectele au fost date în folosință și a trecut suficient timp astfel încât să se observe durabilitatea acestora (aspecte ce pot fi observate prin Analize Cost-Beneficiu ce vor fi realizate în cadrul ultimului exercițiu de evaluare din 2023).

534. Cu toate acestea evaluarea preliminară identifică doi piloni pentru sustenabilitate și anume:

- **Calitatea investițiilor**- Investițiile de modernizare realizate pentru creșterea siguranței transportului feroviar și naval au o durată de funcționare de peste 20 de ani- de exemplu în cazul proiectului de siguranță navală, remorchele vor avea o durată normală de funcționare de 24 de ani și vor fi construite în concordanță cu cele mai bune practici navale, utilizând materiale și echipamente (motoare, propulsie, radionavigație) de ultimă generație și de cea mai bună calitate, astfel încât vor îndeplini, în cel mai înalt grad, cerințele de siguranță, manevrabilitate, tracțiune, viteză, fiabilitate și eficiență.
- **Corelarea** cu Strategiile din domeniul feroviar, naval, rutier -de exemplu cele patru proiecte privind siguranța în domeniul feroviar sunt proiecte prioritate ale CFR SA, urmărind să contribuie direct la realizarea obiectivului strategic de creștere a cotei actuale de piață a transportului feroviar de călători și marfă, prin sporirea gradului de siguranță și de confort, dar și prin reducerea timpului de călătorie.

⁸² Pondere sub marja de eroare a studiului

7.6 Ce mecanisme au facilitat efectele? Care sunt caracteristicile-cheie contextuale ale acestor mecanisme?

535. O serie de factori interni și externi au influențat apariția și manifestarea efectelor OS 2.5. În funcție de nivelul la care au acționat au fost distinsi factori externi la nivel de context și factori de la nivelul programului/proiectelor și factori externi/de context.

536. *La nivel contextual*, un factor cu influență negativă în domeniul feroviar a fost cel legat de pandemia SARS Cov 2 care în ultimul an și jumătate a condus la întâzieri în efectuarea lucrărilor mai ales în domeniul feroviar. La acestea se adaugă și cele legate de condițiile meteo care au condus de asemenea la întâzieri.

La nivel de program

537. Un mecanism relevant de la nivelul programului care a influențat în mod negativ materializarea efectelor menționat și în cadrul raportului anterior dar reiterat în urma interviurilor realizate se referă la apariția târzie a unor Ghiduri ale aplicantului, ducând la întârzierea pregătirii cererilor de finanțare sau la nevoia revizuirii unor Studii de fezabilitate sau Analize cost-beneficiu care între timp, din diverse motive, nu mai erau actuale, fapt ce a atras după sine noi resurse financiare și de timp. La acestea se adaugă și durate mari de timp necesare pentru aprobarea cererilor de finanțare.

538. Pe de altă parte un factor pozitiv a fost modificarea ratei de co-finanțare de la 75% la 85% în 2018; capacitatea AM și OI POIM T de a sprijini beneficiarii în implementarea proiectelor, prin indicații și instrucțiuni utile; utilizarea contractelor de asistență tehnică pentru beneficiari, prin care se acordă sprijin pentru pregătirea documentației necesare implementării proiectelor;

La nivelul capacității beneficiarilor

539. Deficitul de personal la nivelul CFR cu privire la implementarea proiectelor- migrație a personalului CNCF CFR către sectorul privat, în special în condițiile lipsei stimulentei financiare pentru personalul care gestionează proiecte cu finanțare UE, spre deosebire de alte instituții/ministere unde astfel de stimulente există

540. Dificultăți în procesul de execuție a lucrărilor generate de insuficiența personalului contractorilor, ducând la depășirea termenelor de execuție;

541. Durata îndelungată a procedurilor de achiziții publice.

7.7 În ce măsură lucrurile ar fi putut fi realizate mai bine?

542. Principalele lecții învățate desprinse din implementarea OS 2.5 sunt următoarele:

- Este necesar ca, în viitor, să existe o viziune mai clară privind creșterea siguranței traficului și reducerea impactului asupra mediului (OS 2.5) prin formularea unor indicatori de rezultat pentru toate sectoarele nu numai pentru cel rutier.
- Mecanismul de lansare a apelurilor să fie în prima parte a implementării programului pentru a permite pregătirea din timp a unor proiecte mature și a nu a se regasi în situația fazării anumitor proiecte.

7.8 Care sunt perspectivele de realizare a indicatorilor POIM Transport prin prisma portofoliului de proiecte existent?

Obiectivul specific 2.5: Creșterea gradului de siguranță și securitate pe toate modurile de transport și reducerea impactului transporturilor asupra mediului

543. Deși prevede intervenții în cadrul tuturor modurilor de transport, pentru creșterea gradului de siguranță și securitate a traficului, în cadrul OS 2.5 există un singur indicator de rezultat, care adresează transportul rutier.

Această situație există în ciuda faptului că, la nivelul lunii decembrie 2020, existau în implementare intervenții atât în transportul rutier, dar și în cel feroviar și naval.

544. Valoarea țintă pentru anul 2023 a indicatorului de rezultat 2S15 – Decese înregistrate în urma accidentelor rutiere la un milion de locuitori este de 73.00 decese / 1 mil. locuitori. Aceasta presupune o creștere cu 73% față de valoarea de referință de la nivelul anului 2013 (93.00 decese / 1 mil. locuitori).

TABEL 48. Indicatorul de rezultat - OS 2.5

Indicator	UM	Valoare de referință (2013)	Valoare realizată 2018 (RE I)	Valoare realizată 2020 (RE II)	Valoare țintă (2023)
Decese înregistrate în urma accidentelor rutiere la un milion de locuitori	Nr. decese / 1 mil. locuitori	93.00	95.60	85.20	73.00

Sursa datelor: Raportul Anual de Implementare POIM 2020, AM POIM

545. Datele INS, considerate și în RAI 2020, arată o fluctuație constantă a valorilor înregistrate de indicatorul 2S15, din 2013 și până în 2020. După ce în intervalul 2014-2017 a avut loc o creștere constantă a numărului de decese, în intervalul 2014-2017 valorile înregistrate de indicator au cunoscut o regresie, acestea păstrându-se însă departe de ținta de 73.00 setată pentru anul 2023.

546. O regresie majoră a avut loc în 2020, când valoarea indicatorului a ajuns la 85.20 decese / 1 mil. locuitori, cea mai mică valoare înregistrată din 2013. Ca și în cazul altor indicatori însă, valoarea înregistrată la nivelul anului 2020 nu poate fi atribuită intervențiilor POIM, fiind mai degrabă un efect al mobilității rutiere mult mai scăzute din acest an.

547. Pentru indicatorii de output 2S20, 2S124, 2S125 și 2S127, pe baza portofoliului de proiecte contractate, situația se prezintă astfel:

TABEL 49. Indicatori de rezultat imediat 2S20, 2S124, 2S125 și 2S127- output OS 2.5

Indicator	UM	Valoare țintă (2023) total	2018 Total 1 ⁸³	2018 Total 2 ⁸⁴	2020 Total 1	2020 Total 2	Proiecte
Puncte negre rutiere eliminate	Nr.	150.00	0	0	13.00	0	- Achiziția echipamentelor pentru verificarea calității lucrărilor de construcție, reabilitare și modernizare a infrastructurii rutiere în vederea asigurării viabilității și siguranței traficului
Secții de cale ferată echipate pentru o siguranță sporită	Puncte de staționare	41.00	-	-	41.00	41.00	- Modernizarea instalațiilor de centralizare electromecanică pe secția de circulație Siculeni – Adjud (12 puncte) - Centralizare electronică în stația C.F. Videle (1 punct) - Modernizarea instalațiilor de centralizare electromecanică pe secția de circulație Ilia - Lugoj – Faza II” (7 puncte) - Sistem de detectare a cutiilor de osii supraîncălzite și a frânelor strânse Faza II (21 puncte)

⁸³ Valoare totală cumulativă a rezultatelor care urmează să fie livrate de intervențiile contractate, după finalizarea acestora.

⁸⁴ Valoare totală cumulativă a rezultatelor care au fost livrate efectiv de intervențiile contractate, după finalizarea acestora.

Sisteme de siguranță a navigației și dunărene maritime echipate pentru o eficacitate sporită	Nr.	2.00	-	-	1.00	0	- Remorcher multifuncțional cu clasă de gheață, având zona de navigație 3 - căi navigabile interioare (2 buc.) și Remorcher multifuncțional cu clasă de gheață, având zona de navigație maritim costieră (2 buc.)
Unități de poliție echipate pentru misiuni de siguranță a traficului	Unități	43.00	-	-	43.00	0	- Educație rutieră - modelarea factorului uman prin responsabilizarea participanților la trafic pentru creșterea gradului de siguranță rutieră

Sursa datelor: Situația proiectelor la 31.12.2020, AM POIM

548. Trei dintre cei patru indicatori de rezultat imediat (output) au fost adoptați din anul 2019, astfel că nu există date anterioare pentru observarea unui progres în timp a acestora. Unul dintre acești indicatori, respectiv indicatorul 2S124 a atins valoarea țintă stabilită pentru 2023, odată cu finalizarea tuturor celor patru intervenții care și l-au asumat, în 2020. Și pentru ceilalți doi indicatori de output există intervenții ale căror rezultate vor duce la atingerea totală (2S127) sau parțială a indicatorilor (2S125), cu toate că aceste intervenții nu au reușit încă să producă rezultate.

7.9 Concluzii și recomandări

549. Concluzii:

1. Evoluția domeniului siguranța circulației din România 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. Portofoliul de proiecte finanțate în cadrul POIM și POST (cele fazate) în sectorul feroviar contribuie semnificativ la **creșterea siguranței traficului feroviar** - prin investițiile de modernizare realizate și urmăriți și creșterea eficienței activității de operare și întreținere a rețelei de cale ferată din România, iar implementarea acestor proiecte are efecte vizibile indirecte cu privire la reducerea costurilor de exploatare și a costurilor cu personalul angajat.
3. Efectele obținute în domeniul feroviar nu sunt atribuibile doar POIM fiind efectul cumulat cu prima etapă a intervențiilor din POS T.
4. Deși prevede intervenții în cadrul tuturor modurilor de transport, pentru creșterea gradului de siguranță și securitate a traficului, în cadrul OS 2.5 există un singur indicator de rezultat, care adresează transportul rutier, „Decese înregistrate în urma accidentelor rutiere la un milion de locuitori,,
5. Progresul obținut în regresia valorii acestui indicator mai ales în 2020 nu se datorează POIM, fiind mai degrabă un efect al mobilității rutiere mult mai scăzute din acest an în contextul pandemiei SARS Cov 2.

550. Recomandări:

1. Continuarea măsurilor de creștere a siguranței atât prin investiții necesare în îmbunătățirea calității infrastructurii rutiere/feroviare/navale, în corelare cu măsuri de educație rutieră, campanii de conștientizare privind utilizarea infrastructurii feroviare cât și creșterii capacității și dotării adecvate a autorităților cu rol în siguranța feroviară din România.



2. Accelerarea generării și selectării de proiecte în domeniul rutier, naval.
3. Se recomandă ca mecanismul de lansare a apelurilor să fie concentrat mai mult în prima parte a implementării programului pentru a permite pregătirea din timp a unor proiecte mature și a nu se regăsi în situația fazării anumitor proiecte.
4. Este necesar ca, în viitor să existe o viziune mai clară privind creșterea siguranței traficului și reducerea impactului asupra mediului (OS 2.5) prin formularea unor indicatori de rezultat pentru toate sectoarele nu numai pentru cel rutier.

8 TEMA 6: Evaluarea intervențiilor privind creșterea sustenabilității și calității transportului feroviar (OS 2.7)

8.1 Care este progresul înregistrat în ceea ce privește sustenabilitatea și calitatea transportului feroviar, de la momentul adoptării POIM?

Evoluția cadrului legislativ, strategic/procedural, european și național, de la adoptarea POIM



Feroviar:

Evoluția sustenabilității și calității transportului feroviar la nivel UE (de la adoptarea POIM)

551. **Transportul feroviar rămâne unul dintre cele mai sigure moduri de transport**, călătoriile cu autovehicule fiind de aproape 50 de ori mai riscante decât cele cu trenul și **unul dintre cele mai puțin poluante**. În 2018, transportul feroviar a reprezentat doar 0.4% atât din emisiile de gaze cu efect de seră (GES), cât și din emisiile de CO₂ provenite din transporturi și doar 2% din consumul de energie pentru transporturi.

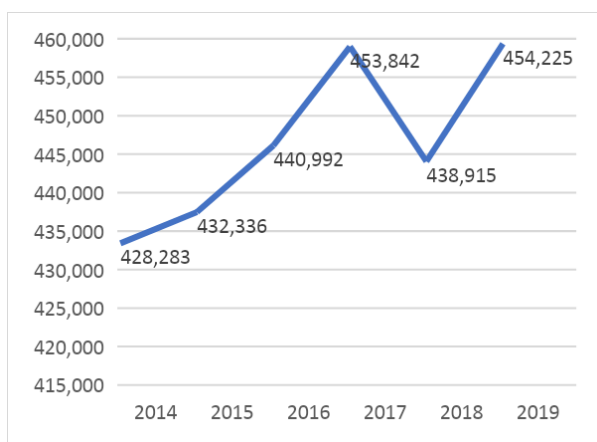
552. În 2018 **lungimea totală a rețelei feroviare din UE-27** era de aproximativ 201,000 km (cu 0.4% mai puțin ca în 2015). O astfel de rețea poate oferi o alternativă sustenabilă în locul transportului rutier, în special pe distanțe medii și lungi, în cazul cărora transportul feroviar de marfă are potențialul de a fi mai competitiv. Aproximativ 56% din rețea era electrificată, cu 855 km mai decât în 2015, o creștere de 1.2%. **Rețeaua de mare viteză din UE** avea peste 9,100 km la sfârșitul anului 2019, cu 17% mai mult decât în 2015.

553. **Densitatea rețelelor feroviare naționale reflectă caracteristicile geografice diferite ale SM**, țările nordice și baltice având densitate cea mai scăzută a rețelei feroviare în raport cu suprafața și cea mai mare în raport cu populația. Țările cu cea mai dezvoltată rețea feroviară sunt Germania (38,394 km), Franța (27,483 km), Polonia (19,389 km), Italia (16,779 km), la polul opus fiind Cipru și Malta, care nu au rețea feroviară.

554. În 2018, rețeaua din UE-27 a înregistrat o **intensitate a utilizării** de 18.2 mii de tren-km pe kilometru de linie. **Rețelele cel mai intens utilizate în 2018 au fost cele din vestul Europei**, în special cele din Țările de Jos, care au o intensitate a utilizării de 50.6 mii de tren-km pe kilometru de linie, la polul opus fiind Grecia cu cea mai mică intensitate de utilizare, de doar 4.8 mii de tren-km pe kilometru de linie. Lungimea totală a căilor ferate din UE-27 care au fost declarate congestionate a crescut constant începând din 2015 și aproape s-a dublat până în 2018. Au fost afectați astfel 2,261 km de cale ferată, inclusiv 1,339 km de-a lungul coridoarelor de transport feroviar de marfă.

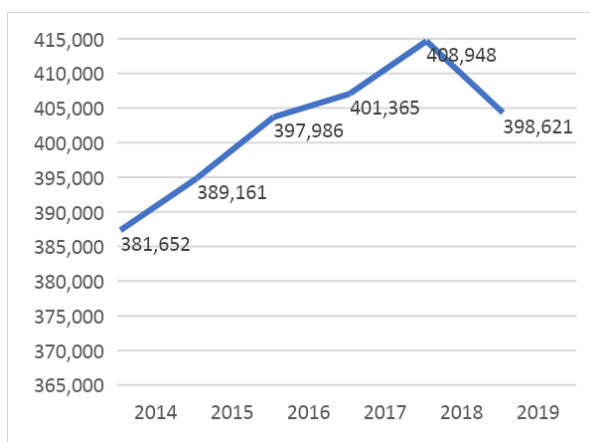
555. **La nivel UE, tendința de utilizare a transportului feroviar este în creștere**. În 2019 traficul de călători înregistrează o creștere cu 6.06% față de 2014, iar traficul de marfă înregistrează o creștere cu 4.45% față de 2014, dar o scădere cu 2.53% față de 2018. Chiar dacă serviciile feroviare, în special cele de transport de marfă, au continuat să funcționeze pe tot parcursul anului 2020, numărul călătorilor din traficul internațional a scăzut semnificativ în timpul diverselor perioade de limitare a mobilității persoanelor din cauza pandemiei SARS-CoV-2, iar nivelul general al cererii s-a redus din cauza incertitudinii și a recesiunii economice.

GRAFIC 57. Intensitatea utilizării feroviare în UE-28 – transport călători (milioane de călători-km), 2014-2019



Sursa datelor: Eurostat

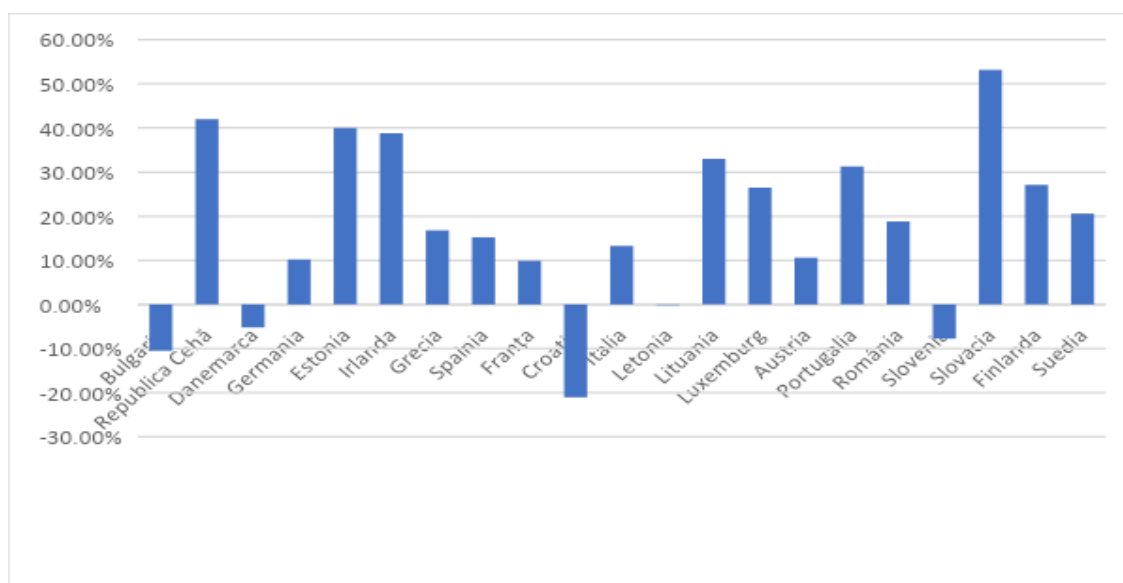
GRAFIC 33. Intensitatea utilizării feroviare în UE-28 – transport mărfuri (milioane de tone-km), 2014-2019



Sursa datelor: Eurostat

556. Datele statistice 2014-2019 indică o creștere a utilizării transportului feroviar în unele țări (Slovacia 53.19%, Republica Cehă 42.02%, Estonia 40%, Irlanda 38.83%, Lituania 32.96%, Portugalia 31.23%), în timp ce în altele se înregistrează o scădere (Croatia 21.05%, Bulgaria 10.48%, Slovenia 7.74%, Danemarca 5.20).

GRAFIC 59. Evoluția utilizării rețelei feroviare la nivel UE, 2019 față de 2014



Sursa datelor: Eurostat (nu există date disponibile pentru toate țările UE)

557. Calitatea serviciilor de transport feroviar la nivel UE conform celui de-al șaptelea raport de monitorizare a evoluției pieței feroviare⁸⁵ include aspecte legate de:

- **Punctualitatea medie a serviciilor regionale și locale de transport de călători din UE-27** a scăzut ușor, de la 93% în 2015 la 90% în 2018. Punctualitatea medie a serviciilor de transport de călători de lung parcurs și a celor de mare viteză a scăzut de la 85% în 2015 la 79% în 2018. **Fiabilitatea medie a serviciilor locale și regionale de transport de călători** a scăzut între 2015 și 2018, ponderea serviciilor anulate crescând de la 1.4% la 1.9%. Fiabilitatea medie a serviciilor de transport de călători de lung parcurs și a celor de mare viteză a crescut între 2015 și 2018, ponderea serviciilor anulate scăzând de la 1.5% la 1.3%.

⁸⁵ Al șaptelea raport de monitorizare a evoluției pieței feroviare, <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5268-2021-INIT/ro/pdf>

- **Punctualitatea medie în 2018 pentru transportul feroviar de marfă din UE-27** a fost de 60% pentru serviciile interne și de 53.2 % pentru serviciile internaționale: 7.3 % din serviciile interne și 11% din serviciile internaționale au fost anulate⁸⁶. Majoritatea SM a raportat că serviciile interne de transport de marfă erau mai punctuale decât serviciile internaționale de transport de marfă. Fiabilitatea serviciilor de transport de marfă este semnificativ mai scăzută decât fiabilitatea serviciilor de transport de călători și că serviciile internaționale suferă mai mult decât cele interne, în principal din cauza distanțelor mai mari.

558. Satisfacția clienților în ceea ce privește serviciile de transport de călători la nivel UE a fost măsurată printr-un sondaj realizat la nivel UE - Eurobarometrului 2018⁸⁷:

- Aprox. 58% dintre respondenți s-au declarat foarte mulțumiți sau destul de mulțumiți de serviciile feroviare, în ansamblu. Acest procent se datorează însă gradului mare de mulțumire înregistrat în Finlanda și Marea Britanie, cu circa 75% consumatori mulțumiți, față de țări ca Italia sau cele din Europa Centrală și de Sud-Est, situate la polul opus, cu cei mai mulți nemulțumiți de serviciile de transport feroviar.
- 66% dintre europeni sunt mulțumiți de frecvența trenurilor de călători, 59% de punctualitate și fiabilitate, iar 55% de informațiile despre călătorie din timpul călătoriilor, în special atunci când există o întârziere. Aceste cifre reprezintă îmbunătățiri semnificative în comparație cu un studiu similar efectuat în 2013.
- Marea Britanie, Suedia și Țările de Jos înregistrează cel mai mare grad de mulțumire cu privire la frecvența trenurilor, față de Italia și țările din Europa Centrală și de Sud-Est, care se află la polul opus.
- Cele mai mari valori ale gradului de mulțumire față de punctualitatea trenurilor se înregistrează în Marea Britanie, Estonia și Lituania, la polul opus situându-se Franța (47%), Germania (42%) și Italia (38%).
- În ceea ce privește curățenia și gradul de întreținere al materialului rulant, mai puțin de jumătate dintre europeni (48 %) se arată a fi mulțumiți de curățenia din vagoane, inclusiv din toalete. Finlanda și Irlanda ocupă primele locuri în clasament, peste 68% din călători declarându-se mulțumiți, în timp ce Italia, România și Bulgaria se confruntă cu cele mai scăzute niveluri de mulțumire față de aceste aspecte.
- Din perspectiva obiceiurilor de călătorie, 4 din 5 europeni (80%) călătoresc cu trenul și au cea mai mare probabilitate de a utiliza trenul pentru călătoriile suburbane (67%).
- Mai există încă loc suficient pentru îmbunătățiri: numai 38% dintre europeni sunt mulțumiți de modul în care sunt tratate reclamațiile, iar accesibilitatea serviciilor de transport feroviar pentru călătorii cu mobilitate redusă necesită lucrări suplimentare.
- 75% dintre europeni consideră că este ușor să cumperi bilete de tren, iar 62% sunt mulțumiți de disponibilitatea biletelor pentru călătorii care utilizează mai multe trenuri sau moduri de transport.

Nu există niciun studiu comparabil la nivelul UE privind satisfacția clienților în ceea ce privește serviciile de transport feroviar de marfă.

559. Rata de dezvoltare a infrastructurii variază la nivelul UE, calitatea și disponibilitatea infrastructurii încă fiind deficitare, în special în regiunile estice, unde există mai puține căi ferate de mare viteză, căile ferate convenționale au nevoie de modernizări, iar timpul de călătorie pe care îl pot oferi acestea este mai lung decât în Europa de Vest. În rețeaua de transport din UE încă există legături lipsă și blocaje, acestea reprezentând obstacole semnificative în calea fluxurilor de trafic. Transportul feroviar de mărfuri se confruntă cu timpi mari de așteptare la trecerea frontierelor.

560. Costurile de dezvoltare și întreținere a transportului feroviar sunt foarte ridicate, fiind necesare analize suplimentare cu privire la eficiența și sustenabilitatea acestor investiții. Construirea liniilor de mare viteză implică costuri din în ce mai ridicate și nu toate investițiile și-au dovedit eficiența pentru a asigura sustenabilitatea economică pe termen lung.

561. Atragerea unui volum mai mare de utilizatori (călători și transportatori de mărfuri) către transportul feroviar este esențială pentru un raport cost-eficiență echilibrat și justificat. Evaluarea timpilor de călătorie, a prețului și a numărului de curse arată că transportul feroviar de mare viteză prezintă avantaje față

⁸⁶ Al șaptelea raport de monitorizare a evoluției pieței feroviare, <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5268-2021-INIT/ro/pdf>

⁸⁷ 28.036 de cetățeni ai UE intervievați

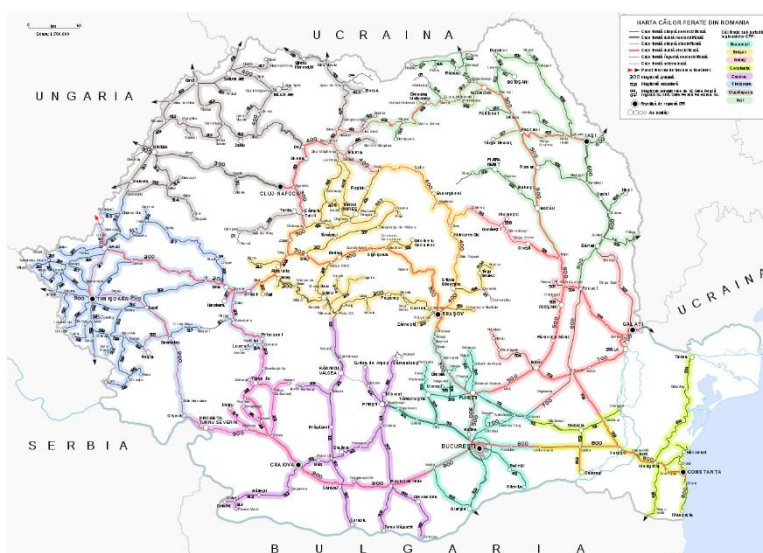
transportul aerian, feroviar convențional sau rutier. Timpul de călătorie și nivelul prețurilor reprezintă factori care vor contribui la atragerea utilizatorilor. Alături de un serviciu regulat (trenuri frecvente) și fiabil (plecări și sosiri punctuale) sunt factori care cresc cota de piață a transportului feroviar de mare viteză. Numărul de gări de pe o linie și amplasarea acestora (accesibilitate), posibilitatea emiterii electronice a biletelor, facilitarea operațiunilor feroviare transfrontaliere sunt alți factori esențiali pentru atragerea călătorilor către transportul feroviar. Numărul și amplasarea terminalelor, facilitarea operațiunilor feroviare transfrontaliere și taxe de trecere a frontierei care să concureze transportul rutier sunt alți factori esențiali pentru atragerea transportului de mărfuri către transportul feroviar

Evoluția sustenabilității și calității transportului feroviar la nivel UE (de la adoptarea POIM):

562. Rețeaua de căi ferate din România are o lungime de **10,628 km**, fiind a **șaptea rețea feroviară ca mărime din UE**. Lungimea liniei duble este de aproximativ 2,917 km, iar a celei simple de 7,711 km. Aproximativ 4,031 km de linie este electrificată, iar 6,598 km este neelectrificată. Liniile de cale ferată electrificate reprezentau 37.4% din rețeaua de căi ferate în exploatare în 2019.

563. Distribuția teritorială a rețelei feroviare este relativ uniformă și deservește majoritatea centrelor urbane și economice. Acest fapt ar trebui să confere un avantaj important acestui mod de transport atât pentru transportul călătorilor cât și pentru transportul de mărfuri.

FIGURA 46. Distribuția teritorială a rețelei feroviare



Sursa: Wikipedia

564. Starea precară a infrastructurii feroviare din România determină restricții de viteză, viteza medie comercială a trenurilor în 2020 era de aprox. 44 km/h pentru călători și aprox. 16 km/h pentru marfă fiind necesară asigurarea condițiilor minime de siguranță. În 2020 pe rețeaua feroviară publică existau un număr de 17,689 poduri și podețe cu o lungime totală de cca. 190.67km, din care 4,375 poduri, 190 viaducte și respectiv 13,124 podețe. Din numărul total de poduri și podețe aflate în evidență, un procent de cca. 50% au durată normală de funcționare expirată, iar un procent de cca. 28% au durată de viață proiectată expirată (sursa: CFR SA). De asemenea materialul rulant este învechit și neperformant, nu oferă siguranță, facilități și confort călătorilor.

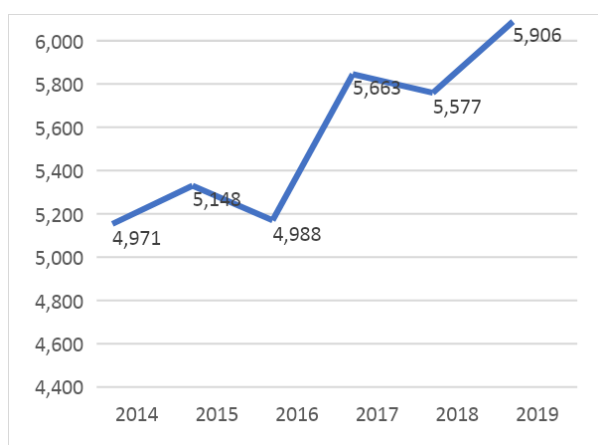
565. Deși **37% din calea ferată este electrificată, nu permite operarea în condiții de calitate**, care să genereze o creștere evidentă a cererii pentru serviciile de transport feroviar. Intensitatea utilizării rețelei feroviare de către clienți este de 3.84 milioane unități de transport⁸⁸ anual per km de rețea. Din această perspectivă

⁸⁸ Numărul anual unităților de transport = volumul total al prestațiilor în traficul de pasageri (pasageri-km) + volumul total al prestațiilor în traficul de marfă (tone-km)

România se situează pe unul dintre ultimele locuri din UE, ceea ce **evidențiază lipsa de competitivitate și caracterul neatractiv al transportului feroviar din România**. Această statistică evidențiază inclusiv nivelul scăzut de utilizare a unei resurse importante a economiei naționale: infrastructura de transport feroviar.

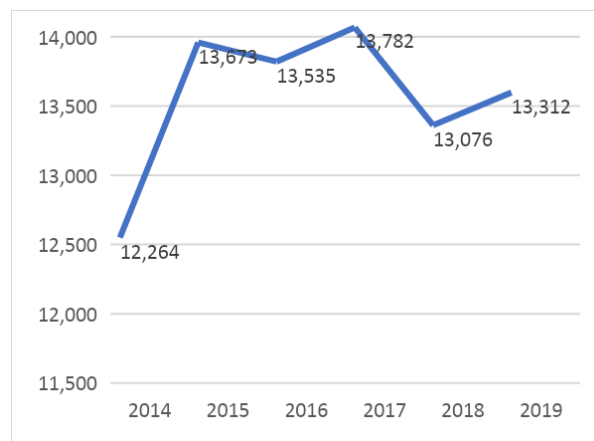
566. Nivelul de finanțare a infrastructurii feroviare influențează decisiv performanța și competitivitatea sistemului feroviar. România se situează pe ultimul loc în UE din această perspectivă.

GRAFIC 60. Intensitatea utilizării rețelei feroviare în România – transport călători (milioane de călători-km), 2014-2019



Sursa datelor: Eurostat

GRAFIC 61. Intensitatea utilizării feroviare în România – transport mărfuri (milioane de tone-km), 2014-2019



Sursa datelor: Eurostat

567. Serviciile oferite de transportul feroviar sunt necompetitive și neprofitabile. Principalele neajunsuri constatate ale serviciilor furnizate sunt: perioade lungi de așteptare în cadrul orarelor de călătorie, timpi mari de călătorie influențați de opririle dese, calitatea slabă a materialului rulant, prețuri ridicate și servicii de slabă calitate în gări, lipsa curățeniei și confortului din trenuri și din gări etc. Utilizarea ineficientă a materialului rulant, precum și calitatea acestuia conduc la un nivel scăzut al serviciilor furnizate călătorilor. În cazul transportului de mărfuri vitezele foarte reduse, costurile ridicate, timpii mari de așteptare la frontieră, lipsa facilităților multimodale nu reprezintă o alternativă viabilă pentru transportatori, aceștia optând pentru rutier.

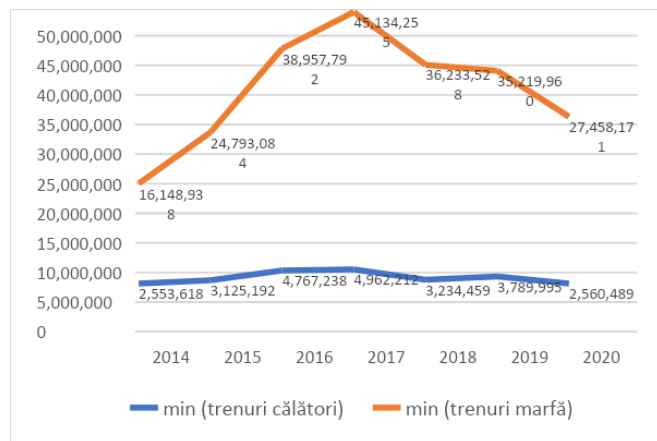
568. La situația precară a infrastructurii feroviare se adaugă **restricțiile impuse de necesitatea executării unor lucrări de reparații**. În perioada ianuarie-decembrie 2020 circulația feroviară a fost influențată de cazurile de forță majoră, de lucrările de reparații ale infrastructurii feroviare, inclusiv la poduri și podețe, de societățile prestatoare de servicii către CFR, de lucrările de ridicare a restricțiilor de viteză executate de personal CFR și a lucrărilor pe Coridorul IV pe tronsoanele: Ghioroc - Simeria, Simeria - Coșlariu, Coșlariu - Sighișoara, Sighișoara - Brașov. În vederea efectuării lucrărilor la infrastructura feroviară s-au luat inclusiv măsuri de anulare a unor trenuri de călători și marfă sau de îndrumare pe rută ocolitoare, după caz. Regularitatea circulației trenurilor a fost influențată de anularea unor trenuri de călători și marfă pe fondul instituirii stării de urgență pe teritoriul României, ca urmare a răspândirii virusului COVID-19.

TABEL 50. Indicatori de calitate al serviciilor feroviare (călători, marfă), 2014-2020

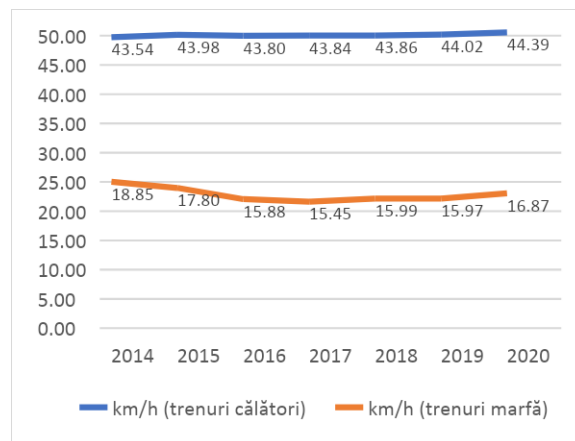
Indicator de calitate al serviciilor feroviare	UM	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	evoluția 2020 față de 2014	evoluția 2020 față de 2019
TRENURI DE CĂLĂTORI										
Întârzieri trenuri de călători	min	2,553,618	3,125,192	4,767,238	4,962,212	3,234,459	3,789,995	2,560,489	0.27%	-32.44%
Călători trenuri circulante	trenuri/zi	1,725	1,498	1,540	1,574	1,523	1,490	1,355	-21.45%	-9.06%
Trenuri circulante regulat	trenuri/zi	1,485	1,217	1,154	1,163	1,209	1,144	1,100	-25.93%	-3.85%
Regularitate trenuri călători	%	86.10%	81.23%	74.92%	73.90%	78.90%	76.80%	81.20%	-5.69%	5.73%
Întârzieri pe 100 tren*km	minute pe 100 tren*km	1.91	2.32	3.29	3.40	1.98	2.55	1.87	-2.09%	-26.67%
Viteza comercială	km/h	43.54	43.98	43.80	43.84	43.86	44.02	44.39	1.95%	0.84%
TRENURI DE MĂRFĂ										
Întârzieri trenuri de marfă	min	16,148,938	24,793,084	38,957,792	45,134,255	36,233,528	35,219,960	27,458,171	70.03%	-22.04%
Marfă trenuri circulante	trenuri/zi	326	341	352	369	370	366	327	0.31%	-10.66%
Trenuri circulante regulat	trenuri/zi	248	237	205	210	226	226	204	-17.74%	-9.73%
Regularitate trenuri călători	%	75.89%	69.67%	58.21%	56.78%	61%	61.70%	62.40%	-17.78%	1.13%
Întârzieri pe 100 tren*km	minute pe 100 tren*km	29.50	40.87	74.32	77.87	49.91	42.50	30.63	3.83%	-27.93%
Viteza comercială	km/h	18.85	17.80	15.88	15.45	15.99	15.97	16.87	-10.50%	5.64%

Sursa datelor: CFR SA

569. Utilizarea infrastructurii feroviare este puternic influențată de punctualitatea trenurilor. Întârzierile trenurilor de marfă și călători în România sunt foarte mari.

GRAFIC 62. Evoluția mediei întârzierilor trenurilor de călători și mărfuri (minute), 2014-2020


Sursa datelor: CFR SA

GRAFIC 63. Evoluția vitezelor medii comerciale ale trenurilor de călători și mărfuri (km/h), 2014-2020


Sursa datelor: CFR SA

570. În 2019, pe rețeaua de cale ferată existau **1.983 stații de călători**. În anul 2019, față de anul 2018, **gama de servicii oferite călătorilor în stații** nu a suferit nicio modificare, cea mai mare parte a gărilor dispunând de săli de așteptare, toalete publice și panouri sau birouri de informații. Însă, doar o mică parte a stațiilor de călători sunt dotate cu bancomate, dispun de rețea wi-fi, chioșcuri de distribuție a presei sau unități de alimentație publică. Astfel, **nivelul serviciilor oferite călătorilor în gări este apreciat ca fiind nesatisfăcător în majoritatea orașelor și, în special, în localitățile din mediul rural**. Fără investiții importante în modernizarea gărilor, operatorilor de transport feroviar de călători le va fi dificil să atragă pasageri din segmentul transportului rutier în cel feroviar.

571. Lipsa facilităților de manipulare a mărfurilor din stațiile și terminalele aflate în rețeaua națională de transport feroviar determină o rentabilitate scăzută a transportului feroviar de marfă.

572. În 2020 ARF a finalizat o analiză cuprinzătoare de eficientizare a rețelei feroviare din România, inclusiv analize cost-beneficiu pentru liniile de cale ferată, în principal cele neinteroperabile. Scopul analizei a fost **identificarea măsurilor necesare în vederea concentrării rețelei de transport feroviar pe o rețea sustenabilă**, care poate fi exploatată eficient de către administratorul infrastructurii feroviare. Prin acest proiect au fost analizate 113 linii de cale ferată, 97 din ele făcând parte din infrastructura neinteroperabilă, grupate pe categorii:

- linii cu trafic de călători;
- linii utilizate exclusiv pentru trafic de marfă sau pentru MApN;
- linii fără circulație, cu potențial de reactivare a traficului feroviar;
- linii cu trafic exclusiv de marfă, dar cu potențial de a reintroduce trenuri de călători;
- linii care ar putea fi incluse în rețele de transport suburbane și metropolitane.

573. În România, infrastructura feroviară este neperformantă și nu există resurse pentru dezvoltarea de proiecte similare cu cele din alte țări ale UE care dezvoltă linii de mare viteză. Rețeaua de căi ferate a fost supradimensionată înainte de 1990, fără a exista o strategie și resurse pentru a putea fi întreținută corespunzător. **Investițiile în infrastructura de feroviară sustenabilă sunt esențiale pentru dezvoltarea regională, iar rezultatele studiului ARF vor o contribuție majoră în prioritizarea acestora.**

Principalele concluzii cu privire la evoluția sustenabilității și calității transportului feroviar de la adoptarea POIM:

574. La nivel UE:

- **La nivel UE întreținerea și reabilitarea rețelei existente pentru a îmbunătăți siguranța și performanța operațională și pentru a asigura un serviciu fiabil reprezintă o provocare majoră** pentru administratorii de infrastructură – în special având în vedere creșterea traficului și obiectivele de performanță exigente convenite între autoritățile naționale și operatori.
- **Transportul feroviar prezintă avantaje și contribuie la obiectivele UE în materie de mobilitate durabilă.** Deși s-au făcut progrese importante în dezvoltarea transportului feroviar, aceasta rămâne o rețea fragmentată și ineficientă. Rețeaua feroviară europeană de mare viteză rămâne un sistem neomogen de rețele naționale slab conectate. Pentru atingerea obiectivelor UE propuse pentru 2030 și 2050 mai sunt încă multe obstacole de depășit până când transportul feroviar să devină competitiv și sustenabil.

575. La nivel național:

- În România, în general, **problemele și nevoile identificate la momentul elaborării POIM se manifestă în continuare.**
- **Starea precară a infrastructurii feroviare din România și serviciile necompetitive și neprofitabile** scad atractivitatea pentru utilizarea transportului feroviar ca alternativă la transportul rutier.
- **La nivelul infrastructurii feroviare, există deficiențe care scad atractivitatea transportului feroviar**, cum ar fi degradarea infrastructurii (generată în mare parte de finanțarea insuficientă), dar și managementul traficului feroviar, care generează lipsa de punctualitate a trenurilor și, uneori, perturbări majore în traficul feroviar.
- În cazul **transportului feroviar de călători**, pentru a crește nivelul de competitivitate al serviciilor oferite de sistemul feroviar și atractivitatea acestui mod de transport, **sunt necesare investiții realizate în material rulant modern și de calitate.** Fără investiții importante în modernizarea gărilor, operatorilor de transport feroviar de călători le va fi dificil să atragă pasageri din segmentul transportului rutier în cel feroviar.
- În cazul **transportului feroviar de marfă este necesară eliminarea deficiențelor de performanță a circulației trenurilor**, impuse de infrastructura feroviară, implementarea unor noi abordări în ceea ce privește transportul intermodal și transportul în vagoane izolate și integrarea în fluxurile internaționale de transport, pentru creșterea mobilității mărfurilor în spațiul european și internațional.

- Este nevoie de **investiții în infrastructură concentrate pe dezvoltarea unei rețele de transport feroviar sustenabile**, care poate fi exploatată eficient de către administratorul infrastructurii feroviare.
- **Creșterea sustenabilității și calității infrastructurii feroviare** = efect cumulativ al investițiilor în infrastructura feroviară, dezvoltării unor servicii competitive și managementul performant al traficului feroviar. Sunt necesare în continuare acțiuni care să contribuie la creșterea sustenabilității, calității infrastructurii feroviare și atractivității acestui mod de transport.

8.2 În ce măsură acest progres se datorează POIM? (efectul net/decelarea contribuției POIM T, respectiv a altor factori, inclusiv proiecte finanțate din alte surse)

576. Tema 6 cuprinde opt intervenții, șapte dintre acestea fiind implementate CNCF C.F.R. S.A și unul de Autoritatea pentru Reformă Feroviară. Cele opt intervenții din cadrul POIM 6 sunt de trei tipuri, existând cinci investiții făcute, o investiție nouă și două proiecte de asistență tehnică. În cadrul acestei teme de evaluare, în primul exercițiu de evaluare au fost analizate cinci proiecte de investiții făcute iar la nivelul acestui exercițiu a fost analizat în detaliu proiectul nou de investiții și cele de asistență tehnică.

577. Sinteza proiectelor TE 6 este prezentată în continuare, în comparație cu situația existentă la nivelul primului raport de evaluare

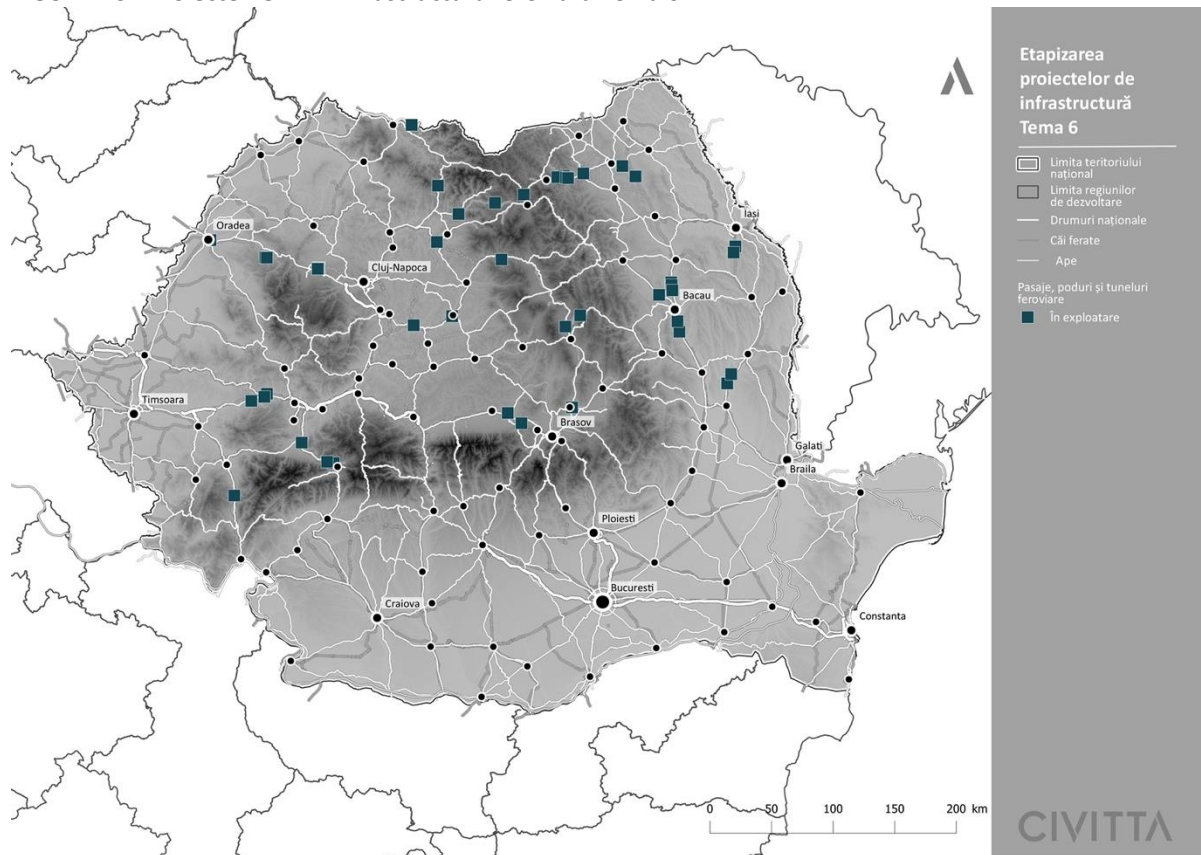
Tabel 51. Sinteza proiectelor TE 6 (2018, 2020)

	31.12. 2018	31.12. 2020
Nr. total proiecte cu contracte de finanțare semnate:	5	8
Tip proiect (investiții/AT):	5 investiții	6 investiții/2 AT
Tip proiect investiții (fază/nefază):	5 făcute	5 făcute/1 nefază
Valoare proiecte investiții (totală/eligibilă POIM T):		153,805,084.19 mil RON
Repartizare modală proiecte investiții:	5 FERVIAR	6 FERVIAR
Nr. proiecte investiții în exploatare (parțial/total):	5 TOTAL	5 TOTAL
Tip proiecte investiții în exploatare: - feroviar	5 FERVIAR 5 IMPACT MARE	5 FERVIAR 6 IMPACT MARE
Nr. studii de caz realizate în cadrul evaluării:	0	1

Sursa datelor: Situația proiectelor la 31.12.2018 și 31.12.2020, AM POIM

578. Astfel, față de exercițiul anterior de evaluare, celor 5 proiecte de investiții făcute, demarate în cadrul exercițiului anterior de programare, li se adaugă încă un proiect de investiții nefază și două proiecte de AT.

FIGURA 49. Proiecte POIM T Infrastructură feroviară Tema 6



Sursa: Hartă GIS realizată în cadrul proiectului în baza portofoliului de proiect

579. Valoarea totală a celor opt intervenții este de aproximativ 207,070,510.04 mil RON, respectiv aproximativ 42 mil EUR.

580. Din perspectiva impactului pe care intervențiile îl produc până în acest moment asupra rezultatelor așteptate la nivelul acestui OS, **din punct de vedere a indicatorului de rezultat care măsoară intensitatea utilizării căii ferate la finalul anului 2020, nu se poate vorbi de o contribuție a proiectelor finanțate din cadrul OS 2.7**, indicatorul de rezultat înregistrând o regresie în anul 2020 față de valoarea de referință, datorită pandemiei COVID 19.

581. Cu privire la indicatorii de realizare, portofoliul actual de proiecte asigură atingerea tuturor celor trei indicatori de output, după finalizarea și livrarea rezultatelor așteptate

582. Efectul net al operațiunilor finanțate în cadrul acestei Teme a fost analizat prin prisma următoarelor elemente:

- Analiza tipului operațiunilor planificate prin teoria schimbării programului și a situației la data de 31.12.2020 privind portofoliul de proiecte contractate și progresul realizat, inclusiv în atingerea indicatorilor de program
- Analiza efectelor nete prin intermediul instrumentelor calitative
- Analiza efectelor nete prin intermediul instrumentelor cantitative

583. În estimarea impactului actual al intervențiilor sau al celui așteptat/potențial, a fost luat în considerare progresul realizat în atingerea indicatorilor de rezultat imediat (output) de către proiectele aflate în implementare, acesta fiind analizat și validat prin intermediul studiilor de caz, al interviurilor și sondajelor realizate.

ANALIZA TIPULUI DE OPERAȚIUNI PLANIFICATE ȘI A STADIULUI IMPLEMENTĂRII

584. Analiza datelor din sistemul de monitorizare POIM permite evaluarea implementării teoriei acestui obiectiv prin analiza apelurilor lansate și a tipului de acțiuni finanțate, acoperirea teritorială, dimensiunea și tipul beneficiarilor.

585. OS 2.7 vizează creșterea atractivității și sustenabilității transportului feroviar prin **servicii optimizate** (infrastructură reabilitată care asigură obținerea de economii de timp coroborată cu un management îmbunătățit al operațiunilor pe calea ferată) și **condiții de călătorie de calitate** (prin servicii competitive și comerciale, mers de tren cu frecvență atractivă materialul rulant modern și gări modernizate). Indicatorul de rezultat stabilit care măsoară schimbarea este 2S23 – Intensitatea utilizării rețelei feroviare este de 555,940 călători / km rețea / an.

586. Astfel, acțiunile planificate prin teoria schimbării programului pentru OS 2.7 au vizat:

- Proiecte de reabilitare/modernizare a infrastructurii de transport feroviar, cu accent pe dezvoltarea rețelei TEN-T (noi și fazate), inclusiv achiziția de material rulant și proiecte de îmbunătățire a calității serviciilor pe magistralele prioritare (reabilitarea / modernizarea infrastructurii feroviare aflate pe rețeaua TEN-T; eficientizarea sectorului feroviar; modernizarea garilor, prioritare fiind cele situate pe rețeaua TEN-T centrală (corelat cu prioritizarea MPGT), activități care să sprijine eliminarea restricțiilor de viteză cu cost redus (e.g. înlocuirea schimbătoarelor, etc.); Implementarea altor măsuri care asigură îmbunătățirea serviciilor
- Sprijin pentru pregătirea portofoliului de proiecte aferent perioadei 2014-2020 și post 2020 (după caz), și pentru implementarea pachetului de reformă (după caz)

587. Din perspectiva indicatorilor de realizare imediată, au fost prevăzuți mai mulți indicatori de realizare obligatorii la nivel de proiect și anume: *2S4 Lungimea totală a liniilor de cale ferată dotate cu ERTMS, CO 12 Căi ferate: Lungimea totală a liniilor de cale ferată renovate sau modernizate din care TEN-T ; 2S5 Material rulant achiziționat iar pentru acțiunile constând în măsuri de reforma, indicatorul 2S24 Măsuri de reformă analizate/elaborate/implementate.*

588. Portofoliul de proiecte existent la 31.12.2020 cuprinde 8 proiecte contractate în cadrul apelurilor privind proiectele fazate și nefazate, neexistând până la data de referință a evaluării proiecte contractate în cadrul apelului de sprijin pregătire proiecte de investiții. O parte din alocarea inițială pentru acest obiectiv a fost transferată către POC 2014-2020.

Tabel 53. Proiecte de investiții cu CF semnate la 31.12.2020 în cadrul OS 2.7

Nr. Crt.	Denumire proiect (nume scurt)	Tip proiect	Țintă Indicator	Valoare realizată (km)	Progres fizic proiect (%)	Progres fizic Faza II	În exploatare (da/nu/partial)	Impact estimat (mare /mediu /fără impact)
1	Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată-Sucursala Regională de Cai Ferate București-Faza II	FAZAT	0,221 km	0.111	98.38%	71.87%		MARE
2	Modernizarea stațiilor de cale ferată Sfântu Gheorghe și Târgu Mureș faza a II a	FAZAT	1 stație	1	99.52%	28.51%		MARE
3	Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - SRCF Iași faza a II a	FAZAT	0,283 km	0,275 km	98.39%	87.10%		MARE
4	Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - Sucursala Regională de Căi Ferate Timișoara - Faza a-II a	FAZAT	0,429 km	0,40079 km	94.65%	43.09%		MARE

Nr. Crt.	Denumire proiect (nume scurt)	Tip proiect	Țintă Indicator	Valoare realizată (km)	Progres fizic proiect (%)	Progres fizic Faza II	În exploatare (da/nu/partial)	Impact estimat (mare /mediu /fără impact)
5	Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - SRCF Brașov faza II	FAZAT	0,174 km	0,174km	100.00%	36.88%		MARE
6	„Studiu de sustenabilitate și eficientizare a rețelei feroviare din România”	AT-NEFAZAT	1 set	1 set	50.19%			MARE
7	Actualizarea documentației tehnico-economice pentru proiectul de „Electrificare a liniei de cale ferată Cluj Napoca-Bihor (TEN-T Comprehensive)	AT-NEFAZAT	1 SET		63.00%			
8	Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată Sucursala Regională C.F. Cluj	NEFAZAT	0.678 km	0,556 km	95.10%	71.87%		

Sursa: AM POIM T

ANALIZA EFECTELOR DIN PUNCT DE VEDERE CALITATIV

589. Principalul rezultat urmărit prin promovarea investițiilor prevăzute în cadrul OS 2.7 se referă la **creșterea calității și sustenabilității rețelei feroviare**, sistemul feroviar reprezentând o resursă a economiei și prezentând o serie de avantaje naturale față de alte mijloace de transport precum capacitatea mare de transport, siguranța, eficiența energetică, nivelul redus de agresivitate față de mediul ambiant

590. La data acestei evaluări, toate cele 6 proiecte de investiții sunt fie finalizate fie într-un stadiu foarte avansat, (de peste 90% așa cum se poate vedea și din tabelul de mai sus) având efecte foarte importante asupra sustenabilității și calității transportului feroviar. Încă de la exercițiul de evaluare anterior, s-a constatat faptul că **proiectele vizând reabilitarea podurilor și tunelurilor au contribuit major la creșterea siguranței în trafic, a vitezei de circulație și implicit la confortul călătorilor**. Podurile reabilite erau într-o stare precară, multe având durata de viață expirată și afectând astfel siguranța în trafic, fiind necesare restricții de viteză ale circulației pe aceste poduri, cuprinse între 10-30 km/h. Ca urmare a reabilitării, s-au putut ridica restricțiile de viteză, trenurile putând acum circula cu viteze de 80-100 km/h pe respectivele poduri reabilite.

591. Cinci dintre proiectele de reabilitare a podurilor sunt proiecte fazate, efectele obținute sunt datorate cumulativ intervențiilor din cadrul POS T și respectiv POIM T. Nu au existat alți factori sau alte proiecte care să contribuie la creșterea efectelor obținute pe sectoarele feroviare respective. Proiectul nou de investiții privind Lucrările de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată Sucursala Regională C.F. Cluj a făcut obiectul studiului de caz aferent acestei teme și toate rezultatele obținute mai jos prezentate se datorează exclusive intervenției POIM, respective:

- creșterea gradului de siguranță a traficului feroviar de mărfuri și pasageri;
- îmbunătățirea confortului călătorilor și a eficacității traficului pe calea ferată, prin creșterea vitezei de circulație și prin ridicarea restricțiilor de tonaj/gabarit.

592. Proiectul contribuie la atingerea indicatorului de rezultat al programului 2S2 - Timpul mediu de călătorie pe rețeaua TEN-T feroviara (min./100 km) în cadrul POIM. Indicatorul de rezultat al proiectului este **Durata medie de circulație pe calea ferată (TEN-T)** și se va măsura la 1 an după punerea în uz a infrastructurii reabilite. Ca urmare a lucrărilor executate prin proiect trenurile pot circula acum cu viteza stabilită, fără restricții din cauza infrastructurii. De asemenea, odată eliminate punctele periculoase, au fost ridicate limitările de tonaj. Viteza de circulație este însă dependentă și de alte posibile probleme ale liniei, în afară de cele generate de infrastructura unor poduri sau podețe, spre exemplu anumite deficiențe de infrastructură pe linia de cale ferată.

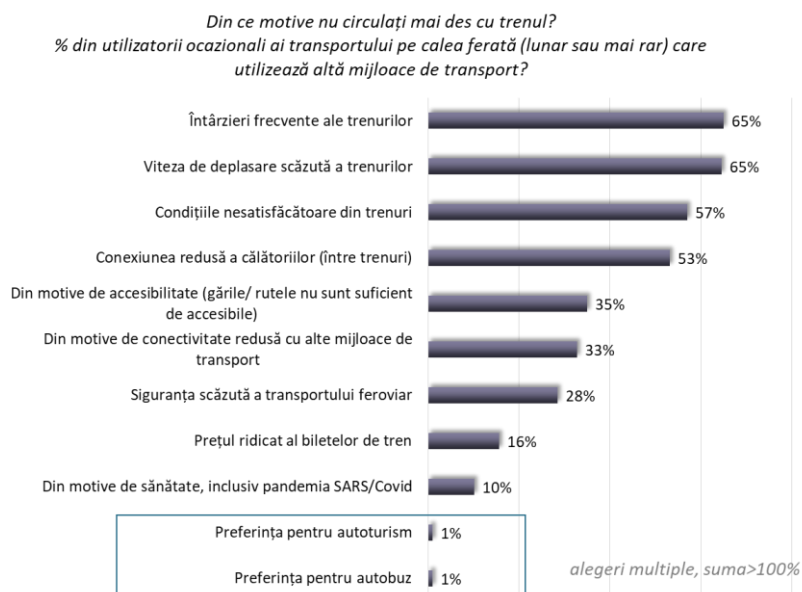
593. În cadrul proiectului vizând modernizarea a 2 stații de cale ferată, stația Sfântu Gheorghe a fost finalizată încă de la data primului exercițiu de evaluare iar cea de a doua, stația Târgu Mureș fiind finalizata ulterior. Lucrările de modernizare efectuate în cele 2 stații au fost numeroase: înlocuiri dispozitive linii, supra-înălțare peroane, reabilitare/construire rampe încărcare și descărcare marfă, rampe militare, instalare lifturi, creșterea numărului de grupuri sanitare, creare facilități pentru persoane cu dizabilități, reabilitare adăpost antiaerian etc. Aceste modernizări au o contribuție foarte importantă la creșterea atractivității transportului feroviar prin: creșterea siguranței și confortului călătorilor în stații și în zona stațiilor de cale ferată; îmbunătățirea accesului la stații și la trenuri, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități și implicit la creșterea nr de călători care utilizează acest mijloc de transport.

ANALIZA EFECTELOR DIN PUNCT DE VEDERE CANTITATIV

594. Din punct de vedere cantitativ, sondajul realizat în rândul populației arată că frecvența utilizării transportului feroviar este, la nivel general, foarte scăzută, majoritatea populației utilizând trenul, cu caracter accidental, de câteva ori pe an, sau mai rar

595. Ierarhia motivelor pentru care cei care utilizează sporadic transportul feroviar evidențiază cu procentaje majoritare (+50%) patru argumente: întârzierile frecvente ale trenurilor (65%), viteza de deplasare scăzută a trenurilor (65%), condițiile nesatisfăcătoare din trenuri (57%), conexiunea redusă a călătorilor (între trenuri) (53%), din motive de accesibilitate (gările/ rutele nu sunt suficient de accesibile) (35%), din motive de conectivitate redusă cu alte mijloace de transport (33%), siguranța scăzută a transportului feroviar (28%), prețul ridicat al biletelor de tren (16%), din motive de sănătate, inclusiv pandemia SARS/Covid (10%), Preferința pentru autoturism (1%) și Preferința pentru autobuz (1%).

GRAFIC 64. Ierarhia motivelor deficitului de atractivitate al transportului feroviar



596. Aproape două treimi (63%) dintre utilizatorii ocazionali ai transportului feroviar declară că investițiile publice în infrastructura feroviară i-ar convinge să utilizeze mai des trenul ca mijloc de transport.

597. Modernizarea trenurilor și îmbunătățirea condițiilor de călătorie și modernizarea stațiilor de tren sunt principalele tipuri de investiții care ar convinge călătorii ocazionali să utilizeze trenul mai des ca mijloc de transport. Aceste două caracteristici reflectă totodată atributele cu care în mod spontan respondenții au caracterizat transportul cu trenul în România ("îvechit", "murdar", "îmbâcsit", "urât mirositor" etc). Remarcăm, de asemenea, faptul că cele două caracteristici menționate, sunt caracteristici dinamice și implică intervenții permanente în vederea asigurării curățeniei, igienei, mentenanței și nu în ultimul rând a controlului privind utilizarea adecvată din partea călătorilor. Procente ridicate au acumulat și intervențiile în modernizarea rețelei feroviare în vederea diminuării timpilor de călătorie (48%) și cele care vizează extinderea rețelei feroviare (47%).

8.3 Există alte efecte, intenționate /neintenționate, pozitive sau negative ale intervențiilor?

598. Un efect pozitiv, intenționat al acestui OS este acel legat de **creșterea nivelului de siguranță a traficului și implicit de creșterea atractivității transportului feroviar.**

599. Cele 5 proiecte de reabilitare a podurilor și tunelurilor prin proiectele POST (cele fazate) și POIM T a avut o contribuție majoră la creșterea nivelului de siguranță în circulație. Podurile reabilite erau într-o stare precară, multe având durata de viață expirată și afectând astfel siguranța în trafic, iar prin lucrările executate aceste obiective au fost aduse la parametrii normali de funcționare. Modernizarea stațiilor CFR a contribuit de asemenea, prin modernizarea instalațiilor tehnice ale acestor stații, la creșterea nivelului de siguranță a traficului. Cumulat, efectele obținute contribuie la creșterea atractivității transportului feroviar și implicit la reducerea poluării mediului, acest mod de transport fiind mai puțin poluant decât cel rutier. Prin creșterea regimului de viteză a trenurilor datorită lucrărilor de reabilitare se contribuie de asemenea la creșterea atractivității transportului feroviar, fiind astfel create o parte din premisele creșterii productivității acestui mod de transport. Pentru creșterea productivității transportului feroviar sunt necesare atât renovarea infrastructurii cât și modernizarea materialului rulant

600. Din analiza studiului de caz al proiectului Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată Sucursala Regională C.F. Cluj, a reieșit faptul că pe un efect negativ pe termenul de realizare a lucrărilor a fost cel legat de circulația trenurilor prin zonele proiectului, situațiile fiind diverse de la locație la locație. Au existat și locații unde s-a lucrat cu linia în circulație, altele unde s-au aplicat restricții de viteză datorită lucrărilor, iar în alte locații a fost necesară fie închiderea circulației în anumite intervale orare, fie închiderea totală a circulației pe anumite perioade, ex. 1 lună. Pentru a nu perturba fluxul de călători s-a recurs la transbordări, acestea generând costuri suplimentare, neprevăzute prin proiect. Astfel de cheltuieli au fost totuși suportate din proiect, din bugetul de Cheltuieli neprevăzute.

601. Nu au existat efecte negative asupra mediului sau alte tipuri de efecte negative ca urmare a implementării proiectului, fiind recuperate materialele de construcție de pe șantier. Au existat în schimb efecte neanticipate pozitive - cu ocazia acestui proiect, deși nu era un rezultat prevăzut, s-au amenajat albiile unor cursuri de apă astfel încât să fie evitate inundațiile unor podețe în timpul ploilor abundente.

8.4 Efectele depășesc limitele zonei ori sectorului sau afectează și alte grupuri, nevizate de intervenție?

602. Efectele obținute privind siguranța traficului feroviar nu depășesc limitele zonelor unde s-a intervenit prin proiectele finanțate. În schimb efectele la care contribuie proiectele privind creșterea atractivității transportului feroviar și implicit creșterea gradului de utilizare a rețelei feroviare, creșterea productivității transportului feroviar și reducerea impactului transporturilor asupra mediului vizează populația României în general.

8.5 În ce măsură sunt efectele sustenabile pe o perioadă mai lungă de timp?

603. Din interviurile realizate și din analiza studiului de caz a reieșit faptul că efectele obținute prin implementarea proiectelor de reabilitare poduri și podețe vor fi sustenabile în măsura în care CN CFR SA va reuși să întrețină aceste poduri și podețe în mod corespunzător. Conform informațiilor obținute de la nivelul studiului de caz realizat, obiectivele reabilite vor putea fi întreținute, nevoile de întreținere reducându-se la întreținerea liniei, nefiind nevoie să se mai intervină la structura podurilor. În schimb vor avea lor verificări periodice la infrastructura podurilor și podețelor pentru a identifica orice eventuală problemă de rezistență.

604. Precondițiile ce țin de sustenabilitatea efectelor sunt legate de:

- Existența garanției lucrărilor, acordată de contractor;

- Asigurarea finanțării mentenanței construcțiilor;
- Respectarea normelor de sustenabilitate în raport cu mediu – Precondiție asigurată prin existența studiului de fezabilitate și avizului de mediu, fără de care proiectele nu ar putea fi implementate;
- Asigurarea cofinanțării necesare din partea beneficiarilor – Precondiție asigurată în acest moment, dar care se poate modifica în timp, în funcție de capacitatea financiară a beneficiarilor.

8.6 Ce mecanisme au facilitat efectele? Care sunt caracteristicile-cheie contextuale ale acestor mecanisme?

605.Principalele mecanisme care au facilitat obținerea efectelor au fost reprezentate în principal de buna colaborare cu antreprenorul și cu OI Transport.

606.Influențele negative au fost generate de mai mulți factori: rezilierea contractului de finanțare inițial încheiat în cadrul POS-T 2007-2013, în condițiile în care anumite contracte de lucrări erau deja semnate. Costurile derulării acestor contracte au fost suportate din bugetul CFR, iar rambursarea acestora s-a făcut în 2020, din bugetul POIM T; descoperirea pe teren a unor probleme neprevăzute descrise anterior a dus la angajarea unor lucrări suplimentare și la nevoia unor exproprieri de terenuri, proces care a creat întârzieri în implementare.

8.7 În ce măsură lucrurile ar fi putut fi realizate mai bine?

LECȚII ÎNVĂȚATE AFLATE ÎN SFERA DE INFLUENȚĂ A POIM T (AM, OI, Beneficiari):

607.La fel ca și în exercițiu anterior de evaluare, lecțiile învățate se refera la procesul de implementare a proiectelor și la o serie de aspecte care pot fi îmbunătățite atât în sfera de influență a instituțiilor implicate în implementarea POIM T (AM, OI, instituții beneficiare), cât și a sistemului POIM T.

POSIBILE ACȚIUNI AFLATE ÎN SFERA DE INFLUENȚĂ A POIM T (AM, OI, Beneficiari):

608.Una dintre lecții învățate din experiența implementării acestui proiect se referă la o mai bună proiectare care să țină cont mai bine de situația din teren și anticiparea astfel a nevoii de exproprieri de terenuri. Asistența tehnică trebuie să fie oferită în continuare pentru proiectele majore în special, dar și pentru celelalte proiecte;

609.Altă lecție desprinsă se referă la nevoia de a asigura continuitatea serviciilor de consultanță pe parcursul derulării proiectului. În cadrul studiului de caz analizat a existat o perioadă neacoperită cu servicii de consultanță, fiindcă durata de execuție a proiectului a fost prelungită, în timp ce contractul cu consultantul s-a încheiat și din diverse motive nu a mai putut fi prelungit. Situația a fost compensată prin formarea unei echipe interne care a suplinit serviciile consultantului.

610.Procesul de achiziții publice ar putea fi îmbunătățit dacă ar fi clarificate condițiile de participare, oferind totodată posibilitatea de a verifica veridicitatea aspectelor promise de ofertanți;

611.Cerințele de raportare și vizitele la beneficiari ar trebui să fie cât mai bine planificate, astfel încât aceștia să își poată alocă resursele necesare pentru a putea raporta în conformitate.

8.8 Care sunt perspectivele de realizare a indicatorilor POIM Transport prin prisma portofoliului de proiecte existent?

Obiectivul specific 2.7: Creșterea sustenabilității și calității transportului feroviar

612. Valoarea țintă pentru anul 2023 a indicatorului de rezultat 2S23 – Intensitatea utilizării rețelei feroviare este de 555,940 călători / km rețea / an. Aceasta presupune o creștere cu 74% față de valoarea de referință de la nivelul anului 2013 – 409,640 călători / km rețea / an.

TABEL 53. Indicatorul de rezultat - OS 2.7

INDICATOR	UM	VALOARE DE REFERINȚĂ (2013)	VALOARE REALIZATĂ 2018 (RE I)	VALOARE REALIZATĂ 2020 (RE II)	VALOARE ȚINTĂ (2023)
Intensitatea utilizării rețelei feroviare	Călători/ km rețea/ an	409,640.00	518,067.81	345,435.97	555,940.00

Sursa datelor: Raportul Anual de Implementare POIM 2020, AM POIM

613. Datele INS, considerate și în RAI 2020, arată un progres pozitiv relativ constant al indicatorului în perioada 2013 – 2019. La capătul acesteia, indicatorul atinsese valoarea de 548,936.00, aflându-se pe o proiecție de atingere a valorii țintă, până în 2023. Și în acest caz, progresul indicatorului poate fi atribuit înșă altor investiții și factori, externi POIM, dat fiind faptul că primul proiect de investiții, din cele șase semnate în cadrul OS 2.7 până la finalul anului 2020, a fost finalizat în august 2018 (acesta vizând lucrări de reabilitare locale, pe 0,174 km de cale ferată, neputând a avea astfel un impact considerabil la nivelul intensității utilizării rețelei feroviare).

614. Cu toate acestea, ca și în cazul altor indicatori de rezultat ai POIM-T, care măsoară utilizarea diferitelor rețele de transport, în 2020 valoarea indicatorului a regresat sub valoarea de bază din anul 2013. Ritmul de revenire la condițiile de călătorie anterioare pandemiei de COVID-19, va determina în anii următori măsura în care acest indicator își va putea atinge încă ținta, în 2023.

615. Pentru indicatorii de output CO12, CO12a și 2S128, pe baza portofoliului de proiecte contractate, situația se prezintă astfel:

TABEL 54. Indicatori de rezultat imediat CO12, CO12a și 2S128- output OS 2.7

INDICATOR	UM	VALOARE ȚINTĂ (2023) TOTAL	2018 TOTAL 1 ⁸⁹	2018 TOTAL 2 ⁹⁰	2020 TOTAL 1	2020 TOTAL 2	PROIECTE
Căi ferate: lungimea totală a liniilor de cale ferată renovate sau modernizate	km	1.69	1.09	0.17	1.78	1.58	- Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - SRCF Iași faza a II a (0,282 km) - Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - SRCF Brașov faza II (0,174 km) - Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - Sucursala Regională de Căi Ferate Timișoara faza a II a (0,429 km) - Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată – Sucursala Regională de Căi Ferate București - Faza II (0,221 km) - Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată Sucursala Regională C.F. Cluj (0,678 km)
Căi ferate: lungimea totală a liniilor de cale ferată renovate sau modernizate,	km	1.69	1.09	0.17	1.69	1.50	- Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - SRCF Iași faza a II a (0,282 km) - Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - SRCF Brașov faza II (0,174 km)

⁸⁹ Valoare totală cumulativă a rezultatelor care urmează să fie livrate de intervențiile contractate, după finalizarea acestora.

⁹⁰ Valoare totală cumulativă a rezultatelor care au fost livrate efectiv de intervențiile contractate, după finalizarea acestora.

INDICATOR	UM	VALOARE ȚINTĂ (2023) TOTAL	2018 TOTAL 1 ⁸⁹	2018 TOTAL 2 ⁹⁰	2020 TOTAL 1	2020 TOTAL 2	PROIECTE
din care : TEN-T							- Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - Sucursala Regională de Căi Ferate Timișoara faza a II a (0,429 km) - Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată – Sucursala Regională de Căi Ferate București - Faza II (0,221km) - Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată Sucursala Regională C.F. Cluj (0,593 km)
Stații de cale ferată modernizate	Km	1.00	0.00	0.00	1.00	1.00	- Modernizarea stațiilor de cale ferată Sfântu Gheorghe și Târgu Mureș faza a II a

Sursa datelor: Situația proiectelor la 31.12.2020, AM POIM

616. Portofoliul actual de proiecte asigură atingerea tuturor celor trei indicatori de output, după finalizarea și livrarea rezultatelor așteptate. Valoarea țintă a indicatorului 2S128 este deja atinsă, ulterior finalizării celei de-a doua faze a proiectului de modernizare a stațiilor de cale ferată Sfântu Gheorghe și Târgu Mureș.

8.9 Concluzii și recomandări

617. 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.
- Proiectele de investiții în modernizarea trenurilor și îmbunătățirea condițiilor de călătorie sunt percepute de populație ca nevoi prioritare pentru a crește încrederea în utilizarea infrastructurii feroviare.
- Creșterea sustenabilității și calității infrastructurii feroviare** = efect cumulativ al investițiilor în infrastructura feroviară, dezvoltării unor servicii competitive și managementul performant al traficului feroviar. Sunt necesare în continuare acțiuni care să contribuie la creșterea sustenabilității, calității infrastructurii feroviare și atractivității acestui mod de transport.
- Intervențiile finanțate până acum la nivelul OS 2.7** au avut o contribuție majoră la creșterea siguranței în trafic, a vitezei de circulație și implicit la confortul călătorilor însă efectele obținute nu sunt datorate doar POIM.
- Din perspectiva impactului pe care intervențiile îl produc până în acest moment asupra rezultatelor așteptate la nivelul acestui OS, din punct de vedere a indicatorului de rezultat ce măsoară intensitatea utilizării căii ferate la finalul anului 2020, nu se poate vorbi de o contribuție a proiectelor finanțate din cadrul OS 2.7
- Perspectivile de atingere a valorii țintă a indicatorului de rezultat Intensitatea utilizării rețelei feroviare sunt foarte limitate mai ales în contextul pandemiei SARS Cov 2 care a influențat negativ utilizarea acestui mijloc de transport pe lângă ceilalți factori legați de calitatea infrastructurii și a condițiilor de călătorie.

618. Recomandări:

- Promovarea generării de proiecte care urmăresc măsurile propuse în Studiul de sustenabilitate și eficientizare a rețelei feroviare din România.
- Modernizarea trenurilor și îmbunătățirea condițiilor de călătorie sunt principalele tipuri de investiții care ar putea conduce la creșterea utilizării transportului feroviar.
- Accelerarea depunerii și implementării de proiecte de reabilitare/modernizare a infrastructurii de transport feroviar.