



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



## Ministerul Fondurilor 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 2019 (versiunea finală)

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

**CIVITTA**



Acest raport a fost elaborat în baza unei evaluări independente efectuate de asocieria formată din CIVITTA Strategy & Consulting SA (lider), ARCHIDATA SRL, NTSN CONECT SRL și GRUPUL DE CONSULTANȚĂ PENTRU DEZVOLTARE DCG SRL. 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 Fondurilor Europene.



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE





MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



## Cuprins

Lista abrevierilor .....	9
Sumar executiv .....	11
Preambul .....	19
Date sintetice ale proiectului.....	19
1. Introducere.....	20
1.1. Cadrul general al evaluării.....	20
1.2. Obiective, teme și întrebări de evaluare.....	22
1.3. Grupul țintă.....	22
2. Metodologia de evaluare .....	23
2.1. Aspecte generale.....	23
2.2. Probleme întâmpinate și limitări în aplicarea metodologiei.....	24
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) .....	26
3.1. Care este evoluția mobilității pe rețeaua TEN-T centrală și globală de la adoptarea Programului Operațional (PO)? .....	26
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) .....	33
3.3. Există alte efecte, intenționate /neintenționate, pozitive sau negative ale intervențiilor? .....	43
3.4. Efectele depășesc limitele zonei ori sectorului sau afectează și alte grupuri, nevizate de intervenție?.....	44
3.5. În ce măsură sunt efectele sustenabile pe o perioadă mai lungă de timp?.....	45
3.6. Ce mecanisme au facilitat/împiedicat efectele? Care sunt caracteristicile-cheie contextuale ale acestor mecanisme? .....	45
3.7. În ce măsură lucrurile ar fi putut fi realizate mai bine? .....	47
3.8. Care sunt perspectivele de realizare a indicatorilor POIM Transport prin prisma portofoliului de proiecte existent? .....	49
3.9. Concluzii și recomandări .....	51
4. TEMA 2: Mobilitatea urbană și reducerea impactului asupra mediului prin dezvoltarea rețelei de metrou București-Ilfov (OS 1.4).....	53
4.1. Care este evoluția mobilității urbane și reducerea impactului asupra mediului de la adoptarea POIM ?	53
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) .....	59
4.3. Există alte efecte, intenționate /neintenționate, pozitive sau negative ale intervențiilor? .....	63
4.4. Efectele depășesc limitele zonei ori sectorului sau afectează și alte grupuri, nevizate de intervenție?.....	66
4.5. În ce măsură sunt efectele sustenabile pe o perioadă mai lungă de timp?.....	67
4.6. Ce mecanisme au facilitat/împiedicat efectele? Care sunt caracteristicile-cheie contextuale ale acestor mecanisme? .....	67
4.7. În ce măsură lucrurile ar fi putut fi realizate mai bine? .....	68
4.8. Care sunt perspectivele de realizare a indicatorilor POIM Transport prin prisma portofoliului de proiecte existent? .....	69
4.9. Concluzii și recomandări .....	69
5. TEMA 3: Accesibilitate regională (OS 2.2, OS 2.3) .....	71



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



5.1.	Care este evoluția accesibilității regionale de la momentul adoptării POIM? .....	71
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).....	74
5.3.	Există alte efecte, intenționate /neintenționate, pozitive sau negative ale intervențiilor?.....	78
5.4.	Efectele depășesc limitele zonei ori sectorului sau afectează și alte grupuri, nevizate de intervenție?.....	79
5.5.	În ce măsură sunt efectele sustenabile pe o perioadă mai lungă de timp? .....	79
5.6.	Ce mecanisme au facilitat/împiedicat efectele? Care sunt caracteristicile-cheie contextuale ale acestor mecanisme? .....	79
5.7.	În ce măsură lucrurile ar fi putut fi realizate mai bine?.....	80
5.8.	Care sunt perspectivele de realizare a indicatorilor POIM Transport prin prisma portofoliului de proiecte existent?.....	80
5.9.	Concluzii și recomandări .....	81
6.	TEMA 4: Evaluarea intervențiilor POIM privind dezvoltarea transportului intermodal și fluidizarea traficului, inclusiv în vămi (OS 2.4 și OS 2.6).....	83
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? .....	83
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) .....	85
6.3.	Există alte efecte, intenționate /neintenționate, pozitive sau negative ale intervențiilor? .....	87
6.4.	Efectele depășesc limitele zonei ori sectorului sau afectează și alte grupuri, nevizate de intervenție?.....	87
6.5.	În ce măsură sunt efectele sustenabile pe o perioadă mai lungă de timp?.....	87
6.6.	Ce mecanisme au facilitat efectele? Care sunt caracteristicile-cheie contextuale ale acestor mecanisme? .....	88
6.7.	În ce măsură lucrurile ar fi putut fi realizate mai bine? .....	88
6.8.	Care sunt perspectivele de realizare a indicatorilor POIM Transport prin prisma portofoliului de proiecte existent? .....	88
6.9.	Concluzii și recomandări .....	88
7.	TEMA 5: Siguranța și reducerea impactului asupra mediului (OS 2.5).....	90
7.1.	Care este progresul înregistrat în ceea ce privește creșterea siguranței și reducerea impactului transportului asupra mediului de la momentul adoptării POIM?.....	90
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) .....	94
7.3.	Există alte efecte, intenționate /neintenționate, pozitive sau negative ale intervențiilor? .....	97
7.4.	Efectele depășesc limitele zonei ori sectorului sau afectează și alte grupuri, nevizate de intervenție?.....	98
7.5.	În ce măsură sunt efectele sustenabile pe o perioadă mai lungă de timp?.....	98
7.6.	Ce mecanisme au facilitat efectele? Care sunt caracteristicile-cheie contextuale ale acestor mecanisme? .....	98
7.7.	În ce măsură lucrurile ar fi putut fi realizate mai bine? .....	99
7.8.	Care sunt perspectivele de realizare a indicatorilor POIM Transport prin prisma portofoliului de proiecte existent? .....	100
7.9.	Concluzii și recomandări .....	100
8.	TEMA 6: Evaluarea intervențiilor privind creșterea sustenabilității și calității transportului feroviar (OS 2.7)	102



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



8.1. Care este progresul înregistrat în ceea ce privește sustenabilitatea și calitatea transportului feroviar, de la momentul adoptării POIM?.....	102
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) .....	107
8.3. Există alte efecte, intenționate /neintenționate, pozitive sau negative ale intervențiilor? .....	109
8.4. Efectele depășesc limitele zonei ori sectorului sau afectează și alte grupuri, nevizate de intervenție?.....	110
8.5. În ce măsură sunt efectele sustenabile pe o perioadă mai lungă de timp?.....	110
8.6. Ce mecanisme au facilitat efectele? Care sunt caracteristicile-cheie contextuale ale acestor mecanisme? .....	110
8.7. În ce măsură lucrurile ar fi putut fi realizate mai bine? .....	111
8.8. Care sunt perspectivele de realizare a indicatorilor POIM Transport prin prisma portofoliului de proiecte existent? .....	112
8.9. Concluzii și recomandări .....	112
9. Concluzii și recomandări orizontale.....	114

## Cuprins tabele

Tabel nr. 1. Metodele de evaluare utilizate.....	23
Tabel nr. 2. Rețeaua rutieră și feroviară TEN-T la nivel UE .....	29
Tabel nr. 3. Rata de dezvoltare a infrastructurii rutiere și feroviare la nivel UE și la nivelul României .....	30
Tabel nr. 4. Căi navigabile interioare TEN-T la nivel UE.....	31
Tabel nr. 5. Rata de dezvoltare a rețelei de căi navigabile la nivel UE și la nivelul României.....	31
Tabel nr. 6. Volum de mărfuri transportate pe căi navigabile interioare .....	31
Tabel nr. 7. Variația volumului de mărfuri pe căi navigabile interioare (mil tone/an), 2015-2018.....	32
Tabel nr. 8. Proiecte de investiții cu CF semnate pe rețeaua rutieră TEN T centrală (OS 1.1) și globală (OS 2.1) 35	
Tabel nr. 9. Evoluția indicatorului Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T .....	36
Tabel nr. 10. Proiecte de investiții cu CF semnate 31.12.2018 pe rețeaua feroviară TEN T centrală (OS 1.2) .....	39
Tabel nr. 11. Evoluția indicatorului Timpul mediu de călătorie pe rețeaua TEN-T feroviară .....	40
Tabel nr. 12. Proiecte de investiții cu CF semnate 31.12.2018 pe rețeaua TEN T centrală de căi navigabile interioare (OS 1.3) .....	41
Tabel nr. 13. Evoluția indicatorului Mărfuri transportate pe căi navigabile interioare .....	41
Tabel nr. 14. Indicatorii de rezultat imediat – output OS 1.1 .....	49
Tabel nr. 15. Indicatorii de rezultat imediat – output OS 2.1 .....	49
Tabel nr. 16. Indicatorii de rezultat imediat - output OS 1.2.....	50
Tabel nr. 17. Indicatorii de rezultat imediat - output OS 1.3.....	50
Tabel nr. 18. Proiecte de investiții cu CF semnate pe rețeaua de transport cu metroul a Municipiului București .....	59
Tabel nr. 19. Indicatorii de rezultat OS 1.4 .....	69
Tabel nr. 20. Număr de pasageri îmbarcați și debarcați la nivel UE-28 (mil. pasageri/an), 2014-2017 .....	72
Tabel nr. 21. Număr de pasageri îmbarcați și debarcați la nivel național (mil. pasageri/an), 2014-2017 .....	73
Tabel nr. 22. Proiecte POIM T cu CF semnate la 31.12.2018, care contribuie la creșterea accesibilității regionale (OS 2.2, OS 2.3).....	75
Tabel nr. 23. Traficul total de pasageri și mișcările de aeronave în aeroportul din Craiova .....	76
Tabel nr. 24. Evoluția indicatorului Indicele de accesibilitate (densitate efectivă) .....	76
Tabel nr. 25. Evoluția indicatorului Pasageri îmbarcați și debarcați în transportul aeroportuar .....	77



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



Tabel nr. 26. Indicatorii de rezultat OS 2.3 .....	81
Tabel nr. 27. Evoluția indicatorului Volum de mărfuri containerizat manipulat în unități de transport intermodal (UTI) .....	85
Tabel nr. 28. Transportul intermodal de mărfuri Portul Constanța.....	85
Tabel nr. 29. Transportul intermodal de mărfuri pe rețeaua feroviară.....	85
Tabel nr. 30. Evoluția indicatorului Timp de staționare la punctele de ieșire din țară în perioade aglomerate (transportatori de marfă) .....	86
Tabel nr. 31. Număr de decese din accidente rutiere la un milion de locuitori la nivel UE-28, 2014-2018 .....	91
Tabel nr. 32. Clasamentul țărilor din UE-28 care înregistrează cel mai mare și cel mai mic număr de decese la un milion de locuitori, 2014-2018 .....	91
Tabel nr. 33. Costul social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate și al unui accident rutier grav, 2016-2017.....	92
Tabel nr. 34. Număr decese înregistrate în urma accidentelor feroviare la nivel național, 2012-2016.....	92
Tabel nr. 35. Număr accidente și decese înregistrate în urma accidentelor feroviare la nivel național, 2012-2016 .....	93
Tabel nr. 36. Proiecte de investiții cu CF semnate la 31.12.2018 în cadrul OS 2.5 .....	95
Tabel nr. 37. Evoluția indicatorului Decese înregistrate în urma accidentelor rutiere la un milion de locuitori..	96
Tabel nr. 38. Indicatorii de rezultat imediat – output OS 2.5 .....	100
Tabel nr. 39. Utilizarea rețelei feroviare (Miliarde de călători-km) vs alte rețele la nivel UE-28, 2014-2016 ....	104
Tabel nr. 40. Evoluția utilizării rețelei feroviare la nivel UE, 2013-2016 (miliarde călători-km).....	104
Tabel nr. 41. Evoluția restricțiilor pe rețeaua de căi ferate din România în perioada 2014-2016.....	106
Tabel nr. 42. Proiecte POIM T cu CF semnate la 31.12.2018 pentru creșterea sustenabilității și calității transportului feroviar (OS 2.7).....	108
Tabel nr. 43. Evoluția indicatorului Intensitatea utilizării rețelei feroviare .....	108

## Cuprins grafice

Grafic nr. 1. Volumul de mărfuri transportate pe căi navigabile interioare la nivelul UE28/România (mil. tone/an), 2013-2018.....	32
Grafic nr. 2. Evoluția volumului de mărfuri transportate pe căi navigabile interioare (mii tone/an), 2015-2018	33
Grafic nr. 3. Volum mărfuri transportate fluvial/rutie/feroviar la nivel național, perioada 2014–2017 .....	33
Grafic nr. 4. Evoluția indicatorului Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T centrală (2018) față de valoarea de referință (2013) și valoarea țintă (2023) (min/100km) .....	37
Grafic nr. 5. Evoluția indicatorului Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T globală (2018) față de valoarea de referință (2013) și valoarea țintă (2023) (min/100km).....	37
Grafic nr. 6. Evoluția indicatorului Timpul mediu de călătorie pe rețeaua TEN-T feroviară (2014-2018) .....	40
Grafic nr. 7. Evoluția indicatorului Mărfuri transportate pe căi navigabile interioare (2014-2018).....	42
Grafic nr. 8. Miliarde de pasageri transportați/km în 2016 în Europa.....	55
Grafic nr. 9. Evoluția numărului total de călătorii cu metrourul între 2014 și 2018 .....	56
Grafic nr. 10. Repartiția modală în anul 2015 - Municipiul București; Pondere călătorii cu metrourul /total transport public (2018) .....	56
Grafic nr. 11. Evoluția ponderii călătoriilor cu metrourul din totalul călătoriilor cu transportul public .....	57
Grafic nr. 12. Evoluția volumelor de călători pe rețelele de transport public din București, perioada 2014-2018 .....	57
Grafic nr. 13. Evoluția indicelui de motorizare (2014-2017) .....	58
Grafic nr. 14. Fragmentarea parcursului pentru schimbarea liniei de transport.....	58



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



Grafic nr. 15. Număr de deplasări fragmentate.....	59
Grafic nr. 16. Dinamica procentuală a numărului de pasageri transportați pe rețeaua de metrou vs. magistrala M4.....	62
Grafic nr. 17. Repartiția modală viitoare (în condițiile funcționării M5) .....	63
Grafic nr. 18. Creșterea numărului de salariați la nivelul Municipiului București între 2015 și 2017 .....	66
Grafic nr. 19. Evoluția numărului de pasageri îmbarcați și debarcați la nivel UE-28 (mil. pasageri/an), 2014-2017 .....	72
Grafic nr. 20. Evoluție număr de pasageri îmbarcați și debarcați (mil. pasageri/an), 2015-2018.....	73
Grafic nr. 21. Evoluția traficului total de pasageri în aeroportul Craiova, perioada 2013 - 2018.....	76
Grafic nr. 22. Evoluția indicatorului Pasageri îmbarcați și debarcați în transportul aeroportuar (2014-2018) față de valoarea de referință (2013) și valoarea țintă (2018) (mil. pasageri/an).....	77
Grafic nr. 23. Evoluția indicatorului Timp de staționare la punctele de ieșire din țară în perioade aglomerate (transportatori de marfă) (2018) față de valoarea de referință (2013) și valoarea țintă (2023) (minute) .....	86
Grafic nr. 24. Evoluția numărului de decese din accidente rutiere la un milion de locuitori, UE-28, 2014-2018 .....	91
Grafic nr. 25. Evoluția numărului de decese din accidente rutiere la un milion de locuitori la nivel național, 2014-2018.....	92
Grafic nr. 26. Evoluția numărului de decese înregistrate în urma accidentelor feroviare la nivel UE-28, 2012-2016 .....	93
Grafic nr. 27. Evoluția numărului de decese înregistrate în urma accidentelor feroviare la nivel național, 2012-2016.....	93
Grafic nr. 28. Evoluția indicatorului Nr. decese înregistrate în urma accidentelor rutiere la un milion de locuitori (2014-2018) față de valoarea de referință (2013) și valoarea țintă (2023) (nr. decese/1 mil. locuitori) .....	97
Grafic nr. 29. Evoluția volumelor traficului feroviar de călători la nivelul UE-28, 2013-2016 .....	104
Grafic nr. 30. Evoluția utilizării rețelei feroviare la nivel UE, 2016 față de 2013 .....	105
Grafic nr. 31. Utilizarea rețelei feroviare în România (milioane de călători-km), 2013-2016 .....	106
Grafic nr. 32. Evoluția indicatorului Intensitatea utilizării rețelei feroviare (2014-2018) față de valoarea de referință (2013) și valoarea țintă (2023) (călători/km rețea/an).....	109

## Cuprins figuri

Figura nr. 1. Infrastructura națională de transport, pe fiecare mod de transport – segmentul național al rețelelor TEN-T centrală și globală .....	26
Figura nr. 2. Coridoarele rețelei centrale TEN-T.....	30
Figura nr. 3. Proiecte POIM T (rutier) în lucru/în exploatare, 31.12.2018 (Tema 1) .....	34
Figura nr. 4. Proiecte POIM T (feroviar) în lucru/în exploatare, 31.12.2018 (Tema 1).....	38
Figura nr. 5. Proiectul „Magistrala 4: Racordul 2, Secțiunea Parc Bazilescu (PS Zarea) – Străulești – Faza 2” .....	60
Figura nr. 6. Profilul zonei de studiu.....	61
Figura nr. 7. Izocrona de accesibilitate pietonală la cele două stații noi de pe M4 (roșu 5 min, galben 30 min, albastru 60 min.) .....	61
Figura nr. 8. Evoluția distribuției spațiale a concentrațiilor medii anuale de PM10 între 2015 și 2018.....	64
Figura nr. 9. Densificarea zonei aferente M4 - Comparatie între reglementările urbanistice pentru zona de influență a proiectului provenite din PUG 2000 și propunere preliminară PUZ Coordonator Sectorul 1 (în dezbatere publică) .....	66
Figura nr. 10. Proiecte POIM T (aerian) în lucru/în exploatare, 31.12.2018 (Tema 3) .....	74
Figura nr. 11. Proiecte POIM T (rutier) în lucru/în exploatare, 31.12.2018 (Tema 3).....	74
Figura nr. 12. Proiecte POIM T în lucru/în exploatare, 31.12.2018 ((Tema 5).....	95
Figura nr. 13. Proiecte POIM T (feroviar) în lucru/în exploatare, 31.12.2018 (Tema 6) .....	107



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



## Lista anexelor

**Anexa 1.** Lista documentelor și a literaturii parcurse

**Anexa 2.** Procesarea și analiza statistică a seriilor de date (bază de date)

**Anexa 3.** Interviu A (reprezentanți ai factorilor decizionali) – Ghid de interviu și Minute interviu A

**Anexa 4.** Atelier de lucru – Agenda, Prezentare și Raport cu constatări

**Anexa 5.** Focus grup – Agenda, Prezentare și Raport cu constatări

**Anexa 6.** Sondaj Tema 2 – Metodologie, Chestionar aplicat și Raport cu constatări

**Anexa 7.** Sondaj on-line – Metodologie, Chestionar aplicat și Raport cu constatări

**Anexa 8.** Studii de caz – Metodologie de selecție studii de caz, Ghid de interviu B (beneficiari, reprezentanți ai comunităților locale, etc), Minute interviu B, 16 Studii de caz, Sinteza Studiilor de caz

**Anexa 9.** Sondajul Delphi – Metodologie, Rapoarte aferente rundelor de sondaj

**Anexa 10.** Hărți GIS

**Anexa 11.** Interogarea Teoriei Schimbării

**Anexa 12.** Raportul comitetului științific

**Anexa 13.** Lista membrilor CCE

**Anexa 14.** Tabel de corelare constatări, concluzii și recomandări

**Anexa 15.** Matrice multicriterială pentru determinarea impactului individual al proiectelor POIM T la data de referință 31.12.2018

**Anexa 16.** Tratatul comentariilor în vederea finalizării Raportului de Evaluare POIM T 2019

**Anexa 17.** Sumarul executiv în limba română, engleză, romani și maghiară, precum și în limbajul Braille





MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



## 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	Agenția Națională de Administrare Fiscală - Direcția Generală a Vămiror
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 <sub>2</sub>	Dioxid de Carbon
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 Regionale și Administrației Publice
MFE	Ministerul Fondurilor Europene
MNT	Modelul Național de Transport
MPGT	Master Planul General de Transport
MT	Ministerul Transporturilor
N <sub>2</sub> O	Dioxid de Azot



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



Acronim	Denumire
OG	Ordonanță de Guvern
OI	Organism Intermediar
OS	Obiectiv Specific
OUG	Ordonanță de Urgență a Guvernului
PE	Parlamentul European
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



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



## Sumar executiv

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 17 contracte de investiții (8 făzate și 9 nefazate)
- 4 contracte de asistență tehnică (AT)

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



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



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

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

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

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

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

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

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

#### Constatări principale:

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

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

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

#### Concluzii:

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



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



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

#### Recomandări:

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

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

#### Concluzii:

1. Majoritatea problemelor și nevoilor identificate la momentul elaborării POIM - trafic rutier congestionat, infrastructura feroviară în deteriorare - s-au menținut sau acutizat în perioada 2014-2020.
2. Evoluția mobilității pe rețeaua TEN-T depinde în principal de progresul în implementarea proiectelor cofinanțate din fonduri UE.
3. Prioritizarea proiectelor pentru finanțare în cadrul POIM, realizată în principal pe criteriul maturității și care astfel nu a respectat întocmai prioritizarea din MPGT, va afecta impactul general al proiectelor.
4. În sectorul rutier s-au realizat progrese privind mobilitatea, reducerea riscului de accidente și a poluării urbane, asigurarea conexității rețelelor TEN-T centrală și globală pe secțiuni ale rețelei TEN-T datorită proiectelor finalizate, dar cu efecte reduse la nivelul întregii rețele. Cauzele principale sunt numărul redus de proiecte și ritmul lent al lucrărilor, în foarte multe situații înregistrându-se întârzieri.
5. Proiectele rutiere contribuie la mobilitatea populației spre zone cu locuri de muncă mai numeroase și la intensificarea activității economice în proximitatea autostrăzilor. În consecință la crearea de noi locuri de muncă, prin creșterea atractivității zonei pentru investiții, datorită unei conectivități mai bune.



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



6. Construirea de autostrăzi a generat efecte negative importante la nivel local – disconfort, blocarea/îngreunarea accesului localnicilor la proprietăți, creșterea numărului de accidente – cauzate în principal de consultări insuficiente cu factorii locali asupra proiectelor, respectiv de congestia în trafic pe durata construcției.
7. Îmbunătățirea condițiilor de călătorie contribuie la creșterea atractivității transportului feroviar și la scăderea nivelului de poluare, însă impactul proiectelor este limitat de dimensiunea redusă a tronsoanelor reabilitate.
8. Cu toate că a crescut mobilitatea pe rețeaua feroviară TEN-T datorită proiectelor de infrastructură finanțate, efectele sunt resimțite la nivel limitat în rândul călătorilor. Deși infrastructura permite circulația cu viteze mari pe anumite tronsoane, materialul rulant învechit nu permite dezvoltarea vitezelor proiectate și reducerea vizibilă a timpului de călătorie.
9. În cazul proiectelor feroviare, efectele negative au constat în principal în reducerea capacității și vitezei de circulație pe durata lucrărilor.
10. Efectele manifestate în cazul proiectelor care includ atât sectoare/loturi nefinalizate cât și sectoare date în exploatare sunt limitate, mai ales în cazul transportului rutier și feroviar, unde există limitări ale traficului ca urmare a existenței șantierelor deschise, lucrărilor nefinalizate.
11. Proiectele finanțate în sectorul naval contribuie în mod direct la creșterea volumului de mărfuri transportate pe căile navigabile interioare și la reducerea poluării. Efectele pozitive obținute deja prin proiectul similar implementat în cadrul POS T pentru alte 3 ecluze sunt așteptate și ca urmare a „etapei a doua” implementate în cadrul POIM T.

#### Recomandări:

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

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

#### Concluzii:

1. Investițiile în infrastructura de metrou (extindere linii, modernizare stații, modernizare material rulant) au asigurat o creștere constantă a numărului de pasageri transportați. Creșterea în continuare a numărului de pasageri și a ponderii călătoriilor cu metrourul este direct legată de extinderea rețelei existente și de investiții de optimizarea/fluidizarea traficului în stațiile supraîncărcate.
2. Scăderea ponderii transportului public în general este cauzată în mare măsură de creșterea accentuată a indicelui de motorizare la nivelul Capitalei, dar și de dezvoltarea insuficientă a intermodalității. Persistă numărul mare de zone (mai ales suburbane) cu acces precar la servicii de transport public și legături intermodale. Sistemul de tarifyare nu încurajează folosirea combinată a transportului public.



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



3. Stabilirea indicatorul Ponderea transportului cu metroul în transportul public de pasageri în București induce "concrența" între mijloacele de transport public, mai degrabă decât să încurajeze sinergii între acestea și renunțarea treptată la utilizarea autoturismului personal.
4. Principalele efecte intenționate ale intervențiilor finanțate în cadrul TE 2 constau în creșterea ariei de deservire a metroului, creșterea numărului de pasageri transportați, reducerea duratelor de călătorie, creșterea siguranței traficului.
5. Extinderea M4 către Străulești asigură o mai bună deservire și accesibilitate a cartierelor Bucureștii Noi, Dămăroaia și a orașelor Chitila și Buftea, aproximativ 30.000 de locuitori beneficiind de acces facil la transportul public cu metroul. Creșterea în continuare a ariei de deservire este condiționată de legăturile pe care M4 cu centrul orașului și de sinergia cu sisteme de tip park & ride.
6. Componenta de educare și încurajare/stimulare a populației pentru utilizarea mijloacelor de transport în comun, de schimbare a percepției cu privire la beneficiile utilizării transportului în comun are un rol important în schimbarea comportamentului de trafic al populației, cu efecte benefice asupra mediului.
7. Principalele efecte neintenționate identificate sunt legate de creșterea numărului de construcții și activități economice noi în zonă, creșterea valorii imobiliare, atragerea de noi dezvoltări de amploare și conversia zonelor industriale, dezvoltarea pieței muncii, în zonele accesibile cu metroul. Aglomerarea zonelor cu acces la metrou induce riscuri semnificative pentru dezvoltarea sustenabilă și calitatea vieții.

#### Recomandări:

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



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



### TEMA 3: Accesibilitate regională (OS 2.2 și 2.3)

#### Concluzii:

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

#### Recomandări:

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

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

#### Concluzii:

1. În contrast cu tendințele mondiale, transportul intermodal nu este foarte dezvoltat în România, cu excepția transportului de containere din portul Constanța. Numărul limitat și capacitatea terminalelor actuale de marfă restrânge posibilitatea de a atrage noi piețe care să permită transportului feroviar să concureze mai eficient cu transportul rutier, mai ales pentru fluxurile intermodale.





MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



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

#### Recomandări:

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

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

##### Concluzii:

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



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



#### Recomandări:

1. În viitoarea perioadă de programare, MFE/MT ar trebui să finanțeze și proiecte care vizează măsuri de prevenire a accidentelor, prin campanii de educare a participanților la trafic privind respectarea codului rutier, cu accent pe cele mai frecvente încălcări ale regulilor de circulație care constituie cauze ale accidentelor și în special ale accidentelor grave, în urma cărora se înregistrează victime.
2. În viitoarea perioadă de programare, MFE/MT ar trebui să finanțeze proiecte care vizează elaborarea și implementarea de campanii de conștientizare a autorităților locale privind importanța elementelor de infrastructură care contribuie în mod direct la creșterea siguranței în trafic.

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

#### Concluzii:

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

#### Recomandări:

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



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



## Preambul

1. Acest **Raport de evaluare** s-a realizat în urma derulării **primului exercițiu de evaluare** din cadrul proiectului „Implementarea Planului de Evaluare a Programului Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020 – Evaluarea intervențiilor POIM în domeniul transporturilor (POIM T)”, între **22 noiembrie 2018 și 21 mai 2019**.
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, lista persoanelor intervievate) și de Sumarul executiv în limba română, engleză, romani și maghiară, precum și în limbajul Braille.

## Date sintetice ale proiectului

<b>Titlul proiectului</b>	<b>„Implementarea Planului de Evaluare a POIM 2014-2020 – Evaluarea intervențiilor POIM în domeniul transporturilor”</b>
<b>Contract</b>	Contract nr. 49180/05.07.2018
<b>Acte adiționale la contract</b>	Act adițional nr. 1 (92312/12.12.2018), Act adițional nr. 2 (30323/24.04.2019)
<b>Surse de finanțare</b>	Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR) prin Programul Operațional Asistență Tehnică (POAT) 2014-2020
<b>Beneficiar</b>	Ministerul Fondurilor Europene (MFE), Direcția Generală Programare, SMIS, Coordonare Sistem și Cooperare Europeană și Internațională, prin Biroul Evaluare Programe
<b>Autoritate Contractantă</b>	MFE
<b>Valoarea totală a contractului</b>	2.001.819,99 lei fără TVA, respectiv 2.382.165,78 lei cu TVA
<b>Valoarea primului Raportul de evaluare</b>	132.520,48 lei fără TVA, respectiv 157.699,38 lei cu TVA, reprezentând 6,62% din valoarea totală a contractului
<b>Contractor</b>	Asocierea formată din CIVITTA Strategy & Consulting (lider) SA, ARCHIDATA SRL, NTSN CONECT SRL, GRUPUL DE CONSULTANȚĂ PENTRU DEZVOLTARE (DCG) SRL
<b>Obiectiv general</b>	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
<b>Data de începere</b>	05.07.2018
<b>Durata proiectului</b>	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 (1,6 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. În ceea ce privește evoluția implementării generale a POIM T, până la **data de referință** a acestei prime evaluări de impact a programului (**31 decembrie 2018**), se constată o maturitate limitată din punct de vedere al proiectelor de investiții finalizate sau care înregistrează un progres fizic mare. La 31.12.2018, în sectorul de transport. Rata de contractare a atins nivelul de 99,65% (raportat la alocarea totală de 5,89 mld. €, UE și contribuție națională, inclusiv rezerva de performanță), față de 60,13% la finele anului 2017 (raportat la alocarea inițială pentru sector de 6,80 mld. €). Valoarea **cheltuielilor eligibile certificate și declarate la Comisia Europeană (CE)** a atins nivelul de 1.57 mld. € (26,69%) din alocarea totală de 5,89 mld.

€, iar valoarea rambursată de către CE a fost de 1,06 mld. €, reprezentând o **rată de absorbție** de 21,26% (din 5 mld. €, contribuție UE), o creștere semnificativă față de finele anului 2017 (10,29%) (*sursa datelor: MFE, RAI 2018*).

### Situația proiectelor finanțate din POIM T

**8.** POIM finanțează proiecte fazate (demarate prin Programul Operațional Sectorial Transport 2007-2013 (POS T) 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.

**9.** La nivelul **AP1**, la **31.12.2018**, rata de contractare era de 121,68% din alocarea totală revizuită de 4 mld. € (UE și contribuție națională, inclusiv rezerva de performanță). Aceasta corespunde valorii eligibile totale de 4,87 mld. € a celor **21 contracte de finanțare (CF) semnate**, din care:

- 17 contracte de investiții (8 fazate și 9 nefazate)
- 4 contracte de asistență tehnică (AT)

**10.** La nivelul **AP2**, la **31.12.2018**, rata de contractare era de 52,85% din alocarea totală revizuită de 1,88 mld. € (UE și contribuție națională, inclusiv rezerva de performanță), corespunzând valorii eligibile totale de 996,57 mil. € a celor **37 contracte de finanțare semnate** din care:

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

**11.** Pe anumite Obiective Specifice (OS) nu s-a contractat niciun proiect până la 31.12.2018 (cazul OS 2.4 și OS 2.6). La nivelul AP2, la 31.12.2018 era semnat un sigur contract de finanțare pentru Investiții Teritoriale Integrate (ITI) Delta Dunării în cadrul OS 2.3 (pentru Aeroportul Tulcea).

**12.** Tabelul următor prezintă situația sintetică a proiectelor la 31.12.2018, corelată cu temele de evaluare (TE) și obiectivele specifice (OS) ale POIM T:

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
<b>TEMA 1</b>	OS 1.1	6 (2 fazate + 4 nefazate)	4	10
	OS 1.2	4 (3 fazate + 1 nefazat)	0	4
	OS 1.3	3 (nefazate)	0	3
	OS 2.1	15 (9 fazate + 6 nefazate)	4	19
<b>TEMA 2</b>	OS 1.4	4 (3 fazate + 1 nefazat)		4
<b>TEMA 3</b>	OS 2.2	3 (fazate)	1	4
	OS 2.3	4 (1 fazat + 2 nefazate + 1 nefazat ITI Delta Dunării)	1	5
<b>TEMA 4</b>	OS 2.4	0	0	0
	OS 2.6	0		0
<b>TEMA 5</b>	OS 2.5	4 (2 fazate + 2 nefazate)	0	4
<b>TEMA 6</b>	OS 2.7	6 (5 fazate + 1 nefazat)	0	5
<b>TOTAL</b>		<b>48</b>	<b>10</b>	<b>58</b>

Sursa datelor: AM POIM, Stadiul proiectelor POIM - domeniul Transporturilor la data de 31.12.2018

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

## 1.2. Obiective, teme și întrebări de evaluare

### 14. 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.

### 15. 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 existente?

## 1.3. Grupul țintă

16. Utilizatorii acestei evaluări sunt MFE, ministerele de linie responsabile de politicile publice susținute din FEDR și Fondul de Coeziune (FC), în primul rând Ministerul Transporturilor (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.

## 2. Metodologia de evaluare

### 2.1. Aspecte generale

17. Metodologia de evaluare utilizată a fost aprobată prin intermediul Raportului Inițial. Tabelul următor prezintă succint principalele instrumente metodologice utilizate. Detalii privind metodele de evaluare se regăesc în **Anexele 1-14** la Raportul de evaluare.

Tabel nr. 1. Metodele de evaluare utilizate

Metode de evaluare utilizate	Domeniul de aplicare
<b>Cercetarea documentară</b>	Este un <b>proces continuu</b> pe parcursul procesului de evaluare. Echipa de experți a consultat documentele-cheie de politică sectorială și cele cu caracter strategic, precum și documentație specifică intervențiilor propuse pe fiecare TE.
<b>Procesarea și analiza statistică a seriilor de date - pe baza datelor contextuale colectate</b>	<b>Datele</b> 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.
<b>Interviuri</b>	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 <i>reprezentanți ai structurilor de gestionare și implementare a POIM</i> , atât la nivel de decizie, cât și la nivel tehnic.
<b>Atelier de lucru</b>	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 constatrilor preliminare ale procesului de evaluare și completarea acestora, alături de facilitarea identificării de lecții învățate.
<b>Focus grup</b>	S-a adresat factorilor decizionali (din AM POIM, OI POIM, MT) pentru a discuta rezultatele analizelor realizate, precum și principalele constatări, pe mai multe module, (câte un modul destinat fiecărei TE).
<b>Tehnici vizuale - hărți GIS</b>	Realizate pe baza datelor statistice structurate la nivelul fiecărei. Hărțile GIS au fost utilizate ca instrument virtual și suport de decizie, pentru fiecare TE.
<b>Sondaje de opinie</b>	Utilizate în scopul identificării și cuantificării efectelor mai largi obținute ca urmare a implementării proiectelor POIM T. S-a realizat un <b>sondaj online la nivelul grupurilor unde se pot manifesta astfel de efecte</b> . Demersul a ținut cont de dimensiunea teritorială sau sectorială a intervențiilor, efectele mai largi fiind urmărite și în funcție de acești parametri. Specific <b>pentru TE 2</b> a fost realizat un <b>sondaj de opinie</b> privind efectele intervențiilor în 2019, efecte aferente etapei de execuție a lucrărilor.
<b>Studii de caz</b>	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 față în față cu persoane relevante pentru TE respective și cu sondaj asupra beneficiarilor finali pentru TE2. S-au utilizat date colectate de la autorități și date preluate direct de la beneficiarii finanțării (metrou, aeroporturi, vămi).
<b>Sondajul Delphi</b>	Realizat cu scopul de completa răspunsurile la toate ÎE, luând în considerare perspectiva experților implicați în implementarea POIM T: furnizori de AT pentru proiecte mari, din partea Băncii Europene de Investiții, Băncii Mondiale, reprezentanți ai mediului academic și societății civile, alți experți sectoriali.

**18.** Metodologia aplicată a urmărit crearea de valoare adăugată pentru beneficiarii evaluării, care, în opinia echipei de evaluare, constă în:

- corelarea informațiilor de la cele 3 niveluri de bază: AM, OI, beneficiari. Aceste informații erau cunoscute și anterior evaluării, dar evaluarea a realizat o centralizare a acestora și o analiză conjugată;
- formularea unor răspunsuri obiective, independente, la întrebările de evaluare;
- confirmarea anumitor răspunsuri deja deținute de către AM POIM, respectiv formularea unor constatări cu un anumit grad de noutate în special cu privire la impactul intervențiilor;
- identificarea de măsuri adiționale față de seria de măsuri deja întreprinse de către sistemul de implementare POIM, vizând în special noua perioadă de programare;
- formularea de recomandări fezabile, relevante, în vederea creșterii performanței programului, în special privind perioada viitoare de programare.

## 2.2. Probleme întâmpinate și limitări în aplicarea metodologiei

**19.** 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.

**20.** 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 produc impact, TE 4 și TE 5 sunt încă în faza de pregătire sau au foarte puține proiecte în implementare sau finalizate, care să producă efecte. Chiar dacă impactul POIM T nu este observabil sau este limitat în cazul acestor TE, evoluția sectorului și mecanismele care influențează contractarea și implementarea sunt prezentate în Raport.

**21.** Modelul Național de Transport (MNT) va fi rulat din nou abia începând cu 2020, iar datele care sprijină obținerea indicatorilor de rezultat nu sunt încă colectate. Din acest motiv, modelarea nu a putut fi utilizată 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.

**22.** 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.

**23.** Două tipuri de sondaje au fost realizate în rândul grupurilor țintă ale proiectelor finanțate, care au oferit informații foarte valoroase. Totuși, sondajele au limite care nu permit extrapolarea la nivelul populației țării. Sondajul online, realizat în legătură cu întregul program operațional, are 382 de respondenți, din care 100 sunt din București. Repartizarea teritorială nu este uniformă. Eșantionul este de conveniență, fiind aplicat prin intermediul unei platforme online, accesată de o populație mai curând de nișă. În cazul sondajului aplicat pe TE 2, au fost completate 1.100 chestionare, îndeplinindu-se condițiile de eșantionare. Totuși, populația implicată este în zona de influență a magistralelor de metrou M4 și M5, ceea ce înseamnă un nivel mai ridicat de accesibilitate a metroului și o reprezentativitate mai scăzută pentru populația Bucureștiului. În acest condiții, pentru evaluările din 2021 și 2023, care vor viza un număr semnificativ mai mare de intervenții POIM T finalizate, avem în vedere utilizarea sondajelor implementate pe o populație reprezentativă la nivelul întregii țări.





MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



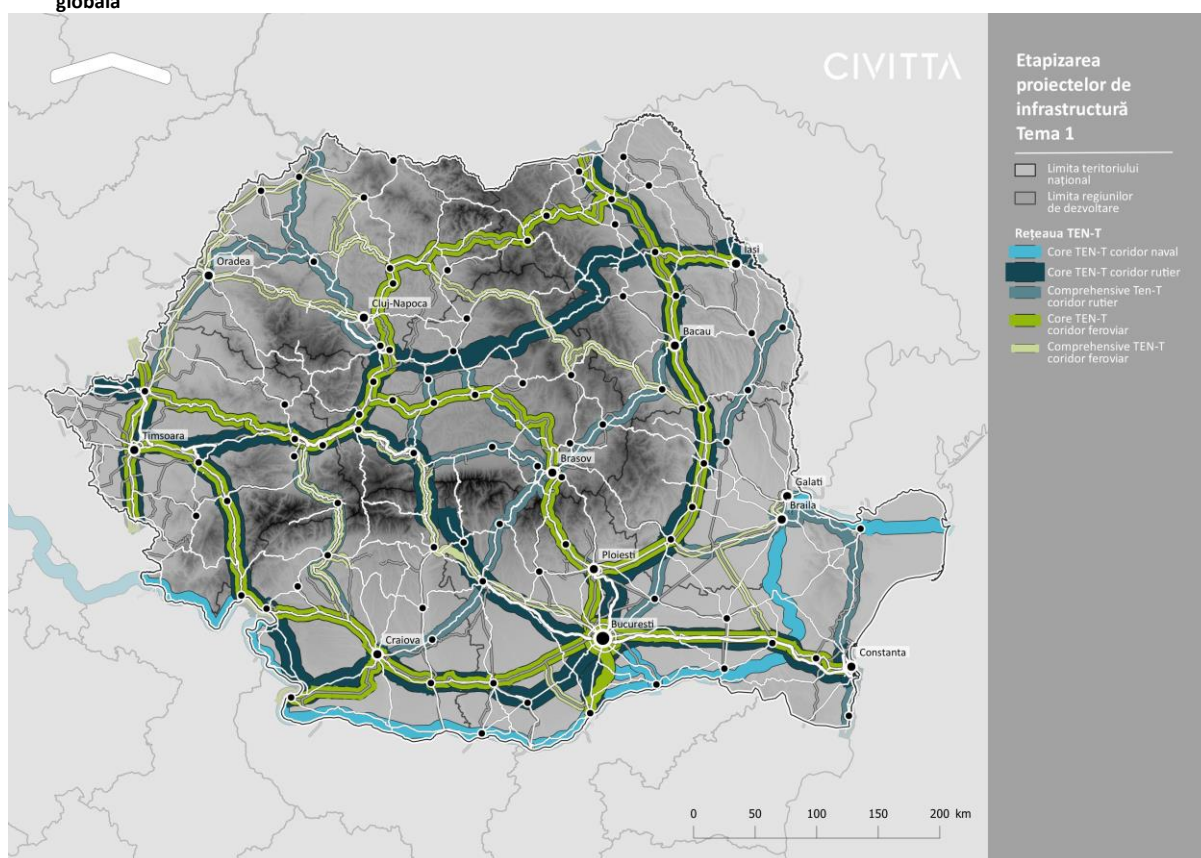
- 24.** Participarea actorilor relevanți la nivel național și local a fost consistentă, în special din partea AM și OI POIM T, a instituțiilor beneficiare și a beneficiarilor finali de la nivel local. În următoarele evaluări, se are în vedere implicarea mai multor actori relevanți din teritoriu, portofoliul de proiecte fiind și mai matur.

### 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)?

25. Figura următoare prezintă harta infrastructurii naționale de transport, pe fiecare mod de transport, care constituie segmentul național al rețelelor TEN T centrală și globală.

Figura nr. 1. Infrastructura națională de transport, pe fiecare mod de transport – segmentul național al rețelelor TEN-T centrală și globală



Sursa: Hartă GIS realizată în cadrul proiectului

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

26. 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, 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.

27. Ambițiile UE în privința sectorului transporturilor sunt formulate în documentul strategic **Carte Albă. Foie 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



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



aparitiei 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.

**28. TEN-T reprezintă principala politică a UE privind infrastructura de transport;** aceasta a fost redefinită în 2013<sup>1</sup> 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).

**29.** 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.

**30.** 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 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)<sup>2</sup>,** 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.

**31.** 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.

**32.** 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:

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

- Al Patrulea Pachet Privind Transportul Feroviar (2016)<sup>3</sup>, 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) 510<sup>4</sup>;
- 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.

**33.** 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. 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.

**34.** 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 rutieră<sup>5</sup> (potențialele efecte ale acestei schimbări instituționale au fost anulate prin declararea Legii pentru aprobarea OG 55/2016 ca fiind neconstituțională).

<sup>3</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en).

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

<sup>5</sup> 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.



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



**35.** S-au înregistrat îmbunătățiri ale cadrului legislative, 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, exproprierilor, 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 rutieră și feroviară TEN-T de la adoptarea POIM*

**36.** Tabelul următor prezintă dimensiunea rețelelor TEN-T rutiere și feroviare la nivel UE:

**Tabel nr. 2. Rețeaua rutieră și feroviară 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

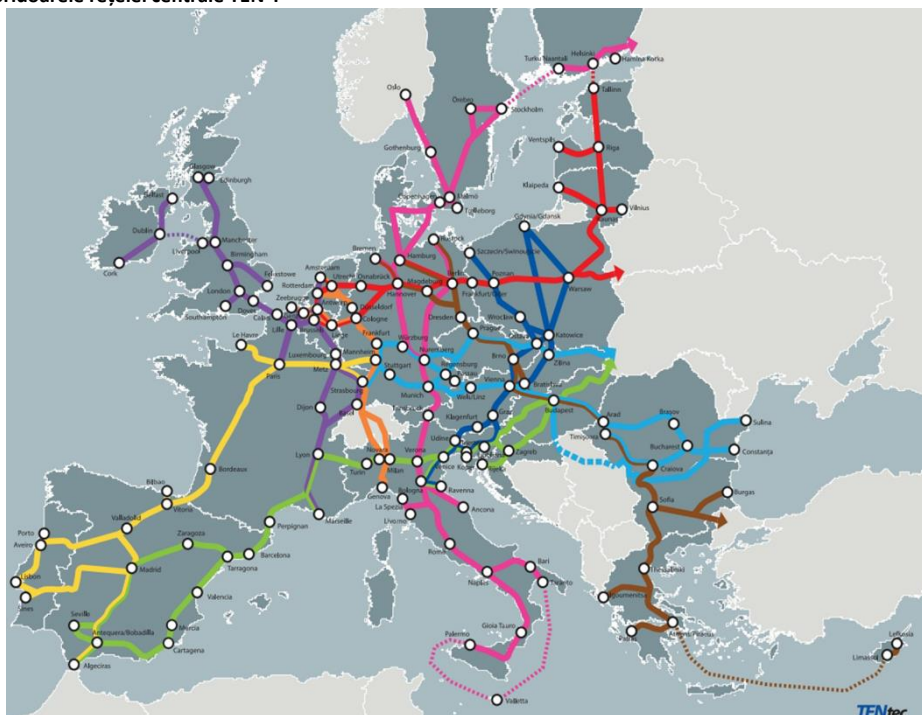
Sursa: CE

**37.** 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. Fiecare SM va contribui la atingerea acestor obiective prin dezvoltarea unor proiecte care să contribuie la dezvoltarea și implementarea TEN T.

**38.** La nivelul UE, există **9 coridoare TEN-T** care 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. **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.

Figura nr. 2. Coridoarele rețelei centrale TEN-T



Coridorul Marea Baltică-Marea Adriatică; Coridorul Marea Nordului-Marea Baltică; Coridorul Mediteranean; Coridorul Orient/Est-mediteranean; Coridorul Scandianavo-mediteranean; Coridorul Rin-Alpi; Coridorul Atlantic; Coridorul Marea Nordului-Marea Mediterană; Coridorul Rin-Dunăre (Sursa: CE)

39. Investițiile în infrastructura de transport au un mare potențial în stimularea creșterii economice și creării de locuri de muncă. 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. În acest clasament publicat de CE pe baza datelor din 2016, **România ocupă locul 27 din 28**.

40. 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. Punctele de trecere a frontierei sunt deosebit de afectate din acest punct de vedere. De exemplu, 149 (41 %) din cele 365 de conexiuni feroviare transfrontaliere identificate de CE nu sunt operaționale în prezent, așa cum reflectă Raportul Curții Europene de Conturi<sup>6</sup>, publicat în 2018.

Tabel nr. 3. Rata de dezvoltare a infrastructurii rutiere și feroviare la nivel UE și la nivelul României

<u>Finalizarea rețelei rutiere TEN-T</u>	<b>Media UE</b>	<b>77%</b>
<b>Loc în clasamentul UE: 25 / 28</b>	România	45%
<u>Finalizarea rețelei feroviare convenționale TEN-T</u>	Media UE	60%
<b>Loc în clasamentul UE: 24 / 26</b>	România	4%
<u>Finalizarea rețelei feroviare de mare viteză TEN-T</u>	Media UE	45%
<b>Loc în clasamentul UE: 11 / 21</b>	România	0%

Sursa datelor: CE, Directorate General (DG) Mobility and Transport

41. 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 2017, pe lângă planurile de lucru privind coridoarele actualizate în mod

<sup>6</sup> Curtea de Conturi Europeană, „Către un sector performant al transporturilor în UE: provocările care trebuie abordate” (2018)

regulat, CE a publicat un raport privind progresele în implementarea TEN-T în 2014 și 2015<sup>7</sup>. 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.

### Evoluția volumului de mărfuri transportate pe căi navigabile interioare

42. Tabelul următor prezintă dimensiunea TEN-T în ceea ce privește căile navigabile interioare la nivel UE:

Tabel nr. 4. Căi navigabile interioare TEN-T la nivel UE

TEN-T	Rețeaua centrală (km)	Rețeaua globală (km)
Căi navigabile interioare UE	12.880	23.506

Sursa: CE

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

Tabel nr. 5. Rata de dezvoltare a rețelei de căi navigabile la nivel UE și la nivelul României

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

Sursa datelor: CE, DG Mobility and Transport

44. Din analiza volumului de mărfuri transportate (mil. tone), în perioada 2013-2018, se observă că la nivel european se înregistrează o ușoară creștere (0.83%) de la 536,52 mil. tone în 2013 la 540,97 mil. tone în 2018. Conform Eurostat, țările care transportă cel mai mare volum de mărfuri pe căile navigabile interioare sunt Olanda, Germania, Belgia, Franța, în timp ce **România ocupă poziția 5.**

45. 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 numai 0,83% este foarte mică în raport ținta propusă.

46. Dintre țările cu potențial navigabil interior, **România înregistrează cea mai mare creștere (9,32%) în 2018 față de 2013, de la 26,86 mil tone la 29,36 mil tone**, conform Eurostat, urmată de Belgia cu o creștere de 833%. Restul țărilor înregistrează scăderi semnificative în 2018 față de 2013.

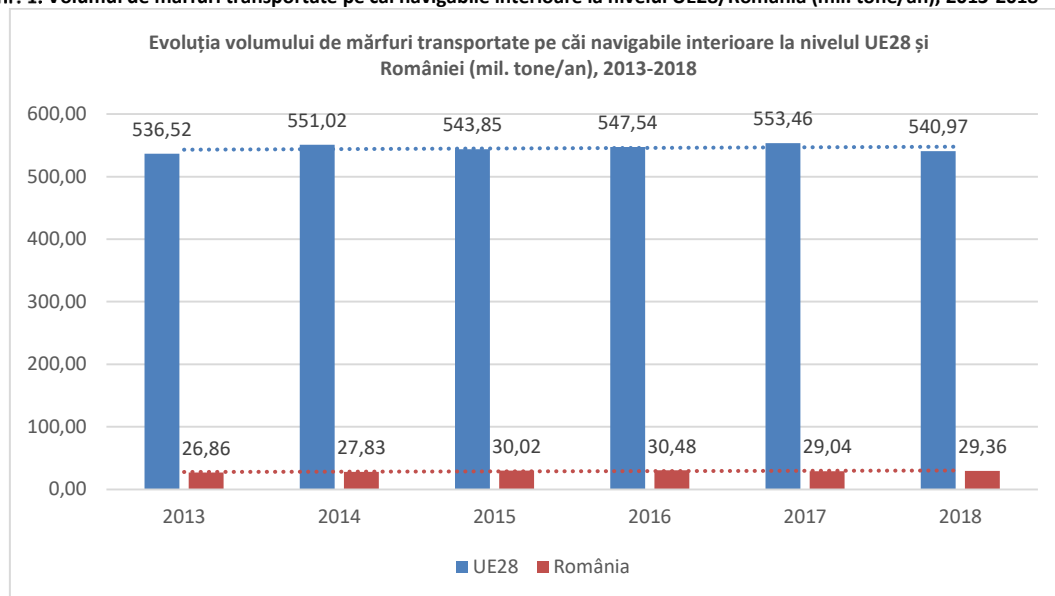
Tabel nr. 6. Volum de mărfuri transportate pe căi navigabile interioare

Volum de mărfuri transportate pe căi navigabile interioare	Mil. tone						Evoluție 2018 față de 2013
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
<b>UE28</b>	<b>536.52</b>	<b>551.02</b>	<b>543.85</b>	<b>547.54</b>	<b>553.46</b>	<b>540.97</b>	<b>0.83%</b>
Olanda	356.06	366.63	359.90	361.35	365.79	356.20	0.04%
Germania	226.86	228.49	221.37	221.35	222.73	197.12	-13.11%
Belgia	187.40	190.30	188.16	192.94	201.13	203.02	8.33%
Franța	68.72	65.35	63.00	65.16	63.25	59.29	-13.73%
<b>România</b>	<b>26.86</b>	<b>27.83</b>	<b>30.02</b>	<b>30.48</b>	<b>29.04</b>	<b>29.36</b>	<b>9.32%</b>
Bulgaria	16.73	16.92	17.20	17.47	16.25	15.43	-7.74%
Austria	10.71	10.12	8.60	9.07	9.62	7.13	-33.42%
Luxembourg	8.99	8.39	7.11	6.04	6.16	5.70	-36.56%
Slovacia	8.11	7.01	5.72	6.76	6.90	5.50	-32.21%
Ungaria	7.86	7.83	8.16	8.22	8.41	6.87	-12.55%
Croația	5.82	5.38	6.64	6.41	6.22	5.15	-11.54%
Polonia	3.19	5.90	5.04	3.91	3.60	3.09	-2.92%
Cehia	0.61	0.80	0.85	0.83	0.51	0.38	-37.03%

Sursa datelor: Eurostat, Goods transport by inland waterways [TTR00007]

<sup>7</sup> <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2017/RO/COM-2017-327-F1-RO-MAIN-PART-1.PDF>

Grafic nr. 1. Volumul de mărfuri transportate pe căi navigabile interioare la nivelul UE28/România (mil. tone/an), 2013-2018



Sursa datelor: Eurostat, Goods transport by inland waterways [TTR00007]

**47.** 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. 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.

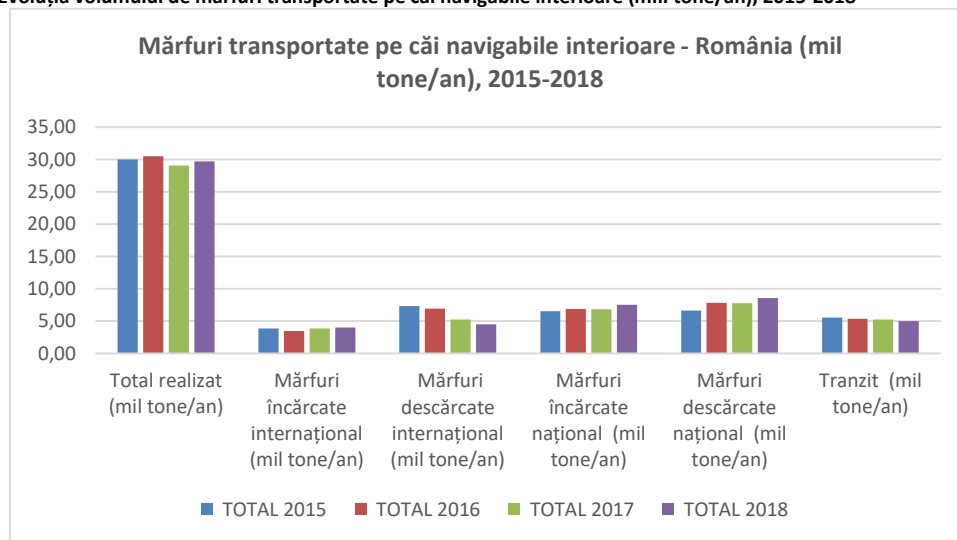
Tabel nr. 7. Variația volumului de mărfuri pe căi navigabile interioare (mil tone/an), 2015-2018

Port	Total realizat (mil tone/an)				Evoluție 2018 față de 2015 (%)
	2015	2016	2017	2018	
CONSTANȚA	12.39	12.71	12.14	12.07	-2.56%
GALAȚI	5.96	6.63	6.34	6.40	7.47%
TULCEA	1.50	1.55	1.33	1.75	16.30%
CERNAVODĂ	0.88	0.81	0.89	0.94	7.07%
DROBETA TURNU-SEVERIN	0.87	0.98	1.16	1.10	25.92%
GIURGIU	0.62	0.54	0.60	0.68	10.24%

Sursa datelor: Sursa: INS, Publicații, „Transportul de pasageri și mărfuri pe moduri de transport”, anii 2015-2018



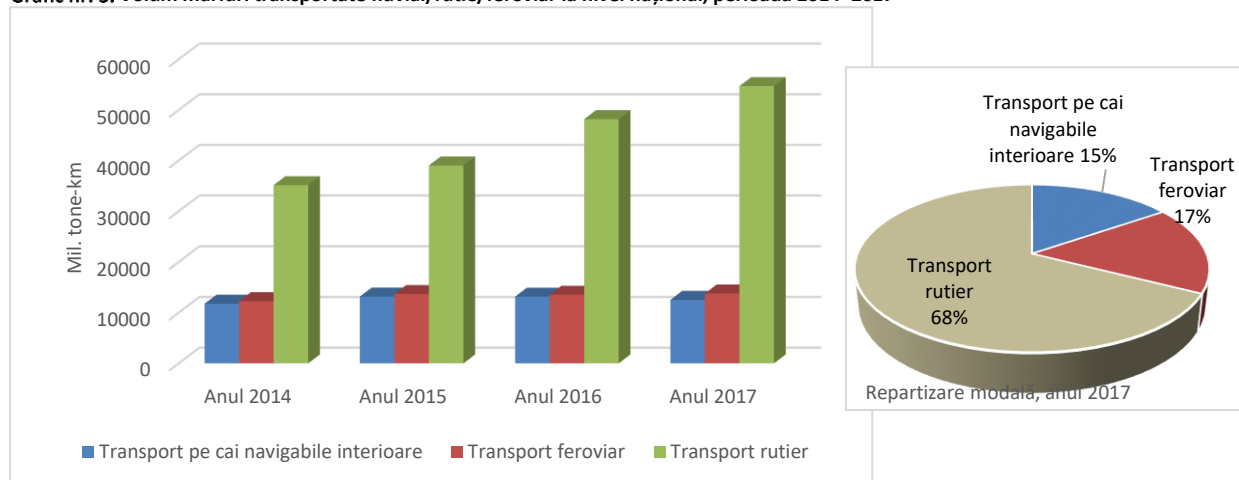
Grafic nr. 2. Evoluția volumului de mărfuri transportate pe căi navigabile interioare (mil. tone/an), 2015-2018



Sursa datelor: INS

**48. 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 68%, numai 15% din mărfuri fiind transportate pe căile navigabile interioare.

Grafic nr. 3. Volum mărfuri transportate fluvial/rutie/feroviar la nivel național, perioada 2014–2017



Sursa datelor: INS

**49.** 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.

### 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)

**50.** TE 1 este cea mai cuprinzătoare dintre cele 6 teme de evaluare. Situația proiectelor (la data de 31.12.2018) și constatările evaluării sunt prezentate în continuare, pe moduri de transport.

Sinteza proiectelor TE 1 este prezentată în continuare:

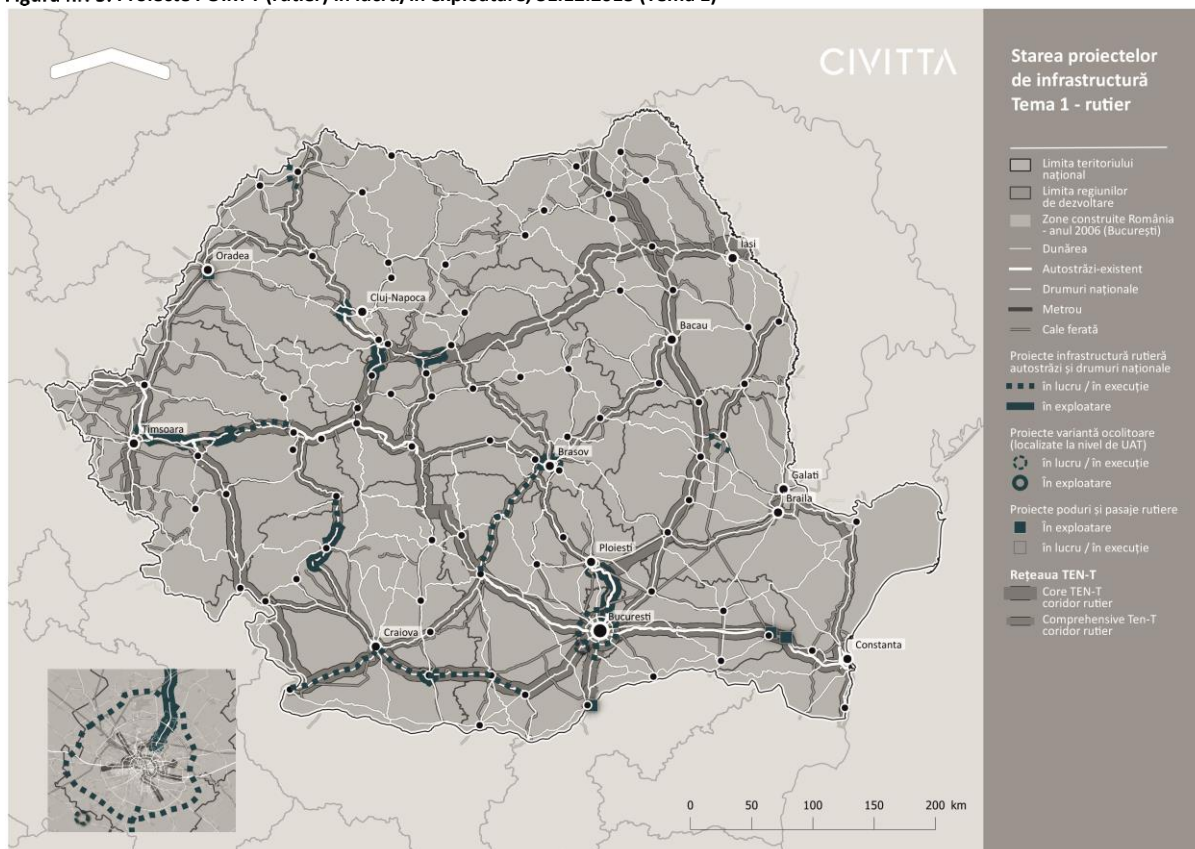
Nr. total proiecte cu contracte de finanțare semnate:	<b>36</b>
Tip proiect (investiții/AT):	<b>28 investiții/8 AT</b>
Tip proiect investiții (fază/nefază):	<b>14 faze, 14 nefaze</b>
Valoare proiecte investiții (totală/eligibilă POIM T):	<b>32,79 miliarde lei/26,55 miliarde lei</b>
Repartizare modală proiecte investiții:	<b>21 rutier, 4 feroviar, 3 naval</b>
Nr. proiecte investiții în exploatare (parțial/total):	<b>18 (9 parțial, 9 total)</b>
Tip proiecte investiții în exploatare:	<b>13 faze (6 parțial, 7 total), 5 nefaze (3 parțial, 2 total)</b>
Nr. proiecte pe nivele de impact:	
- Rutier	<b>7 impact mare, 3 impact mediu, 11 fără impact</b>
- Feroviar	<b>1 impact mare, 2 impact mediu, 1 fără impact</b>
- Naval	<b>3 fără impact</b>
Nr. Studii de Caz realizate în cadrul evaluării:	<b>13</b>

**51.** Estimarea impactului se referă la nivelul "individual" de impact al proiectelor, observabil pe secțiuni ale rețelelor TEN-T centrală și globală, respectiv la nivel local. Impactul general – la nivelul rețelelor TEN-T – este limitat de dimensiunea cumulată redusă a proiectelor în exploatare comparativ cu dimensiunea totală a rețelelor TEN-T.

### Sectorul rutier

**52.** Harta de mai jos prezintă situația proiectelor TE 1 sectorul rutier în funcție de stadiul acestora la 31.12.2018:

Figura nr. 3. Proiecte POIM T (rutier) în lucru/în exploatare, 31.12.2018 (Tema 1)



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

**53.** Tabelul de mai jos prezintă succint proiectele TE1 din sectorul rutier:

**Tabel nr. 8. Proiecte de investiții cu CF semnate 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/partial)	Impact estimat (mare /mediu /fără impact)
<b>OS 1.1 TEN-T centrală</b>								
1	Autostrada Timișoara-Lugoj și centura Timișoara - Faza II	FAZAT	35,125	35,125	90,98	0	da	mare
2	Autostrada Lugoj-Deva Loturi 2, 3, 4 - Faza II	FAZAT	71,880	15,075	59,27	31,24	parțial	Fără impact
3	Autostrada Târgu Mureș-Ogra-Câmpia Turzii	NEFAZAT	56,496	13,705	44,34	-	parțial	Fără impact
4	Centura Târgu Mureș	NEFAZAT	11.643	0	16,14	-	nu	Fără impact
5	Autostrada Bucuresti-Ploiesti secțiuni nefinalizate	NEFAZAT	3,325	3,325	86,36	-	da	mare
6	Centura Bucuresti	NEFAZAT	92,090	0	1,46	-	nu	Fără impact
<b>OS 2.1 TEN-T globală</b>								
7	Reabilitare DN56 Craiova-Calafat – Faza II	FAZAT	80,435	n/d	98,19	35,87	da	mare
8	Reabilitare DN6 Alexandria-Craiova – Faza II	FAZAT	127,1	79,14	46,53	0,09	parțial	Fără impact
9	Pasaj suprateeran centura Oradea - Faza II	FAZAT	2,463	2,463	100	0	da	mare
10	Reabilitare DN66 Rovinari-Petroșani – Faza II	FAZAT	68,748	36,476	41,34	11,01	parțial	mediu
11	Centura Brașov - Faza II	FAZAT	18,556	13,632	97,24	14,14	da	mare
12	Pod Giurgiu peste Dunăre	FAZAT	1,647	1,647	99,88	24,2	da	mediu
13	Modernizare DN5 Bucuresti-Adunații Copăceni - Faza II	FAZAT	11,65	0	83,38	23,79	parțial	Fără impact
14	Centura Caracal - Faza II	FAZAT	10,345	10,345 km	81,59	55,71	da	mare
15	Centura Târgu Jiu - Faza II	FAZAT	19,957	0	39,21	19,88	nu	Fără impact
16	Autostrada Sebes-Turda	NEFAZAT	70	28,75	72,21	-	parțial	mediu
17	Reabilitare DN 73 Pitesti-Campulung-Brasov	NEFAZAT	103,25	0	25,57	-	parțial	Fără impact
18	Centura Mihăilești	NEFAZAT	3,18	0	33,21	-	nu	Fără impact
19	Constructia variantei de ocolire Tecuci	NEFAZAT	6,94	0	45,46	-	nu	Fără impact
20	Centura Satu Mare	NEFAZAT	19,54	0	18,86	-	nu	Fără impact
21	Austostrada Gilău-Nădășelu	NEFAZAT	9,653	9,653	93,70	-	da	mare

Sursa: AM POIM T

**54.** Estimarea intensității impactului proiectelor în exploatare reprezintă o sinteză a analizelor realizate în cadrul evaluării, care are în vedere următoarele tipuri de efecte:

- Reducerea timpului de deplasare;
- Reducerea riscului de accidente;
- Reducerea poluării urbane;
- Asigurarea conexității rețelelor TEN-T centrală și globală;
- Creșterea accesibilității regionale;
- Creșterea densității rețelei de drumuri modernizate în zona limitrofă proiectelor.

**55.** Cele 2 proiecte de pe rețeaua TEN-T centrală apreciate drept având impact semnificativ reprezintă cumulativ **38,45 km** din totalul de **2.432 km** (1,6%). Este important de menționat că proiectul Autostrada Timișoara-Lugoj/Ocolitoare Timișoara (35,125 km) a fost finalizat (dat în exploatare) în cadrul POS T, impactul fiind atribuit POS T și raportat ca atare în Raportul Anual de Implementare (RAI) de către AM POS T.

**56.** Cele 9 proiecte aflate total sau parțial în exploatare de pe rețeaua TEN-T globală (cu impact mare și mediu) reprezintă cumulativ **220,94 km** din totalul de **1.703 km** (13%) ai rețelei. Dintre acestea, 3 proiecte (faze) au realizat cea mai mare parte a progresului raportat (118,56 km) în Faza I, în cadrul POS T, respectiv: Reabilitare DN56 Craiova-Calafat (80,435 km), Reabilitare DN66 Rovinari-Petroșani (36,476 km), Pod Giurgiu peste Dunăre (1,647 km). Chiar dacă numai pentru unul dintre acestea (Pod Giurgiu), indicatorii de realizare au fost raportați pe POS T, în fapt pentru toate trei impactul asupra mobilității este atribuibil POS T.

**57.** Efectele obținute până la data evaluării în ceea ce privește creșterea mobilității pe rețeaua rutieră TEN-T, prin proiectele POIM T sunt limitate de progresul fizic lent al lucrărilor. În multe situații se înregistrează întâzieri față de graficul planificat.

**58.** Darea în exploatare a unor sectoare de autostradă conduce la creșterea mobilității pe secțiunile respective, deși nu întotdeauna, în funcție de lungimea sectorului și configurația acestuia. Spre exemplu pe Autostrada Târgu Mureș-Câmia Turzii, din cauza configurației traseului, timpul de deplasare pe sectorul de autostradă deschis circulației (Ungheni-Ogra-Iernut/13,7 km) este comparabil cu cel realizat pe DN15. Pe Autostrada Sebeș-Turda însă, sunt îmbunătățite condițiile de deplasare pe relația Aiud-Turda, pentru cei 28,7 km dati în exploatare în iulie 2018 (41% din lungimea autostrăzii). Tronsonul în exploatare a generat reduceri ale duratelor de deplasare de 13 minute (15%) pentru autoturisme, respectiv 12 minute (13%) pentru transportul de mărfuri cu autovehicule de capacitate mare.

**59.** Nu au existat alți factori sau alte proiecte care să contribuie la creșterea mobilității pe sectoarele de drum respective.

**60.** În ceea ce privește conexitatea rețelelor TEN T centrală și globală, reducerea poluării în orașe, scăderea riscului de accidente, 5 proiecte - Ocolitoare Brașov, Autostrada Gilău-Nădășelu, Autostrada București-Ploiești secțiuni nefinalizate, Centura Caracal, Pasaj supraterran centura Oradea - au un impact semnificativ. Aceasta în pofida faptului că aceste 5 proiecte reprezintă cumulativ 44,3 km.

### **Evoluția indicatorilor POIM T**

Efecte urmărite de POIM T:	<b>Variația mobilității pe rețeaua TEN-T</b>
Indicatori:	<b>Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T centrală (min/100 km)</b>
	<b>Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T globală (min/100 km)</b>

**61.** Valorile de referință, valorile țintă și valorile înregistrate în 2018 pentru indicatorii de rezultat sunt prezentate în tabelul următor:

**Tabel nr. 9. Evoluția indicatorului Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T**

Indicator	Unitate de măsură	Valoare-referință	Evoluție 2014-2018					Valoare-țintă
			2013	2014	2015	2016	2017	
Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T centrală	Min/100 km	79,50	-	-	-	-	80,34	74,10
Evoluție indicator față de 2013/țintă			-	-	-	-	1,06%	-6,79%
Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T globală	Min/100 km	85,20	-	-	-	-	89,76	78,40
Evoluție indicator față de 2013/țintă			-	-	-	-	5,35%	-7,98%

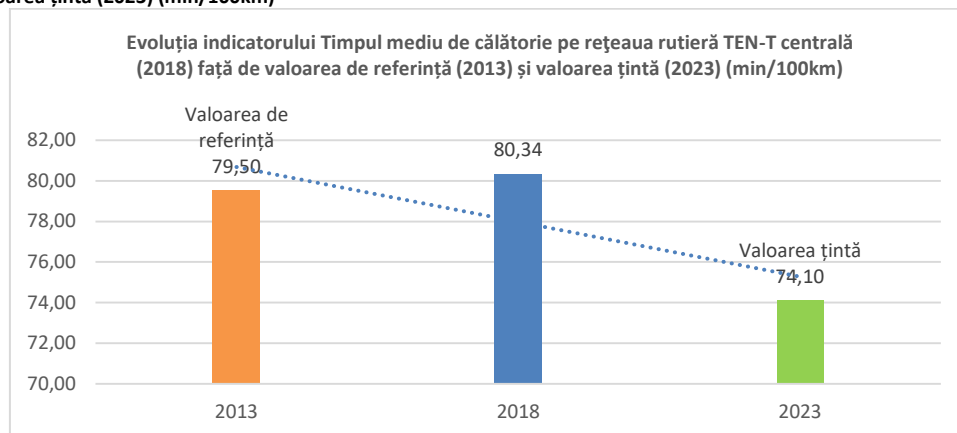
*Sursa datelor: CESTRIN (2018), POIM (2013 și 2023)*

**62.** Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T centrală și globală a fost calculat matematic pentru anul 2018 de pe baza datelor furnizate de CESTRIN, respectiv:

- distanțele pentru fiecare sector al rețelei rutiere TEN-T centrale și globale (km)
- vitezele medii de circulație a autovehiculelor pe fiecare sector (km/h), determinate în funcție de vitezele legale pe fiecare tip de drum și restricțiile de viteză impuse ca urmare a lucrărilor de construcție sau din alte cauze.

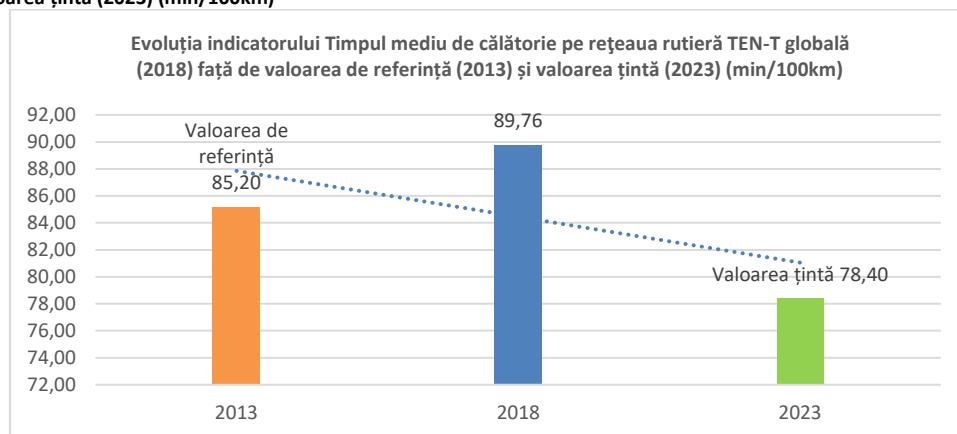
**63.** Pe baza acestor date au fost calculate duratele de timp în care se parcurg 100 km pe rețeaua rutieră TEN-T centrală (80,34 min) și TEN-T globală (89,76 min). Datele pentru 2018 indică o creștere a timpilor de călătorie pe rețelele TEN-T față de valorile de referință (2013). Aceste valori sunt influențate de proiectele finanțate în cadrul OS 1.1 și OS 2.1 din POIM T, lucrările în execuție impunând restricții de viteză.

**Grafic nr. 4. Evoluția indicatorului Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T centrală (2018) față de valoarea de referință (2013) și valoarea țintă (2023) (min/100km)**



Sursa datelor: CESTRIN (2018), POIM (2013 și 2023)

**Grafic nr. 5. Evoluția indicatorului Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T globală (2018) față de valoarea de referință (2013) și valoarea țintă (2023) (min/100km)**



Sursa datelor: CESTRIN, anul 2018 și POIM, anii 2013 și 2023

**64.** Atingerea țintei indicatorului OS 1.1 (TEN T centrală) este influențată direct de indicatorii de rezultat propuși în proiecte, dar și de alți factori identificați pe parcursul evaluării:

- Construirea de autostrăzi conduce la creșterea traficului prin efectul de redistribuire și prin efectul de generare de noi fluxuri, în special pentru deplasările cu autoturismul, ceea ce va conduce, dacă nu la creșterea timpilor de deplasare, la menținerea valorilor actuale, fără scăderi semnificative;
- Nu este suficientă construirea de autostrăzi, este necesară realizarea conexiunilor (nodurilor) cu puncte de acces direct din zonele de aglomerație urbană;
- Lipsa coeziunii și a strategiei în finalizarea/conectarea tronsoanelor de autostrăzi;
- Variantele ocolitoare au rolul esențial al reducerii congestiei din mediul urban și a efectelor negative de mediu generate de aceasta. Corespunzător principiului I al lui Wardrop, costul generalizat al deplasărilor pentru două alternative de deplasare/transport rutier în condiții de congestie este egal. Altfel spus, o variantă mai scurtă, printr-un oraș caracterizat de un nivel mai ridicat al congestiei (deci de o viteză mai redusă) este echivalentă cu varianta ocolitoare mai lungă, pe care se poate dezvolta o viteză mai mare. Proiectele de infrastructuri rutiere ocolitoare nu vor conduce la scăderi importante ale duratelor de călătorie în absența unor măsuri suplimentare, de exemplu taxarea accesului în orașe.

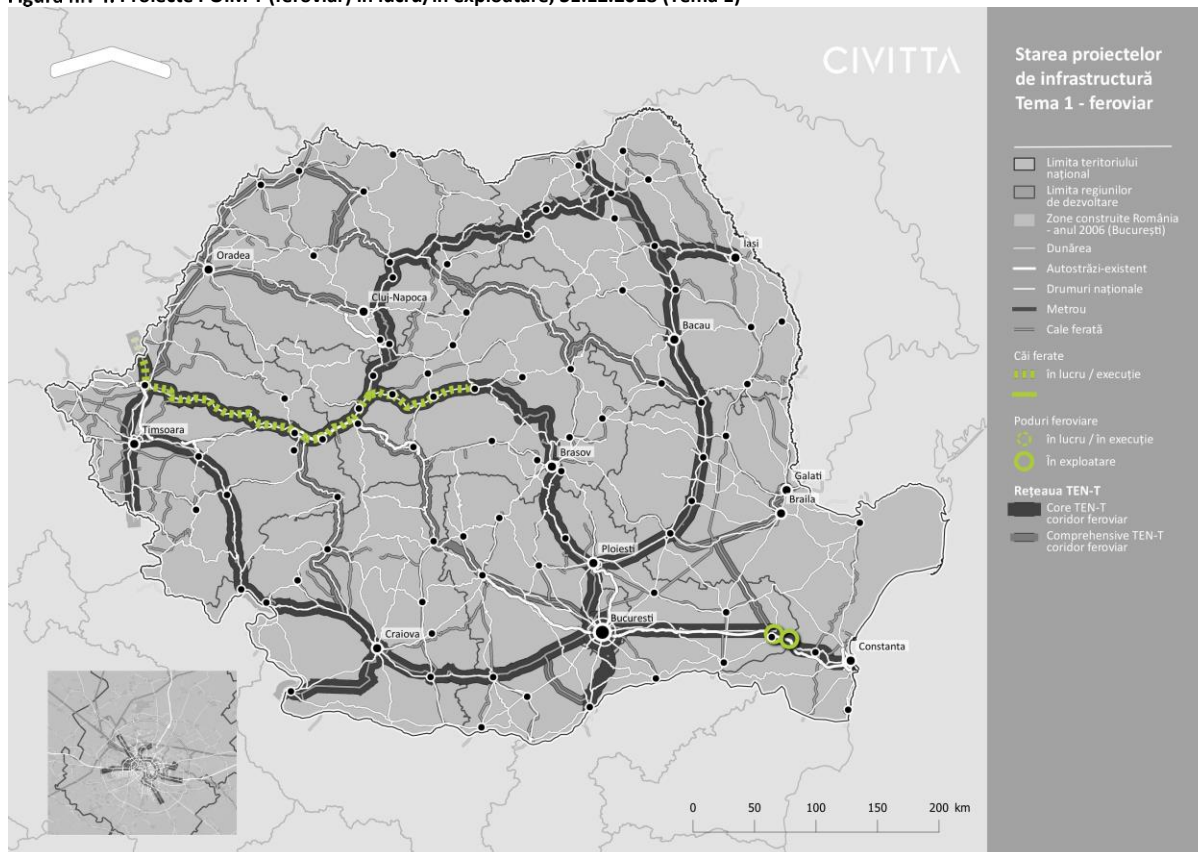
65. Indicatorul aferent OS 1.2 este influențat de următorii factori:

- Pentru proiectele de infrastructură rutieră pentru ocolirea orașelor mobilitatea rămâne în mare măsură aceeași: nu se va genera un nou flux doar datorită construcției variantelor ocolitoare, fără măsuri complementare (de exemplu, măsuri legate de regimul terenurilor din vecinătatea noii infrastructuri);
- Nu va exista o creștere mare a vitezei de deplasare datorită existenței aceleiași infrastructuri utilizate sub incidența legii privind viteza maximă, plus preconizarea unor densități de trafic crescute;
- Rețeaua TEN-T globală este una densă, iar impactul va fi semnificativ odată cu existența unor coridoare complete. Scăderea timpului de deplasare la nivelul întregii rețele va necesita un orizont de timp mai mare decât cel preconizat;
- Scăderea duratei parcursului nu este foarte dependentă de calitatea rețelei asfaltice, care în prezent nu este foarte slabă, ci mai degrabă de diversitatea participanților la trafic, unde se formează coloane de vehicule cu viteze ponderate dacă în cap de coloană se află vehicule lente.

## Sectorul feroviar

66. Harta de mai jos prezintă situația proiectelor TE 1 sectorul feroviar în funcție de stadiul acestora la 31.12.2018:

Figura nr. 4. Proiecte POIM T (feroviar) în lucru/în exploatare, 31.12.2018 (Tema 1)



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

67. Tabelul de mai jos prezintă succint proiectele TE1 din sectorul feroviar:

Tabel nr. 10. Proiecte de investiții cu CF semnate 31.12.2018 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	99,04	94,65	93,51	28,65	parțial	mediu
2	Reabilitare linie cale ferată Simeria-Coșlariu - Faza II	FAZAT	74,43	62,75	92,09	56,47	parțial	mediu
3	Reabilitarea podurilor feroviare București-Constanța – Faza II	FAZAT	2,554	2.554	99,43	33,94	da	mare
4	Reabilitare linie cale ferată Curtici-Simeria tonsoanele 2 și 3	NEFAZAT	145	0	4,55	-	nu	Fără impact

Sursa: AM POIM T

68. Proiectele de reabilitare a liniei de cale ferată Sighișoara-Coșlariu, Simeria-Coșlariu (progres fizic de 94%, respectiv 92%), sunt în exploatare, chiar dacă unele recepții de lucrări sunt parțiale. Ca urmare a proiectelor se înregistrează creșterea vitezei de circulație (pe aproximativ 100 km din cei 174 km ai tronsonului trenurile pot să circule în prezent cu 120 km/oră) și creșterea siguranței circulației. Efecte semnificative în ceea ce privește mobilitatea (și interoperabilitatea pe axa TEN-T 22/Coridorul Rin-Dunăre, reducerea costului general de transport, creșterea atractivității transportului feroviar) se vor resimți doar după recepția finală a lucrărilor și finalizarea lucrărilor și pe celelalte secțiuni ale coridorului IV.

69. 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.

70. 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.

71. 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.

72. Toate cele 3 proiecte unde se înregistrează efecte sunt proiecte fazate, efectele obținute fiind datorate cumulativ intervențiilor din cadrul POS T și POIM T. Nu au existat alți factori sau alte proiecte care să contribuie la creșterea mobilității pe sectoarele respective.

### Evoluția indicatorilor POIM T

Efecte urmărite de POIM T:	Variația mobilității pe rețeaua TEN-T
Indicator:	Timpul mediu de călătorie pe rețeaua TEN-T feroviară (min/100 km)

73. Valoarea țintă propusă pentru acest indicator este de 79.20 min/100 km pentru 2023, o scădere a timpului mediu de călătorie pe rețeaua TEN-T feroviară cu 23.40% față de valoarea de referință din 2013 (103.40 min/100 km).

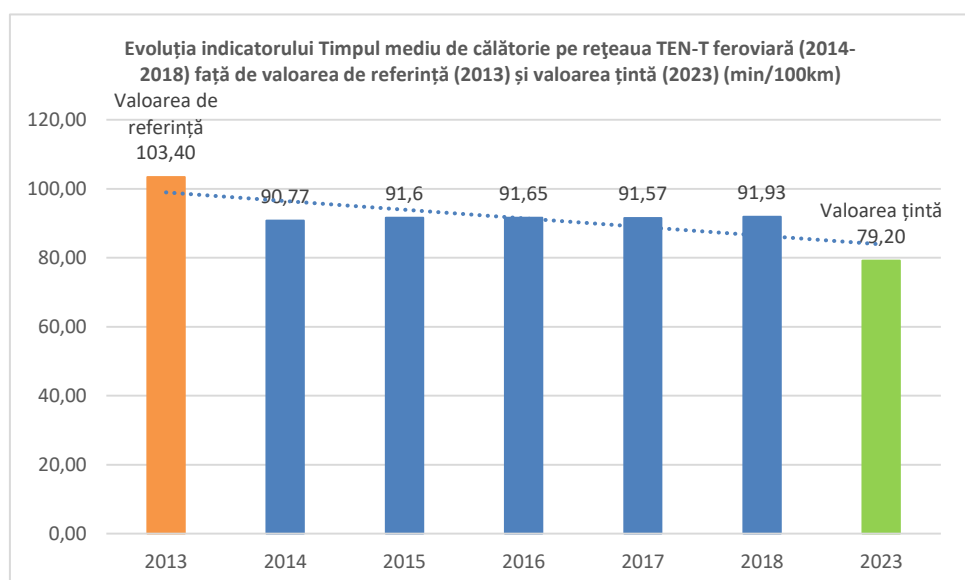
Tabel nr. 11. Evoluția indicatorului Timpul mediu de călătorie pe rețeaua TEN-T feroviară

Indicator	Unitate de măsură	Valoare-referință	Evoluție 2014-2018					Valoare-țintă
			2013	2014	2015	2016	2017	
Timpul mediu de călătorie pe rețeaua TEN-T feroviară	Min/100 km	103,40	90,77	91,60	91,65	91,57	91,93	79,20
Evoluție indicator față de 2013			-12,21%	-11,41%	0,85%	-11,44%	-11,09%	-23,40%

Sursa datelor: CFR, Directia Trafic, Regulatorul Central de Coordonare a Traficului (2014-2018), POIM (2013 și 2023)

74. Datele aferente perioadei 2014-2020 au fost calculate matematic pe baza distanțelor anuale totale parcurse de trenurile de călători pe rețeaua TEN-T feroviară (km) și a duratelor totale de timp (minute) pentru parcurgerea acestora. Datele calculate evidențiază o scădere a timpului de călătorie cu 11,09% în 2018 față de anul de referință (2013). Această scădere este influențată de proiectele finanțate din OS 1.2 POIM T.

Grafic nr. 6. Evoluția indicatorului Timpul mediu de călătorie pe rețeaua TEN-T feroviară (2014-2018)



Sursa datelor: CFR, Directia Trafic, Regulatorul Central de Coordonare a Traficului, anii 2014-2018 și POIM anii 2013 și 2023

75. Atingerea țintei indicatorului aferent OS 1.3 este influențată și următorii factori identificați pe parcursul evaluării:

- Coridorul Curtici-Constanța este coridorul principal (Rin-Dunăre) al rețelei feroviare TEN-T centrale. Modernizarea coridorului complet va avea un impact semnificativ, dar pentru un impact major, trebuie susținut de măsuri conexe pentru creșterea atractivității transportului feroviar.
- Pentru un impact semnificativ este necesară modernizarea căii ferate și a materialului rulant astfel încât să se poată ajunge la vitezele de deplasare preconizate pentru calatori și mărfuri.
- Starea avansată de degradare a rețelei feroviare, necesitatea de investiții masive în modernizarea rețelei, corelate cu ritmul reabilitării/modernizării va necesita un orizont de timp mai mare decât cel preconizat pentru reabilitarea rețelei feroviare TEN-T din România.
- Există segmente semnificative nemodernizate, iar ritmul de progres este unul foarte lent. Există un risc semnificativ ca întreaga rețea feroviară TEN-T centrală să nu fie modernizată până în 2030.



## Sectorul naval

76. Tabelul de mai jos prezintă succint proiectele TE1 din sectorul naval:

Tabel nr. 12. Proiecte de investiții cu CF semnate 31.12.2018 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)	0	55,23	nu	Fără impact
2	Dana 80 Port Constanța	NEFAZAT	1 (dana)	0	0	nu	Fără impact
3	Modernizare infrastructură Port Constanța	NEFAZAT	1	0	0	nu	Fără impact

Sursa: AM POIM T

77. 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.

78. Modernizarea ecluzelor a condus la atragerea unor fluxuri și la creșterea traficului pe canale, inclusiv în ecluza Năvodari, care nu a fost inclusă în proiect (și care nu este inclusă nici în prezentul proiect din cadrul POIM T), astfel proiectul contribuind la îndeplinirea obiectivului general de creștere a volumului de mărfuri transportate pe canalele navigabile.

79. Nu există alți factori sau alte proiecte care să contribuie la reabilitarea obiectivelor respective.

### Evoluția indicatorilor POIM T

Efecte urmărite de POIM T:	Variația productivității pe căile navigabile interioare
Indicator:	Volumul de mărfuri transportate pe căi navigabile interioare (mil.tone/an)

80. Valoarea țintă propusă pentru acest indicator este de 32,30 mil. tone pentru 2023, o creștere cu 20,15% față de valoarea de referință din 2013 (26,08 mil tone/an).

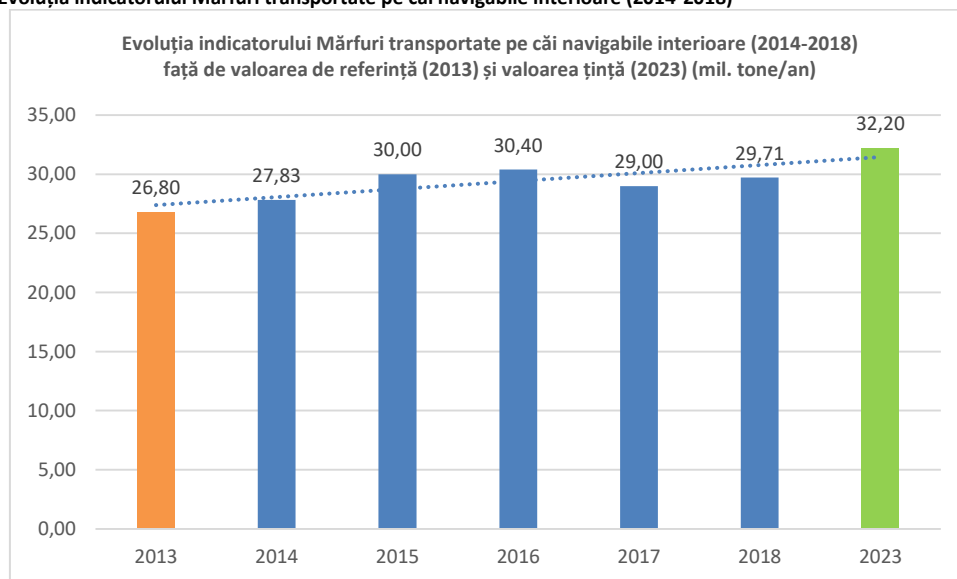
Tabel nr. 13. Evoluția indicatorului Mărfuri transportate pe căi navigabile interioare

Indicator	Unitate de măsură	Valoare-referință	Evoluție 2014-2018					Valoare-țintă
			2013	2014	2015	2016	2017	
Mărfuri transportate pe căi navigabile interioare	Mil. tone/an	26,80	27,83	30,00	30,40	29,00	29,71	32,20
Evoluție indicator față de 2013			3,84%	11,94%	13,43%	8,21%	10,86%	20,15%

Sursa datelor: INS, Publicații, „Transportul de pasageri și mărfuri pe moduri de transport”(2014-2018), POIM (2013 și 2023)

81. Valoarea intermediară a indicatorului indică o creștere cu 10,86% în 2018 față de 2013. Evoluția indicatorului din perioada 2014-2018 nu a fost influențată de proiectele POIM T.

Grafic nr. 7. Evoluția indicatorului Mărfuri transportate pe căi navigabile interioare (2014-2018)



Sursa datelor: INS, Publicații, „Transportul de pasageri și mărfuri pe moduri de transport” (2014-2018), POIM (2013 și 2023)

**82.** Atingerea țintei indicatorului aferent OS 1.3 este influențată direct de următorii factori identificați pe parcursul evaluării:

- Creșterea volumului de marfă este dictată în cea mai mare măsură de cererea de pe piață. Creșterea va depinde de prioritizarea accesului importurilor/exporturilor din și spre Asia prin porturile situate la Marea Neagră;
- Timpul de răspuns al pieței este mare. Lipsa conexiunilor intermodale cu porturile, pe distanțe medii și lungi și politicile de transport vor continua să încline balanța în favoarea transportului rutier în detrimentul celor fluviale și feroviare.
- Din punct de vedere al infrastructurii, creșterea volumului de mărfuri transportate pe Dunăre depinde în mod semnificativ de 3 factori:
  - a. Asigurarea adâncimii minime de 2,5 m pe toată perioada de timp a anului, sau cel puțin pe o perioadă medie anuală de 300-320 de zile, similar celei asigurate în zona Dunării de Sus (Austria, Slovacia);
  - b. Asigurarea conexiunii porturilor cu hinterlandul care asigură produsele care urmează a se transporta (produse agricole, industriale) și un nivel acceptat de calitate a serviciilor asigurate de modurile de transport conectate la porturi (feroviar și rutier);
  - c. Asigurarea capacităților de transport naval (barje, împingătoare, șlepuri autopropulsate), a infrastructurii de transport intermodal și a echipamentelor specializate pentru transportul containerizat, care să pună în valoare potențialul de dezvoltare a portului Constanța ca principal port maritim la Marea Neagră și a portului Galați ca principal port fluvio-maritim pe Dunăre. Astfel s-ar asigura utilizarea Dunării în regim de autostradă navală, ceea ce ar stimula transportul intermodal în regiunea Centrală și Sud-Europeană.

Proiectele prioritare propuse spre finanțare nu vizează în niciun fel regularizarea șenalului navigabil al Dunării, fapt ce reduce tonajul navelor și capacitatea de navigare pe cursul inferior al Dunării pe tot timpul anului. Lucrările de amenajare a șenalului întâmpină dificultăți de natură celor legate de protecția mediului, sunt costisitoare și consumatoare de timp.

Proiectele nu propun investiții în modernizarea amenajărilor portuare Dunărene și utilizarea Dunării pentru activități complementare transportului naval de lung parcurs (porturi de agrement, amenajări pentru creșterea accesibilității între malurile Dunării).

### 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)
<b>Alte posibile efecte</b>	
Variația productivității transportului rutier și feroviar	
Creșterea siguranței transportului	
Dezvoltarea durabilă în raport cu mediul	
Dezvoltarea pieței muncii	

#### Sectorul rutier

**83.** Realizarea unor secțiuni noi de autostradă are cele mai multe "alte efecte" dintre proiectele de investiții analizate. Semnificative sunt și efectele secundare pozitive constatate în cazul proiectului de modernizare a celor 3 ecluze.

**84.** 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 tronsoane ale unor secțiuni mai ample de autostrada, efectele nefiind vizibile până la finalizarea integrală a respectivelor autostrăzi (spre exemplu, în cazul autostrăzilor Timișoara-Lugoj, Lugoj-Deva, Sebeș-Turda, Târgu Mureș-Câmpia Turzii, Gilău-Nădășelu).

Se constată însă **intensificarea activităților economice din regiunile respective**, confirmată de distribuția întreprinderilor nou create și de creșterea numărului de salariați, care pot fi atribuite și proiectelor de dezvoltare a infrastructurii transporturilor. Toate aceste proiecte au determinat creșterea interesului investitorilor pentru dezvoltarea unor obiective economice în zonele adiacente autostrăzilor. Spre exemplu, a crescut accesibilitatea pentru populație la locurile de muncă din marile orașe din Regiunea Vest. De asemenea, au scăzut timpurile de transport de mărfuri pentru operatorii economici din zona (de exemplu, Fabrica de ciment Heidelberg, platforma logistică regională Lidl).

În ceea ce privește impactul asupra mediului, prin proiectele rutiere se crează premisele reducerii poluării în localități, prin devierea traficului în afara acestora.

**85.** Efectele negative ale construcției de autostrăzi se referă în principal la probleme sociale cauzate de exproprierea, unele dintre acestea cu un impact ridicat asupra proprietarilor expropriați, disconfort și congestie trafic pe durata construcției. În cazul proiectelor feroviare, efectele negative pe durata lucrărilor au constat în principal în reducerea capacității de circulație.

**86.** 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 va duce la scăderea numărului de accidente. 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.

**87.** 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.
- Scăderea atractivității căii ferate și creșterea costurilor de transport pe căile ferate (în lipsa unei politici coerente complementare și a investițiilor masive în infrastructura de căi ferate);
- 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

- 88.** Creșterea nivelului de siguranță a circulației este un efect imediat și foarte important obținut ca urmare a lucrărilor efectuate. Prin lucrările de reabilitare incluse în proiectele de reabilitare a liniei ferate Sighișoara-Simeria, care au vizat nu doar reabilitarea căii ferate ci și înlocuire dispozitive linii, modernizare clădiri gări, centralizări electromecanice, proiectele au contribuit semnificativ la creșterea siguranței în trafic, creșterea confortului călătorilor și creșterea atractivității călătoriei cu trenul. Datorită instalării de panouri fonoabsorbante pe traseu, a scăzut nivelul de poluare fonică.
- 89.** 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.
- 90.** Pe durata realizării proiectului, circulația pe tronsonul Sighișoara-Simeria s-a realizat pe un singur fir. Ca urmare, s-a redus capacitatea de circulație, au scăzut vitezele comerciale, iar din cauza lucrărilor s-au înregistrat întârzieri semnificative (medii zilnice peste 60 minute) atât pentru trenurile de călători, cât și pentru cele de marfă. Pe durata lucrărilor la proiectul Reabilitarea podurilor feroviare 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.
- 91.** Îmbunătățirea condițiilor de călătorie în transportul feroviar contribuie la creșterea atractivității transportului feroviar și implicit la scăderea nivelului de poluare, iar modernizarea celor 3 ecluze aduce de asemenea importante reduceri ale nivelului de poluare.

### Sectorul naval

- 92.** Singurul proiect aflat în implementare, Modernizarea ecluzelor, echipamentelor și instalațiilor, a generat doar efecte "intermediare" până în prezent. Reabilitarea Stației de pompare Cernavodă, a stațiilor de pompare pentru apărarea localităților împotriva inundațiilor (Saligny, Mircea Voda și Făclia) și reabilitarea galeriilor de ape mari contribuie la reducerea riscului de inundații ale localităților situate de-a lungul canalului, cu efecte benefice asupra comunităților locale din zonele limitrofe căilor navigabile.

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

- 93.** Efectele obținute privind siguranța traficului nu depășesc limitele zonelor unde s-a intervenit prin proiectele finanțate. În schimb, alte efecte la care contribuie proiectele - creșterea mobilității, creșterea atractivității transportului feroviar și implicit creșterea gradului de utilizare a rețelei feroviare, creșterea productivității transportului, reducerea impactului transporturilor asupra mediului - vizează populația României în general.

În ceea ce privește dezvoltarea pieței muncii, 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.

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

- 94.** 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 (prin Analize Cost-Beneficiu sau Studii de Caz longitudinale, la cel puțin un an de la darea în folosință). În acest stadiu, pot fi observate condiții 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 – condiție asigurată prin existența studiului de fezabilitate și avizului de mediu, fără de care proiectul nu ar putea fi implementate;
- 95.** Conform informațiilor colectate pe parcursul evaluării și a raportărilor din partea beneficiarilor, instituțiile beneficiare dispun de resurse suficiente pentru asigurarea mentenanței lucrărilor realizate.

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

- 96.** 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.
- 97.** 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.
- 98.** Deși implementarea proiectelor POIM T este întârziată față de planificare, nu există încă un risc de dezangajare. Rata de contractare, în martie 2019, era de 89% iar prin contractarea iminentă a încă 2 proiecte, rata de contractare se apropie de 100%. Nu se observă însă o îmbunătățire notabilă 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

- 99.** 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);
  - Înființarea Autorității pentru Reformă Feroviară (ARF) a avut un start foarte bun, graficul de activități fiind respectat până la acest moment conform informării lunare privind stadiul îndeplinirii măsurilor specifice ARF din Programul de Guvernare 2017-2020. Din păcate, aspectele pozitive ale funcționării

ARF sunt contrabalansate de problemele în completarea grilei de personal (nu se prezintă candidați la concursurile organizate de ARF).

- 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 Măsurile 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

**100.** 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.

**101.** 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.

**102.** 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 (auditori, cerințe de raportare).



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



- Rezultatul licitațiilor este influențat de definirea deficitară a condițiilor de participare, de exemplu nu poate fi testată veridicitatea declarațiilor ofertanților.

**103.** 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

**104.** 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

**105.** 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 nevoia de noi resurse financiare și de timp;
- 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?

**106.** 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



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



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.

**107.** Aspecte deficitare punctuale legate de activitatea de proiectare vizează neincluderea 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)

**108.** 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:

**109.** 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:

**110.** 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.

**111.** 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.

**112.** Asistența tehnică are un rol esențial în proiectele majore în special, dar și pentru celelalte proiecte, însă 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 de multe ori deficitară.

**113.** Consultarea comunităților locale trebuie realizată 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.

**114.** Similar, finalizarea procedurilor pentru obținerea autorizațiilor, avizelor și a exproprierilor trebuie realizată înainte de demararea procedurilor de achiziție publică.

**115.** 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.

**116.** 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.

**117.** 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.

**118.** 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?

#### **Indicatorul POIM T aferent OS 1.1: Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T centrală**

**119.** Valoarea țintă a indicatorului de rezultat aferentă anului 2023 reprezintă o scădere cu 6.79% a timpului mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T centrală, față de anul 2013. În prezent, la nivelul AM POIM nu se centralizează valorile individuale ale indicatorilor de rezultat ai proiectelor contractate, astfel încât să rezulte – similar cu indicatorii de rezultat raportați în RAI – o valoare potențială obținabilă prin implementarea portofoliului de proiecte contractate. Această analiză este posibilă, prin implicarea CESTRIN/CFR, însă pentru o evaluare externă este cvasi-imposibil de realizat. Situația este identică pentru toți indicatorii care vizează durata de deplasare (OS 1.1, OS 1.2, OS 1.3).

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

Tabel nr. 14. Indicatorii de rezultat imediat – output OS 1.1

Indicator	UM	Valoare țintă (2023) total	2018 Total	Proiecte
<b>Drumuri: Lungimea totală a drumurilor nou construite din care: TEN-T</b>	km	200.00	235.42	- 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 Municipiului București (92,09 km)

Sursa datelor: Situația proiectelor la 31.12.2018, AM POIM

#### **Indicatorul POIM T aferent OS 2.1: Timpul mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T globală**

**121.** Valoarea țintă a acestui indicator aferentă anului 2023 reprezintă o scădere cu 7.98% a timpului mediu de călătorie pe rețeaua rutieră TEN-T globală.

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

Tabel nr. 15. Indicatorii de rezultat imediat – output OS 2.1

Indicator	UM	Valoare țintă (2023) total	2018 Total	Proiecte
<b>Drumuri: Lungimea totală a drumurilor nou construite din care: TEN-T</b>	km	175.00	456.61	- Autostrada Sebes -Turda, faza II (70 km)
				- Reabilitare DN 6 Alexandria - Craiova faza II (48,01 km)
				- Modernizare DN 73 Pitesti - Campulung - Brasov (103,25 km)
				- Reabilitare DN56 Craiova - Calafat faza II (80,43 km)
				- Reabilitare DN 66 faza II (68,74 km)
				- Varianta de ocolire Brasov faza II (4,92 km)
				- Modernizare DN 5 Bucuresti - Adunatii Copaceni faza II (11,65 km)
				- Varianta de ocolire Caracal faza II (10,34 KM)
				- Varianta de ocolire Targu 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)
				- Autostrada Cluj Vest (Gilău)-Nădășelu (9,65 km)

Sursa datelor: Situația proiectelor la 31.12.2018, AM POIM

### Indicatorul POIM T aferent OS 1.2: Timpul mediu de călătorie pe rețeaua feroviară TEN-T

**123.** Valoarea țintă a acestui indicator aferentă anului 2023 reprezintă o scădere cu 23.40% a timpului mediu de călătorie pe rețeaua feroviară TEN-T.

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

Tabel nr. 16. Indicatorii de rezultat imediat - output OS 1.2

Indicator	UM	Valoare țintă (2023) total	2018 Total	Proiecte
Căi ferate: Lungimea totală a liniilor de cale ferată renovate sau modernizate din care: TEN-T	km	140,00	317,02	- 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 cale ferată dotate cu ERTMS	km	140,00	314,47	- 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)
Material rulant achiziționat	Unități	22,00	0	-

Sursa datelor: Situația proiectelor la 31.12.2018, AM POIM

### Indicatorul POIM T aferent OS 1.3: Mărfuri transportate pe căi navigabile interioare

**125.** Valoarea țintă a acestui indicator aferentă anului 2023 reprezintă o creștere cu 20.15% a volumului de mărfuri transportate pe căi navigabile interioare.

**126.** Pentru indicatorii de output, pe baza portofoliului de proiecte contractate situația se prezintă astfel:

Tabel nr. 17. Indicatorii de rezultat imediat - output OS 1.3

Indicator	UM	Valoare țintă (2023) total	2018 Total	Proiecte
Lungimea totală a căilor navigabile interioare îmbunătățite sau nou-create	km	30.00	0.00	-
Porturi situate pe TEN-T modernizate	Număr	1.00	1.00	- Modernizarea infrastructurii portuare prin asigurarea creșterii adancimilor senalelor și bazinelor și a siguranței navigației în Portul Constanța
				- Implementarea unei dane specializate într-o zonă cu adancimi mari (DANA 80) Port Constanța
Ecluze reabilite	Număr	4.00	3.00	- Reabilitare ecluze pe canalul Dunare Marea Neagra - etapa a II-a

Sursa datelor: Situația proiectelor la 31.12.2018, AM POIM

**127.** Indicatorii de output ai proiectelor contractate în cadrul POIM T la data de referință a evaluării asigură depășirea semnificativă a țintelor stabilite în cazul OS 1.1, OS 1.2, OS 2.1 (sectoarele rutier și feroviar), excepția fiind indicatorul indicatorul "material rulant achiziționat" din cadrul OS 1.2, pentru care nu există proiecte.



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



**128.** În cazul OS 1.3, pentru indicatorul "lungimea totală a căilor navigabile interioare îmbunătățite sau nou-create" nu există proiecte contractate/în curs de contractare, iar pentru indicatorul "ecluze reabilitate", ținta de 4 ecluze este improbabil să fie atinsă (prin modernizarea suplimentară a ecluzei Năvodari).

### 3.9. Concluzii și recomandări

#### Concluzii:

1. Majoritatea problemelor și nevoilor identificate la momentul elaborării POIM - trafic rutier congestionat, infrastructura feroviară în deteriorare - s-au menținut sau acutizat în perioada 2014-2020.
2. Evoluția mobilității pe rețeaua TEN T depinde în principal de progresul în implementarea proiectelor cofinanțate din fonduri UE.
3. Prioritizarea proiectelor pentru finanțare în cadrul POIM, realizată în principal pe criteriul maturității și care astfel nu a respectat întocmai prioritizarea din MPGT, va afecta impactul general al proiectelor.
4. În sectorul rutier s-au realizat progrese privind mobilitatea, reducerea riscului de accidente și a poluării urbane, asigurarea conexității rețelelor TEN-T centrală și globală pe secțiuni ale rețelei TEN T datorită proiectelor finalizate, dar cu efecte reduse la nivelul întregii rețele. Cauzele principale sunt numărul redus de proiecte și ritmul lent al lucrărilor, în foarte multe situații înregistrându-se întâzieri.
5. Proiectele rutiere contribuie la mobilitatea populației spre zone cu locuri de muncă mai numeroase și la intensificarea activității economice în proximitatea autostrăzilor. În consecință la crearea de noi locuri de muncă, prin creșterea atractivității zonei pentru investiții, datorită unei conectivități mai bune.
6. Construirea de autostrăzi a generat efecte negative importante la nivel local – disconfort, blocarea/îngreunarea accesului localnicilor la proprietăți, creșterea numărului de accidente – cauzate în principal de consultări insuficiente cu factorii locali asupra proiectelor, respectiv de congestia în trafic pe durata construcției.
7. Îmbunătățirea condițiilor de călătorie contribuie la creșterea atractivității transportului feroviar și la scăderea nivelului de poluare, însă impactul proiectelor este limitat de dimensiunea redusă a tronsoanelor reabilitate.
8. Cu toate că a crescut mobilitatea pe rețeaua feroviară TEN T datorită proiectelor de infrastructură finanțate, efectele sunt resimțite la nivel limitat în rândul călătorilor. Deși infrastructura permite circulația cu viteze mari pe anumite tronsoane, materialul rulant învechit nu permite dezvoltarea vitezelor proiectate și reducerea vizibilă a timpului de călătorie.
9. În cazul proiectelor feroviare, efectele negative au constat în principal în reducerea capacității și vitezei de circulație pe durata lucrărilor.
10. Efectele manifestate în cazul proiectelor care includ atât sectoare/loturi nefinalizate cât și sectoare date în exploatare sunt limitate, mai ales în cazul transportului rutier și feroviar, unde există limitări ale traficului ca urmare a existenței șantiierelor deschise, lucrărilor nefinalizate.
11. Proiectele finanțate în sectorul naval contribuie în mod direct la creșterea volumului de mărfuri transportate pe căile navigabile interioare și la reducerea poluării. Efectele pozitive obținute deja prin proiectul similar implementat în cadrul POS T pentru alte 3 ecluze sunt așteptate și ca urmare a "etapei a doua" implementate în cadrul POIM T.



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



#### Recomandări :

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



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



## 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

**129.** 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.<sup>8</sup>

**130.** Pachetul privind mobilitatea urbană (2013) conține o primă formulare a conceptului de **Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD<sup>9</sup>)**, principalul instrument de promovare a politicilor UE privitoare la mobilitatea urbană.<sup>10</sup> Unul dintre scopurile principale vizate de PMUD îl constituie reducerea emisiilor de dioxid de carbon (CO<sub>2</sub>) 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.

**131.** 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)<sup>11</sup>, Varșovia (818 mil. € din care 448 mil. € din FC)<sup>12</sup>, Sofia (520 mil. € din care 368 mil. € din FEDR)<sup>13</sup> sau Thessaloniki (884 mil. € din care 407 mil. € din FEDR)<sup>14</sup>.

#### Cadrul legislativ, strategic și procedural la nivel național

**132.** 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:

<sup>8</sup> <https://ec.europa.eu/futurium/en/urban-mobility>.

<sup>9</sup> 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](http://www.eltis.org/sites/default/files/BUMP_Guidelines_RO.pdf)

<sup>10</sup> *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).

<sup>11</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/newsroom/news/2018/07/07-10-2018-the-eu-invests-in-the-modernisation-of-budapest-third-metro-line](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/newsroom/news/2018/07/07-10-2018-the-eu-invests-in-the-modernisation-of-budapest-third-metro-line)

<sup>12</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/projects/major/poland/extension-of-warsaws-metro-line-2-improves-urban-transport-services](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/projects/major/poland/extension-of-warsaws-metro-line-2-improves-urban-transport-services)

<sup>13</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/projects/bulgaria/sofia-s-metro-system-undergoes-new-expansion](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/projects/bulgaria/sofia-s-metro-system-undergoes-new-expansion)

<sup>14</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/projects/greece/eu-funding-supports-further-development-of-thessaloniki-metro-network](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/projects/greece/eu-funding-supports-further-development-of-thessaloniki-metro-network)



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



- **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.

**133.** 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 investiți 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.

**134.** Modelul de transport adoptat de PMUD 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 Ianului** (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.

**135.** 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–Rahov – Piața Celibidache– Crângașii.

**136.** În prezent, două secțiuni sunt în construcție cu finanțare POIM 2014-2020:

- **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

**137.** Metroul este asimilat transportului public de mare capacitate împreună cu tramvaiul și liniile BRT (Bus Rapid Transit). În anul 2017, aproximativ 178 de orașe din 56 de state erau deservite de linii de metrou<sup>15</sup>. 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.

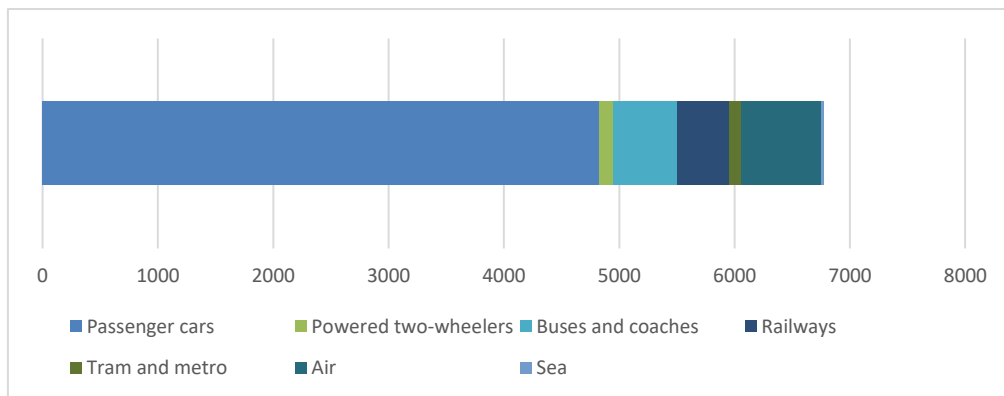
**138.** În ultimii 10 ani, în Europa doar Brescia (Italia) s-a alăturat orașelor care dispun de rețea de metrou (anterior Adana/Turcia în 2009, Lausanne/Elveția în 2008)<sup>16</sup>. Restul investițiilor în linii de metrou s-au referit la **extinderea** unor magistrale existente sau **crearea unor magistrale noi**. Astfel, la nivelul UE, în 2016, 2% din

<sup>15</sup> UITP, 2018. World Metro Figures – Statistics Brief

<sup>16</sup> Metrobits.org (world metro database)

totalul pasagerilor au fost transportați cu tramvaiul sau metroul (considerat transport urban de mare capacitate). Majoritatea persoanelor se deplasau cu autovehiculul individual (71%), avionul (10%)<sup>17</sup> sau autobuzul/autocarul (8%). În intervalul 2010-2016, transportului aerian a înregistrat cea mai mare creștere a numărului de pasageri (28%), urmat de transportul pe calea ferată (11%) și cel cu metroul și tramvaiul (8%).

Grafic nr. 8. Miliarde de pasageri transportați/km în 2016 în Europa



Sursa: Eurostat

#### Evoluția transportului public cu metroul la nivel național

**139.** Rețeaua de Metrou a Municipiului București (singura rețea de metru din România<sup>18</sup>) este formată din 4 magistrale funcționale și 2 în curs de execuție (M5 și M6). Cele 4 magistrale operaționale însumează 71,1 km<sup>19</sup>. Conform PMUD București-Ilfov, 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 aproximativ 177 milioane de pasageri anual. Deși acoperă numai 4 % din lungimea întregii rețele de transport public a capitalei, metroul asigură cca. 20% din volumul total al călătoriilor ce utilizează mijloace de transport în comun în Municipiul București<sup>20</sup>.*

**140.** 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 s-a extins cu 1,89 km. Intervalul mediu de circulație a trenurilor pe Magistrala 4 este de 7-11 minute, iar viteza maximă 80 km/h (viteză medie 36-40km/h).

**141.** Investițiile în infrastructura de metrou (extindere linii, modernizare stații și material rulant) au asigurat creșterea constantă a numărului de pasageri transportați, așa cum se poate observa din figura de mai jos.

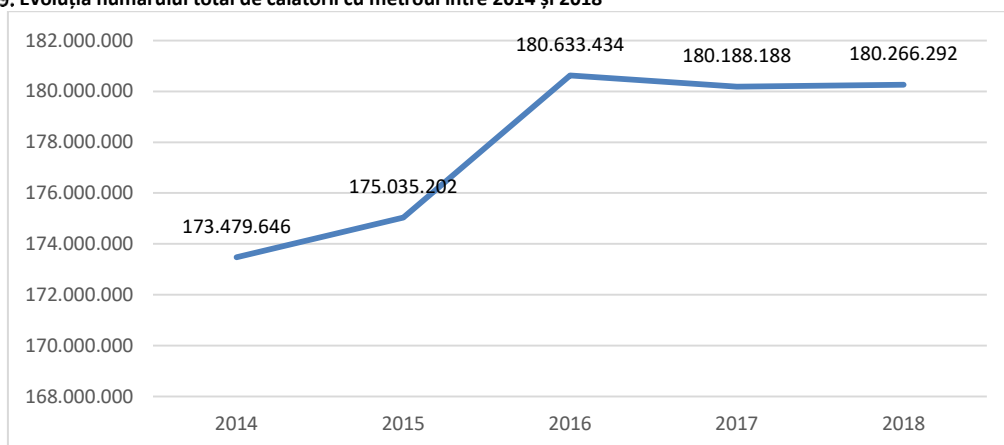
<sup>17</sup> Zboruri în interiorul UE

<sup>18</sup> Municipiile Cluj Napoca și Timișoara au în vedere construirea unor linii de metrou

<sup>19</sup> Conform Raport de activitate Metrorex 2017

<sup>20</sup> Conform Raport de activitate Metrorex 2017

Grafic nr. 9. Evoluția numărului total de călătorii cu metroul între 2014 și 2018

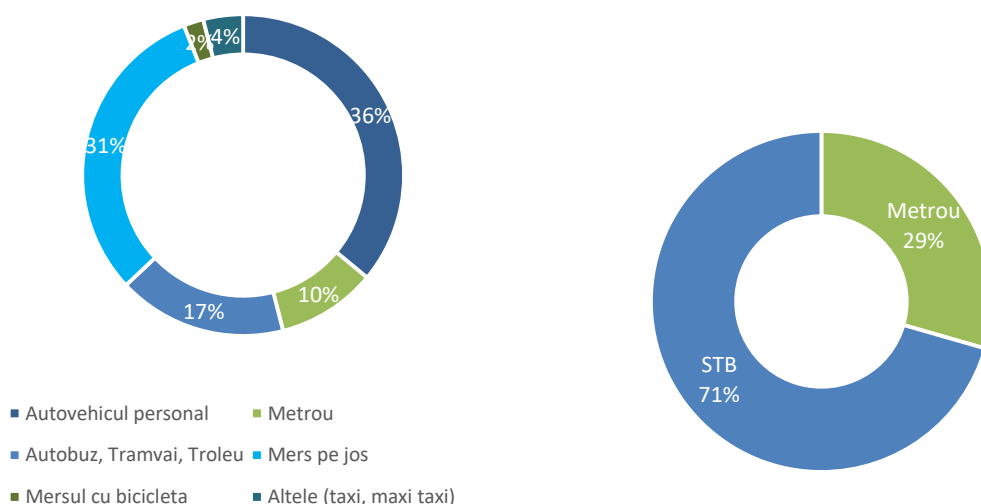


Sursa: Metrorex

**142.** 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. În prezent, metroul preia 29,5% din totalul pasagerilor care folosesc transportul public, iar Societatea de Transport București (STB), restul de 71,5%. În perioada 2015-2018, numărul călătoriilor cu metroul a crescut cu 4%, iar numărul călătoriilor cu transportul public de suprafață a scăzut cu 6%.

**143.** Analizele realizate în cadrul acestei evaluări au relevat faptul că **vecinătatea metroului poate influența pozitiv gradul de utilizare a transportului în comun**. Astfel, cu toate ca doar 29,5% din totalul de pasageri folosesc metroul la nivelul Municipiului București, în zonele în care există rețea de metrou accesibilă ponderea persoanelor care utilizează metroul ca principal mijloc de transport crește până la 40%.

Grafic nr. 10. Repartiția modală în anul 2015 - Municipiul București; Pondere călătorii cu metroul /total transport public (2018)

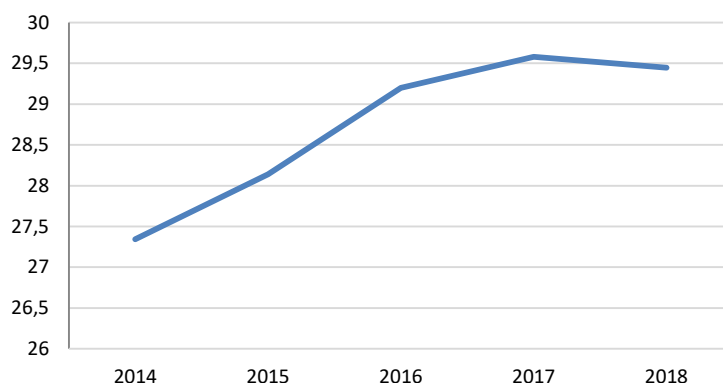


Sursa: PMUD București Ilfov/Metrorex/STB

**144.** Evoluția anuală indică o creștere constantă a ponderii călătoriilor cu metroul în totalul călătoriilor cu transportul public în perioada 2014-2017, urmată de o scădere în anul 2018, așa cum se poate vedea din graficul de mai jos.



Grafic nr. 11. Evoluția ponderii călătoriilor cu metroul din totalul călătoriilor cu transportul public

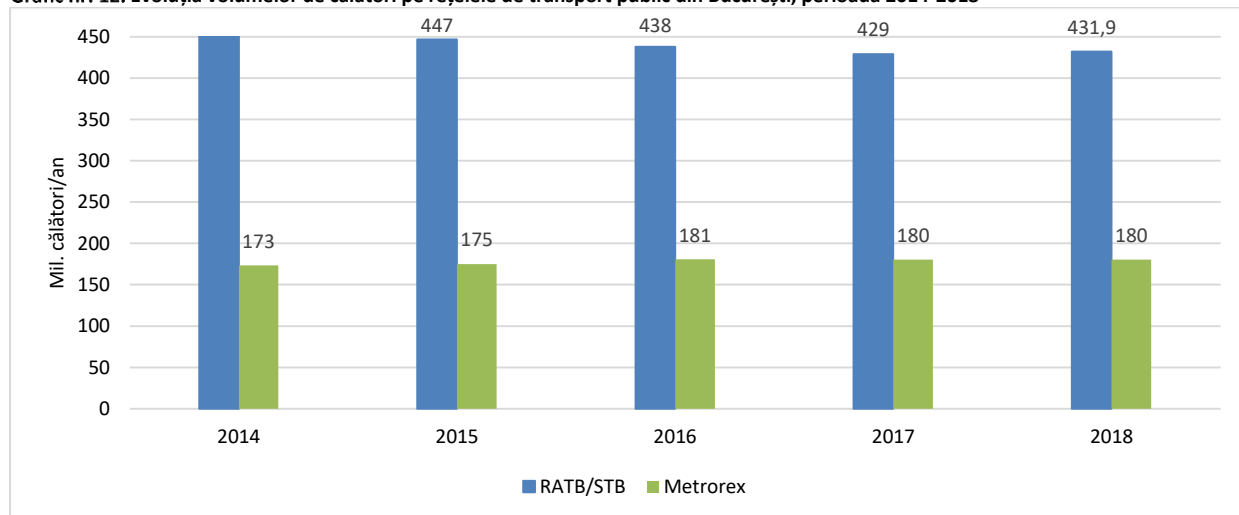


Sursa: Metrorex / STB

**145.** Scăderea aferentă anului 2018 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**.

**146.** La nivelul Bucureștiului se constată scăderea numărului de călători în transportul public de suprafață (6% în 2018 față de 2014) și creșterea ușoară a numărului de călători cu metroul (4% în 2018 față de 2014).

Grafic nr. 12. Evoluția volumelor de călători pe rețelele de transport public din București, perioada 2014-2018

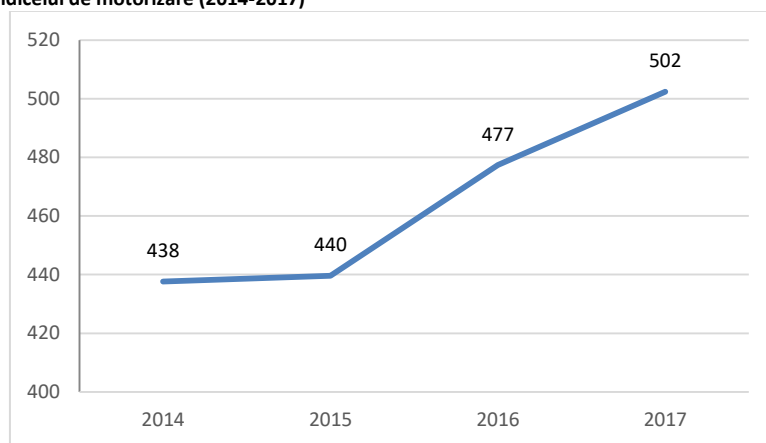


**147.** M4 a înregistrat o creștere semnificativă a numărului de călători în perioada 2014–2017, dar o scădere în 2018 cu 6% față de 2017. Numărul călătoriilor cu transportul public în București a scăzut cu 3,5% în 2015-2018.

**148.** 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 Capitalei<sup>21</sup>. 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.

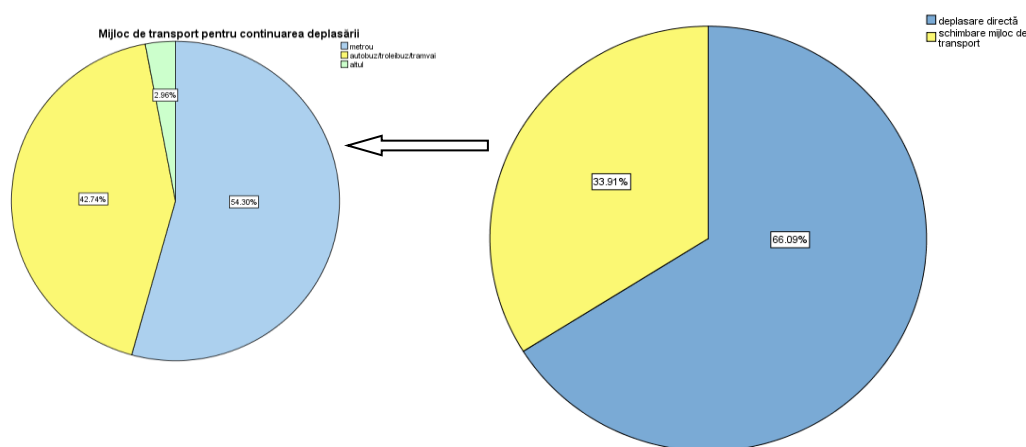
Grafic nr. 13. Evoluția indicelui de motorizare (2014-2017)



Sursa: DRPCIV/INS Tempo

**149.** Informațiile disponibile indică faptul că dintre deplasările cu metroul 66% sunt directe, iar 34% presupun schimbarea vehiculului; dintre acestea din urmă, 54% dintre călătorii sunt continuate tot cu metroul (schimbarea magistralei de metrou), iar 43% presupun continuarea deplasării cu transportul public de suprafață.

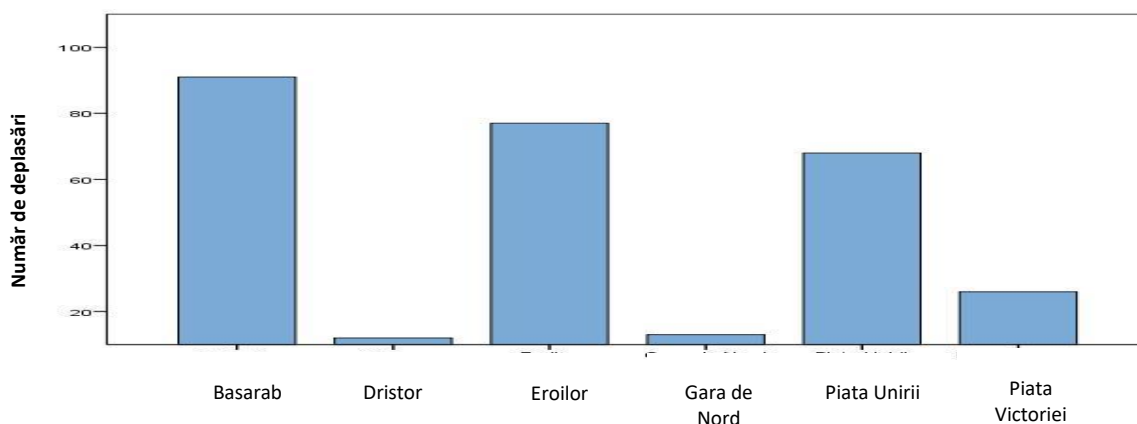
Grafic nr. 14. Fragmentarea parcursului pentru schimbarea liniei de transport



**150.** Polii de schimb cel mai des utilizați sunt stațiile Basarab, Eroilor, Piața Unirii, Piața Victoriei (a se vedea figura de mai jos). Stațiile Basarab și Eroilor reprezintă stațiile de joncțiune ale noilor magistrale cu magistralele existente.

<sup>21</sup> În 2015-2018 populația Municipiului București a crescut cu 0,08%, pe când populația Județului Ilfov, care concentrează cele mai multe dezvoltări noi, a crescut cu 12,4%.

Grafic nr. 15. Număr de deplasări fragmentate



#### 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)

**151.** TE 2 vizează următoarele efecte:

**Rezultate așteptate:** utilizarea sporită a metroului în transportul de pasageri din regiunea București – Ilfov

**Indicatori de rezultat:** cota de piață a metroului în transportul public de pasageri din regiunea București - Ilfov

**152.** Singura instituție beneficiară din cardul TE 2 este Metrorex. **Sinteza proiectelor TE 2** la data de referință a evaluării (31.12.2018) este prezentată în continuare:

Nr. total proiecte cu contracte de finanțare semnate: **4**  
 Tip proiect (investiții/AT): **4 investiții**  
 Tip proiect (fază/nefază): **3 faze, 1 nefază**  
 Valoare proiecte investiții (totală/eligibilă POIM T): **2,34 miliarde lei/1,97 miliarde lei**  
 Nr. proiecte investiții în exploatare (parțial/total): **2 total**  
 Tip proiecte investiții în exploatare: **2 faze**  
 Nr. proiecte pe nivele de impact: **1 impact mare, 3 fără impact**  
 Nr. Studii de Caz realizate în cadrul evaluării: **2**

**153.** Estimarea impactului se referă la nivelul "individual" de impact al proiectelor, observabil pe secțiunile/magistralele de metrou unde au avut loc intervențiile. Impactul general – la nivelul rețelei de metrou a Municipiului București – este limitat de anvergura redusă a proiectului de extindere a rețelei aflat în exploatare comparativ cu dimensiunea totală a metroului din București.

**154.** Tabelul de mai jos prezintă succint proiectele TE 2:

Tabel nr. 18. Proiecte de investiții cu CF semnate pe rețeaua de transport cu metroul a Municipiului București

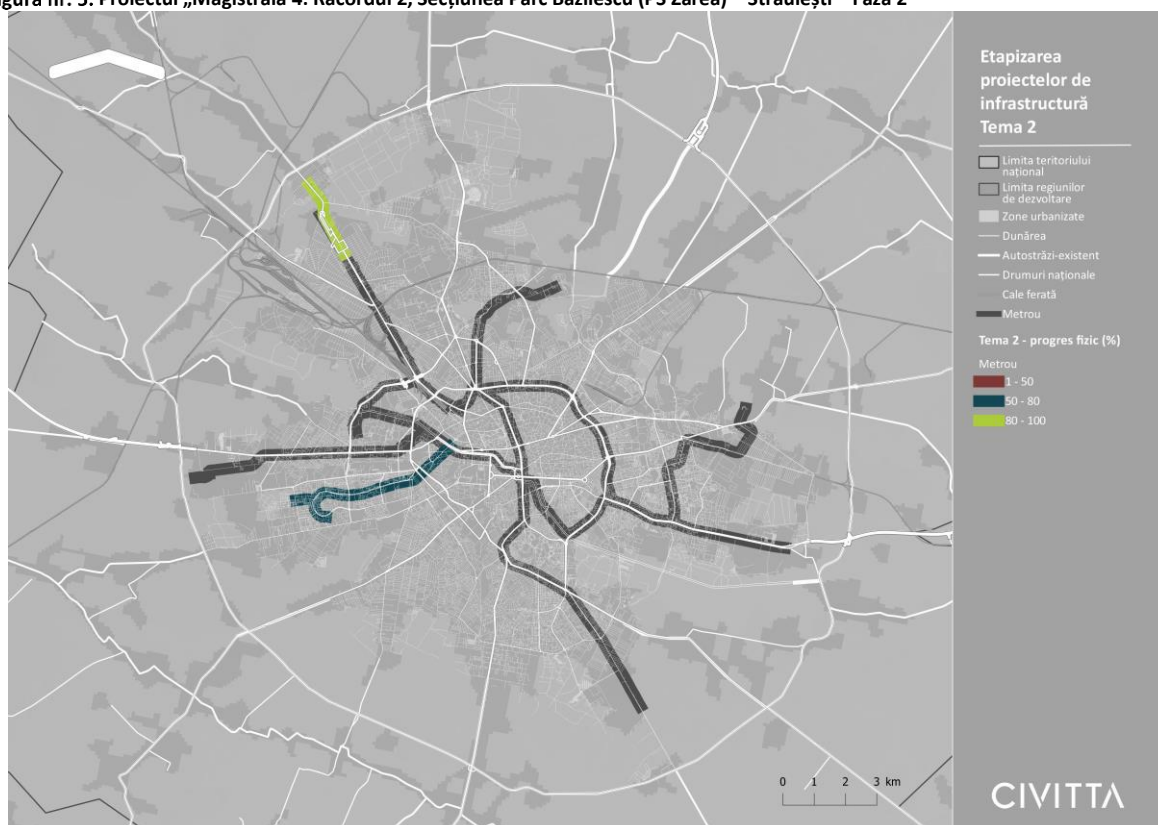
Nr. Crt.	Denumire proiect (nume scurt)	Tip proiect	Țintă Indicator	Valoare realizată	Progres fizic proiect (%)	Progres fizic Faza II (%)	În exploatare (da/nu/partial)	Impact estimat (mare /mediu /fără impact)
1	Metrou M5 Râul Doamnei-Eroilor - Faza II	FAZAT	6,871 km 10 stații	-	76,76	66,76	nu	Fără impact
2	Metrou M4 Parc Bazilescu-Străulești - Faza II	FAZAT	1,89 km 2 stații	1,89 km 2 stații	99,63	99,90	da	mare
3	Modernizare instalații ventilație – Faza II	FAZAT	11 instalații	-	99,93	95,86	da	Fără impact
4	Modernizare instalații control acces	NEFAZAT	41 stații	0	92,74	-	nu	Fără impact

Sursa: AM POIM T

**155.** Cel mai avansat proiect de construcții este cel referitor la extinderea M4. În contextul acestui exercițiu de evaluare, impactul intervențiilor POIM T din TE 2 este legat preponderent de acest proiect. Proiectul (în exploatare) de modernizare a instalațiilor de ventilație pe Magistralele 1, 2 și 3 se află mai degrabă în sfera proiectelor de mentenanță.

**156.** Cu toate că reprezintă un progres important din punct de vedere tehnic, impactul său în ceea ce privește atractivitatea metroului comparativ cu alte moduri de transport urban este nesesizabil. Într-o situație similară se va afla, la finalizare, și proiectul pentru modernizarea instalațiilor de control acces.

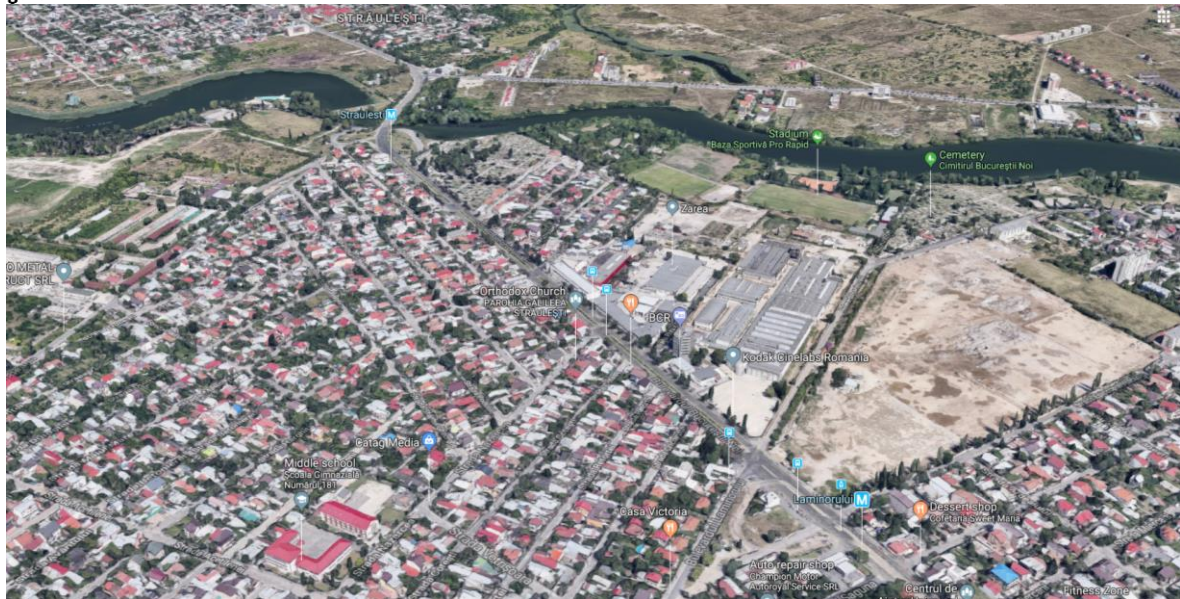
**Figura nr. 5. Proiectul „Magistrala 4: Racordul 2, Secțiunea Parc Bazilescu (PS Zarea) – Străulești – Faza 2”**



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

**157.** Extinderea liniei de metrou către Străulești 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.

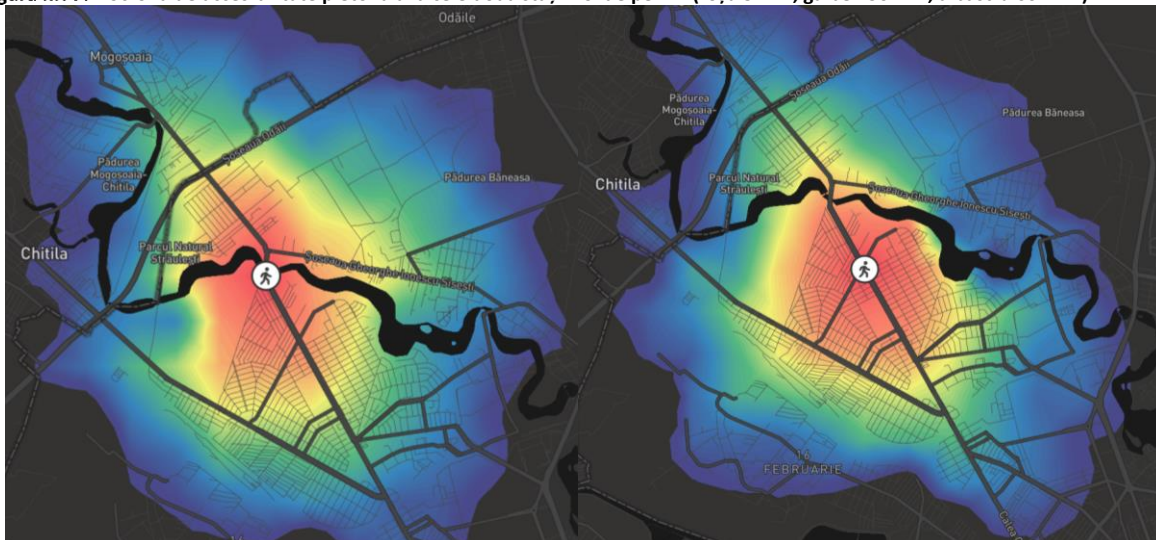
Figura nr. 6. Profilul zonei de studiu



Sursa: Googlemaps

**158.** 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. De-a lungul Bulevardului Bucureștii Noi (DN1A) au apărut activități comerciale de mici dimensiuni, care pot fi parțial atribuite extinderii metroului.

Figura nr. 7. Izocrona de accesibilitate pietonală la cele două stații noi de pe M4 (roșu 5 min, galben 30 min, albastru 60 min.)

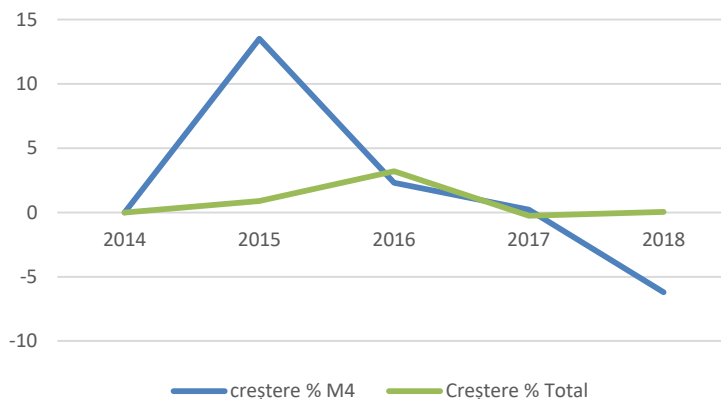


Sursa: Mapboxlabs

**159.** Unul din obiectivele specifice ale proiectului constă în transportarea unui volum de aproximativ 12.150 călători/zi după deschiderea circulației pe racordul 2 al M4. După punerea în funcțiune a celor 2 stații în 2017, în anul următor numărul de pasagerii transportați pe magistrală a scăzut cu 399.355. Conform datelor Metrorex, pe primele luni ale anului 2019 (ianuarie, februarie, martie), numărul pasagerilor este mai mare comparativ cu aceleași luni din anul trecut. Volumul mediu zilnic de călători pe M4 a fost de 17.310, adică s-a depășit cu 42% ținta indicatorului proiectului. Acest fapt confirmă îndeplinirea obiectivelor POIM -

**creșterea atractivității generale a deplasărilor cu metroul, reducerea duratelor de deplasare în București, însă impactul asupra repartiției modale este încă redus.**

Grafic nr. 16. Dinamica procentuală a numărului de pasageri transportați pe rețeaua de metrou vs. magistrala M4



Sursa: Metrorex SA

**160.** Factori 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-Victoriei se poate realiza în aproximativ 46 min. cu metroul, pe când aceeași distanță este parcursă în 12-26 min. cu autovehiculul personal.
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. Nu există încă sinergie cu proiectele considerate complementare. Impactul extinderii M4 este susținut de amenajarea terminalului multimodal Străulești (660 locuri de parcare, sală de așteptare pentru călătorii transportului public orășenesc 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 (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. Pentru a ajunge în zona centrală costurile pentru parcare și biletul de metrou (dus întors) ar cumula 13 lei (8 ore de staționare). În ianuarie 2019, prețul pentru o oră de parcare a fost redus la 0,5 lei (față de 1 leu în 2018). Nu există integrare tarifară, prin care plata locului de parcare să asigure o călătorie cu transportul public, așa cum funcționează majoritatea punctelor de park&ride din Europa.
7. Capacitatea de transport a Bulevardului Bucureștii Noi și Căii Griviței<sup>22</sup> face ca mulți rezidenți să prefere autoturismul personal până la Gara de Nord sau Victoriei, evitând să schimbe două magistrale.

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

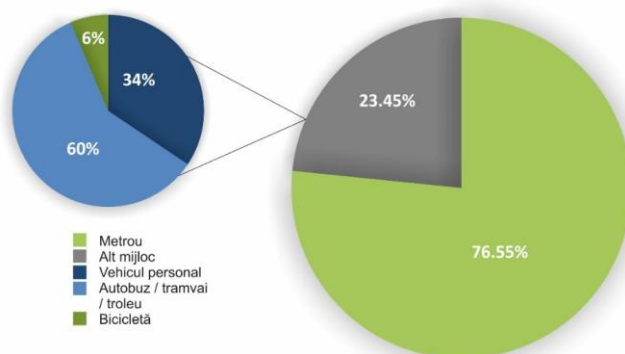
- Introducerea tarifării integrate Metrou-STB;
- Integrarea costului călătoriei cu metroul în taxa de parcare la terminalul multimodal Străulești;
- Realizarea pasajului peste DNCB pe DN1A Mogoșoaia-București;
- Construirea M6 Gara de Nord-Aeroport Henri Coandă;

<sup>22</sup> Problemele de congestie pe cele două artere nu sunt atât de mari ca în cazul celorlalte penetrante (DN1, DN2, DN3, DJ 602, DN7).

- Reconfigurarea zonei industriale Laromet – noi dezvoltări de locuințe și birouri cu o densitate ridicată (densificarea zonei de influență a proiectului);

**162.** Nu există impact în cazul proiectului Metrou M5 Râul Doamnei-Eroilor deoarece magistrala nu este funcțională. În prezent progresul fizic este de 87%, urmând a fi dată în expoatare în 2020/2021. Odată cu darea în folosință a noii magistrale, există potențial ca numărul călătoriilor cu metroul să înregistreze creșteri masive. **M5 asigură legătură directă cu zona centrală a Capitalei și deservește cartiere cu o densitate foarte ridicată a populației (Drumul Taberei, Prelungirea Ghencea), care nu beneficiază de acces facil la serviciile de transport cu metroul.** Se poate anticipa o creștere a cererii de transport cu metroul de până la 40%.

Grafic nr. 17. Repartiția modală viitoare (în condițiile funcționării M5)



Sursa: Sondaj asupra beneficiarilor Temei 2 de evaluare

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

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

**163.** 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

**164.** 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)

**165.** 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.

**166.** 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, nu este finalizat, lucrările aflându-se în faza de recepție la terminarea lucrărilor.

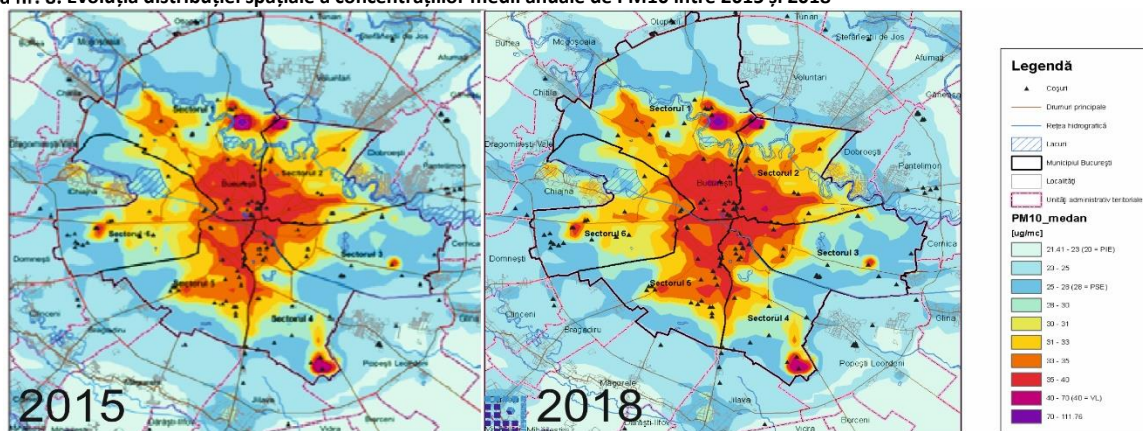
**167.** Prin investițiile realizate prin intermediul portofoliului de proiecte POIM se vor implementa măsuri care vor duce la creșterea siguranței traficului. Din analiza datelor colectate reiese că marea majoritatea a populației consideră călătoriile cu metroul ca având un grad ridicat de siguranță 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

**168.** 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<sub>2</sub>O) sau Co<sub>2</sub>. 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.

**169.** 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<sub>10</sub><sup>23</sup>. Zona deservită de extensia M4 înregistrează valori de 33-35 ug/mc încadrându-se astfel într-o calitate medie a aerului. Principalele schimbări în intervalul 2015-2018 s-au realizat în zona intersecției între DN1A și DN7<sup>24</sup>, care a trecut de la 31-33 ug/mc la 33-35 ug/mc, fapt datorat în principal creșterii traficului în/dinspre zona Mogoșoaia/Buftea.

Figura nr. 8. Evoluția distribuției spațiale a concentrațiilor medii anuale de PM<sub>10</sub> între 2015 și 2018



Sursa: PMB – Direcția de Mediu

**170.** Deși extinderea M4 a preluat o parte din traficul rutier, cererea de transport din mediul extern crește în continuare<sup>25</sup>, 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.

**171.** 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

<sup>23</sup> Aproximativ 58% din emisiile de PM<sub>10</sub> provin din traficul rutier (Planul Integrat de Calitatea Aerului în Municipiul București 2018)

<sup>24</sup> Cea mai congestionată intersecție din zona de deservire a extensiei M4.

<sup>25</sup> Procesul de sub-urbanizare face ca populația orașelor Mogoșoaia și Buftea să crească continuu în ultimii ani



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.

**172.** 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.

#### **Atractivitatea zonelor în care a fost construit metroul**

**173.** 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:

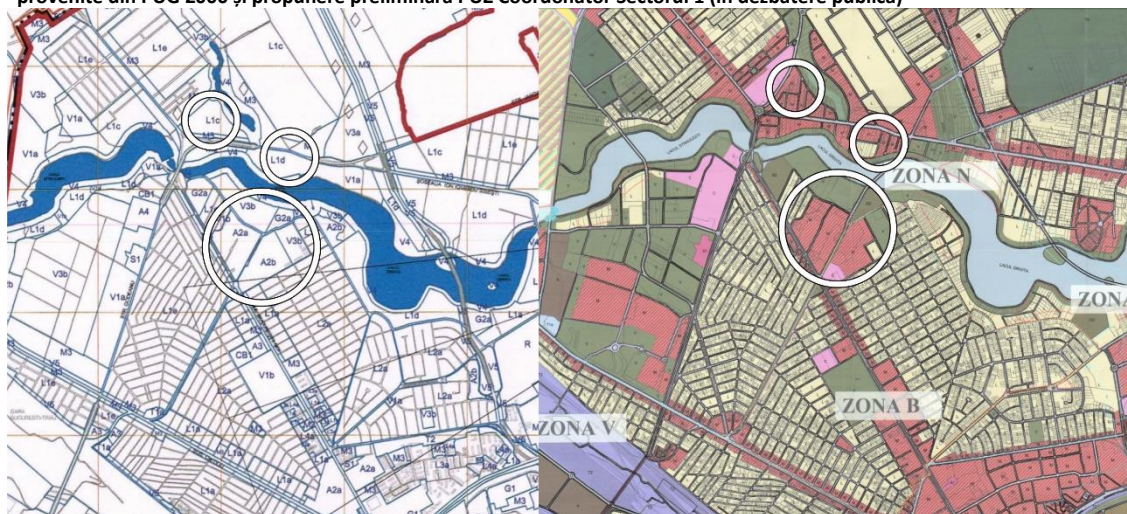
1. **Modernizarea și densificarea fondului construit.** Cu excepția fostelor zone industriale, nu prea mai există terenuri libere pentru noi dezvoltări în vecinătatea stațiilor Laminorului sau Străulești. Se constată un proces de înnoire a fondului construit și de densificare, prin înlocuirea unor construcții mai vechi cu unele noi, care valorifică mai bine terenul. Dealungul Bulevardului Bucureștii Noi, în vecinătatea celor două stații noi de metrou, în perioada 2015-2018 au apărut **8 construcții noi**. În zona de deservire a celor două noi stații de metrou au apărut aproximativ **82 de construcții noi**.
2. **Creșterea prețurilor pentru terenuri/construcții.** În 2014 prețurile apartamentelor din zonă erau similare cu cele din alte cartiere periferice ale Bucureștiului (exceptând cele din Sectorul 5). În 2019, după construirea celor două noi stații de metrou, prețul apartamentelor a crescut cu aproximativ 17%. Cu toate acestea, creșterea se încadrează în ritmul general al Bucureștiului, unde prețul apartamentelor a crescut cu aproximativ 15-20% în intervalul 2015-2018<sup>26</sup>.
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. 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. De exemplu, pe fostul teren al fabricii Laromet sunt în construcție 2 blocuri parter + 10 etaje care fac parte dintr-un ansamblu mai mare.

**174. 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 2015-2018 în zona de locuințe individuale au apărut inserții de locuințe colective, aspect care duce la densificarea zonei și la creșterea cererii de transport. Tot în aceeași perioadă populația orașelor Chitila, Buftea și a comunei Mogoșoaia, care intră în raza de deservire a M4, a crescut cu 3% până la 11%.

**175.** 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**.

<sup>26</sup>Comparație preț mp construit (Imobiliare.ro 2019)/evoluția prețului apartamentelor în București (Imobiliare.ro și Nai România, 2014)

Figura nr. 9. Densificarea zonei aferente M4 - Comparație între reglementările urbanistice pentru zona de influență a proiectului provenite din PUG 2000 și propunere preliminară PUZ Coordonator Sectorul 1 (în dezbateră publică)



Sursa: Primăria Municipiului București – Primăria Sectorului 1

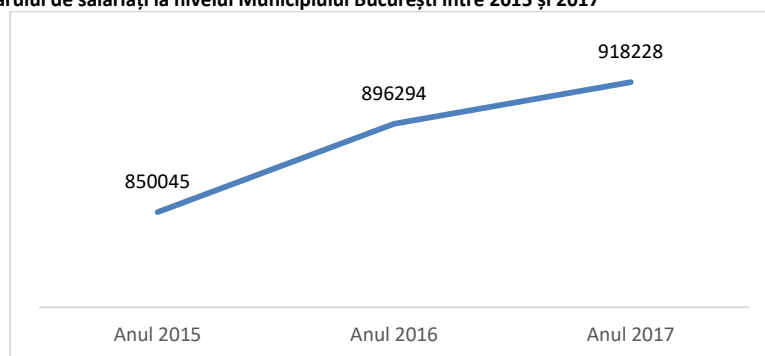
#### Dezvoltarea pieței muncii

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

- Număr/cifră 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.

**177.** În prezent nu există date statistice care să ateste cu precizie creșterea numărului de locuri de muncă în zona de influență a proiectului „Metrou M4 Parc Bazilescu-Străuleți - Faza II”. Se poate aprecia că noile dezvoltări localizate pe fosta zonă industrială vor contribui considerabil la creșterea numărului de locuri de muncă în zonele adiacente M4, mai ales investiția de la AFI City. Indirect, la nivelul Capitalei, în perioada de implementare a proiectului și după, numărul locurilor de muncă a crescut cu 8%.

Grafic nr. 18. Creșterea numărului de salariați la nivelul Municipiului București între 2015 și 2017



Sursa: INS Tempo

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

**178.** Intervențiile din cadrul TE 2 vizează populația regiunii București-Ilfov, atât la nivel general, cât și în jurul magistralelor 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, Aceasta induce **riscul de**



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



**supraîncărcare a punctelor de joncțiune care deja au foarte mulți călători** (mai ales Piața Victorie sau Gara de Nord, când sosesc mai multe trenuri concomitent).

**179.** 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). Totuși, acest efect se manifestă în mod limitat, în lipsa măsurilor complementare de încurajare a folosirii terminalului.

**180.** 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?

**181.** 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 (aspecte ce pot fi observate prin ACB sau Studii de Caz longitudinale, la cel puțin un an de la darea în folosință). În acest stadiu pot fi observate condițiile pentru sustenabilitatea efectelor, și anume:

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

**182.** 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?

**183.** 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.

**184.** 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.

**185.** 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 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 rețelelor 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.

**186.** Metrorex raportează întâzieri 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.



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



**187. 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 întâzieri în respectarea calendarului de implementare. De exemplu, în cazul documentației de atribuire pentru contractarea de servicii de proiectare lucrări pentru M5 Secțiunea Eroilor – Iancului.

**188.** Creșterea gradului de congestie la nivelul Municipiului București face ca deplasarea cu autovehiculul personal să fie din ce în ce mai neatractivă<sup>27</sup>. Astfel, metroul poate să atragă persoanele care nu folosesc în prezent transportul în comun ci autoturismul personal.

**189.** 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 trasee<sup>28</sup>. 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 tarificare integrată la nivelul capitalei sau zonei metropolitane.

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

**190.** 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.
- Promovarea intermodalității este importantă în contextul în care M4 este legătură secundară în rețeaua de transport a Capitalei fiind dependentă de transferul către alte magistrale sau mijloace de transport.
- 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.
- 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.

<sup>27</sup> 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)

<sup>28</sup> De exemplu, pentru o perioadă Magistrala M5 pornea din Piața Victoriei.

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

##### **Indicatorul aferent OS 1.4: Ponderea transportului cu metroul în transportul public de pasageri în București**

**191.** Valoarea țintă propusă pentru acest indicator este de creștere a ponderii transportului cu metroul în transportul public de pasageri în București în 2023 cu 24,32% față de 2013.

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

Tabel nr. 19. Indicatorii de rezultat OS 1.4

Indicator	UM	Valoare țintă (2023) total	2018 Total	Proiecte
Lungimea totală a liniilor de tramvai și de metrou noi sau îmbunătățite	km	9.00	8.76	Magistrala 4 Parc Bazilescu – Străulești (1,89 km)
				Magistrala 5 Râul Doamnei – Eroilor (6,87 km)

Sursa datelor: Situația proiectelor la 31.12.2018, AM POIM

**193.** Din punct de vedere al indicatorului de output, cele 2 proiecte din portofoliu asigură în mare măsură atingerea țintei stabilite. În ceea ce privește indicatorul de rezultat, cele 2 proiecte din portofoliul POIM ar trebui să genereze un flux total suplimentar de 76.000 călători cu metroul zilnic, odată finalizate, adică aproximativ 2,3% din totalul de pasageri/zi din București. Având în vedere ponderea actuală de 29,5% a metroului în transportul public Bucureștean, această creștere nu pare suficientă pentru atingerea țintei indicatorului.

**194.** Datele disponibile indică însă o depășire a țintei din proiect cu 42% în cazul M4 (17.000 pasageri zilnic față de 12.000 preconizați). Dacă acest trend se va menține și în cazul M5, după darea în exploatare, ținta indicatorului de rezultat a OS 1.4 va fi atinsă.

#### 4.9. Concluzii și recomandări

##### Concluzii:

1. Investițiile în infrastructura de metrou (extindere linii, modernizare stații, modernizare material rulant) au asigurat o **creștere constantă a numărului de pasageri transportați**. Creșterea în continuare a numărului de pasageri și a ponderii călătoriilor cu metroul este direct legată de extinderea rețelei existente și de investiții de optimizarea/fluidizarea traficului în stațiile supraîncărcate.
2. **Scăderea ponderii transportului public** în general este cauzată în mare măsură de **creșterea accentuată a indicelui de motorizare** la nivelul Capitalei, dar și de dezvoltarea insuficientă a **intermodalității**. Persistă numărul mare de zone (mai ales suburbane) cu acces precar la servicii de transport public și legături intermodale. Sistemul de tarifyare nu încurajează folosirea combinată a transportului public.
3. Stabilirea indicatorul „Ponderea transportului cu metroul în transportul public de pasageri în București (OS 1.4)” induce „concurtența” între mijloacele de transport public, mai degrabă decât să încurajeze sinergii între acestea și încurajarea renunțării treptate la utilizarea autoturismului personal.
4. Principalele **efecte intenționate** ale intervențiilor finanțate în cadrul TE 2 constau în **creșterea ariei de deservire a metroului, creșterea numărului de pasageri transportați, reducerea duratelor de călătorie, creșterea siguranței traficului**.
5. **Extinderea M4** către Străulești asigură o mai bună deservire și accesibilitate a cartierelor Bucureștii Noi, Dămăroaia și a orașelor Chitila și Buftea, aproximativ **30.000 de locuitori beneficiind de acces facil la**



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



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

6. Componenta de educare și încurajare/stimulare a populației pentru utilizarea mijloacelor de transport în comun, de schimbare a percepției cu privire la beneficiile utilizării transportului în comun are un rol important în schimbarea comportamentului de trafic al populației, cu efecte benefice asupra mediului.
7. Principalele **efecte neintenționate** identificate sunt legate de creșterea numărului de construcții și activități economice noi în zonă, creșterea valorii imobiliare, atragerea de noi dezvoltări de amploare și conversia zonelor industriale, dezvoltarea pieței muncii, în zonele accesibile cu metroul. Aglomerarea zonelor cu acces la metrou induce riscuri semnificative pentru dezvoltarea sustenabilă și calitatea vieții.

#### Recomandări:

5. În următoarele 12 luni, PMB/Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov (ADTBI) 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).
6. Autoritățile decidente în politicile de transport pentru zona metropolitană București-Ilfov (PMB/CJ Ilfov/ - ADTPBI) ar trebui să prioritizeze, cât mai curând posibil, stabilirea unui sistem integrat de tarificare pentru toate mijloacele de transport în comun (de suprafață/metrou), cu abonamente/bilete unice.
7. Pentru a susține dezvoltarea durabilă și reducerea poluării provenite din transport, PMB/ADTBI/Metrorex ar trebui să măsoare, începând cât mai curând posibil, ponderea transportului public (eventual metroul defalcat) în totalul deplasărilor (mai ales în relație cu deplasările cu autovehiculul personal). Indicatorii de rezultat pentru proiectele viitoare de dezvoltare a rețelelor de transport în comun (inclusiv de metrou) ar trebui definiți în funcție de această pondere, vizând astfel în principal reducerea numărului de deplasări cu autoturismul personal.
8. 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, nu doar dezvoltări imobiliare. Aceasta ar trebui să devină o prioritate mai ales în zonele adiacente magistrelor de metrou, susceptibile să genereze aglomerare excesivă.



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



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

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

**195.** TE 3 vizează evaluarea intervențiilor POIM corespunzătoare OS 2.2 Creșterea accesibilității zonelor cu o conectivitate redusă la infrastructura rutieră a TEN-T și OS 2.3 Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor, pentru creșterea accesibilității regionale.

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

**196.** 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).

**197.** 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.

**198.** 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 fi 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.

**199.** 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.

**200. 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.

**201.** Obiectivul sectorului de transport aerian este acela de 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.

**202.** 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**

**203.** Investițiile semnificative realizate de UE au contribuit la îmbunătățirea conectivității și a accesibilității. Rata de dezvoltare a infrastructurii la nivelul UE este diferită. Discrepanțele dintre țările din Estul și Vestul Europei se mențin. 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.

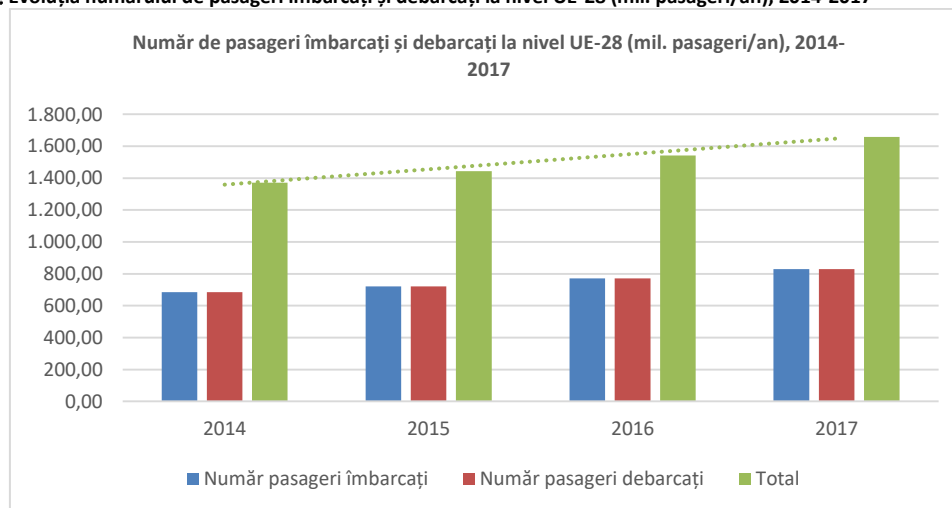
**204.** Transportul aerian este folosit din ce în ce mai des și pe distanțe medii sau chiar scurte, numărul de pasageri fiind în creștere. La nivel UE-28 se observă o creștere a numărului de pasageri îmbarcați și debarcați (mil. pasageri/an) cu aprox. 21% în 2017 față de 2014, tendința fiind în continuare de creștere (conform datelor Eurostat pentru 2018). 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 reduse de carbon utilizați în sectorul aviației**, creșterea continuă a numărului de pasageri este o provocare în atingerea acestei ținte.

Tabel nr. 20. Număr de pasageri îmbarcați și debarcați la nivel UE-28 (mil. pasageri/an), 2014-2017

UE-28	2014	2015	2016	2017
<b>Total număr pasageri</b>	1,370.46	1,443.76	1,541.07	1,658.94
<b>Număr pasageri îmbarcați</b>	685.10	721.89	770.86	829.92
<b>Număr pasageri debarcați</b>	685.36	721.87	770.22	829.02

Sursa datelor: Eurostat, Air passenger transport by reporting country

Grafic nr. 19. Evoluția numărului de pasageri îmbarcați și debarcați la nivel UE-28 (mil. pasageri/an), 2014-2017





Sursa datelor: Eurostat, Air passenger transport by reporting country

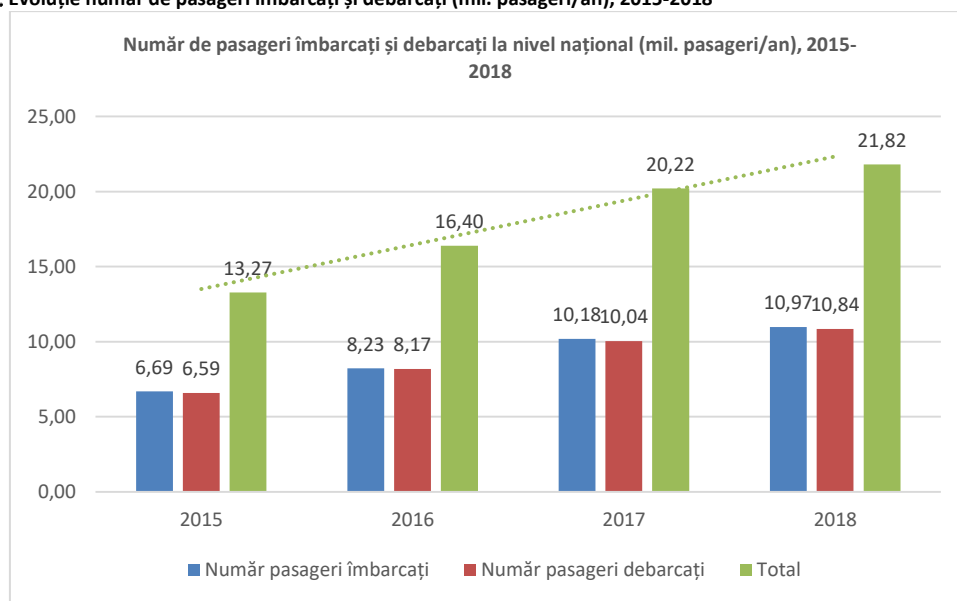
**205.** La nivel național se observă aceeași tendință, fiind înregistrată o creștere cu aproximativ 64% a numărului de pasageri îmbarcați și debarcați (mil. pasageri/an) în 2017 față de 2014.

Tabel nr. 21. Număr de pasageri îmbarcați și debarcați la nivel național (mil. pasageri/an), 2014-2017

România	2014	2015	2016	2017
Total număr pasageri	13,27	16,40	20,22	21,82
- Număr pasageri îmbarcați	6,69	8,23	10,18	10,97
- Număr pasageri debarcați	6,59	8,17	10,04	10,84

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

Grafic nr. 20. Evoluție număr de pasageri îmbarcați și debarcați (mil. pasageri/an), 2015-2018



INS, Publicații, „Transportul aeroportuar de pasageri și mărfuri”

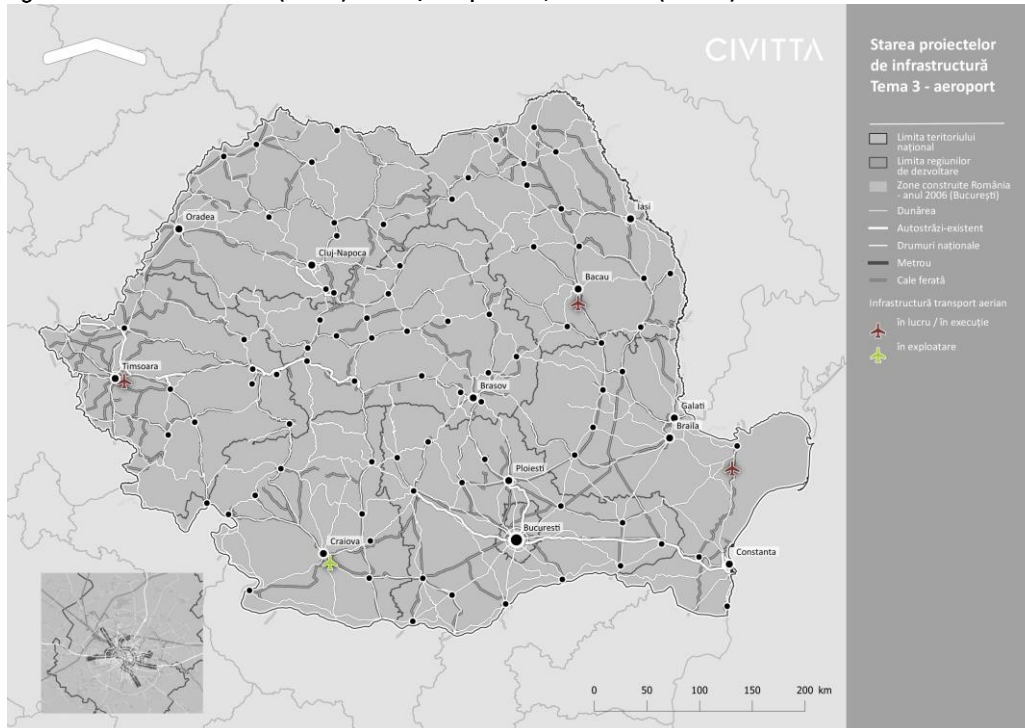
**206.** În România există în prezent 16 aeroporturi, toate fiind internaționale și bine distribuite la nivel teritorial, 5 dintre acestea fiind situate pe TEN-T. Aeroportul Henri Coandă-București este aeroportul cu cea mai mare capacitate, înregistrând în 2018 peste 63% din numărul total de pasageri îmbarcați și debarcați. Ponderea altor aeroporturi (2018) este următoarea: Avram Iancu-Cluj-Napoca 12,75%, Traian Vuia-Timișoara 6,95%, Iași 5,74%. Aeroportul din Craiova a înregistrat cea mai mare creștere a numărului de pasageri, peste 321% în 2018 față de 2015, urmat de Aeroportul Internațional Iași cu o creștere de 228%. Nu există date disponibile la nivel ITI Delta Dunării.

**207.** Aeroporturile se confruntă cu o cerere tot mai mare din cauza nevoilor sporite de mobilitate ale cetățenilor români. Standardele tehnice ale aeroporturilor trebuie să fie modernizate pentru a oferi servicii sigure și eficiente. Acest lucru va conduce la evoluții economice pozitive și la creșterea siguranței aeriene.

## 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)

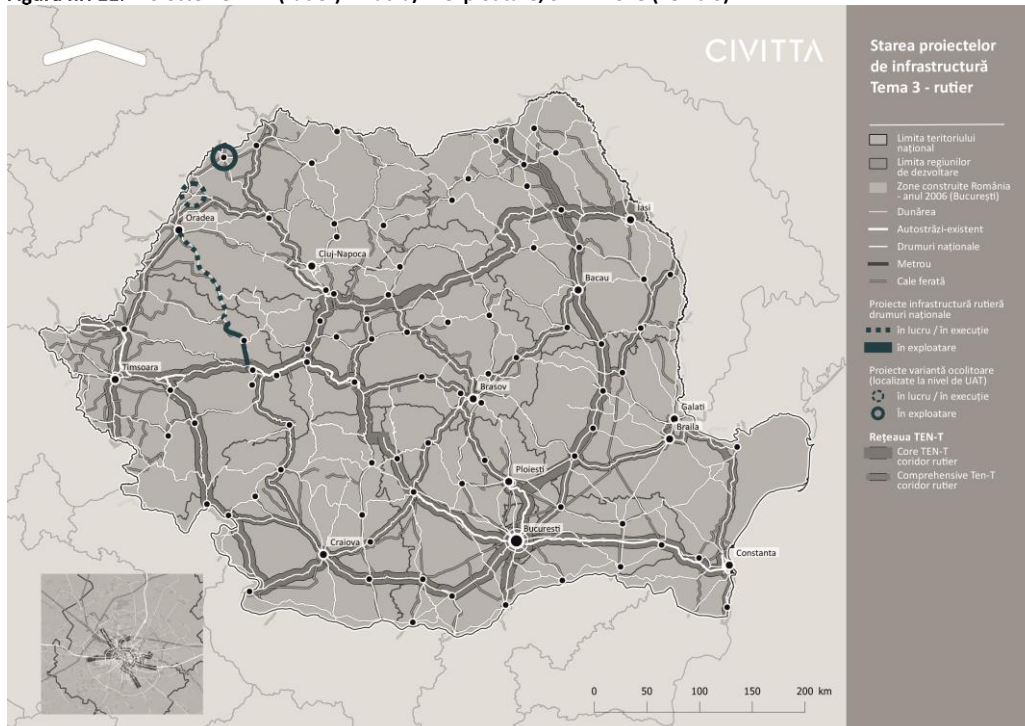
**208.** A treia temă de evaluare acoperă proiecte pe 2 moduri de transport: aerian și rutier.

Figura nr. 10. Proiecte POIM T (aerian) în lucru/în exploatare, 31.12.2018 (Tema 3)



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

Figura nr. 11. Proiecte POIM T (rutier) în lucru/în exploatare, 31.12.2018 (Tema 3)



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

**209.** Sinteza proiectelor TE 3 este prezentată în continuare:

Nr. total proiecte cu contracte de finanțare semnate:	<b>9</b>
Tip proiect (investiții/AT):	<b>7 investiții/2 AT</b>
Tip proiect (fază/nefază):	<b>4 faze, 3 nefaze</b>
Valoare proiecte investiții (totală/eligibilă POIM T):	<b>990,8 milioane lei/737,7 milioane lei</b>
Repartizare modală proiecte investiții:	<b>3 rutier, 4 aerian</b>
Nr. proiecte investiții în exploatare (parțial/total):	<b>3 (1 parțial, 2 total)</b>
Tip proiecte investiții în exploatare:	<b>3 faze</b>
Nr. proiecte pe nivele de impact:	
- Rutier	<b>1 impact mare, 1 impact mediu, 1 fără impact</b>
- Aerian	<b>1 impact mare, 3 fără impact</b>
Nr. Studii de Caz realizate în cadrul evaluării:	<b>1 (aerian)</b>

**210.** Estimarea impactului se referă la nivelul "individual" de impact al proiectelor, observabil pe secțiuni ale rețelelor rutiere, respectiv la nivel local și regional (sectorul aerian). Impactul general – la nivelul accesibilității regionale – este limitat de numărul și dimensiunea reduse a proiectelor în exploatare.

**211.** Tabelul de mai jos prezintă succint proiectele TE 3:

**Tabel nr. 22. Proiecte POIM T cu CF semnate la 31.12.2018, care contribuie la creșterea accesibilității regionale (OS 2.2, 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/partial)	Impact estimat (mare /mediu /fără impact)
<b>OS 2.2 Rutier</b>								
1	Ocolitoare Săcuieni - Faza II	FAZAT	7,62	0	27,12	4,05	nu	Fără impact
2	Ocolitoare Carei - Faza II	FAZAT	10,46	10,46	89,22	22,96	da	mare
3	Reabilitare DN76 Deva-Oradea-Faza II	FAZAT	171,58	49,093	66,88	58,36	parțial	mediu
<b>OS 2.3 Aerian</b>								
4	Reabilitare infrastructură mișcare Aeroport Craiova – Faza II	FAZAT	1	1	99,84	99,84	da	mare
5	Creșterea capacității/modernizare Aeroport Bacău	NEFAZAT	1	0	2,15	-	nu	Fără impact
6	Creșterea siguranței/securității pasagerilor Aeroport Tulcea	NEFAZAT	1	0	0	-	nu	Fără impact
7	Construire terminal sosiri Aeroport Timișoara	NEFAZAT	1	0	0	-	nu	Fără impact

Sursa: AM POIM T

**212.** Dintre proiectele rutiere, varianta de ocolire a orașului Carei este cea mai avansată, fiind **dată în folosință în decembrie 2018**. Odată cu deschiderea variantei ocolitoare, șoferii pot străbate cei 11 km pe relația Oradea–Satu Mare fără a mai tranzita orașul. 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. Călea ferată București-Satu Mare-Oradea poate fi tranzitată în condiții de siguranță ca urmare a construirii unui pasaj peste aceasta.

**213.** Percepția populației reflectă de asemenea efecte notabile privind creșterea mobilității datorită variantelor ocolitoare construite în ultimii 5 ani, deși numărul de astfel de proiecte este redus, aspect reflectat de numărul redus de șoferi care au ocazia să le folosească.

**214.** În cazul proiectului Reabilitare DN76 Deva-Oradea, cei 49,1 km (din totalul de 171,6 km) au fost finalizați (dați în exploatare) în cadrul POS T, impactul fiind atribuit POS T și raportat ca atare în Raportul Anual de Implementare (RAI) de către AM POS T. 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.

**215.** În ceea ce privește **transportul aerian**, proiectul implementat de către **aeroportul Craiova** este cel mai avansat, 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).

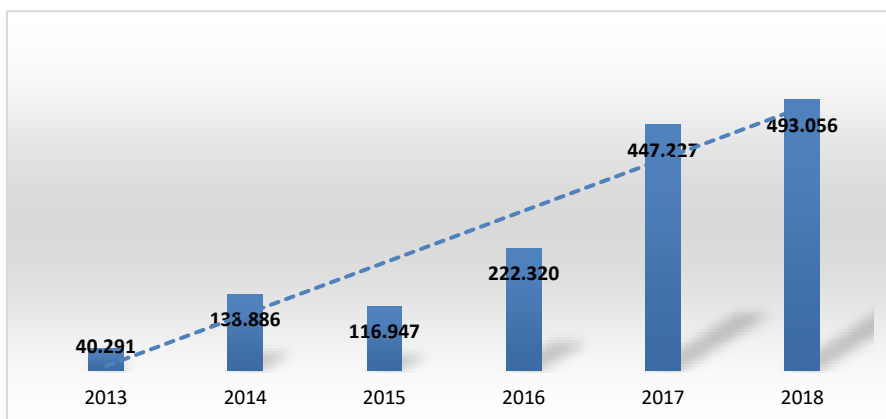
**216.** Tabelul și graficele următoare prezintă evoluția traficului de pasageri și mișcărilor de aeronave pe aeroportul Craiova în perioada 2013-2018.

**Tabel nr. 23. Traficul total de pasageri și mișcările 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)

**Grafic nr. 21. Evoluția traficului total de pasageri în aeroportul Craiova, perioada 2013 - 2018**



Sursa: Asociația Aeroporturilor din România (AAR)

**217.** Dacă nu ar fi existat fondurile POS T și POIM T, nu se puteau efectua lucrările din lipsă de finanțare. Nu au existat alte surse de finanțare sau alți factori care au contribuit la efectele proiectului, astfel încât beneficiile proiectului implementat de aeroportul Craiova se datorează exclusiv POS T și POIM T.

### **Evoluția indicatorilor POIM T**

Efecte urmărite de POIM T: Creșterea accesibilității regionale  
 Indicator: Indicele de accesibilitate (densitate efectivă) (angajat/min)

**218.** Valoarea țintă propusă pentru acest indicator este de 27,873.00 angajat/min pentru 2023, o creștere cu 7.73% față de valoarea de referință stabilită pentru 2011, respectiv 25,874.00 angajat/min.

**Tabel nr. 24. Evoluția indicatorului Indicele de accesibilitate (densitate efectivă)**

Indicator	Unitate de măsură	Valoare-referință	Evoluție 2014-2018					Valoare-țintă 2023
			2013	2014	2015	2016	2017	
Indicele de accesibilitate (densitate efectivă)	Angajat/min.	25,874.00	-	-	-	-	-	27,873.00
Evoluție indicator față de 2013/țintă			-	-	-	-	-	7.73%

Sursa datelor: POIM, anii 2013 și 2023

**219.** Având în vedere complexitatea indicatorului ce presupune calcularea accesibilității relative a centrelor urbane majore, prin prisma accesului la oportunitățile de angajare, luând în considerare timpul de călătorie și costurile aferente, valoarea indicelui de accesibilitate poate fi obținută numai prin rularea MNT, preconizată pentru 2020.

Efecte urmărite de POIM T: **Creșterea accesibilității transportului aerian**  
 Indicator: **Nr. pasageri îmbarcați și debarcați în transportul aeroportuar (mil. pasageri/ an)**

**220.** Valoarea țintă propusă pentru acest indicator este de 20.00 mil. pasageri pentru 2023, o creștere cu 86.92% față de valoarea de referință stabilită pentru 2013, respectiv 10.70 mil. pasageri îmbarcați și debarcați în transportul aeroportuar.

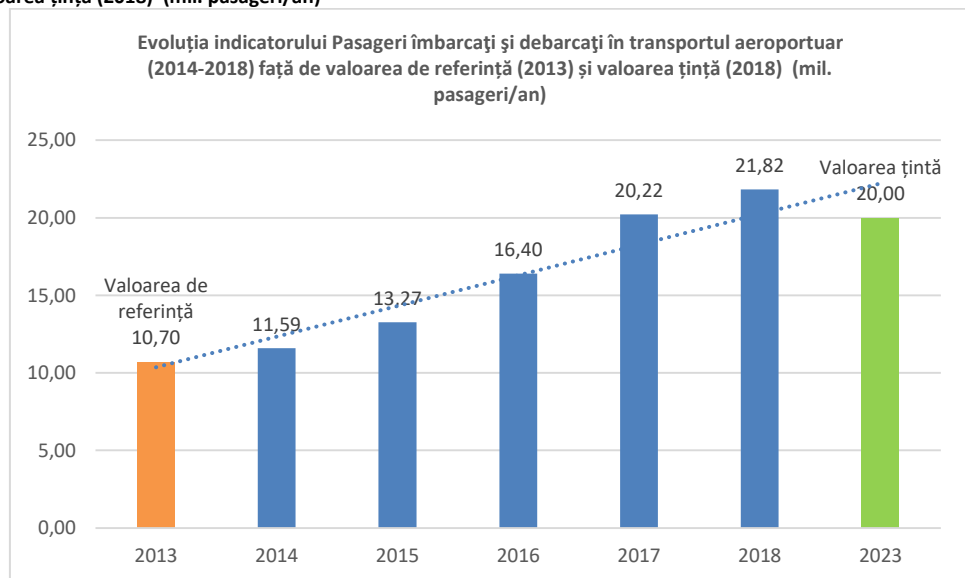
Tabel nr. 25. Evoluția indicatorului Pasageri îmbarcați și debarcați în transportul aeroportuar

Indicator	Unitate de măsură	Valoare-referință	Evoluție 2014-2018					Valoare-țintă
			2013	2014	2015	2016	2017	
Pasageri îmbarcați și debarcați în transportul aeroportuar	Mil. pasageri/an	10.70	11.59	13.27	16.40	20.22	21.82	20.00
Evoluție indicator față de 2013/țintă			8.32%	24.02%	53.27%	88.97%	103.93%	86.92%

Sursa datelor: INS, Publicații, „Transportul aeroportuar de pasageri și mărfuri” (2014-2018) și POIM (2013 și 2023)

**221.** Valoarea intermediară a indicatorului (2018) indică o creștere cu 103,93% față de valoarea de referință (2013). Valoarea țintă (2023) de 20 milioane de pasageri a fost depășită în mod natural, fără intervenția proiectelor finanțate în cadrul POIM. Având în vedere acest fapt, AM POIM intenționează revizuirea valorii țintă în anul 2020 (se estimează că infrastructura în lucru va fi dată în exploatare în 2021/2022).

Grafic nr. 22. Evoluția indicatorului Pasageri îmbarcați și debarcați în transportul aeroportuar (2014-2018) față de valoarea de referință (2013) și valoarea țintă (2018) (mil. pasageri/an)



Sursa datelor: INS, Publicații, „Transportul aeroportuar de pasageri și mărfuri” (2014-2018) și POIM (2013 și 2023)

**222.** În ultimii 10 ani a existat o creștere constantă și semnificativă a numărului de pasageri îmbarcați și debarcați în transportul aeroportuar din România. Aceasta s-a datorat în special integrării în UE și dezvoltării ofertei de servicii low-cost, nefiind influențată de intervențiile finanțate prin POIM T. Din analizele realizate în cadrul evaluării se poate concluziona că se va menține tendința actuală de creștere a numărului de pasageri în

transportului aerian, existând chiar posibilitatea ca numărul acestora să se dubleze în următorii 10 ani. Un factor important este creșterea nivelului veniturilor în România, care conduce la o creșterea a numărului de persoane pentru care transportul aerian devine atractiv.

**223.** Pentru a asigura în continuare condiții de creștere, în mod sustenabil, este importantă adaptarea capacității infrastructurii și a facilităților din aeroporturi la cererea de transport în creștere. Astfel, creșterea constantă a cererii determină factorii de decizie în transportul aerian să crească și oferta, prin mărirea capacității aeroporturilor care înregistrează o cerere ridicată. Este probabil ca aeroporturile medii vor crește cel mai încet, fiind „canibalizate” de vecinii mai puternici. Spre exemplu, Bucureștiul atrage pasagerii de la Constanța și Craiova, iar Clujul de la Târgu Mureș.

### 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	
Variatia productivității transportului rutier	
Dezvoltarea durabilă în raport cu mediul	
Reducerea sau degradarea patrimoniului cultural	
Dezvoltarea pieței muncii	

**224.** 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.

**225.** 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 de 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.

**226.** 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 impulsivității creșterii ocupării forței de muncă, contribuind totodată la crearea premiselor pentru creșterea investițiilor în regiune.

#### 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;



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



- 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?

**227.** 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).

**228.** Similar, de creșterea capacității aeroportului din Craiova beneficiază pasageri 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?

**229.** 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-Beneficii 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;

**230.** 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.

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

**231.** 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**.

**232.** 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.

#### 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.

#### ASPECTE GENERATE DE COLABORAREA INSTITUȚIILOR BENEFICIARE CU POIM T:

- Dificultăți în îndeplinirea unor cerințe administrative (completări anexe la CF, utilizarea My SMIS). Prin urmare, se simte nevoia de asistență suplimentară din partea OI POIM T.

#### 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?

---

**233.** 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.

**234.** 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?

---

#### **Indicatorul POIM T aferent OS 2.2: Indicele de accesibilitate (densitate efectivă)**

**235.** Valoarea țintă propusă pentru acest indicator este de 27.873 angajați/min pentru 2023, o creștere cu 7,73% față de valoarea de referință stabilită pentru 2011, respectiv 25.874 angajați/min. La 31.12.2018 nu exista niciun contract de finanțare semnat. Nu există date despre evoluția indicatorului, acestea vor deveni disponibile la următoarea rulare a MNT.

#### **Indicatorul POIM T aferent OS 2.3: Nr. pasageri îmbarcați și debarcați în transportul aeroportuar**

**236.** Valoarea țintă propusă pentru acest indicator (20 mil. pasageri pentru 2023) reprezintă o creștere cu 86,92% față de valoarea de referință stabilită pentru 2013, respectiv 10,7 mil. pasageri.

Pentru **indicatorul de output**, pe baza portofoliului de proiecte contractate situația se prezintă astfel:



Tabel nr. 26. Indicatorii de rezultat OS 2.3

Indicator	UM	Valoare țintă (2023) total	2018 Total	Proiecte
Aeroporturi modernizate	Nr.	2.00	4.00	- 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 - Creșterea siguranței și securității pasagerilor pe Aeroportul "Delta Dunării" Tulcea - asigurarea securității pasagerilor pe Aeroportul "Delta Dunării" Tulcea - Construire terminal sosiri curse externe pasageri - Aeroport Timișoara

Sursa datelor: Situația proiectelor la 31.12.2018, AM POIM

**237.** Ținta propusă prin proiectele contractate depășește de 2 ori ținta stabilită pentru OS 2.3.

## 5.9. Concluzii și recomandări

### Concluzii:

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

### Recomandări:

4. Ministerul Transporturilor (MT) ar trebui să realizeze, cât mai curând posibil (ideal astfel încât să permită integrarea în viitoarele programe operaționale 2020-2027) o strategie națională pentru accesibilitatea regională care să prioritizeze realizarea de variante ocolitoare, cu precădere pentru localitățile urbane mici și mijlocii aflate pe principalele rute de transport. Datorită multiplelor beneficii potențiale – creșterea vitezelor de tranzit, siguranței traficului, calității vieții – un element central al strategiei ar trebui să fie combinarea surselor de finanțare (POIM, POR, programe de cooperarea transfrontalieră, surse naționale, bugete locale/județene).
5. Pentru viitoarea perioadă de programare (2020), MT ar trebui să asigure prioritizarea finanțării infrastructurii de transport pentru cel puțin un mod de transport (rutier/feroviar) pentru fiecare regiune a țării, astfel încât să nu existe zone neacoperite deloc de infrastructură de transport modernizată și să se asigure o distribuție echilibrată a infrastructurii de transport la nivel teritorial.



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



6. Pentru viitoare perioadă de programare, Guvernul României/MT ar trebui să **concentreze finanțările disponibile** pe modurile de transport pentru care nu există alternative de dezvoltare, respectiv **rutier și feroviar**, astfel încât să poată fi asigurată **accesibilitatea regională echilibrată** la nivel național. Evoluția indicatorilor în cazul transportului aerian demonstrează că dezvoltarea acestui sector este determinată în mare măsură de evoluții economice și nu de intervențiile din fonduri publice.

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

**238.** TE 4 are în vedere evaluarea intervențiilor care vizează dezvoltarea transportului intermodal și fluidizarea traficului în vămi (OS 2.4, OS 2.6). La 31.12.2018, în cadrul TE 4 nu erau contractate încă proiecte prin POIM T.

### 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*

**239.** 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/CEE<sup>29</sup>), 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.

**240.** **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.

**241.** 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.

<sup>29</sup> Directiva 92/106/CEE pentru stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între SM.



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



**242.** 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 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.

**243.** 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.

**244.** 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 poliilor 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 de la adoptarea POIM***

**245.** **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.

**246.** În contrast cu tendințele mondiale, **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.

**247.** **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 ieșire din țară, în perioadele aglomerate, media timpului de staționare pentru transportatorii de marfă fiind de aproximativ 5 ore (sursa datelor: Agenției Naționale de Administrare Fiscală - ANAF, Direcția Generală a Vămilelor - DGV).

**248.** DGV funcționează în cadrul ANAF și coordonează 8 Direcții Regionale Vamale. În cazul vămilelor, problemele identificate la momentul elaborării POIM T s-au menținut în perioada 2014-2018. Infrastructura vamală și de acces la trecerea frontierei conduce la întârzieri mari la punctele de ieșire din țară și la costuri ridicate în transport. Este necesară realizarea de investiții în punctele cele mai aglomerate, după realizarea unei evaluări detaliate a costurilor și beneficiilor corespunzătoare. De asemenea, este importantă reducerea

timpului de staționare la ieșirea din țară, atât prin intervenții în infrastructură și dotarea acestor puncte, cât și prin intervenții de tip soft, în resurse umane.

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

**249.** La 31.12.2018 proiectele aferente TE 4 (OS 2.4, OS 2.6) erau încă în stadiul de pregătire.

### Evoluția indicatorilor POIM T

Efecte urmărite de POIM T:	<b>Variația productivității transportului intermodal</b>
Indicator:	<b>Volum de mărfuri containerizat manipulat în unități de transport intermodal (TEU/an)</b>

**250.** Valoarea țintă propusă pentru acest indicator este de 25.198 TEU/an pentru 2023, o creștere cu 177,79% față de valoarea de referință stabilită pentru 2013, respectiv 70.000 TEU/an.

**Tabel nr. 27. Evoluția indicatorului Volum de mărfuri containerizat manipulat în unități de transport intermodal (UTI)**

Indicator	Unitate de măsură	Valoare-referință	Evoluție 2014-2018					Valoare-țintă
			2013	2014	2015	2016	2017	
Volum de mărfuri containerizat manipulat în UTI	TEU/an	25,198.00	-	-	-	-	-	70,000.00
Evoluție indicator față de 2013/țintă			-	-	-	-	-	177.79%

Sursa datelor: POIM, anii 2013 și 2023

**251.** 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:

**Tabel nr. 28. Transportul intermodal de mărfuri Portul Constanța**

TEU / mil. tone	2,014	2,015	2,016	2,017	2,018
Transportul intermodal de mărfuri Portul Constanța - mii TEU	668,349	668,016	711,339	696,438	689,012
Volum total de mărfuri (încărcate și descărcate) - mil. tone	6.78	6.85	6.90	6,52	6.56

Sursa datelor: Raport anul al Portului Constanța, 2018, [www.portofconstantza.com](http://www.portofconstantza.com)

**Tabel nr. 29. Transportul intermodal de mărfuri pe rețeaua feroviară**

TEU	2,015	2,016	2,017	2,018
Transportul intermodal de mărfuri pe rețeaua feroviară	207,526	235,417	255,609	264,468

Sursa datelor: INS, Publicații, „Transportul portuar de mărfuri și pasageri”, anii 2015-2018

**252.** Aceste creșteri anuale nu se datorează intervențiilor POIM T, având în vedere faptul că la data de 31.12.2018 nu fuseseră contractate încă proiecte finanțate din OS 2.4 al POIM.

Efecte urmărite de POIM T:	<b>Variația timpului de lichidare la punctele de control (vamale)</b>
Indicator:	<b>Timp de staționare la punctele de ieșire din țară în perioade aglomerate (transportatori de marfă) (minute)</b>

**253.** Valoarea țintă propusă pentru acest indicator este de 150 minute pentru 2023, o scădere la jumătate a timpului de staționare pentru transportatorii de marfă la punctele de ieșire din țară în perioadele aglomerate față de valoarea de referință stabilită pentru 2013, respectiv 300 minute.

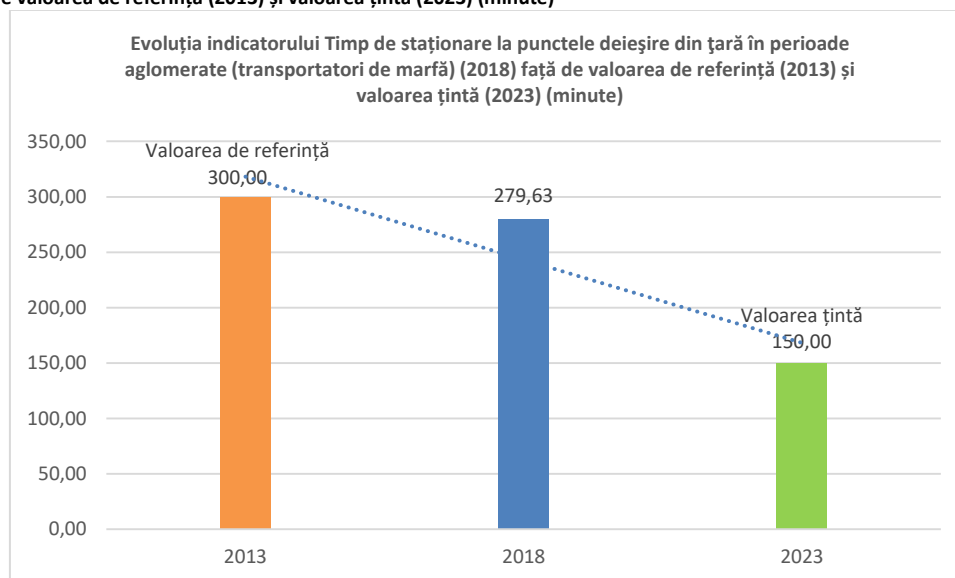
Tabel nr. 30. Evoluția indicatorului Timp de staționare la punctele de ieșire din țară în perioade aglomerate (transportatori de marfă)

Indicator	Unitate de măsură	Valoare-referință	Evoluție 2014-2018					Valoare-țintă
			2013	2014	2015	2016	2017	
Timp de staționare la punctele de ieșire din țară în perioade aglomerate (transportatori de marfă)	Minute	300.00	-	-	-	-	279.63	150.00
Evoluție indicator față de 2013/țintă			-	-	-	-	-6.79%	-50%

Sursa datelor: ANAF, Direcția Generală a Vămirilor, 2018 și POIM, anii 2013 și 2023

**254.** Valoarea intermediară a indicatorului (2018) indică o ușoară scădere a timpului de staționare pentru transportatorii de marfă la punctele de ieșire din țară în perioadele aglomerate, respectiv cu numai 6.79% față de valoarea de referință (2013). Scăderea înregistrată nu se datorează intervențiilor POIM, având în vedere faptul că la data de 31.12.2018 nu fuseseră contractate încă proiecte finanțate din OS 2.6.

Grafic nr. 23. Evoluția indicatorului Timp de staționare la punctele de ieșire din țară în perioade aglomerate (transportatori de marfă) (2018) față de valoarea de referință (2013) și valoarea țintă (2023) (minute)



Sursa datelor: ANAF, Direcția Generală a Vămirilor, 2018 și POIM, anii 2013 și 2023

**255.** Aspectele identificate de evaluare ca având influențe importante asupra evoluției volumului de mărfuri containerizat manipulat în UTI sunt:

- Dublarea creșterii volumului de mărfuri containerizate depinde de asigurarea condițiilor tehnice necesare pentru transportul și manipularea acestora și nu de cantitatea de mărfuri propriu zisă disponibilă;
- Transportul intermodal are drept element esențial segmentul feroviar sau fluvial/naval pentru transporturile pe magistrale. Îndată ce proiectele de infrastructură aferente acestor moduri se vor finaliza, interesul operatorilor pentru transportul intermodal va crește datorită scăderii duratelor de transport. Condiția esențială pentru dezvoltarea transportului intermodal, alături de infrastructura segmentelor magistrale feroviare/navale, este existența tehnologiilor din terminalele intermodale, care dacă nu vor fi suficiente și modernizate, vor frâna dezvoltarea transportului intermodal în România;
- Transportul pe calea ferată nu este considerat un mod strategic și prioritar de transport. Starea actuală a infrastructurii este precară pe cea mai mare parte a rețelei, nefiind alocate în mod sistematic fonduri suficiente pentru întreținere și reparații;
- Traficul de containere va spori prin utilizarea intensivă a capacităților din terminalele existente (Constanța), reabilitarea terminalelor degradate, construcția de noi terminale (mai ales în mediul

privat), intrarea pe această piață a transportului fluvial (terminalul multimodal din portul Galați), presiunea cererii;

- Nu există încă preocupări semnificative pentru dezvoltarea serviciilor de transport intermodal și pentru adaptarea lor la cerințele logistice ale operatorilor economici. Dezvoltarea transportului intermodal din România necesită politici pentru dezvoltarea și încurajarea acestuia. La acest aspect se adaugă lipsa cererii, derivată din insuficienta cunoaștere de către expeditori și primitori a beneficiilor acestui mod de transport, respectiv absența unui cadru legal adecvat privind reducerea, simplificarea și armonizarea procedurilor vamale, bancare sau de alta natură care să favorizeze integrarea transportului intermodal în contextul global.

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

**256.** Până la data acestei evaluări nu se înregistraseră efecte, neexistând proiecte în implementare aferente OS 2.4 și 2.6. Cu toate acestea, există o serie de posibile alte efecte benefice așteptate ca urmare a creșterii volumului de mărfuri containerizate manipulat în unități de transport intermodal din România.

#### Alte efecte estimate ca urmare a creșterii volumului de mărfuri în transportul intermodal

- Scăderea emisiilor gazelor cu efect de seră
- Posibilitatea de reducere a costului produselor transportate prin scăderea costurilor logistice
- Scăderea traficului rutier de mărfuri de masă/volum care are efect pozitiv asupra ratei accidentelor pe șosele dar și asupra cheltuielilor de întreținere și reparații a suprastructurii căii rutiere prin transferul acestor mărfuri către transportul intermodal.
- Dezvoltarea serviciilor în legătură cu activitățile terminalului. Crearea de noi locuri de muncă în activități conexe
- Creșterea calității serviciilor logistice și de transport
- Dezvoltarea unor noi domenii în zonă și sprijinirea sustenabilității celor existente
- Creșterea consumului de bunuri și servicii
- Creșterea veniturilor pentru autoritățile publice
- Dezvoltarea economică a regiunilor deservite prin atragerea investițiilor
- Creșterea securității mărfurilor transportate

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

**257.** Intervențiile finanțate în cadrul POIM T aferente OS 2.4 și 2.6 ar trebui să aibă un impact așteptat atât la nivelul României, dar și la nivel internațional. Totuși, deoarece nu există proiecte încă implementate, efectele nu pot fi observate în acest stadiu, ci abia în 2021 sau 2023.

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

**258.** Sustenabilitatea efectelor poate fi observată doar după darea în folosință a proiectelor, observând evoluția în timp a efectelor. În acest moment nu există proiecte implementate, ci doar în faza de pregătire, și nu poate fi analizată sustenabilitatea acestora și nici precondițiile ce țin de sustenabilitatea efectelor.

**259.** Un factor care poate influența sustenabilitatea viitoarelor efecte ale proiectelor implementate pentru fluidizarea traficului în vămi este reprezentat de capacitatea beneficiarului de a asigura fondurile necesare operării și întreținerii echipamentelor nou achiziționate. Conform experienței unor proiecte anterioare, aparatura nou-achiziționată prin respectivele proiecte nu are finanțare pentru mentenanță și se degradează, unele echipamente nemaifiind folosite din cauza lipsei de resurse pentru mentenanță.

## 6.6. Ce mecanisme au facilitat efectele? Care sunt caracteristicile-cheie contextuale ale acestor mecanisme?

---

**260.** Proiectele privind fluidizarea traficului în vămi pentru care urmează a fi depuse CF sunt în stadii diferite privind documentația și privind achiziționarea terenurilor. Direcțiile generale ale vămilor nu îndeplinesc cerințele de calificare pentru a aplica la proiecte, iar cele teritoriale nu au experiență în implementarea de proiecte, cererile de finanțare înregistrând din acest motiv întârzieri. Totuși, așteptarea este ca proiectele să se finalizeze cu succes până în 2023.

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

---

**261.** Deoarece proiectele sunt în faza de pregătire, nu se poate încă analiza măsura în care lucrurile ar fi putut fi realizate mai bine. În ceea ce privește activitatea de pregătire a proiectelor și a cererilor de finanțare, trebuie avută în vedere susținerea capacității beneficiarilor de a pregăti astfel de proiecte și finanțarea asistenței tehnice pentru aceștia.

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

---

**262.** În lipsa existenței unor proiecte în faza de construcție, nu se poate determina perspectiva de realizare a indicatorilor prin prisma portofoliului de proiecte, ci eventual prin prisma viitoarelor proiecte contractate.

## 6.9. Concluzii și recomandări

---

### 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. Dezvoltarea transportului intermodal în România este influențată de progresele lente ale reabilitării și modernizării infrastructurii feroviare și de transport naval (aspecte ilustrate prin analizele aferente acestor moduri de transport din cadrul TE 1 și TE 6).
3. Deși s-a creat cadrul legal privind unele măsuri de încurajare a transportului combinat (reducerea tarifului de utilizare a infrastructurii pentru trenurile în tranzit, scutirea de la plata impozitului pe profit reinvestit în terminalele de transport combinat), neaplicarea acestei legislații a împiedicat atragerea operatorilor de transport rutier de marfă către transportul feroviar.
4. În ceea ce privește fluidizarea traficului în vămi, POIM T nu a înregistrat încă progrese, proiectele prevăzute pentru a avea o contribuție la realizarea acestui obiectiv fiind încă în etapa de pregătire.

### Recomandări:

1. Pentru a accelera progresul privind dezvoltarea transportului intermodal în România este esențială susținerea consecventă a acestui domeniu, prin politici și strategii dedicate și prin acțiuni care să transpună **Strategia de Transport Intermodal 2020** în practică. Dintre acțiunile concrete (formulate în cadrul Strategiei), AM POIM T ar trebui să susțină, cât mai curând este fezabil, prin proiecte de AT:





MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



- Înființarea Unități de Management al Proiectelor Intermodale care să reunească specialiști în domeniul transporturilor feroviare, rutiere, navale și aeriene din direcțiile de specialitate din cadrul MT, cu experiență în managementul proiectelor, precum și specialiști în domeniul logisticii și al transportului intermodal. Această unitate va avea rolul de a iniția, dezvolta și gestiona politica de dezvoltare intermodală, va contribui la rezolvarea operativă a problemelor legate de procedurile intermodale și la urmărirea în timp real a implementării strategiei intermodale.
  - Finanțarea unor acțiuni de instruire a potențialilor beneficiari de fonduri în domeniul transporturilor intermodale cu privire la oportunitățile și prioritățile de finanțare.
2. Pentru proiectele care vizează fluidizarea traficului în vămi, AM POIM T ar trebui să acorde, în regim de urgență, sprijin ANAF-DGV, printr-un proiect de AT, pentru urgentarea pregătirii cererilor de finanțare prevăzute a fi depuse în cadrul POIM 2014-2020.



## 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*

**263.** Politicile europene privind transportul și mobilitatea includ componente semnificative privind siguranța și reducerea impactului asupra mediului, pe toate modurile de transport. Cele mai semnificative reglementări și documente de politici sunt:

- **Planul strategic de acțiune al UE pentru la siguranță rutieră**, Anexa 1 la COM(2018) 293;
- **Declarația de la Valetta cu privire la siguranța rutieră** (martie 2017);
- **Directiva privind siguranța feroviară** (Directiva 2004/49/CE);
- **Raportul intermediar privind punerea în aplicare a Directivei privind siguranța feroviară** care însoțește documentul Comunicarea CE către Consiliu și Parlamentul European (PE) privind un raport de activitate privind punerea în aplicare a Directivei privind siguranța feroviară (SWD/2014/0355);
- Propunere de Regulament a PE și a Consiliului privind normele comune în domeniul aviației civile și de **înființare a Agenției UE pentru Siguranța Aviației**, precum și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al PE și al Consiliului, COM(2015) 613;
- Raport al CE către PE și Consiliu: **Programul european de siguranță a aviației** COM(2015) 599;
- Directiva (UE) 2017/2108, Directiva (UE) 2017/2109, Directiva (EU) 2017/2110 pentru siguranța transportului naval;
- Comunicarea CE către PE, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor. O strategie europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute de CO2 SWD(2016) 244 final;
- Comunicarea CE: Europa în mișcare. Mobilitate durabilă pentru Europa: sigură, conectată și curată COM(2018) 293;
- Documentul de lucru al CE privind reducerea nivelului de zgomot al transportului feroviar SWD(2015) 300;
- Propunerea CE privind standardele emisiilor de noxe pentru autoturisme noi și pentru vehicule comerciale noi de tonaj redus COM(2017)0676, care modifică Regulamentul (CE) No. 715/2007;
- Directiva (UE) 2015/413 din 2015 pentru facilitarea schimbului de informații transfrontalier privind contravențiile contra siguranței rutiere, care înlocuiește Directiva 2011/82/EU (anulată de către Curtea de Justiție a UE prin decizia din 6 mai 2014).

**264.** Cadrul legislativ, strategic și procedural din România a evoluat în ultimii ani în sensul creării premiselor pentru îmbunătățirea siguranței pe toate tipurile de transport, respectiv scăderea impactului asupra mediului. Următoarele documente surprind cel mai bine aceste modificări:

- **HG nr. 755/12.10.2016** privind aprobarea Strategiei naționale pentru siguranță rutieră 2013-2020 și a Planului de Acțiune pentru implementarea acesteia;
- **Legea nr. 37/19.01.2018** privind promovarea transportului ecologic;
- **Ordinul nr. 660/2017** pentru aprobarea Ghidului de finanțare a Programului privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, 2017-2019;
- **Strategia de Dezvoltare a Infrastructurii Feroviare 2018-2022;**
- **Legea nr. 55/2006** privind siguranța feroviară;
- **Proiectul de lege privind Codul aerian al României**, 15.11.2018;
- **Legea nr. 191/13.05.2003** privind infracțiunile la regimul transportului naval;
- **Ordin nr. 678/1344/915/1397 din 2006**, pentru aprobarea ghidului privind metodele interimare de calcul al indicatorilor de zgomot pentru zgomotul produs de activitățile din zonele industriale, de trafic rutier, feroviar și aerian din vecinătatea aeroporturilor;
- **Strategia națională privind schimbările climatice și creșterea economică bazată pe emisii reduse de carbon**, noiembrie 2015;

- **Programul** privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, 2017–2019.

### **Evoluția siguranței și impactului asupra mediului de la adoptarea POIM**

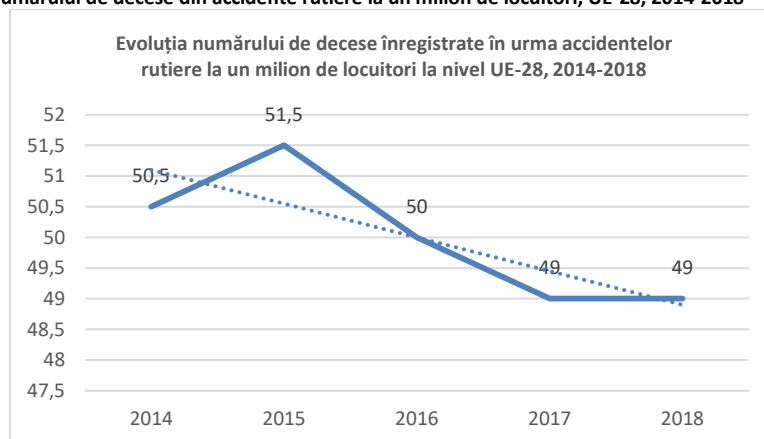
**265.** În 2018, la nivelul UE, s-au înregistrat în jur de 25.100 de decese din accidentele rutiere, ceea ce reprezintă o scădere de 3% comparativ cu 2014. Conform datelor, în 2015 s-a înregistrat cel mai mare număr de decese din accidente rutiere la nivel UE-28, fiind ulterior înregistrată o scădere la nivel european. Cu o medie de 49 decese/un milion de locuitori, scăderea reprezintă o confirmare a faptului că UE este pe cale să-și atingă obiectivul de a reduce la jumătate numărul de decese din accidente rutiere până în 2020, perspectiva fiind apropierea de obiectivul „zero decese” în transportul rutier în 2050.

**Tabel nr. 31. Număr de decese din accidente rutiere la un milion de locuitori la nivel UE-28, 2014-2018**

UE-28	2014	2015	2016	2017	2018
Medie decese înregistrate la un milion de locuitori la nivel UE-28	50,5	51,5	50	49	49

Sursa datelor: EUROSTAT, Comisia Europeană DG Move

**Grafic nr. 24. Evoluția numărului de decese din accidente rutiere la un milion de locuitori, UE-28, 2014-2018**



Sursa datelor: EUROSTAT, CE DG Move

**266.** În 2010, 7 SM înregistrau o rată a mortalității pe fondul accidentelor rutiere de peste 80 de decese/1 milion locuitori, în timp ce în 2018 numărul lor a scăzut la 2 SM (România și Bulgaria). Aceste statistici evidențiază decalajul de performanță în ceea ce privește siguranța rutieră la nivelul statelor UE.

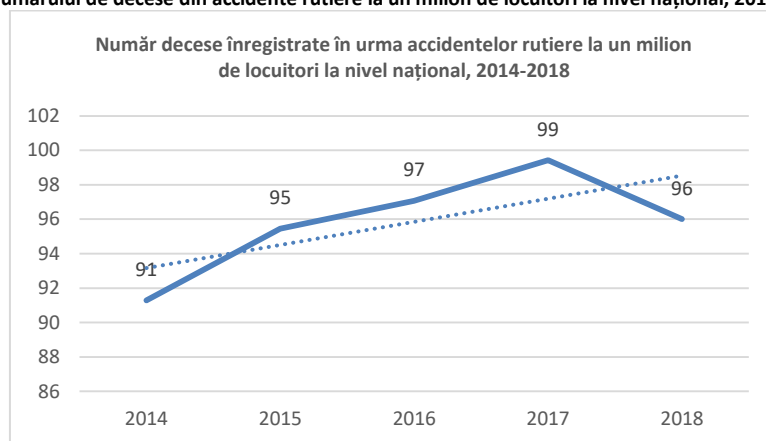
**Tabel nr. 32. Clasamentul țărilor din UE-28 care înregistrează cel mai mare și cel mai mic număr de decese la un milion de locuitori, 2014-2018**

2014		2015		2016		2017		2018	
Media UE	50,5	Media UE	51,5	Media UE	50	Media UE	49	Media UE	49
Letonia	106	Bulgaria	98	Bulgaria	99	<b>România</b>	<b>99</b>	<b>România</b>	<b>96</b>
Bulgaria	91	Letonia	95	<b>România</b>	<b>97</b>	Bulgaria	96	Bulgaria	88
Lituania	91	<b>România</b>	<b>95</b>	Letonia	80	Croația	80	Letonia	78
<b>România</b>	<b>91</b>	Lituania	83	Polonia	80	Polonia	75	Croația	77
Polonia	84	Croația	82	Grecia	75	Letonia	70	Polonia	76
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Danemarca	32	Danemarca	31	Irlanda, Spania, Germania	39	Irlanda	33	Malta	38
Marea Britanie	29	Olanda	31	Danemarca	37	Olanda	31	Suedia	32
Olanda	28	Marea Britanie	28	Olanda	32	Danemarca	30	Irlanda	31
Suedia	28	Suedia	27	Marea Britanie	28	Marea Britanie	28	Danemarca	30
Malta	24	Malta	26	Suedia	27	Suedia	25	Marea Britanie	28

Sursa datelor: CE, DG Move

**267.** Datele înregistrate mențin România pe prima poziție în clasamentul european privind rata deceselor în urma accidentelor rutiere și în anul 2018, cu 96 de decese la un milion de locuitori, aproape dublu față de media UE (49 de decese la un milion de locuitori). Aceste statistici arată faptul că în România siguranța rutieră este foarte scăzută față de țările poziționate pe ultimele locuri ale clasamentului european.

Grafic nr. 25. Evoluția numărului de decese din accidente rutiere la un milion de locuitori la nivel național, 2014-2018



Sursa datelor: Eurostat, CE DG Move

**268.** Regiunea Nord-Est este pe primul loc la numărul de accidente și decese la milionul de locuitori în perioada 2014-2018, fiind urmată de Regiunea Sud-Muntenia și Regiunea Sud-Est. Regiunile din vestul țării înregistrează cel mai mic număr de accidente și decese la milionul de locuitori.

**269.** Accidentele rutiere mortale și vătămările cauzate de accidente rutiere afectează nu doar victimele, ci și întreaga societate, costurile socio-economice estimate fiind de ordinul miliardelor de Euro/an. Autoritatea Rutieră Română calculează o dată la 5 ani **costul social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate și ale costului mediu al unui accident rutier grav** în temeiul prevederilor art. 27 din Legea 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră.

Tabel nr. 33. Costul social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate și al unui accident rutier grav, 2016-2017

Costul social mediu al UNUI	2016	2017
Accident grav	760.158,42 RON (169.270,16 €)	770.040,48 RON (168.569,09 €)
Accident soldat cu persoane decedate	4.883.603,01 RON (1.087.468,38€)	4.947.089,85 RON (1.082.964,44€)

Sursa datelor: Autoritatea Rutieră Română

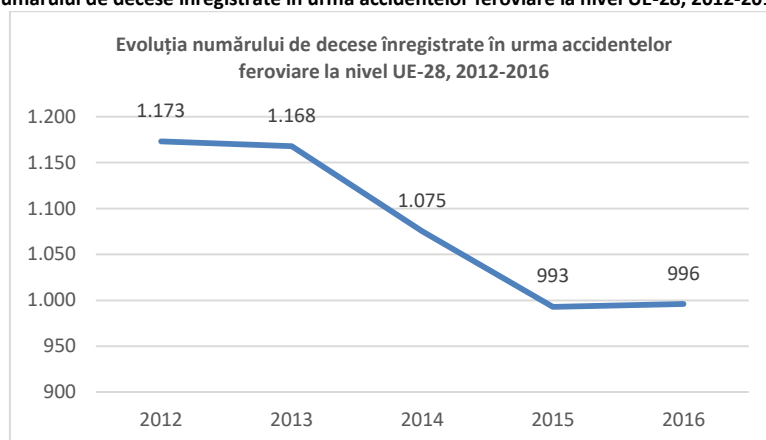
**270. Căile ferate** rămân unul dintre cele mai sigure moduri de transport. În 2016, în Europa, s-au înregistrat 996 decese ca urmare a accidentelor feroviare, numărul acestora fiind în scădere cu 15% față de 2012. Siguranța feroviară la nivelul UE a continuat să se îmbunătățească între 2010 și 2015, deși numărul de decese și de accidentări grave a crescut ușor în 2016.

Tabel nr. 34. Număr decese înregistrate în urma accidentelor feroviare la nivel național, 2012-2016

UE-28	2012	2013	2014	2015	2016
Număr decese înregistrate în urma accidentelor feroviare	1.173	1.168	1.075	993	996

Sursa: Eurostat

Grafic nr. 26. Evoluția numărului de decese înregistrate în urma accidentelor feroviare la nivel UE-28, 2012-2016



Sursa datelor: Eurostat

**271.** 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. Marea majoritate a accidentelor feroviare sunt generate de conducătorii auto, prin nerespectarea semnalizărilor de siguranță rutieră în zona trecerilor la nivel cu calea ferată. În anul 2016 s-a constatat o creștere a numărului de accidente la trecerea la nivel cu calea ferată cu aproximativ 33% față de 2015.

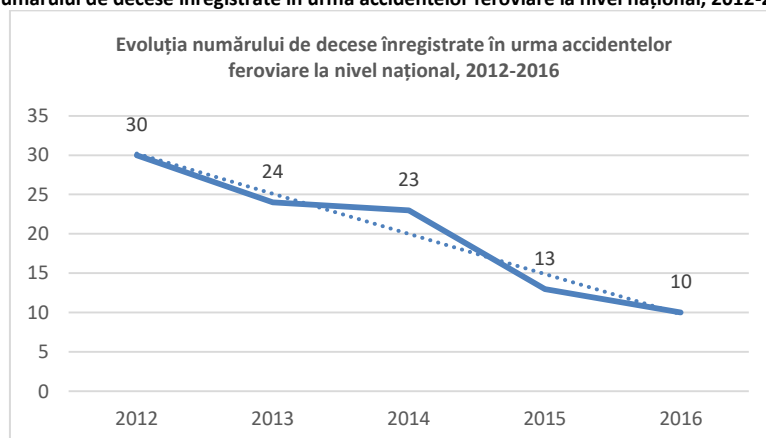
**272.** În România nu s-a produs nici un accident feroviar cu victime printre pasagerii transportului feroviar din 2008.

Tabel nr. 35. Număr accidente și decese înregistrate în urma accidentelor feroviare la nivel național, 2012-2016

România	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Număr accidente la trecerea la nivel:</b>	<b>115</b>	<b>103</b>	<b>109</b>	<b>94</b>	<b>125</b>
la nivel cu protecție pasivă	77	75	76	55	78
la nivel cu protecție activă	38	28	33	39	47
<b>Număr accidente la trecerea la nivel soldate cu decese:</b>	<b>30</b>	<b>24</b>	<b>23</b>	<b>13</b>	<b>10</b>
la nivel cu protecție pasivă	23	15	8	9	5
la nivel cu protecție activă	7	9	15	4	5

Sursa: CFR SA

Grafic nr. 27. Evoluția numărului de decese înregistrate în urma accidentelor feroviare la nivel național, 2012-2016



Sursa datelor: CFR SA

**273.** 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 în la transportul feroviar.

**274.** În general, problemele și nevoile identificate la momentul elaborării POIM se manifestă în continuare:

- rata crescută a numărului de accidente rutiere. Statisticile arată o ușoară scădere în anul 2017 față de 2016, însă numărul accidentelor foarte grave este în continuare foarte mare. 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;
- necesitatea identificării „zonelor negre” și a actualizării hărții acestor zone;
- calitatea inadecvată a drumurilor;
- creșterea numărului de persoane care conduc fără permis sau sub influența alcoolului sau drogurilor.

**275.** Principalii factori care au continuat să influențeze siguranța rutieră sunt:

- creșterea parcului auto (de la 5.42 mil. unități în 2010 la 7.63 mil. unități în 2017);
- creșterea vitezei de deplasare;
- intensificarea traficului rutier în general.

**276.** Creșterea siguranței în trafic și reducerea numărului de accidente sunt un efect cumulat 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:

- 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 parapeti 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;
- dezvoltarea sistemului de sancțiuni în cazul nerespectării reglementărilor privind siguranța în trafic.

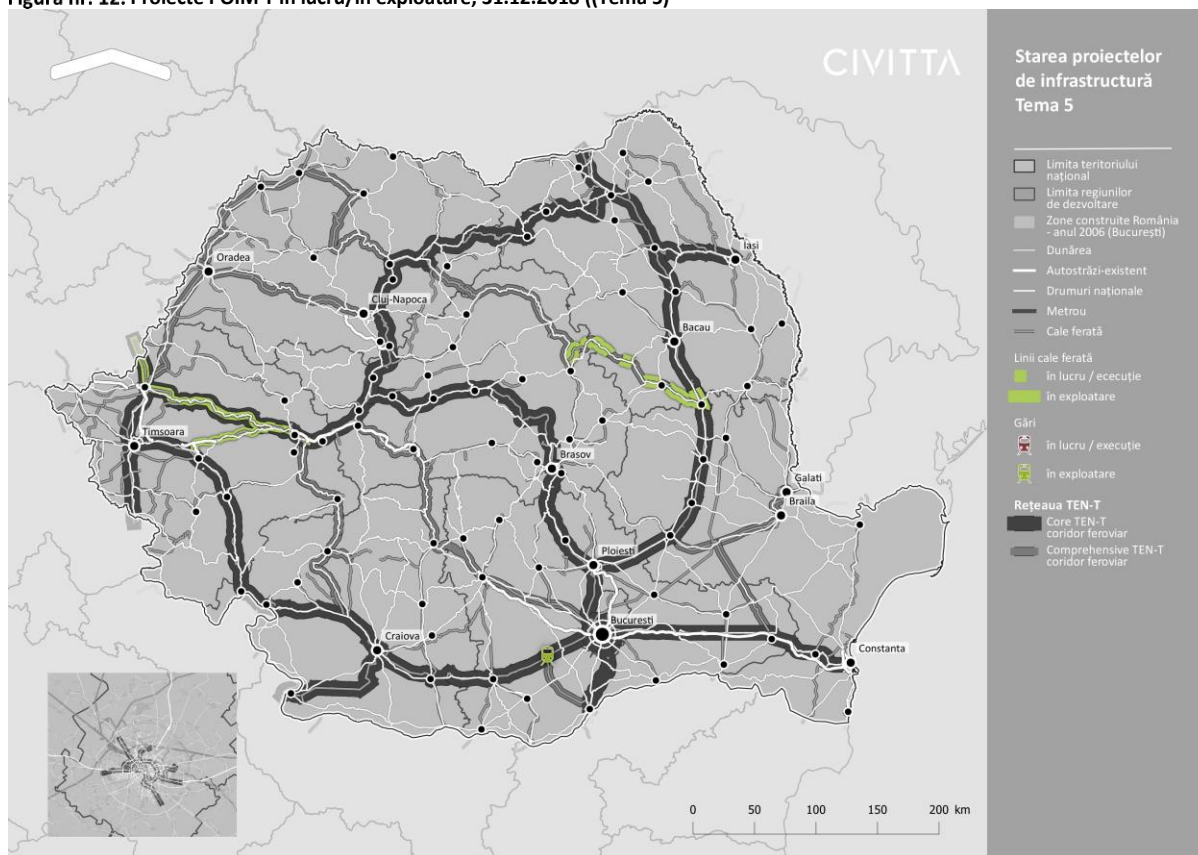
**277.** În **sectorul feroviar**, progresul privind siguranța pe rețeaua TEN T se datorează în principal finalizării unor proiecte finanțate în cadrul POS T și continuării sau finalizării proiectelor făcute în cadrul POIM T. Practic, toate proiectele feroviare finalizate au contribuit la creșterea siguranței transportului feroviar, indiferent de obiectivul specific al POIM T în care au fost încadrate, prin simplul fapt că lucrările de reabilitare sau modernizare asigură o operare mai sigură a căii ferate. Evoluția siguranței și a reducerii impactului asupra mediului pe rețeaua TEN T este așadar guvernată în principal de implementarea proiectelor finanțate din fonduri UE. Câteva excepții se înregistrează în cazul unor proiecte feroviare (poduri în regionala de căi ferate Constanța, sau pe secțiunea 614 frontieră, nefinalizate în cadrul POS T și finalizate din bugetul de stat).

**278.** În ceea ce privește transportul pe căi navigabile, este în continuare necesară reducerea deficiențelor de navigație, creșterea fiabilității căilor navigabile interioare situate pe rețeaua TEN-T centrală și scăderea numărului de accidente (anual au loc între 50 și 100 accidente pe sectorul românesc al Dunării, în care sunt implicate persoane).

## **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)**

**279.** TE 5 ce acoperă **4 moduri de transport: aerian, feroviar, naval și rutier**. La data de referință e evaluării (31.12.2018), doar pentru transportul feroviar existau proiecte cu CF semnate în cadrul OS 2.5 al POIM.

Figura nr. 12. Proiecte POIM T în lucru/în exploatare, 31.12.2018 ((Tema 5)



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

**280.** Sinteza proiectelor TE 5 este prezentată în continuare:

Nr. total proiecte cu contracte de finanțare semnate:	<b>4</b>
Tip proiect (investiții/AT):	<b>4 investiții</b>
Tip proiect investiții (fază/nefază):	<b>2 faze, 2 nefaze</b>
Valoare proiecte investiții (totală/eligibilă POIM T):	<b>249,2 milioane lei/196,0 milioane lei</b>
Repartizare modală proiecte investiții:	<b>4 feroviar</b>
Nr. proiecte investiții în exploatare (parțial/total):	<b>2 total</b>
Tip proiecte investiții în exploatare:	<b>1 fazat, 1 nefazat</b>
Nr. proiecte pe nivele de impact:	<b>2 impact mare</b>

**281.** Estimarea impactului se referă la nivelul "individual" de impact al proiectelor, observabil pe secțiunile/în stația de cale ferată unde au avut loc intervențiile. Impactul general – la nivelul rețelei naționale de căi ferate – este limitat de numărul și anvergura reduse ale proiectelor date în exploatare, comparativ cu nevoile existente.

**282.** Tabelul de mai jos prezintă succint proiectele TE 5:

Tabel nr. 36. Proiecte de investiții cu CF semnate la 31.12.2018 în cadrul OS 2.5

Nr. Crt.	Denumire proiect (nume scurt)	Tip proiect	Țintă Indicator (nr.)	Valoare realizată (nr.)	Progres fizic proiect (%)	Progres fizic Faza II (%)	În exploatare (da/nu/partial)	Impact estimat (mare/mediu/fără impact)
1	Sistem detectare cutii osii supraîncălzite și frîne stranse - Faza II	FAZAT	1	0	92,36	85,11	nu	Fără impact
2	Modernizare instalații centralizare electromecanică Ilia-Lugoj – Faza II	FAZAT	7	7	99,82	78,51	da	mare
3	Centralizare electronică Stația Videle	NEFAZAT	1	1	99,92	-	da	mare

Nr. Crt.	Denumire proiect (nume scurt)	Tip proiect	Țintă Indicator (nr.)	Valoare realizată (nr.)	Progres fizic proiect (%)	Progres fizic Faza II (%)	În exploatare (da/nu/partial)	Impact estimat (mare/mediu/fără impact)
4	Modernizare instalații centralizare electromecanică Siculeni-Adjud	NEFAZAT	12	0	96,68	-	nu	Fără impact

Sursa: AM POIM T

**283.** La data de referință a evaluării, 2 proiecte se aflau în exploatare, iar celelalte 2 se aflau într-un stadiu avansat de realizare, nefiind încă date în folosință. Efectele celor 2 proiecte în exploatare asupra siguranței traficului feroviar se resimt deja.

**284. 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 proiectele finanțate s-au înființat și dotat astfel de posturi de control, s-au înlocuit macaze, semnale, ceea ce conduce la un progres important din punct de vedere al gradului de automatizare, fiabilității și acurateții procesului de dirijare a circulației feroviare. Toate acestea reprezintă precondiții esențiale pentru creșterea siguranței traficului.

**285. Sistemul de centralizare electronică** instalat în stația Videle este similar, deosebirea fiind faptul că acesta deservește o singură stație.

**286. Sistemul de detectare** a cutiilor de osii supraîncălzite măsoară temperaturi și sesizează o serie de posibile defecțiuni printr-un set de senzori montați pe calea ferată, în proximitatea a 21 de stații de cale ferată, transmițând aceste informații la un centru de comandă. La finalizare, sistemul va constitui un progres major în siguranța traficului.

### **Evoluția indicatorilor POIM T**

Efecte urmărite de POIM T: Indicator:	<b>Variația la nivelul siguranței în traficul rutier</b> <b>Nr. decese înregistrate în urma accidentelor rutiere la un milion de locuitori</b> <b>(nr. decese/1 milion de locuitori)</b>
--	--

**287.** Valoarea țintă propusă pentru acest indicator este 73 decese/1 mil. locuitori pentru 2023, o scădere cu 21,51% față de valoarea de referință stabilită pentru 2013, respectiv 93 decese/1 mil. locuitori.

Tabel nr. 37. Evoluția indicatorului Decese înregistrate în urma accidentelor rutiere la un milion de locuitori

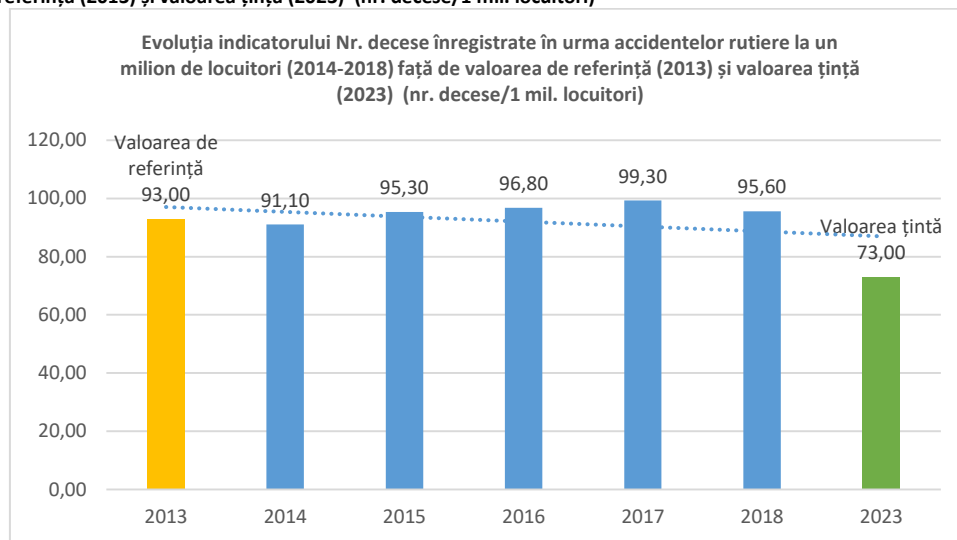
Indicator	Unitate de măsură	Valoare-referință	Evoluție 2014-2018					Valoare-țintă
			2013	2014	2015	2016	2017	
Decese înreg. în urma accidentelor rutiere la un milion de locuitori	Nr. decese / 1 mil. locuitori	93.00	91.10	95.30	96.80	99.30	95.60	73.00
Evoluție indicator față de 2013/țintă			-2.04%	2.47%	4.09%	6.77%	2.80%	-21.51%

Sursa datelor: Poliția Rutieră Română, INS

**288.** Valoarea intermediară a indicatorului (2018) indică o creștere 2,8% față de valoarea de referință (2013) și o scădere cu 3,73% față de 2017. Valoarea aferentă anului 2018 de 95,6 decese/1 mil. locuitori a scăzut de la valoarea de 99,3 aferentă anului 2017. Evoluția pozitivă nu poate fi atribuită programului, deoarece nu există proiecte de siguranță rutieră în portofoliul POIM.



**Grafic nr. 28. Evoluția indicatorului Nr. decese înregistrate în urma accidentelor rutiere la un milion de locuitori (2014-2018) față de valoarea de referință (2013) și valoarea țintă (2023) (nr. decese/1 mil. locuitori)**



Sursa datelor: Poliția Rutieră Română, INS, anii 2014-2018 și POIM, anii 2013 și 2023

**289.** Aspectele identificate de evaluare care influențează semnificativ scăderea numărului de accidente rutiere sunt:

- Construirea autostrăzilor și modernizarea drumurilor nu va conduce decât în mică măsură la scăderea ratei accidentelor rutiere, prin efectul pe care aceste îmbunătățiri îl au asupra redistribuirii traficului și generării unui nou trafic rutier. Cu toate acestea, în aproximativ 8-10 ani, finalizarea unor lucrări la infrastructura feroviară și navală va conduce la o preluare a mărfurilor și prin aceasta la degrevarea șoselelor de o parte din traficul de marfă inadecvat transportului rutier (de lung parcurs și de mase/volume semnificative);
- Reducerea numărului de accidente necesită intervenții integrate la nivel de prevenție și sancționare a comportamentelor care duc la accidente. Pe lângă dezvoltarea (lentă) a rețelei de autostrăzi este nevoie de implementarea de programe de educație rutieră, având în vedere faptul că majoritatea evenimentelor rutiere au ca principală cauză neadaptarea vitezei la condițiile de drum sau diverse încălcări ale codului rutier;
- Este necesară identificarea și aplicarea de soluții la nivel de unități administrativ teritoriale (50% din decese sunt în localități).

**290.** Aspectele identificate ca având influențe importante asupra scăderii numărului de accidente feroviare sunt:

- Toate proiectele de întreținere, reabilitare/modernizare a infrastructurii feroviare conduc la reducerea numărului de accidente;
- Având în vedere dimensiunea rețelei feroviare și a volumului activității feroviare, nevoia de proiecte pentru creșterea siguranței feroviare se menține;
- Impactul acestor investiții va fi mai mare pentru creșterea vitezei de deplasare în siguranță, decât pentru reducerea numărului de accidente.

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

Efecte urmările de programul operațional	Indicatori
Variația la nivelul siguranței în traficul rutier	Nr. decese înregistrate în urma accidentelor rutiere la un milion de locuitori (OS 2.5)
Alte posibile efecte	
Creșterea siguranței transportului feroviar	
Dezvoltarea durabilă în raport cu mediul	
Protejarea patrimoniului cultural	



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



**291.** Proiectele implementate în sectorul feroviar în cadrul OS 2.5 au o contribuție importantă la creșterea siguranței traficului feroviar. Prin modernizarea instalațiilor și prin sistemele nou instalate, a crescut gradul de automatizare și de precizie în dirijarea circulației, respectiv în detectarea posibilelor defecțiuni ale trenurilor. Nu au existat efecte negative asupra mediului datorită lucrărilor executate și nici efecte asupra patrimoniului cultural, avizul de mediu fiind acordat pe baza unei analize a posibilelor efecte în acest sens.

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

**292.** 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 și reducerea impactului transporturilor asupra mediului vizează populația României în general.

#### **7.5. În ce măsură sunt efectele sustenabile pe o perioadă mai lungă de timp?**

**293.** Sustenabilitatea efectelor poate fi observată după ce proiectele au fost date în folosință și a trecut suficient timp pentru a se observa durabilitatea efectelor. În acest moment, pot fi observate precondițiile ce țin de sustenabilitatea efectelor, și anume:

- Existența unei perioade de garanție a lucrărilor executate;
- Asigurarea finanțării mentenanței investițiilor;
- 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 putea fi implementate.

**294.** Conform informațiilor colectate pe parcursul evaluării, CFR dispune de resurse suficiente pentru asigurarea mentenanței lucrărilor și echipamentelor pentru creșterea siguranței traficului finanțate prin POIM T.

#### **7.6. Ce mecanisme au facilitat efectele? Care sunt caracteristicile-cheie contextuale ale acestor mecanisme?**

**295.** La data de 31.12.2018, doar sectorul feroviar avea proiecte de investiții contractate în cadrul acestei teme, contractarea proiectelor pe alte moduri de transport fiind influențată de:

- Apariția târzie a unor Ghiduri ale aplicantului, ducând la întârzierea pregătirii CF sau la nevoia revizuirii unor Studii de fezabilitate sau ACB care între timp, din diverse motive, nu mai erau actuale, fapt ce a condus la nevoia de noi resurse financiare și de timp;
- Dificultăți în îndeplinirea unor cerințe administrative (completări anexe la CF, utilizarea My SMIS);
- Durate mari de timp necesare pentru aprobarea CF.

**296. Principalii factori negativi care influențează pregătirea și implementarea proiectelor în sectorul feroviar, în domeniul siguranței traficului, sunt:**

- dificultăți în procesul de execuție a lucrărilor generate de insuficiența personalului contractorilor, ducând la depășirea termenelor de execuție. Domeniul construcțiilor este într-o criză de personal care afectează puternic implementarea proiectelor;
- dificultăți privind achizițiile publice, care durează foarte mult, iar beneficiarii ajung în situația în care anumite cheltuieli nu mai pot fi acoperite prin fondurile nerambursabile. De asemenea, întârzieri sunt produse și de procedurile anevoioase de obținere a avizelor (avizul de mediu de la ape are un format standard care este dificil de completat de către beneficiarii din sectorul feroviar);

- capacitatea beneficiarilor de a implementa proiectele, deși a crescut în ultima perioadă, riscă să fie afectată de fenomenul de migrație a personalului din companiile de transport de stat către sectorul privat, în special în condițiile lipsei stimulentei financiare pentru personalul care gestionează proiecte cu finanțare UE, spre deosebire de alte instituții/ministere care oferă astfel de stimulente.

### Factori cu influență pozitivă

**297.** În general, derularea proiectelor feroviare în cadrul POIM T s-a îmbunătățit notabil față de POS T 2007-2013. Cei mai importanți factori care facilitează această evoluție sunt:

- Posibilitatea de a contracta proiecte mature, chiar cu implementarea deja începută, inclusiv prin mecanismul de fazare a proiectelor;
- Capacitatea crescută a AM și OI POIM T de a sprijini beneficiarii în implementarea proiectelor, prin indicații și instrucțiuni utile;
- Planificarea proiectelor finanțate prin POIM T este corelată cu prioritizarea realizată la nivelul proiectelor de dezvoltare a infrastructurii feroviare, asigurând o abordare integrată, coerentă a nevoilor de modernizare și reabilitare a infrastructurii feroviare;
- Localizarea prevăzută pentru proiectele de îmbunătățire a siguranței și securității transporturilor s-a realizat pe baza unei analize corecte și comprehensive. Activitățile de protecție a mediului prevăzute în proiecte sunt bine implementate, localizarea lor prioritizând zonele cu cele mai mari nevoi în acest sens;
- Măsurile de siguranță sunt însoțite de acțiuni de informare și educare a factorilor implicați;
- Capacitatea autorităților și beneficiarilor de gestionare a proiectelor s-a îmbunătățit (inclusiv ca urmare a activităților de AT implementate) și contribuie la implementarea eficientă și eficientă a proiectelor. Colaborarea contractor–beneficiar–inginer privind modul de soluționare a dificultăților survenite pe parcursul execuției lucrărilor s-a îmbunătățit față de perioada POS T;
- Calitatea proiectelor tehnice s-a îmbunătățit, soluțiile tehnice alese fiind mai bune față de perioada de programare anterioară, datorită schimbării anumitor normative și standarde considerate învechite;
- Procedurile de selecție prevăzute și tipul de contracte utilizate (contracte de performanță, cerințe specifice privind întreținerea lucrărilor) asigură o bună calitate și sustenabilitate a lucrărilor;
- Sprijinul acordat la nivel normativ, prin OG privind Măsurile de accelerare implementare contracte cu finanțare UE – se aplică pentru proiectele din MPTG și stimulează pregătirea și contractarea proiectelor.

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

**298.** Având în vedere instituția beneficiară – CFR – lecțiile învățate din implementarea proiectelor OS 2.5 sunt în mare măsură aceleași cu cele prezentate anterior pentru TE 1, sectorul feroviar. Dintre acestea se disting:

- Asistența tehnică trebuie oferită în continuare pentru a pregăti și implementa proiecte de calitate;
- 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.
- În ceea ce privește durata de aprobare a CF și 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.
- 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.
- 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.

## LECȚII ÎNVĂȚATE AFLATE ÎN AFARA SFEREI DE INFLUENȚĂ A POIM T:

- Piața de construcții din domeniul transporturilor ar trebui să fie sprijinită prin măsuri care să stimuleze dezvoltarea resursei umane din domeniu;
- Ar fi utilă existența bugetelor multi-anuale, care să permită planificarea și execuția proiectelor de investiții de durată mare, inclusiv asigurarea co-finanțării de la bugetul național;
- Este necesară o simplificare procedurală (ex prin dezvoltarea digitalizării – documentele emise de o instituție să fie vizibile pentru toate instituțiile care le solicită, să nu fie nevoie ca un document să fie emis de mai multe ori, pentru fiecare instituție care îl solicită).

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

**299.** Portofoliul de proiecte contractate aferent TE 5 include doar proiecte din sectorul feroviar, pentru care nu este definit niciun indicator de rezultat. Deși nu a fost definit un indicator de program care să reflecte scăderea numărului de accidente feroviare, se poate estima faptul că proiectele din portofoliul actual al POIM T ar putea aduce o scădere a numărului de accidente feroviare de aprox 4-5% la nivelul rețelei feroviare din România.

### Indicatorul POIM T aferent OS 2.5: Decese înregistrate în urma accidentelor rutiere la un milion de locuitori

**300.** Valoarea țintă a acestui indicator aferentă anului 2023 reprezintă o scădere de aprox 22% a nr de decese înregistrate în urma accidentelor rutiere la un milion de locuitori, față de anul 2013. Pentru sectorul rutier se va putea determina perspectiva de realizare a indicatorilor prin prisma viitoarelor proiecte contractate. Pe baza analizelor din cadrul evaluării, se poate estima faptul că o scădere de minim 25% a numărului de accidente ar putea fi obținută peste aproximativ 10 ani, adică aproximativ în 2029, această scădere contribuind și la scăderea numărului de decese.

**301.** Pentru **indicatorii de output**, pe baza portofoliului de proiecte contractate situația se prezintă astfel:

Tabel nr. 38. Indicatorii de rezultat imediat – output OS 2.5

Indicator	UM	Valoare țintă (2023) total	2018 Total	Proiecte
Puncte negre rutiere eliminate	Nr.	150	0	-
Treceri la nivel cu calea ferată semnalizate	Nr.	150	0	-

Sursa datelor: Situația proiectelor la 31.12.2018, AM POIM

**302.** Niciunul dintre proiectele din portofoliul POIM nu vizează infrastructuri de tipul celor caracterizate de indicatorii de output ai OS 2.5.

## 7.9. Concluzii și recomandări

### Concluzii:

1. Evoluția domeniului siguranța circulației din România în perioada 2014-2018 prezintă o imagine mixtă. În sectorul rutier, România continuă să se situeze pe prima poziție în UE privind numărul de decese la un milion de locuitori cauzate de accidente rutiere. În schimb, numărul de decese din accidente feroviare este în scădere, indicând o creștere, în timp, a nivelului de siguranță al acestui mod de transport.
2. Proiectele implementate în sectorul feroviar, în exploatare sau aproape finalizate, contribuie semnificativ la creșterea siguranței traficului feroviar. Prin modernizarea instalațiilor, și prin sistemele nou instalate a crescut gradul de automatizare și de precizie în dirijarea circulației, respectiv în detectarea posibilelor defecțiuni ale trenurilor, fără a genera efecte negative asupra mediului sau patrimoniului cultural.



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



3. Pe lângă măsurile de reabilitare a infrastructurii rutiere de pe rețelele de drumuri naționale, creșterea gradului de educare a participanților la trafic privind respectarea codului rutier și infrastructura de siguranță rutieră din localități constituie elemente esențiale pentru reducerea numărului de accidente grave.

**Recomandări:**

1. În viitoarea perioadă de programare, MFE/MT ar trebui să finanțeze și proiecte care vizează măsuri de prevenire a accidentelor, prin campanii de educare a participanților la trafic privind respectarea codului rutier, cu accent pe cele mai frecvente încălcări ale regulilor de circulație care constituie cauze ale accidentelor și în special ale accidentelor grave, în urma cărora se înregistrează victime.
2. În viitoarea perioadă de programare, MFE/MT ar trebui să finanțeze proiecte care vizează elaborarea și implementarea de campanii de conștientizare a autorităților locale privind importanța elementelor de infrastructură care contribuie în mod direct la creșterea siguranței în trafic.



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



## 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*

**303.** În *Cartea 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*, CE a stabilit pentru 2050 obiectivul ca cea mai mare parte a transportului de pasageri pe distanțe medii să se realizeze pe căile ferate. Pe termen mediu (până în 2030), ar trebui asigurată triplarea lungimii rețelei de mare viteză existente și menținerea unei rețele feroviare dense în toate SM. Pe termen lung, trebuie finalizată rețeaua feroviară europeană de mare viteză.

**304.** Politică europeană în domeniul transporturilor feroviare vizează crearea unui spațiu feroviar unic european. În primii zece ani de la deschiderea pieței concurențiale pentru sectorul transporturilor feroviare, în 2001, au fost adoptate trei pachete legislative și o reformă. Un al patrulea pachet, al cărui scop este finalizarea spațiului feroviar unic european, a fost adoptat în aprilie (pilonul tehnic), respectiv decembrie 2016 (pilonul pieței). **Al Patrulea Pachet Privind Transportul Feroviar** reprezintă un set de șase texte legislative destinate să reglementeze piața unică a serviciilor feroviare. Scopul său este acela de a revitaliza sectorul feroviar și de a-l face mai competitiv în raport cu alte moduri de transport. Pachetul cuprinde doi „piloni” care au fost negociați în mare parte în paralel:

1. „Pilonul tehnic”, care a fost adoptat de PE și Consiliu în aprilie 2016, include:

- **Regulamentul (UE) 2016/796** al PE și al Consiliului din 11 mai 2016 privind Agenția UE pentru Căi Ferate și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004, urmărind să garanteze un nivel ridicat de siguranță și interoperabilitate feroviară și să îmbunătățească nivelul de competitivitate a căilor ferate;
- **Directiva (UE) 2016/797** a PE și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în UE (care modifică Directiva 2008/57/EC);
- **Directiva (UE) 2016/798** a PE și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (care modifică Directiva 2004/49/EC);

2. „Pilonul pieței”, adoptat în decembrie 2016, include:

- **Regulamentul (UE) 2016/2338** al PE și al Consiliului din 14.12.2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători („Regulamentul privitor la obligațiile de serviciu public”);
- **Directiva (UE) 2016/2370** a PE și a Consiliului din 14.12.2016 de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernanta infrastructurii feroviare („Directiva privind guvernanta”);
- **Regulamentul (UE) 2016/2337** al PE și al Consiliului din 14.12.2016 de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 1192/69 al Consiliului privind standardizarea conturilor întreprinderilor feroviare.

**305.** Pilonul tehnic este conceput pentru a spori competitivitatea sectorului feroviar prin reducerea semnificativă a costurilor și a sarcinilor administrative pentru întreprinderile feroviare care doresc să opereze în Europa. Pilonul pieței și-a propus să încheie procesul de deschidere treptată a pieței început cu Primul Pachet Privind Transportul Feroviar. Acesta stabilește dreptul general pentru întreprinderile feroviare stabilite într-un SM de a opera toate tipurile de servicii de transport de călători în întreaga UE, stabilește norme care vizează îmbunătățirea imparțialității în guvernanta infrastructurii feroviare și prevenirea discriminării și introduce obligativitatea licitațiilor pentru contractele publice de servicii în domeniul feroviar.

**306.** La nivel național, regulamentele adoptate în perioada 2014-2018 au în vedere, în principal, punerea în aplicare a regulamentelor și directivelor UE privind transportul feroviar. Cadrul strategic general de dezvoltare a sectorului transporturilor feroviare este constituit de **Master Planul General de Transport (MPGT)** și de **Strategia de Dezvoltare a Infrastructurii Feroviare 2018-2022**. 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:

- 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 MT;
- Înființarea instituției Autoritatea pentru Reformă Feroviară (ARF) în baza OUG nr.62/2016, ca instituție publică, cu personalitate juridică, finanțată integral de la bugetul de stat prin bugetul MT.

**307.** ARF este o instituție nou înființată (condiționalitate ex-ante pentru sectorul feroviar), în subordinea și sub autoritatea MT, care trebuie să implementeze, conform MPGT, reforma în sectorul feroviar, pe patru direcții:

- a) restructurarea rețelei de transport feroviar în sensul concentrării pe o rețea de transport eficientă, astfel încât alocarea de fonduri pentru întreținere, mentenanță și reparații curente să fie orientată spre o rețea de transport feroviar sustenabilă din punct de vedere economic;
- b) atribuirea contractelor de servicii publice pentru operarea pe liniile de cale ferată pentru transportul public de călători să aibă loc numai pe bază de licitații organizate pentru operatorii de transport feroviar;
- c) introducerea indicatorilor de performanță care să stea la baza monitorizării contractelor de servicii publice;
- d) introducerea unor programe de eficientizare a activităților desfășurate în sectorul de transport feroviar, inclusiv pentru CFR SA.

**308.** ARF poate beneficia de finanțare în cadrul POIM T prin OS 2.7 și pregătește proiecte în acest sens.

#### ***Evoluția sustenabilității și calității transportului feroviar, de la momentul adoptării POIM***

**309.** În 2017, lungimea totală a rețelei feroviare din UE era de 218.606 km față de 218.174 km în 2014. 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 (38.594 km), Franța (28.120 km), Polonia (19.209 km), Italia (16.788 km), Marea Britanie (16.320 km), la polul opus fiind Cipru și Malta, care nu au rețea feroviară.

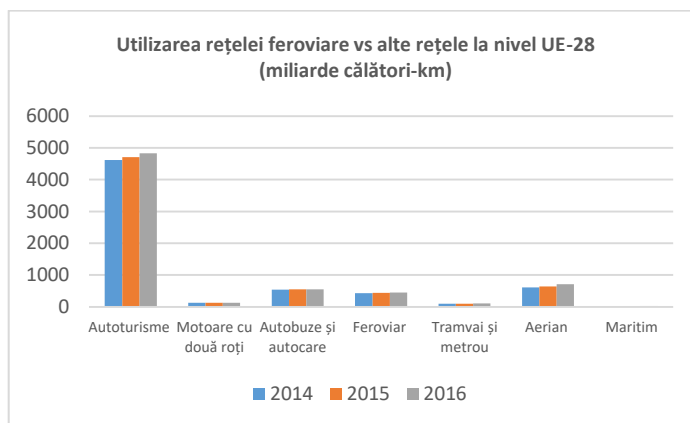
**310.** În 2017, rețeaua UE de căi ferate electrificate avea o lungime totală de 119.672 km, reprezentând 53,4% din totalul rețelei feroviare și indicând o creștere față cu 3,75% față de față de 2014 (115.344 km). Rețeaua de mare viteză a UE avea 8.400 km de linie ferată la sfârșitul anului 2017, dublu față de 2003.

**311.** În 2016, volumele traficului de călători din UE atinseseră 450 de miliarde de călători-km, față de cei aproximativ 6.000 de miliarde de călători-km ai transportului terestru în ansamblu.

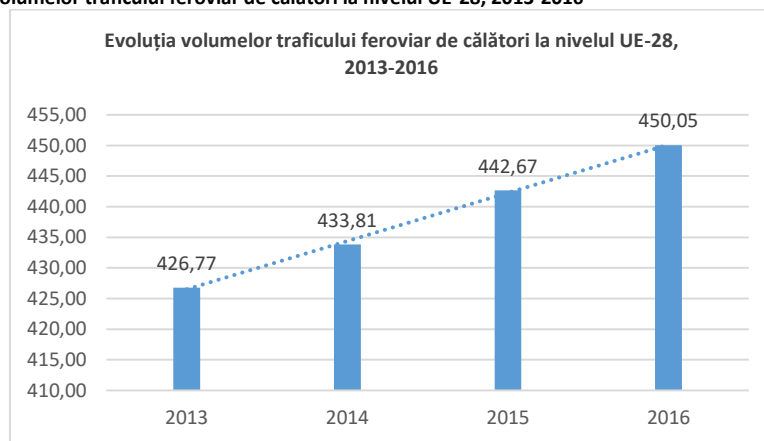
**Tabel nr. 39. Utilizarea rețelei feroviare (Miliarde de călători-km) vs alte rețele la nivel UE-28, 2014-2016**

Mod de transport (mld. călători)	2014	2015	2016
Autoturisme	4,615.0	4,711.9	4,829.3
Motoare cu două roți	125.3	125.1	126.4
Autobuze și autocare	539.9	550.3	552.0
<b>Feroviar</b>	<b>433.8</b>	<b>442.7</b>	<b>450.1</b>
Tramvai și metrou	100.7	102.1	105.6
Aerian	609.6	639.6	713.5
Maritim	21.6	21.7	25.0
<b>Total</b>	<b>6,445.8</b>	<b>6,593.4</b>	<b>6,801.9</b>

Sursa datelor: Eurostat



**312.** La nivel UE, tendința de utilizare a transportului feroviar este în creștere, înregistrându-se o creștere de 5,46% în 2016 față de 2013.

**Grafic nr. 29. Evoluția volumelor traficului feroviar de călători la nivelul UE-28, 2013-2016**


Sursa datelor: Eurostat

**313.** Datele statistice 2014-2016 indică o creștere a utilizării transportului feroviar în unele țări (Slovia, Polonia, Irlanda, Cehia, Lituania), în timp ce în altele se înregistrează o scădere (Olanda, Bulgaria, Croația, Letonia, Belgia). Motivele diferă la caz. De exemplu, creșterea înregistrată de Austria în 2014 cu 13,3% față de 2010 a fost determinată de creșterea prețurilor la combustibili și de extinderea restricțiilor de parcare în Viena. În schimb, majorarea cu 15% a transportului feroviar de călători din Marea Britanie s-a datorat creșterii traficului feroviar pentru navetiști în Londra și în zona metropolitană. Traficul feroviar de călători este în mare parte intern, doar 6 % fiind transfrontalier în 2016.

**Tabel nr. 40. Evoluția utilizării rețelei feroviare la nivel UE, 2013-2016 (miliarde călători-km)**

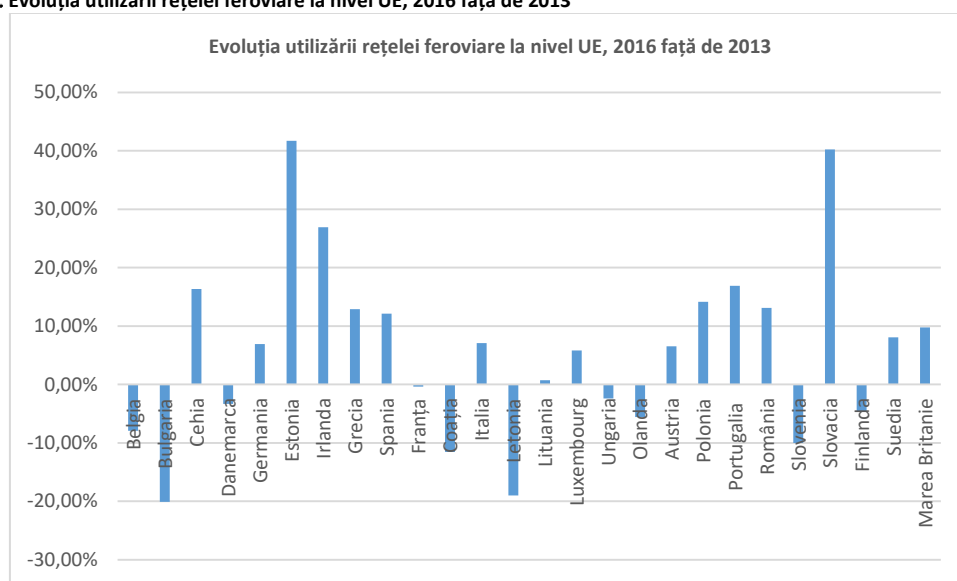
Miliarde călători-km	2013	2014	2015	2016	Evoluție 2016 față de 2013
<b>UE</b>	<b>426.77</b>	<b>433.81</b>	<b>442.67</b>	<b>450.05</b>	<b>5.46%</b>
Belgia	10.89	10.97	10.33	10.03	-7.91%
Bulgaria	1.82	1.70	1.55	1.46	-20.10%
Cehia	7.51	7.64	8.13	8.74	16.32%
Danemarca	6.55	6.51	6.51	6.33	-3.34%
Germania	89.62	90.98	91.71	95.83	6.94%
Estonia	0.22	0.28	0.29	0.32	41.70%
Irlanda	1.57	1.73	1.92	1.99	26.90%
Grecia	1.06	1.07	1.26	1.19	12.88%
Spania	23.79	25.07	26.14	26.67	12.12%
Franța	88.12	87.23	89.12	87.80	-0.36%
Coația	0.94	0.92	0.94	0.83	-11.55%
Italia	48.74	49.96	52.21	52.18	7.06%



Letonia	0.72	0.64	0.59	0.58	-19.00%
Lituania	0.28	0.27	0.26	0.28	0.72%
Luxembourg	0.39	0.37	0.42	0.42	5.84%
Ungaria	7.84	7.74	7.61	7.65	-2.41%
Olanda	19.04	20.01	17.52	17.98	-5.59%
Austria	11.80	11.98	12.21	12.58	6.56%
Polonia	16.80	16.02	17.37	19.18	14.16%
Portugalia	3.65	3.85	3.96	4.27	16.91%
<b>România</b>	<b>4.41</b>	<b>4.98</b>	<b>5.15</b>	<b>4.99</b>	<b>13.08%</b>
Slovenia	0.68	0.62	0.63	0.61	-10.01%
Slovacia	2.49	2.58	3.41	3.48	40.20%
Finlanda	4.05	3.87	4.11	3.87	-4.56%
Suedia	11.84	12.12	12.74	12.80	8.09%
Marea Britanie	61.95	64.71	66.59	68.01	9.78%

Sursa datelor: Eurostat

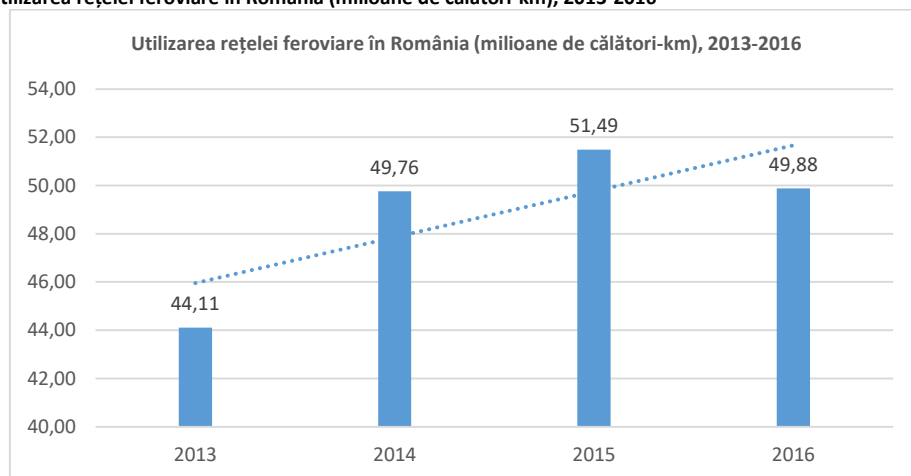
Grafic nr. 30. Evoluția utilizării rețelei feroviare la nivel UE, 2016 față de 2013



Sursa datelor: Eurostat

**314.** În 2017, lungimea totală a rețelei feroviare din România era de 10.774 km, din care 4.030 km de rețea electrificată. 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. Numărul de călători transportați cu trenul a scăzut semnificativ, de la aproximativ 306 milioane în 1990 până la 44 milioane în 2013. Începând din 2014, numărul acestora a înregistrat o creștere ajungând la aproximativ 50 milioane, cifră ce se menține și la nivelul anului 2016.

Grafic nr. 31. Utilizarea rețelei feroviare în România (milioane de călători-km), 2013-2016



Sursa datelor: Eurostat

**315.** Starea precară a infrastructurii feroviare din România determină restricții de viteză, viteza medie a trenurilor este de 50-60 km/oră, pentru asigurarea condițiilor minime de siguranță. 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.

Tabel nr. 41. Evoluția restricțiilor pe rețeaua de căi ferate din România în perioada 2014-2016

An	2014	2015	2016
Număr restricții	445	375	524
Lungime restricții (km)	765	654	992

Sursa datelor: CFR SA

**316.** În România, infrastructura feroviară este neperformantă și nu există resurse pentru dezvoltarea de proiecte similare cu cele din alte țări ale UE. De exemplu, pe tronsonul București-Constanța se circulă cu 160 km/oră după aproximativ 8 ani de modernizare a 225 km cale ferată, creșterea vitezei fiind de la 140 km/oră la 160 km/oră, în timp ce în alte SM se modernizează căile ferate pentru a se circula cu 200 km/oră. Rețeaua de căi ferate a fost supradimensionată înainte de 1990, fără a exista o strategie și resurse pentru a putea fi întreținută corespunzător. Aspecte care rămân foarte problematice și care trebuie adreseate sunt:

- Resursele financiare pentru transportul feroviar sunt extrem de reduse și afectează cofinanțarea.
- Pentru liniile necompetitive, neprofitabile sau neutilizate, CFR trebuie să plătească lunar datorii la bugetul de stat (pază, impozit de teren), acumulându-se sume foarte mari;
- Disponibilitatea personalului specializat este limitată, pentru operarea căilor ferate și pentru ARF.

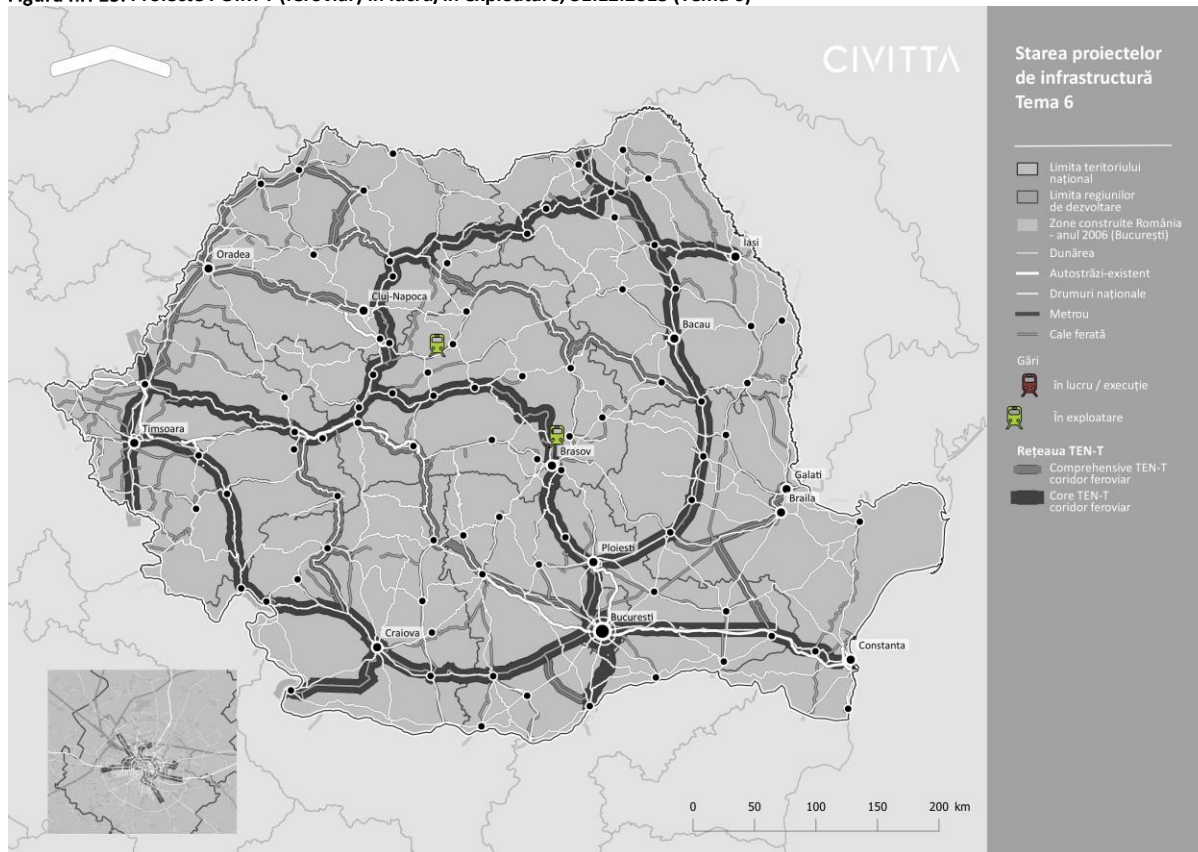
**317.** În 2018, CE a realizat un **sondaj Eurobarometru**<sup>30</sup> cu privire la „Satisfacția clienților în ceea ce privește serviciile de transport de călători”, care a inclus și România. Rezultatele publicate au reflectat opiniile clienților la nivelul anului 2018, dar și o comparație cu 2013<sup>31</sup>. Percepția călătorilor din România reflectă situația actuală a căilor ferate: viteza medie comercială extrem de redusă la care circulă trenurile de călători, întârzierile frecvente ale trenurilor, lipsa confortului îi determină pe aceștia să opteze pentru alte moduri de transport, în special pe distanțe scurte și medii.

<sup>30</sup> <http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/flash/surveyky/2172>

<sup>31</sup> <http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/Survey/getSurveyDetail/instruments/flash/yearFrom/1974/yearTo/2014/search/transport/surveyKy/1111>

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

Figura nr. 13. Proiecte POIM T (feroviar) în lucru/în exploatare, 31.12.2018 (Tema 6)



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

**318.** Sinteza proiectelor TE 6 este prezentată în continuare:

Nr. total proiecte cu contracte de finanțare semnate:	<b>5</b>
Tip proiect (investiții/AT):	<b>5 investiții</b>
Tip proiect investiții (fază/nefază):	<b>5 faze</b>
Valoare proiecte investiții (totală/eligibilă POIM T):	<b>132,9 milioane lei/103,9 milioane lei</b>
Repartizare modală proiecte investiții:	<b>5 feroviar</b>
Nr. proiecte investiții în exploatare (parțial/total):	<b>2 (1 parțial, 1 total)</b>
Tip proiecte investiții în exploatare:	<b>2 faze</b>
Nr. proiecte pe nivele de impact:	<b>2 (1 impact mare, 1 impact mediu)</b>

**319.** Estimarea impactului se referă la nivelul "individual" de impact al proiectelor, observabil pe secțiunile/în stația de cale ferată unde au avut loc intervențiile. Impactul general – la nivelul rețelei naționale de căi ferate – este limitat de numărul și anvergura reduse ale proiectelor date în exploatare, comparativ cu nevoile existente. Tabelul de mai jos prezintă succint proiectele TE 5:

**Tabel nr. 42. Proiecte POIM T cu CF semnate la 31.12.2018 pentru creșterea sustenabilității și calității transportului feroviar (OS 2.7)**

Nr. Crt.	Denumire proiect (nume scurt)	Tip proiect	Țintă Indicator (nr.)	Valoare realizată (nr.)	Progres fizic proiect (%)	Progres fizic Faza II (%)	În exploatare (da/nu/partial)	Impact estimat (mare/mediu/fără impact)
1	Reabilitare poduri, podețe, tuneluri Regionala București - Faza II	FAZAT	221 <sup>32</sup>	0,14	88,49	61,85	nu	Fără impact
2	Modernizarea gări Sfântu Gheorghe, Târgu Mureș - Faza II	FAZAT	2	1	99,52	28,51	parțial	mediu
3	Reabilitare poduri, podețe, tuneluri Regionala Iași - Faza II	FAZAT	0,52	2,816	97,94	85,45	nu	Fără impact
4	Reabilitare poduri, podețe, tuneluri Regionala Timișoara - Faza II	FAZAT	89,074	42,949	94,49	43,08	nu	Fără impact
5	Reabilitare poduri, podețe, tuneluri Regionala Brașov - Faza II	FAZAT	2,257	2,083	100	36,08	da	mare

Sursa: AM POIM T

**320.** La data de referință a evaluării, toate cele 5 proiecte erau într-un stadiu foarte avansat, având efecte importante asupra sustenabilității și calității transportului feroviar. Cu toate acestea, doar 2 dintre cele 5 proiecte sunt raportate de către AM POIM ca fiind în exploatare (total sau parțial). 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 cuprinse între 10-30 km/h. Ca urmare a reabilitării, s-au putut ridica restricțiile de viteză, trenurile având posibilitatea de a circula cu viteze de 80-100 km/h.

**321.** În cadrul proiectului vizând modernizarea a 2 stații de cale ferată, stația Sfântu Gheorghe a fost finalizată, iar stația Târgu Mureș urmează să fie finalizată în august 2019. Lucrările de modernizare efectuate în cele 2 stații au fost semnificative: înlocuiri dispozitive linii, supraînălțare peroane, reabilitare/construire rampe încărcare și descărcare marfă, rampe militare, instalare lifturi, creșterea numărului de grupuri sanitare, crearea facilități pentru persoane cu dizabilități, reabilitare adăpost antiaerian. Aceste modernizări au o contribuție importantă la creșterea atractivității transportului feroviar și implicit la creșterea numărului de călători care utilizează acest mijloc de transport.

### **Evoluția indicatorilor POIM T**

Efecte urmărite de POIM T: **Creșterea atractivității rețelei feroviare**  
 Indicator: **Intensitatea utilizării rețelei feroviare**

**322.** Valoarea țintă propusă pentru acest indicator este de 555.940 călători/km rețea/an pentru 2023, o creștere cu 35,17% față de valoarea de referință stabilită pentru 2013.

**Tabel nr. 43. Evoluția indicatorului Intensitatea utilizării rețelei feroviare**

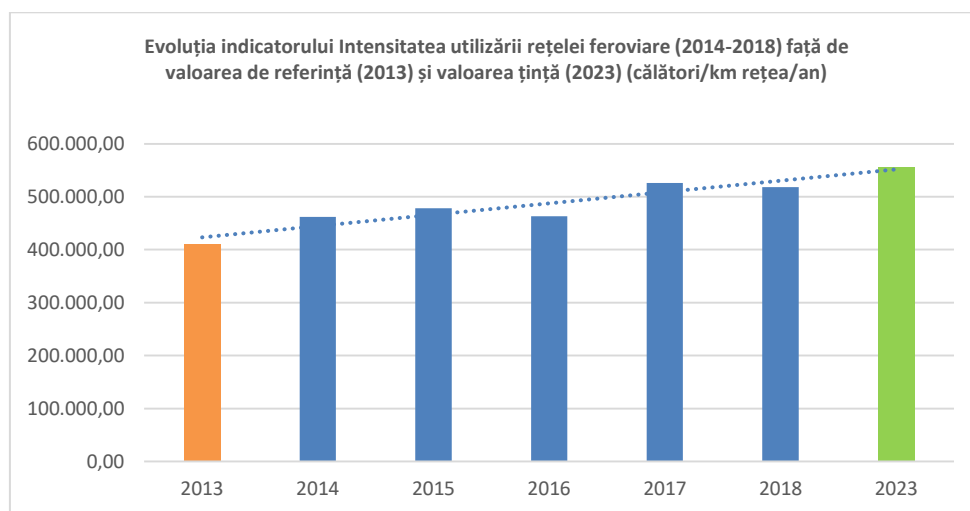
Indicator	Unitate de măsură	Valoare-referință	Evoluție 2014-2018					Valoare-țintă
			2013	2014	2015	2016	2017	
Intensitatea utilizării rețelei feroviare	Călători/km rețea/an	409.640	461.724	478.087	462.966	525.710	518.068	555.940
Evoluție indicator față de 2013/țintă			12,71%	16,71%	13,02%	28,33%	26,47%	35,71%

Sursa datelor: MFE, RAI 2018

**323.** Valoarea intermediară a indicatorului indică o creștere cu 26,47% în 2018 față de 2013 și o scădere cu 1,45% în 2018 față de 2017. Evoluția indicatorului în perioada 2014-2018 a fost influențată de proiectele POIM T.

<sup>32</sup> Valorile raportate pentru indicatori sunt neclare, cu excepția proiectului de modernizare gări.

Grafic nr. 32. Evoluția indicatorului Intensitatea utilizării rețelei feroviare (2014-2018) față de valoarea de referință (2013) și valoarea țintă (2023) (călători/km rețea/an)



Sursa datelor: MFE, RAI 2018

**324.** Următoarele aspecte au fost identificate pe parcursul evaluării ca având influențe importante asupra creșterii intensității utilizării rețelei feroviare:

- Lipsa resurselor alocate pentru căile ferate după 1990 a condus treptat la pierderea pieței în favoarea transportului rutier. Segmentele de piață care pot fi recâștigate sunt reduse la început, însă pot fi crește treptat, pe măsura implementării unor măsuri reale și a unei creșteri calitative consecvente.
- Proiectele implementate vor contribui într-o mare măsură la îmbunătățirea calității infrastructurii, dar au un impact redus privind îmbunătățirea confortului călătorilor (cu excepția gărilor modernizate), în lipsa corelării cu alte tipuri de investiții care să crească viteza și gradul de confort. Este necesară creșterea calității parcului de vagoane de calatori și noi servicii de calitate. Acestea vor conduce și la creșterea segmentului de piață de transportul feroviar de scurt parcurs.
- Pentru creșterea numărului de călători, pe lângă proiectele de infrastructură feroviară care pot contribui la creșterea confortului și fiabilității circulației, sunt necesare și măsuri pentru creșterea calității serviciilor de transport feroviar.
- Marile proiecte de infrastructură nu pot releva ansamblul efectelor pe care le pot genera decât după finalizarea completă, datorită „indivizibilității” acestora. Până nu este finalizat integral un tronson, impactul asupra utilizatorilor nu este semnificativ. În special pentru transportul de călători feroviar de lung parcurs este esențială finalizarea întregului coridor feroviar și dezvoltarea vitezelor preconizate (160km/h).

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

Efecte urmările de programul operațional	Indicatori
Creșterea atractivității rețelei feroviare	Intensitatea utilizării rețelei feroviare (OS 2.7)
<b>Alte posibile efecte</b>	
Variatia productivității transportului feroviar	
Creșterea siguranței transportului feroviar	
Dezvoltarea durabilă în raport cu mediul	
Reducerea sau degradarea patrimoniului cultural	



MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



**325.** Reabilitarea podurilor și tunelurilor prin proiectele POIM T a avut o contribuție majoră la creșterea nivelului de siguranță în circulație. Proiectele de reabilitare a stațiilor CFR a contribuit de asemenea, prin modernizarea instalațiilor tehnice ale acestor stații, la creșterea nivelului de siguranță a traficului.

**326.** Cumulat, efectele obținute contribuie la creșterea atractivității transportului feroviar și implicit la reducerea poluării mediului. Creșterea regimului de viteză a trenurilor datorită lucrărilor de reabilitare contribuie la creșterea atractivității transportului feroviar, fiind astfel create o parte din premisele creșterii productivității acestui mod de transport. Alte premise sunt pentru creșterea productivității sunt reabilitarea infrastructurii și modernizarea materialului rulant. De asemenea, intervențiile contribuie la oportunitatea realizării unor lucrări de amenajare hidrologica mai complexe împreună cu reabilitarea podurilor/pasajelor/podețelor de cale ferată, ceea ce contribuie la dezvoltarea durabilă a infrastructurii feroviare.

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

**327.** 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?

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

- Existența garanției lucrărilor, acordată de contractor;
- 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 proiectele nu ar putea fi implementate;

**329.** Conform informațiilor colectate pe parcursul evaluării, CFR dispune de resurse suficiente pentru asigurarea mentenanței lucrărilor finanțate prin POIM T în cadrul OS 2.7.

#### 8.6. Ce mecanisme au facilitat efectele? Care sunt caracteristicile-cheie contextuale ale acestor mecanisme?

**330.** Mecanismele care influențează implementarea proiectelor de transport și, implicit, efectele acestora, se manifestă în principal la nivel sistemic și sunt generate de modul de funcționare a sistemelor instituționale ale instituțiilor beneficiare, de diverși factori externi și de modul de colaborare cu alte instituții.

#### PROVOCĂRI ÎN IMPLEMENTAREA PROIECTELOR:

- ARF nu a acumulat încă experiența dezvoltării unor proiecte de anvergura celor finanțate prin POIM T, fiind dependentă de sprijin din partea MT și BEI-PASSA în pregătirea documentației;
- Există dificultăți în procesul de execuție a lucrărilor generate de insuficiența personalului contractorilor, ducând la depășirea termenelor de execuție;
- Achizițiile publice și obținerea avizelor durează în continuare foarte mult, creând premisele ca beneficiarii să nu mai poată acoperi unele cheltuieli din fondurile nerambursabile;

- ARF înregistrează deficiențe acute de personal și fluctuație mare de personal. Gradul de ocupare a posturilor este de sub 50% per instituție, iar în Serviciul strategie, eficientizare, restructurare rețea sunt ocupate doar 2 din 11 posturi.
- Apariția târzie a unor Ghiduri ale aplicantului a dus la întârzierea pregătirii CF și la nevoia revizuirii unor Studii de fezabilitate sau ACB care nu mai erau actuale, ceea ce a generat costuri suplimentare și întârzieri;
- Beneficiarii continuă să aibă dificultăți în îndeplinirea unor cerințe administrative (completări anexe la CF, utilizarea My SMIS).

#### FACTORI CU INFLUENȚĂ POZITIVĂ:

- Problemele și nevoile de dezvoltare în sectorul transport au fost reprezentate într-o ordine de priorități prin MPGT, ceea ce a diminuat riscul politizării, prioritățile de investiții fiind deja incluse în documente strategice;
- Contractarea unor proiecte mature, eventual cu implementarea deja începută, inclusiv mecanismul de fazare a proiectelor, are o contribuție importantă la calitatea implementării acestor proiecte;
- Proiectele care vizează îmbunătățirea calității serviciilor sunt parte a unei abordări integrate, fiind corelate cu alte măsuri în domeniul infrastructurii feroviare, astfel încât să contribuie la creșterea intensității utilizării rețelei feroviare. Proiectele din cadrul TE 6 care vizează creșterea calității transportului feroviar sunt corelate cu proiectele din cadrul TE 1 și TE 5 care vizează creșterea mobilității pe rețeaua TEN T, respectiv creșterea siguranței transportului feroviar. Toate proiectele implementate fac parte dintr-un pachet integrat de proiecte formulate în strânsă legătură cu pachetul de reforme în domeniul transportului feroviar;
- Măsurile de reformă propuse și etapizarea acestora sunt adecvate, bazate pe o analiză corectă și comprehensivă a problemelor, contribuind la eficientizarea, comercializarea și competitivizarea transportului feroviar;
- Capacitatea managerială a beneficiarilor pentru gestionarea proiectelor s-a îmbunătățit (inclusiv ca urmare a activităților de AT implementate) și contribuie la implementarea eficace și eficientă a proiectelor finanțate prin POIM T, însă riscă să fie afectată de fenomenul de migrație a personalului către sectorul privat;
- Înființarea ARF (2016) a reprezentat un element cheie pentru susținerea procesului de reformă în sectorul feroviar. ARF a avut un start foarte bun, graficul de activități fiind respectat până la acest moment conform informării lunare privind stadiul îndeplinirii măsurilor specifice ARF din Programul de Guvernare 2017-2020. Din păcate, aspectele pozitive ale funcționării ARF sunt contrabalansate de problemele în completarea grilei de personal (nu se prezintă candidați pentru ocuparea posturilor);
- În general proiectele sunt implementate la timp, autoritățile responsabile fiind capabile să identifice și promoveze măsuri care să permită depășirea barierelor. La buna implementare a proiectelor au o contribuție importantă o serie de alți factori: buna colaborare între părțile interesate, capacitatea crescută a beneficiarilor de a implementa proiectele și de a identifica soluții pentru problemele apărute în implementare;
- Implementarea investițiilor și a activităților de mentenanță au la bază un set de criterii clare de performanță, care contribuie la atingerea de o manieră optimizată a obiectivelor stabilite și asigură sustenabilitatea în timp a investițiilor. Contractele de performanță au o contribuție pozitivă asupra contractării și implementării proiectelor, iar prin armonizarea legislației române cu cea europeană contractorii au aceleași condiții contractuale ca și în UE.

#### 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):

- Asistența tehnică trebuie să fie oferită în continuare pentru proiecte, alături de sprijinul pentru creșterea capacității de implementare la nivelul beneficiarilor;

- Este necesară reducerea duratelor de aprobare a cererilor de finanțare și de rambursare a cheltuielilor și identificarea metodelor de simplificare a procesului, fără a scădea nivelul calitativ al documentației;
- 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;
- 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.

#### LECȚII ÎNVĂȚATE AFLATE ÎN AFARA SFEREI DE INFLUENȚĂ A POIM T:

- Piața de construcții din domeniul transporturilor ar trebui să fie sprijinită prin măsuri care să stimuleze dezvoltarea resursei umane din domeniu;
- Ar fi utilă existența bugetelor multi-anuale, care să permită planificarea și execuția proiectelor de investiții de durată mare, inclusiv asigurarea co-finanțării de la bugetul național;
- Este necesară o simplificare procedurală în atragerea finanțării, având la baza o comunicare îmbunătățită între instituții, proceduri cât mai clare și ușor de înțeles de către beneficiari și încurajarea digitalizării.

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

#### **Indicatorul POIM T aferent OS 2.7: Intensitatea utilizării rețelei feroviare (Călători/ km rețea/an)**

**331.** Valoarea țintă a acestui indicator aferentă anului 2023 reprezintă o creștere de aprox 36% a intensității utilizării rețelei feroviare, comparativ cu anul 2013. Pe baza analizelor evaluării, se poate estima faptul că proiectele din portofoliul POIM T la data de 31.12.2018 ar putea aduce o creștere a numărului de călători care utilizează transportul feroviar de aproximativ 5%, în zonele proiectelor. O creștere de 30% a numărului de călători la nivel național ar putea fi obținută peste aproximativ 10 ani, adică în 2029-2030.

**332.** Situația indicatorilor de output stabiliți pentru OS 2.7 este neclară, ceea ce face imposibilă analiza perspectivelor de atingere a țintelor prin prisma portofoliului actual de proiecte.

### 8.9. Concluzii și recomandări

#### **Concluzii:**

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





MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE



#### **Recomandări:**

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

## 9. Concluzii și recomandări orizontale

### Constatări principale:

**333.** 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 ale Master Planului General de Transport (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.

### Concluzii:

1. Mai ales având în vedere finanțarea limitată comparativ cu nevoile sectorului, Modelul National de Transport (MNT) reprezintă un factor esențial pentru eficacitatea programării și pentru evaluarea impactului intervențiilor din sector. În prezent nu există un plan clar pentru rularea viitoare a MNT.
2. Din punct de vedere operațional, colaborarea inter-instituțională este un factor cheie pentru depășirea dificultăților de natură tehnică și juridică generatoare de întârzieri și impas în implementarea proiectelor. Abordarea consecventă, proiect cu proiect, de la selectarea proiectelor pentru finanțare, a colaborării inter-instituționale, în funcție de instituțiile implicate poate să înlăture sau să amelioreze semnificativ majoritatea problemelor din implementare.
3. Indicatorii de rezultat ai proiectelor finanțate reprezintă un factor esențial pentru justificarea investițiilor, transparență (față de public) și raportarea rezultatelor programului (prin agregare). În prezent, beneficiarii proiectelor nu raportează în mod consecvent valorile țintă/realizate ale indicatorilor.

### Recomandări:

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