



UNIUNEA EUROPEANĂ



GUVERNUL ROMÂNIEI

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
Autoritatea de Management pentru Programul Operațional Sectorial
„Transport”

Raportul Anual de Implementare 2009

Programul Operațional Sectorial „Transport”
2007-2013



București

2010

Cuprins

Lista acronimelor.....	3
1. Identificare.....	4
2. Prezentare generală a implementării Programului Operațional Sectorial „Transport” 2007-2013.....	4
2.1. Realizarea și analiza progreselor înregistrate.....	5
2.1.1 Informații privind evoluția fizică a Programului Operațional Sectorial „Transport” 2007-2013.....	6
2.1.2 Informații financiare.....	8
2.1.3 Informații privind defalcarea utilizării fondurilor pe categorii.....	12
2.1.4 Finanțare pe grupuri țintă.....	13
2.1.5 Finanțare rambursată sau reutilizată	13
2.1.6 Analiza calitativă.....	12
2.2. Informații privind conformitatea cu dreptul comunitar.....	16
2.3. Probleme importante înregistrate și măsurile adoptate pentru rezolvarea lor.....	19
2.4. Modificarea contextului implementării POST.....	24
2.5. Modificări substanțiale în sensul Articolul 57 din Regulamentul (CE) nr. 1083/2006.....	25
2.6. Complementaritatea cu alte instrumente.....	25
2.7. Monitorizare și evaluare.....	28
2.8. Rezerva națională de performanță	35
3. Implementarea pe priorități.....	36
3.1. Axa Prioritară 1 <i>Modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare TEN-T, în scopul dezvoltării unui sistem durabil de transport și integrării acestuia în rețelele de transport ale UE</i>.....	36
3.2. Axa Prioritară 2 <i>Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport în afara axelor prioritare TEN-T, în scopul dezvoltării unui sistem național durabil de transport</i>.....	44
3.3. Axa Prioritară 3 <i>Modernizarea sectorului de transport în scopul îmbunătățirii protecției mediului, a sănătății umane și a siguranței pasagerilor</i>.....	53
3.4. Axa Prioritară 4 <i>Asistență Tehnică</i>.....	59
4. Proiecte majore.....	64
5. Asistență Tehnică.....	65
6. Informare și publicitate.....	68

Lista acronimelor

ACB	Analiza Cost-Beneficiu
ACIS	Autoritatea pentru Coordonarea Instrumentelor Structurale
ACP	Autoritatea de Certificare și Plată
AM POST	Autoritatea de Management pentru Programul Operațional Sectorial ”Transport” 2007-2013
ANRMAP	Autoritatea Națională pentru Reglementarea și Monitorizarea Achizițiilor Publice
AP	Axă Prioritară
AT	Asistență Tehnică
BEI	Banca Europeană de Investiții
BS	Buget de Stat
CE	Comisia Europeană
CM POST	Comitetul de Monitorizare pentru Programul Operațional Sectorial „Transport” 2007-2013
CN ADNR SA	Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A.
CN CF „CFR” SA	Compania Națională de Căi Ferate „CFR” S.A.
IFI	Instituții Financiare Internaționale
FEADR	Fondul European Agricol pentru Dezvoltare Rurală
PO AT	Programul Operațional Asistență Tehnică
CRESC	Comitetul Regional de Evaluare Strategică și Corelare
CSNR	Cadrul Strategic Național de Referință
DCI	Document Cadru de Implementare
DGRFE	Direcția Generală Relații Financiare Externe
DMI	Domeniu Major de Intervenție
EIA	Evaluarea Impactului asupra Mediului
FC	Fondul de Coeziune
FEDR	Fondul European de Dezvoltare Regională
FSC	Fondurile Structurale și de Coeziune
HG	Hotărâre de Guvern
MFP	Ministerul Finanțelor Publice
MMP	Ministerul Mediului și Pădurilor
MTI	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
OMTI	Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii
ONG	Organizații Non-guvernamentale
OUG	Ordonanța de Urgență a Guvernului
PNDR	Planul Național pentru Dezvoltare Rurală
PO	Programul Operațional
POR	Programul Operațional Regional
TEN-T	Trans-European Network–Transport/Rețeaua Trans-europeană de Transport
POST	Programul Operațional Sectorial „Transport” 2007-2013
SAT	Strategia de Asistență Tehnică
SEA	Evaluarea Strategică de Mediu
SEAP	Sistemul Electronic pentru Achiziții Publice
SMIS	Sistemul Unic Management al Informației
UCVAP	Unitatea pentru Coordonarea și Verificarea Achizițiilor Publice
UE	Uniunea Europeană

1. Identificare

PROGRAMUL OPERAȚIONAL	Obiectiv în cauză: Obiectivul Convergență
	Zonă eligibilă în cauză: România
	Perioadă de programare: 2007-2013
	Numărul programului: CCI 2007RO161PO003
	Titlul programului: Programul Operațional Sectorial „Transport” 2007-2013
RAPORTUL ANUAL DE IMPLEMENTARE	Anul care face obiectul raportării: 2009
	Data aprobării raportului anual de către Comitetul de Monitorizare POST:

2. Prezentare generală a implementării Programului Operațional Sectorial „Transport” 2007-2013

La începutul anului 2009 situația Programului Operațional Sectorial de Transport (POST) se prezenta astfel:

Sistemul de implementare a POST era funcțional, în sensul în care se primiseră cereri de finanțare care se aflau în diferite etape de aprobare și primele proiecte majore erau transmise către Comisia Europeană.

Totuși o problemă privind conformitatea sistemului de implementare POST în raport cu prevederile articolului 71 din Regulamentul (CE) nr. 1083/2006 s-a menținut în prima jumătate a anului 2009. În urma raportului și a opiniei privind conformitatea sistemului de gestionare și control a POST, transmise de Autoritatea de Audit în iulie 2009, precum și a eforturilor Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și Comisiei Europene de a reorganiza structura Autorității de Management și a beneficiarilor POST pentru îndeplinirea tuturor funcțiilor necesare implementării POST, în luna august 2009 Comisia Europeană a aprobat raportul de audit, considerând sistemul de gestionare și control al POST ca fiind conform cu prevederile articolelor 58 – 62 din Regulamentul (CE) nr. 1083/2006. Acest fapt a permis demararea procesului de rambursare a cheltuielilor în cadrul POST.

Totodată, în cursul anului 2009 s-a remarcat o creștere a depunerilor de proiecte la Autoritatea de Management datorită faptului că faza de pregătire a multor proiecte din portofoliul POST s-a apropiat de sfârșit. Depunerile de proiecte au vizat, cu preponderență, domeniile majore de intervenție aferente sectorului rutier și naval.

Depunerea de proiecte a fost urmată de un număr crescut de aprobări și contractări. Astfel, la sfârșitul anului 2009, la nivelul Autorității de Management pentru POST erau depuse 41 de proiecte, în valoare de 3.678,5 MEUR. Dintre acestea, 20 de proiecte, cu o valoare de 1.126,5 MEUR, au fost aprobate până la finalul anului 2009, iar 17 proiecte, cu o valoare de 720,5 MEUR, au fost contractate.

Plățile primite de la CE, în 2009, au fost în cuantum de 31,2 MEUR și provin în mare parte din proiectele de autostrăzi aflate în stadiu avansat de contractare.

Din punct de vedere al capacității administrative, la Autoritatea de Management și la cei 2 beneficiari importanți ai POST, respectiv CNADNR SA și CN CFR SA, la 31 decembrie 2009, situația personalului se prezenta astfel:

Posturi	AM POST	CNADNR SA	CN CFR SA
Ocupate	96	111	94
Vacante	4	24	79
Total posturi alocate	100	135	173
Grad de ocupare	96%	82,22%	54,33%

Din interpretarea datelor prezentate se poate observa că situația în ceea ce privește gradul de ocupare a posturilor alocate la CN CFR SA este critică, fapt ce explică demararea dificilă a proiectelor din sectorul feroviar și impune adoptarea, de urgență, a unor măsuri pentru îmbunătățirea situației personalului și stabilizarea acestuia.

2.1. Realizarea și analiza progreselor înregistrate

Comparativ cu anul 2008 situația implementării POST se prezintă conform tabelelor de mai jos:

Implementarea POST la 31 decembrie 2008

MEUR

Proiecte depuse			Proiecte aprobate			Proiecte contractate			Plăți către beneficiari	
Nr	Valoare totală	din care, UE	Nr	Valoare totală	din care, UE	Nr	Valoare totală	din care, UE	Nr	Valoare
16	1.137,7	396,9	6	32,8	7,3	4	0,59	0,37	0	0

Curs valutar 1 EUR= 3,8688 RON

Implementarea POST la 31 decembrie 2009

MEUR

Proiecte depuse			Proiecte aprobate			Proiecte contractate			Plăți către beneficiari	
Nr	Valoare totală	din care, UE	Nr	Valoare totală	din care, UE	Nr	Valoare totală	din care, UE	Nr	Valoare
41	3.678,5	2.010,5	20	1.126,5	377,1	17	720,5	165,3	6	31,4

Curs valutar 1 EUR= 4,2788 RON

După cum se poate observa valoarea totală a proiectelor depuse a crescut de 3,2 ori, raportat la valoarea înregistrată la sfârșitul anului 2008, valoarea totală a proiectelor aprobate a crescut de 34,4 ori, valoarea totală a proiectelor contractate a crescut de 1.221 ori, la sfârșitul anului 2009 înregistrându-se și primele plăți în cadrul POS-T, în cuantum de 31,4 MEUR.

2.1.1 Informații privind evoluția fizică a Programului Operațional Sectorial „Transport” 2007-2013

La 31 decembrie 2009, indicatorii cheie (core indicators) la nivelul POST, identificați în conformitate cu Anexa 1 la Documentul de Lucru nr. 7, se prezintă după cum urmează:

(13) Număr proiecte în domeniul transportului

(14) Lungime de drum nou construit(km)

(15) Lungime de drum nou construit TEN-T (km)

(16) Lungime de drum reabilitat/modernizat(km)

(18) Lungime de cale ferată TEN-T (km)

(19) Lungime de cale ferată reabilitată/modernizată(km)

(20) Valoarea timpului economisit pentru pasagerii și mărfurile transportate pe drumurile nou construite și reabilite (euro/an)

(21) Valoarea timpului economisit pentru pasagerii și mărfurile transportate pe căile ferate reabilite (euro/an)

Evoluția acestor indicatori, la nivelul anului 2009, se prezintă astfel:

Indicatori cheie		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
(13) Număr proiecte în domeniul transportului	Realizare*	0	0	0							0
	Ținta**										dd****
	Valoarea de bază***										
(14) Lungime de drum nou construit (km)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd****
	Valoarea de bază										
(15) Lungime de drum nou construit TEN-T (km)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd****
	Valoarea de bază										
(16) Lungime de drum reabilitat/modernizat (km)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd****
	Valoarea de bază										
(18) Lungime de cale ferată TEN-T (km)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd****
	Valoarea de bază										
(19) Lungime de cale ferată reabilitată/modernizată (km)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										180
	Valoarea de bază										
(20) Valoarea timpului economisit pentru pasagerii și mărfurile transportate pe drumurile nou construite și reabilite (euro/an)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd****
	Valoarea de bază										

(21) Valoarea timpului economisit pentru pasagerii și mărfurile transportate pe căile ferate reabilite (euro/an)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd****
	Valoarea de bază										

* Realizarea exprimată cumulativ – valoarea indicatorului reprezintă valoarea totală realizată până la sfârșitul anului 2009

** Ținta poate fi anuală sau totală, pe întreaga perioadă de raportare.

*** În cursul anului 2010 este prevăzută contractarea, prin Axa Prioritară 4 - Asistentă Tehnică, a unei consultanțe ale cărei sarcini vor privi, printre altele, stabilirea valorilor de bază și țințelor intermediare/finale pentru indicatorii POST

**** dd – de determinat (În cursul anului 2010 este prevăzută contractarea, prin Axa Prioritară 4 - Asistentă Tehnică, a unei consultanțe ale cărei sarcini vor privi, printre altele, stabilirea valorilor de bază și țințelor intermediare/finale pentru indicatorii POST)

Deși tabelul de mai sus arată o evoluție nulă a indicatorilor fizici corespunzători POST, se poate preciza faptul că, în urma contractelor de finanțare semnate în 2009, valorile corespunzătoare următorilor indicatori vor evolua după cum urmează:

(13) Număr proiecte în domeniul transportului – 10 proiecte

(14) Lungime de drum nou construit (km) - 72,8 km

(15) Lungime de drum nou construit TEN-T (km) – 72,8 km

2.1.2 Informații financiare

Informațiile financiare, pe Axe Prioritare și pe surse de finanțare (în EUR), privind implementarea POST de la lansare până la 31 decembrie 2009, sunt prezentate în tabelul de mai jos:

	Cheltuieli efectuate de beneficiari incluse în cererile de plată adresate autorității de management	Contribuția publică corespunzătoare	Cheltuielile plătite de organismul responsabil cu execuția plăților către beneficiar	Plăți totale primite de la Comisie
Axa Prioritară 1 <i>Modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare TEN-T în scopul dezvoltării unui sistem durabil de transport și integrării acestuia cu rețele de transport ale UE</i>	36.938.715,78	36.938.715,78	31.397.908,41	31.177.488,79
Din care cheltuieli din FC	36.938.715,78	36.938.715,78	31.397.908,41	31.177.488,79
Din care cheltuieli din FEDR	-	-	-	-
Axa Prioritară 2 <i>Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport, în afara axelor prioritare TEN-T, în scopul dezvoltării unui sistem național durabil de transport</i>	0	0	0	0
Din care cheltuieli din FC	-	-	-	-
Din care cheltuieli din FEDR	0	0	0	0
Axa Prioritară 3 <i>Modernizarea sectorului de transport în scopul</i>	22.153,20	22.153,20	15.755,36	15.644,75

	Cheltuieli efectuate de beneficiari incluse în cererile de plată adresate autorității de management	Contribuția publică corespunzătoare	Cheltuielile plătite de organismul responsabil cu execuția plăților către beneficiar	Plăți totale primite de la Comisie
<i>îmbunătățirii protecției mediului, a sănătății umane și a siguranței pasagerilor</i>				
Din care cheltuieli din FC	-	-	-	-
Din care cheltuieli din FEDR	22.153,20	22.153,20	15.755,36	15.644,75
Axa Prioritară 4 <i>Asistență Tehnică</i>	14.834,44	14.834,44	11.136,22	11.352,57
Din care cheltuieli din FC	-	-	-	-
Din care cheltuieli din FEDR	14.834,44	14.834,44	11.136,22	11.352,57
Total general	36.975.703,42	36.975.703,42	31.424.799,99	31.204.486,11
Total pentru regiunile care beneficiază de sprijin tranzitoriu din totalul general	N/A	N/A	N/A	N/A
Total pentru regiunile care nu beneficiază de sprijin tranzitoriu din totalul general	0	0	0	0
Cheltuieli de tip FSE, în cazul în care programul operațional este cofinanțat de FEDR, din totalul general	N/A	N/A	N/A	N/A

	Cheltuieli efectuate de beneficiari incluse în cererile de plată adresate autorității de management	Contribuția publică corespunzătoare	Cheltuielile plătite de organismul responsabil cu execuția plăților către beneficiar	Plăți totale primite de la Comisie
Cheltuieli de tip FEDR, în cazul în care programul operațional este cofinanțat din FSE, din totalul general.	N/A	N/A	N/A	N/A

**STADIUL ÎNDEPLINIRII REGULII N+3, N+2
LA 31 DECEMBRIE 2009**

Programul Operațional Sectorial Transport

Milioane Euro

Alocare UE			Avans CE 2007-2009	Rambursări CE 2007- 2009*	Total avans + rambursări	Risc n+3			Excepții **	Risc n+3 net		
2007	2008	2009				2010	2011	2012		2010	2011	2012
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>11</i>	<i>12</i>	<i>13</i>
251,96	441,35	614,33	460,08	31,20	491,28	0	202,03	614,33	0	0	202,03	614,33

*Sume cumulate la 31 decembrie 2009

** Proiecte majore, scheme de ajutor de stat, proceduri judiciare/administrative suspensive

Pentru 2010 nu există risc de dezangajare, dar presiunea pentru 2011 există. Având în vedere acest aspect, estimările de plăți pentru 2010 au luat în considerare prevenirea riscului n+3 în 2011, iar măsurile adoptate în acest sens sunt de susținere a beneficiarilor POST (în special CNADNR) pentru efectuarea plăților în cadrul contractelor semnate.

2.1.3 Informații privind defalcarea utilizării fondurilor pe categorii

Datele cumulate la 31.12.2009 se prezintă astfel:

S-a recomandat o interpretare a datelor privind utilizarea fondurilor până la 31 decembrie 2009 pe diferitele coduri (pe modelul analizei din Raportul Strategic Național)

Combinăția codurilor dimensiunilor de la 1 la 5					
Cod* Dimensiunea 1 Tema Prioritară	Cod * Dimensiunea 2 Forma de Finanțare	Cod * Dimensiunea 3 Teritoriul	Cod * Dimensiunea 4 Activitatea Economică	Cod * Dimensiunea 5 Locația	Suma (EUR) **
16 Căi Ferate	01	00	N/A	RO	176.853
17 Căi Ferate (TEN-T)	01	00	N/A	RO	0
19 Material rulant (TEN-T)	01	00	N/A	RO	0
21 Autostrăzi (TEN-T)	01	00	N/A	RO	121.248.415
22 Drumuri Naționale	01	00	N/A	RO	13.532.730
27 Transport Multimodal (TEN-T)	01	00	N/A	RO	0
28 Sisteme de transport inteligente	01	00	N/A	RO	0
29 Aeroporturi	01	00	N/A	RO	0
30 Porturi	01	00	N/A	RO	19.557.306
32 Căi navigabile interioare (TEN-T)	01	00	N/A	RO	10.052.980
54 Alte măsuri pentru conservarea mediului și prevenirea riscurilor	01	00	N/A	RO	0

85 Pregătire, implementare, monitorizare și inspectare	01	00	N/A	RO	107.248
86 Evaluare și studii; informare și comunicare	01	00	N/A	RO	657.750
Total					165.333.282

Curs valutar 1 EUR= 4,2788 RON

* Codul pentru fiecare dimensiune a categoriei din clasificarea standard

** Suma contractată în anul 2009 din contribuția Comunității pentru fiecare combinație de categorii.

2.1.4 Finanțare pe grupuri țintă

Nu se aplică.

2.1.5 Finanțare rambursată sau reutilizată

Nu se aplică

2.1.6 Analiza calitativă

Începând cu anul 2009, au fost luate toate măsurile necesare în vederea auditării AM POS-T care a fost certificată de Comisia Europeană în iulie 2009. Prin această certificare s-au creat premisele rambursării cheltuielilor declarate eligibile pe POST.

În anul 2009 Programul Operațional Sectorial „Transport” avea toate domeniile majore de intervenție lansate, cu excepția DMI 2.3 - *Modernizarea și dezvoltarea porturilor dunărene și maritime*, DMI 2.4 - *Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii aeroportuare* și DMI 3.1 *Promovarea transportului intermodal*.

Totodată, 2009 reprezintă anul în care s-au aprobat primele proiecte majore în valoare totală de 994 MEUR, din care au fost contractate 589 MEUR:

- Autostrada Cernavodă – Constanța 403 MEUR – proiect contractat;
- Construcția variantei de ocolire Constanța 186 MEUR – proiect contractat;
- Finalizarea Digului de larg din Portul Constanța 140 MEUR
- Reabilitarea DN 1H Zalău - Aleșd – 115 MEUR
- Reabilitarea DN24, limita de județ Galați-Vaslui - Crasna și DN24B Crasna - Albița – 150 MEUR

Au fost trimise la Comisia Europeană în vederea aprobării alte 2 proiecte majore, în valoare totală de 462 MEUR:

- Construcția autostrăzii Arad - Timișoara (inclusiv varianta de ocolire Arad) - 400 MEUR
- Proiect Pilot Operațional pentru o aplicație ECTS/ERMS nivel II – 62 MEUR

Pe lângă proiectele majore au mai fost aprobate și contractate de către AM POST, până la finalul anului 2009, un număr de 15 proiecte de mai mică amploare, în valoare totală de 129 MEUR, dintre care pot fi menționate următoarele:

- Construcție Pod rutier peste Canalul Dunăre - Marea Neagră pentru accesul în Portul Constanța 35 MEUR,
- Pregătirea pentru construcție a variantelor de ocolire Ștei, Aleșd, Miercurea Ciuc, Gheorghieni, Bistrița, Huși în valoare totală 29,4 MEUR,
- Pregătirea pentru construcție a variantelor de ocolire Toplița, Tușnad, Sighișoara, Făgăraș, Huedin, Bârlad, Timișoara în valoare totală 30,6 MEUR,
- Pregătirea pentru construcție a variantelor de ocolire Pașcani, Roman, Roșiorii de Vede, Târgoviște, Titu, Câmpulung Moldovenesc și Vatra Dornei în valoare totală 14,3 MEUR,
- Sistem de management al traficului pe Dunăre RORIS 11,6 MEUR.

La sfârșitul anului 2009 erau depuse la AM POST, în vederea evaluării, un număr de 11 proiecte, în valoare totală de 1.809 MEUR, dintre care:

- Construcție autostrada Orăstie-Sibiu, în valoare de 1.072 MEUR
- Construcție autostrada Nădlac-Arad, în valoare de 401 MEUR
- Reabilitarea DN 6 Alexandria Craiova, în valoare totală de 234 MEUR
- Variante Ocolitoare (Caracal și Alexandria) 74 MEUR
- Investiții infrastructură Port Constanța și canale navigabile 27 MEUR

Tot în anul 2009 s-a realizat și prima absorbție de fonduri de la data demarării implementării POS Transport (iulie 2007), suma rambursată de către CE este de 31,2 MEUR.

Important este faptul că prin absorbția acestor fonduri a fost îndeplinită regula CE conform căreia avansul acordat de către CE poate fi utilizat pentru finanțarea proiectelor din cadrul POS-T numai dacă au fost utilizate fonduri din acest avans într-o perioadă de maxim 24 de luni de la începerea implementării POS-T.

Se remarcă o creștere a numărului de proiecte depuse de beneficiarii POST, în special pe *DMI 1.1 Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere de-a lungul Axei Prioritare TEN-T 7*, *DMI 2.1 Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere naționale*, *DMI Îmbunătățirea siguranței traficului pe toate modurile de transport*.

Majoritatea proiectelor depuse, aprobate și contractate se afla în regiunea de dezvoltare Sud – Estul României, în special în județul Constanța. Acest fapt conduce la concluzia că împreună cu proiectele ISPA implementate în această zonă (Reabilitarea căii ferate București – Constanța), accesibilitatea regională va fi considerabil îmbunătățită.

Îmbunătățirea accesibilității zonei Constanța și implicit a Portului Constanța va avea un efect multiplicator pentru dezvoltarea întregului teritoriu al României și pentru regiunea de Sud-Est a Uniunii Europene. Totuși, pentru menținerea acestui efect celelalte regiuni ale țării, precum și legăturile cu restul Uniunii Europene ar trebui modernizate cu rapiditate.

Un element favorabil îl reprezintă faptul că secțiuni importante de infrastructura de transport care asigură legăturile menționate mai sus sunt finanțate tot prin POST. Cu toate acestea, un aspect mai puțin pozitiv este reprezentat de faptul că nu toate proiectele majore au fost depuse spre finanțare, cu precădere cele privind calea ferată și restul proiectelor din sectorul rutier.

Motivele care au condus la aceasta situatie sunt prezentate la sectiunea 2.3 *Probleme importante înregistrate și măsurile adoptate pentru rezolvarea lor.*

Sintetic evoluția implementării POST în perioada 31 decembrie 2008 – 31 decembrie 2009, se prezintă astfel:

Proiecte depuse			Proiecte aprobate			Proiecte contractate			Plăți către beneficiari	
Nr	Valoare totală	din care, UE	Nr	Valoare totală	din care, UE	Nr	Valoare totală	din care, UE	Nr	Valoare totală
25	2540,8 MEUR	1613,6 MEUR	14	1.093,7 MEUR	369,8 MEUR	13	719,91 MEUR	164,93 MEUR	6	31,4 MEUR

Curs valutar 1 EUR= 4,2788 RON

Pentru **DMI 2.4 - Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii aeroportuare**, nelansat încă la sfârșitul anului 2009 s-au clarificat pașii pentru lansarea corespunzătoare. Astfel se va elabora și însuși de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii un document de politică pe termen scurt numit *Schemă de finanțare pentru modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian în perioada 2009-2013*. În baza acestei scheme se va realiza notificarea la CE și Ghidul solicitantului pentru DMI 2.4. La finele anului 2009 Schema de finanțare era în lucru.

Pentru **DMI 3.1 - Promovarea transportului intermodal**, în cursul anului 2009 nu au fost identificate proiecte cu privire la transportul intermodal. Este necesară organizarea, la nivelul MTI, a unui compartiment dedicat politicii privind transportul intermodal și elaborarea unor linii directoare privind dezvoltarea transportului intermodal. Având în vedere situația existentă pentru anul 2009 nu se întrevăd perspective de lansare în 2010 a acestui DMI.

AM POST a continuat **procesul de monitorizare a stadiului de pregătire al proiectelor din lista orientativă a POST** în vederea pregătirii unor documente calitative care să răspundă cerințelor stabilite prin Ghidul Solicitantului, astfel încât cererile de finanțare depuse să fie aprobate mai repede de către AM POST și de către CE, dezvoltând în acest sens instrumente pentru urmărirea dezvoltării proiectelor.

AM POST, prin Direcția de Programare, a continuat să promoveze utilizarea graficelor Gantt în monitorizarea dezvoltării proiectelor POST, cu puțin succes totuși, întrucât, beneficiarii nu răspund în mod sistematic și complet la solicitări. În plus, lipsa unor dotări minime necesare (software și dotări IT) la nivelul beneficiarilor limitează aplicarea acestei măsuri pe scară largă.

Totodată, AM POST va avea în vedere, împreună cu JASPERS, instruirea beneficiarilor în anul 2010, pentru realizarea și utilizarea instrumentului Gantt. De menționat este faptul că dotarea materială pentru beneficiari este deja agreată prin aprobarea cheltuielilor administrative în cadrul fiecărei cereri de finanțare.

În cursul anului 2009 a fost contractată o asistență tehnică pentru Evaluarea Intermediară a POST. În cadrul acestui contract a fost inclusă și o activitate menită să sprijine **raportarea strategică pentru POST** care este obligatorie conform art. 29 din Regulamentul Consiliului European nr. 1083 / 2006.

Contribuția POST la raportarea strategică a avut în vedere următoarele aspecte:

- Implementarea obiectivelor politicii de coeziune;
- Îndeplinirea sarcinilor aferente fondurilor așa cum sunt prevăzute în Regulamentul Consiliului European nr. 1083 / 2006;
- Implementarea priorităților stabilite prin ghidurile strategice ale Comunității în domeniul coeziunii și specificate în prioritățile CSNR;
- Atingerea obiectivului privind promovarea competitivității și a creării de locuri de muncă în vederea aducerii la îndeplinire a obiectivelor cuprinse în Liniile Directoare Integrate pentru Dezvoltare și Locuri de Muncă (2005 – 2008).

2.2. Informații privind conformitatea cu dreptul comunitar

Pentru anul de raportare 2009 AM POST a depus toate eforturile necesare respectării aquis-ului comunitar.

Astfel, contractele încheiate în cadrul cererilor de finanțare aprobate de către AM POST trebuie să respecte legislația privind achizițiile publice, respectiv Ordonanța de Urgență numărul 34 din 2006, privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii. Acest act normativ asigură transpunerea în legislația română a aquis-ului comunitar din domeniul achizițiilor publice. Principiile aplicate în toate contractele sunt: nediscriminarea, tratamentul egal, recunoaștere reciprocă, transparență, proporționalitate, utilizare eficientă a fondurilor și asumarea răspunderii.

În vederea respectării legislației privind achizițiile publice, beneficiarii trebuie să depună la AM POST, o dată cu depunerea cererii de finanțare, o serie de documente menite să ateste aplicarea corectă a procedurii de achiziții, aceasta fiind o condiție de eligibilitate a cheltuielilor.

Totodată, respectarea legislației în domeniul egalității de șanse reprezintă un criteriu de eligibilitate al proiectelor, menționat în **Documentul Cadru de Implementare** și în **Ghidul solicitantului**. De asemenea, în **Cererea de finanțare**, beneficiarii trebuie să facă referire la modul în care principiul egalității de șanse a fost luat în considerare în procesul de elaborare și implementare a proiectului, mai concret în activitățile proiectului sau în managementul proiectului.

I. Problematika ajutorului de stat

În anul 2009, pentru domeniile majore de intervenție potențial afectabile de regula ajutorului de stat au fost continuate consultările cu reprezentanții Comisiei Europene și ai Consiliului Concurenței. Astfel, pentru *DMI 2.3 - Modernizarea și dezvoltarea porturilor dunărene și maritime, Operațiunea Porturi dunărene*, a fost finalizată și aprobată Schema de finanțare care a făcut obiectul unui schimb de corespondență cu CE, concluzionându-se că nu se încalcă regula privind ajutorul de stat.

Pentru *DMI 2.4 - Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian*, s-a continuat lucrul la schema de ajutor de stat, finalizarea și notificarea la CE preconizându-se a se realiza în prima jumătate a anului 2010.

II. Achiziții publice

Principalele organisme specializate în gestionarea achizițiilor publice la nivelul statului român sunt: Autoritatea Națională pentru Reglementarea și Monitorizarea Achizițiilor Publice (ANRMAP), Unitatea pentru Coordonarea și Verificarea Achizițiilor Publice (UCVAP) din cadrul Ministerului Finanțelor Publice. Rolul acestora constă, în principal, în:

- A.N.R.M.A.P. are ca rol fundamental formularea, la nivel de concepție, promovarea și implementarea politicii în domeniul achizițiilor publice și îndeplinește funcția de monitorizare, analiză, evaluare și supraveghere a sistemului de achiziții publice implementat prin actele normative din acest domeniu (control ex-post).
- M.F.P. – U.C.V.A.P. are ca rol îndeplinirea funcției de verificare a aspectelor procedurale aferente procesului de atribuire a contractelor care intră sub incidența legislației privind atribuirea contractelor de achiziție publică (control ex-ante).

În ceea ce privește achizițiile publice a fost încheiat un protocol de colaborare ANRMAP-UCVAP-AM POST prin care sunt stabilite principiile care stau la baza monitorizării procedurilor de atribuire a contractelor de achiziție publică derulate de beneficiarii POST în vederea angajării și utilizării corecte și eficiente a fondurilor structurale și de coeziune și evitarea aplicării corecțiilor financiare ca urmare a nerespectării legislației în domeniul achizițiilor publice de către aceștia.

Pe parcursul anului 2009 au avut fost emise două acte normative având ca obiectiv îmbunătățirea legislației privind achizițiile publice, respectiv OUG nr.34 din 2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii:

- OUG nr.19/2009 privind unele măsuri în domeniul legislației referitoare la achizițiile publice prin care s-a transpus în legislația națională Directiva 2007/66/CE a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivelor 89/665/CEE și 92/13/CEE ale Consiliului în cea ce privește ameliorarea eficacității căilor de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JOUE) nr. L335 din 20 decembrie 2007. Prin aceeași Ordonanță de Urgență s-a modificat pragul valoric până la care se pot face achiziții directe, ceea ce a contribuit la fluidizarea procesului de atribuire pentru contractele având valoarea sub 15.000 euro.
- OUG nr.72/2009 pentru modificarea și completarea OUG nr.34 din 2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, ca urmare a sesizării unor neconcordanțe între prevederile OUG nr.19/2009 cu cele ale Directivei 2007/66/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2007 de modificare a Directivelor 89/665/CEE și 92/13/CEE ale Consiliului în cea ce privește ameliorarea eficacității căilor de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică.

În anul 2009 din totalul contractelor de finanțare POST încheiate au fost depuse la Autoritatea de Management, spre verificare, un număr redus de dosare de achiziție. În vederea fluidizării procedurilor de achiziție publică, Direcția de Monitorizare din cadrul AM POST a elaborat instrucțiuni pentru beneficiari cu privire la modul de pregătire a dosarului de achiziție publică.

AM POST are în vedere în 2010 completarea protocolului de colaborare innter-instituțională ANRMAP-UCVAP-AM POST pentru a îmbunătăți procesul de supraveghere a modului de desfășurare a procedurilor de achiziție publică pentru evitarea aplicării corecțiilor financiare.

În acest sens au fost emise clarificări cu privire la procedurile de achiziție publică, precum și următoarele instrucțiuni:

- Instrucțiunea DM nr. 1 privind verificarea dosarului de achiziție publică;
- Instrucțiunea DM nr. 2 privind transmiterea spre informare a actelor adiționale la contracte;
- Instrucțiunea DM nr. 3 privind rapoartele de progres

III. Dezvoltarea Durabilă

Aspectele legate de protecția mediului au fost luate în considerare încă din faza de programare a POST, prin parcurgerea procedurii care transpune Directiva nr. 2001/42/EC privind evaluarea efectelor anumitor planuri și programe asupra mediului în vederea obținerii avizului de mediu.

Astfel POST a fost subiectul unei Evaluări Strategice de Mediu (SEA) în conformitate cu prevederile HG nr.1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe. Acest proces de evaluare s-a finalizat cu emiterea avizului de mediu nr 9/2007 de către Ministerul Mediului, ca urmare a analizei Raportului de mediu.

În conformitate cu recomandările Raportului SEA referitoare la reducerea impactului negativ asupra mediului a POST, la nivelul AM POST au fost inițiate următoarele demersuri:

- Toate proiectele care sunt lansate in cadrul POST vor parcurge procedura de evaluare a impactului asupra mediului (EIA). O atenție deosebită se acordă analizei alternativelor și justificării alternativei alese din punct de vedere a reducerii oricăror potențiale efecte asupra siturilor Natura 2000.
- Verificarea respectării prevederilor din legislația privind protecția mediului pentru toate proiectele propuse pentru finanțare prin POST, cu acordarea unei atenții deosebite acelor proiecte care pot avea efecte asupra siturilor Natura 2000.
- Se acordă prioritate investițiilor care conduc la diminuarea semnificativă a traficului greu din localități, la scăderea poluării locale generate de acesta și implicit la creșterea calitatii vieții.
- Se acordă prioritate investițiilor ce promovează soluții de trasee care asigură fluidizarea circulației (viteza constantă) în vederea minimizării consumului de combustibil, deci care conduc la diminuarea cererii de resurse naturale neregenerabile.
- Selectarea alternativei propuse spre promovare se face pe baza unei analize multicriteriale care cuprinde inclusiv indicatori privind protecția mediului.
- Se acordă prioritate proiectelor care încurajează dezvoltarea infrastructurii pentru transportul public și utilizarea acestuia (de exemplu: transportul feroviar, naval versus transportul rutier).
- Colaborarea cu Jaspers în vederea întocmirii unor ghiduri de elaborare a documentațiilor pentru parcurgerea procedurilor specifice de obținere a actelor de reglementare de mediu pentru proiectele de infrastructura de transport (rutier și CF)

În ceea ce privește procesul de monitorizare a efectelor de mediu ale POST, AM POST are în vedere:

- Introducerea indicatorilor de mediu propuși prin Raportul SEA în sistemul de monitorizare a fiecărui proiect pentru a fi centralizati în sistemul general de monitorizare a impactului implementării POST.
- Crearea pe pagina web a POST a unei secțiuni dedicate publicarea rezultatelor monitorizării.
- Colaborarea cu Ministerul Mediului și Pădurilor, în calitate de autoritate emitentă a avizului de mediu, în pregătirea sistemului privind includerea aspectelor de mediu în sistemul general de monitorizare a proiectelor de transport, pe de o parte, și a POST, pe de altă parte.
- Îmbunătățirea schimbului de informații dintre AM POST și beneficiarii proiectelor cu privire la monitorizarea proiectelor din punctul de vedere al protecției mediului și modul de raportare pentru centralizarea datelor la nivel POST.

Indicatorii de mediu urmăriți conform avizului de mediu pentru POST sunt următorii:

- Număr de proiecte / moduri de transport (în pregătire, în evaluare, în implementare, post-implementare)
- Număr de proiecte/ regiuni/ moduri de transport
- Număr de proiecte conectate la rețelele europene de transport / moduri de transport
- Număr de proiecte care contribuie la diminuarea emisiilor de NO₂, SO₂, COV, particule fine (tone) emisii de echivalent CO₂ (tone).
- Variația emisiilor de NO₂, SO₂, COV, particule fine (tone) provenite de la mijloacele de transport în perioada implementării proiectelor promovate prin POST.

Pentru stabilirea valorilor de bază a acestor indicatori în cursul anului 2010 este prevăzută contractarea, prin Axa Prioritară 4 - Asistență Tehnică, a unei consultanțe special dedicate completării valorilor necesare în calculul indicatorilor POST, inclusiv cei de mediu.

La finele anului 2009, AM POST a inițiat elaborarea unei instrucțiuni privind completarea secțiunii privind Analiza Impactului asupra Mediului din cadrul cererii de finanțare POST ce va oferi beneficiarilor o imagine completă privind activitățile pre și post contractuale în cadrul proiectelor POST.

De asemenea, în forma standard a contractelor de finanțare s-a elaborat o secțiune nouă în care sunt prevăzute clauze asiguratorii pentru AM POST că beneficiarii vor urmări și aplica obligația de monitorizare a impactului asupra mediului.

2.3. Probleme importante înregistrate și măsurile adoptate pentru rezolvarea lor

POS Transport este un program foarte diferit de celelalte programe finanțate de la UE având următoarele caracteristici specifice:

- este dependent de puțini beneficiari,
- este programul ce solicită cea mai mare cofinanțare și efort bugetar de la bugetul de stat, având în vedere că proiectele de transport nu beneficiază de prefinanțare,
- este programul cu cel mai mare nivel de exproprieri și relocări de utilități.

Specificitățile POST determină apariția unor probleme care încetinesc ritmul optim de absorbție a fondurilor. În acest sens la nivelul AM POST au fost identificate o serie de probleme și soluții, după cum urmează:

PROBLEME	IMPORTANȚĂ	SOLUȚII
Probleme interne		Soluții interne
La Beneficiari		
<p>Pregătirea necorespunzătoare a proiectelor (controlul slab al consultanților de către beneficiari de exemplu DIWI, Italferr ș.a., lipsa punctelor de vedere pertinente pe documentații, conținut slab și neconvingător al cererilor de finanțare, neutilizarea calendarelor Gantt s.a.m.d.);</p>	Maximă	<p>Realizat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Instrucțiuni de completare a cererilor de finanțare ce oferă ghidaj și în pregătirea/verificarea documentațiilor primite de la consultanți, - Sprijin JASPERS (SF, ACB, Impact de mediu), - Ședințe periodice de urmărire a dezvoltării proiectelor <p>Propus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utilizarea sistematică a tabelor Gantt, - Asistență tehnică prin intermediul Axei 4 a POST, - Susținerea modificării reglementărilor naționale privind pregătirea proiectelor după practica și experiența în domeniul fondurilor structurale.
<p>Licitarea/contractarea înceată (întârzierea demarării licitațiilor având ca rezultat nerespectarea calendarelor de implementare în mod sistematic. Elaborarea dificilă/calitate slabă a caietelor de sarcini și a celorlalte documente de licitație care au și ele implicații vis –a – vis de numărul de contestații și calitatea constructorului/consultantului selectat. Elaborarea unor contracte cu conținut slab, ușor exploatabile de constructori/consultanți în arbitrajele pe diversele dispute.)</p>	Maximă	<p>Propus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Angajarea de personal calificat și cu experiență - Reglementarea stimulării financiare a personalului beneficiarilor implicați în etapele de implementare a proiectelor POST, - Asistență tehnică prin intermediul Axei 4 a POST (atât privind achiziția de experți cât și asistență juridică).
<p>Construcția/Realizarea înceată a proiectelor având cauze în:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Achiziția înceată a terenurilor (deși pentru infrastructura rutieră procedurile în ceea ce privește achiziția proprietăților 		<p>Propus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reglementarea stimulării financiare a personalului beneficiarilor implicați în etapele de implementare a proiectelor POST,

<p>private s-au accelerat prin noua legislație L nr.198/2004 , totuși mutarea dreptului de administrare în interiorul domeniului public al statului se dovedește extrem de greoi)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Performanța slabă a constructorilor aproape pe tot spectru contractelor FIDIC-galben (proiectare, avizare, relocare de utilități, subcontractare etc) - Slaba performanță a experților din echipele constructorilor/consultanților 	<p>Maximă (rutier)</p> <p>Mare (feroviar)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Asistență tehnică prin intermediul Axei 4 a POST (atât privind achiziția de experți cât și asistență juridică).
La MTI		
<p>Elaborarea strategiilor, politicilor pe moduri de transport în pas cu orientările comunitare și adaptarea acestora la condițiile de fapt din România. De asemenea, lipsa unui sistem de colectare de informații din teritoriu, de la operatorii și utilizatorii infrastructurii de transport conduce la necunoașterea situației reale ceea ce are ca rezultat fundamentări neconvingătoare ale unor propuneri de decizii înaintate conducerii Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.</p>	<p>Medie</p>	<p>Realizat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Achiziția serviciilor de realizare a Master Planului General de Transport (2025), - Sprijin JASPERS. <p>Propus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intensificarea efortului pentru finalizarea modelului de transport din cadrul proiectului Master Planului General de Transport și instituționalizării acestuia la nivelul Direcției de Strategie a MTI pentru a oferi baza pentru culegerea de date și fundamentarea deciziilor strategice viitoare ale ministerului, - AT prin Axa 4 a POST (întreținerea MPGT), - Sprijin JASPERS extins.
Problema orizontală		Soluții
<p>Resursele umane</p> <p>Cea mai importantă problemă orizontală în absorbția fondurilor structurale o reprezintă insuficiența resurselor umane atât din punct de vedere cantitativ, dar mai ales calitativ (expertiza insuficientă). Această problemă are implicații în toate problemele interne precizate mai sus,</p>	<p>Maximă</p>	<p>Realizat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Oferirea posibilității achiziției de experți prin intermediul bugetelor proiectelor (evaluatori și specialiști) - Posibilitatea stimulării financiare a echipelor de proiect POST

<p>și anume:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lipsa de expertiză conduce la opinii slabe pe documentațiile de pregătire a proiectelor, - Lipsa unui număr suficient de personal în procesul de licitație mărește durata acestuia, - În implementare, lipsa unui număr suficient de personal conduce la încărcarea excesivă a personalului existent, aceștia neputând acorda atenție suficientă proiectelor de care sunt responsabili crescând riscul de a nu sesiza probleme în implementarea contractului decât foarte târziu când opțiunile de soluționare sunt reduse. 		<p>Propus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utilizarea Asistenței Tehnice din cadrul Axei Prioritare 4 a POST pentru creșterea capacității administrative a AMPOST și a beneficiarilor POST astfel: <ul style="list-style-type: none"> o Achiziția de expertiză pentru analiza calității cererilor de finanțare depuse în cadrul POST, o Achiziția de expertiză pentru monitorizarea și managementul financiar aferent implementării POST, o Achiziția de sprijin pentru verificarea cererilor de rambursare în cadrul proiectelor POST, o Achiziția de expertiză (juridică, tehnică, achiziții publice, management de proiect) pentru beneficiarii POST), o Instruirea personalului din sectorul transporturi – AM POST și beneficiarii POST pentru managementul și implementarea POST; - Sprijin JASPERS în evaluarea nevoilor și în elaborarea caietelor de sarcini pentru achiziția asistențelor tehnice - Reglementarea stimulării financiare a personalului beneficiarilor implicați în etapele de implementare a proiectelor POST.
Probleme externe		Soluții
<p>Lipsa fondurilor de la bugetul de stat pentru proiectele de infrastructură de transport</p> <p>O primă problemă de ordin extern o reprezintă lipsa fondurilor</p>	Mare	<p>Realizat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Legislația națională (OUG 64/2009) ce permite cheltuieli în avans pentru toate proiectele POST implementate de

<p>necesare pregătirii, lansării și implementării proiectelor. Având în vedere că principalii beneficiari de fonduri POST sunt companii și societăți cu capital majoritar de stat problema provine de la bugetul de stat.</p> <p>În practică această problemă se manifestă prin asigurarea deficitară/la timp a fondurilor către beneficiari deși o mare parte a acestor fonduri se întorc la intervale regulate ca venituri la bugetul de stat.</p> <p>Această abordare provine din cauza calculelor de spațiu fiscal (marja deficitului bugetar) și conduce la situații unde deși există surse de finanțare (de exemplu credite externe BEI și BERD) nu pot fi accesate deoarece MFP blochează consumul lor.</p> <p>O problemă de aceeași factură este reprezentată de menținerea limitării utilizării avansurilor de către constructori cf. HG nr.264/2003.</p>		<p>beneficiarii finanțați de la bugetul de stat.</p> <p>Propus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intensificarea sprijinului acordat beneficiarilor de către MTI pentru asigurarea finanțării inițiale de la Bugetul de Stat.
<p>Sprrijin insuficient din partea altor autorități locale/centrale</p> <p>O altă problemă o reprezintă sprijinul redus dat de alte autorități implicate în procesul de pregătire/avizare a proiectelor și anume:</p> <p>Autoritățile locale pentru : exproprieri, certificate de urbanism, autorizații de construire, consultările de mediu, etc.</p> <p>Autorități centrale pentru : Avize mediu, arheologie, despăduriri, etc.</p> <p>Alte entități: Relocarea utilităților etc.</p> <p>O problemă cu însemnătate o reprezintă soluționarea foarte lentă a numeroaselor contestații depuse în cadrul procesului de licitare a proiectelor de infrastructură de transport. Această problemă depinde de performanța sistemului judiciar românesc având în vedere faptul că</p>	<p>Mare</p>	

aceste soluționări se realizează în instanțele judecătorești.		
Necorelarea politicilor instituțiilor europene Lipsa coerenței și evaluării între instituții de nivel European: În speță informații deseori contradictorii provenite de la CE și BEI. Exemplele concrete fiind timpul foarte lung parcurs în luarea deciziei privind viteza de 160 km/h pe coridorul feroviar, dar și blocaje în ceea ce privește planul financiar pentru construcția autostrăzii Arad-Timișoara, eligibilitatea cheltuielilor cu achiziția terenurilor, etc.	Mare	
Procedura greoaie de notificare a ajutorului de stat Ambiguitatea și relativitatea derulării procedurii de notificare a ajutorului de stat pentru domeniile majore de intervenție afectate	Medie	Realizat: - Sprijinirea direcțiilor de specialitate din MTI pentru elaborarea schemelor de finanțare și a altor documente necesare notificării ajutorului de stat

De menționat că o contribuție foarte importantă la îmbunătățirea calității proiectelor o are și asistența **JASPERS**. Pentru anul 2009, asistența JASPERS s-a desfășurat conform Planului Anual JASPERS 2009, în cadrul căruia au fost prevăzute 39 de proiecte.

În anul 2009 au fost trimise la Comisie, spre aprobare, 5 proiecte majore care au beneficiat de asistență JASPERS:

- Proiect Pilot Operațional pentru o aplicație ECTS/ERMS nivel 2;
- Reabilitarea DN 24 și DN 24B;
- Reabilitarea DN1H;
- Construcția autostrăzii Arad - Timișoara (inclusiv varianta de ocolire Arad);

Până la sfârșitul anului 2009, doar 2 dintre proiectele care au beneficiat de asistență JASPERS au fost aprobate de Comisie, respectiv: Reabilitarea DN 24 și DN 24B și Reabilitarea DN1H.

2.4. Modificări în contextul implementării programului operațional

În anul 2009 efectele crizei economice s-au făcut simțite în trei planuri:

- a) reducerea veniturilor la bugetul de stat a cauzat o reducere similară a cheltuielilor publice și implicit a cheltuielilor cu investițiile în proiectele de transport. Totuși acest fapt a afectat în mică măsură proiectele POST pentru că acestea nu erau în plină implementare în 2009, deci fără a avea o nevoie ridicată de finanțare.
- b) Reducerea capacității de construcție la nivelul firmelor de profil din România, fapt care, la nivelul anului 2009, a afectat într-o mică măsură proiectele POST, întrucât acestea nu se aflau în plină implementare la acel moment.

- c) Reducerea cheltuielilor publice a condus la scaderea remuneratiei pentru personalul Autoritatii de Management si al beneficiarilor POST, generand o presiune suplimentara pe o capacitate administrativa deja deficitara.

2.5. Modificări substanțiale în sensul Articolul 57 din Regulamentul (CE) nr. 1083/2006

Nu este cazul pentru anul de raportare 2009.

2.6. Complementaritatea cu alte instrumente

Programul Operațional Sectorial de Transport contribuie la atingerea obiectivelor prevăzute în Programul Național de Reformă 2007-2010.

Programul Național de Reformă al României pentru perioada 2007-2010 (PNR) a fost elaborat în contextul *Strategiei Europene pentru Creștere și Ocupare* (Strategia Lisabona Revizuită - SLR) și reprezintă cadrul național de elaborare și implementare a politicilor sectoriale ce revin administrației centrale și locale și a fost alcătuit în conformitate cu Comunicarea Comisiei COM(2005)24 din 02.02.2005 *Working together for growth and jobs, A new start for the Lisbon Strategy* (SL) și Recomandările integrate pentru creștere și ocupare (2005-2008) - COM (2005)141 din 12.04.2005.

PNR este convergent cu strategiile sectoriale de dezvoltare promovate prin Planul Național de Dezvoltare 2007-2013, Cadrul Strategic Național de Referință 2007-2013, Programul de Convergență 2007-2010 și Planul Național Strategic de Dezvoltare Rurală 2007-2013.

Obiectivul PNR privind asigurarea dezvoltării economiei românești în perioada 2007-2010 se va realiza prin **modernizarea infrastructurii de transport**, fapt care va genera un impact semnificativ în dezvoltarea reală a pieței interne, creșterea competitivității economice și accelerarea integrării economice în UE.

Măsurile propuse pentru dezvoltarea infrastructurii de transport se concentrează pe prioritățile și politicile UE și acoperă obiectivele Cadrului Național Strategic de Referință (CNSR) și ale Programului Operațional Sectorial – Transport (POS-T).

Complementar acestor tipuri de investiții, Programul Operațional Regional - Axa Prioritară 2: Îmbunătățirea infrastructurii de transport regionale și locale va finanța reabilitarea drumurilor județene, construcția șoselelor de centură precum și reabilitarea străzilor orășenești. Conectarea drumurilor județene la rețeaua drumurilor naționale și la rețeaua TEN prevăzută a se realiza prin POR, va avea implicații asupra dezvoltării regionale, atrăgând în circuitul economic zone cu o dezvoltare structurală deficitară, contribuind la creșterea fluxurilor de capital, a mobilității forței de muncă, a accesibilității spre și în interiorul țării, precum și la crearea de noi oportunități de locuri de muncă, inclusiv în zonele rurale.

Suma totală alocată din POR în perioada 2007-2013 pentru această axă prioritară, inclusiv cofinanțarea națională, este de aproximativ 876 MEuro.

Intervențiile POST sunt complementare acțiunilor finanțate integral de la bugetul de stat. Totuși o atenție deosebită va fi acordată în anul 2010 la ingineria financiară aferentă tuturor investițiilor în sectorul de transport astfel încât să nu se producă o disoluție a efortului bugetului de stat fără a se realiza progrese nici în cadrul POST și nici în afara acestuia.

Prioritățile urmărite în cadrul procesului de inginerie financiară vor fi în ordine: POST, în particular axele prioritare TEN-T, proiectele aflate în derulare și apoi alte proiecte.

Finanțarea POST a investițiilor din sectorul de transport este complementară și cu utilizarea instrumentelor financiare internaționale. Exemple în acest sens sunt proiectele:

- autostrada Arad – Timisoara
- autostrada Cernavoda – Constanta
- varianta de ocolire Constanta

Totuși trebuie precizat că au existat și necorelări în cazul utilizării mai multor surse de finanțare pentru același proiect (de exemplu pozițiile diferite ale CE și BEI în ceea ce privește pragul de viteză de 160 km/h pentru trenurile de pasageri).

De asemenea, intervențiile POST sunt complementare intervențiilor finanțate prin Programul TEN-T, astfel:

- Proiectul ***Studii pentru dezvoltarea Proiectului Prioritar nr. 22, feroviar are drept obiectiv elaborarea unor studii pentru pregătirea ramurii sudice a Axei Prioritare 22***. Proiectul a fost depus de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în 2007, în parteneriat cu Bulgaria, Ungaria și Grecia, care are și rolul de coordonator al proiectului, și va fi implementat în România de CN CF CFR SA

Decizia de finanțare a fost semnată în 4 decembrie 2008, proiectul având un buget total de 13.000.000 Euro, României fiindu-i alocat un buget de 3.000.000 Euro, din care procentul de cofinanțare comunitară este de 50%, restul fiind finanțat de la bugetul de stat.

După cum este prevăzut în Decizia de finanțare, implementarea proiectului are două faze:

- Faza I (2008-2010) presupune realizarea unui studiu de evaluare de-a lungul Axei prioritare 22 (pe secțiunile din Ungaria, România, Bulgaria și Grecia), cu scopul de a identifica zonele critice și parametrii comuni privind interoperabilitatea pentru statele implicate, precum și formularea de recomandări pentru îmbunătățirea situației curente.
- În Faza II (2011 – 2013) fiecare stat partener va realiza o serie de studii tehnice pe baza rezultatelor studiilor de evaluare din faza I. În această etapă a proiectului CNCF CFR SA reprezintă Organismul de implementare al Activității 3 – “Studiu preliminar pentru modernizarea liniei feroviare Craiova – Timisoara – Arad”.

În urma analizei făcute pentru evaluarea costurilor necesare realizării studiilor pentru întreg tronsonul Arad – Timisoara-Caransebes-Drobeta Turnu Severin – Craiova și având în vedere valoarea de 3.000.000 Euro aferentă proiectului finanțat prin Programul TEN-T, în faza a doua vor fi realizate studiile tehnice pentru tronsonul Arad – Timisoara – Caransebes, urmând ca pentru secțiunea Caransebes – Drobeta Turnu Severin – Craiova să se depună cerere de finanțare prin POST 2007-2013.

- **Proiectul D.A.N.U.B.E. – Rețea de acces la Dunăre – Deblocarea circulației în Europa prin dezvoltarea în România a unei infrastructuri de porturi TEN-T de înaltă calitate în condiții economice optime – Faza studiului de fezabilitate**, a fost depus în 2007 de către CN APDF SA Giurgiu. La data de 1 decembrie 2008, a fost aprobată de către Comisia Europeană finanțarea proiectului D.A.N.U.B.E. din Programul TEN-T, prin Decizia C(2008)7411/ 1.12.2008. Proiectul a avut un cost total eligibil de 400.000 EUR, din care 200.000 EUR reprezintă fonduri TEN-T, 200.000 EUR - bugetul de stat, și a fost implementat în perioada 1.03.2008 – 15.07.2009. Obiectivul acestui proiect este acela de a elabora studiile de fezabilitate pentru următoarele porturi dunărene: Giurgiu, Calafat, Oltenița, Moldova Veche, Cernavodă, Drobeta Turnu Severin și Călărași, și participarea la Cererea de proiecte ce va fi organizată pentru DMI 2.3 în cadrul POST. Complementaritatea celor două surse de finanțare (fonduri TEN-T și FEDER) constă în faptul că studiile de fezabilitate și întocmirea cererii de finanțare pregătite prin programul TEN-T vor sta la baza realizării lucrărilor finanțate în cadrul POST.
- **Proiectul EasyWay (Intelligent Technology Advanced Corridor Application)** – Proiectul este finanțat prin Programul TEN-T – ITS Roads și urmărește, printre altele și dezvoltarea serviciilor de ITS de-a lungul Axei Prioritare TEN-T nr. 7. Programul Comunitar Euro-regional ITHACA este unul din cele 8 programe euro-regionale existente în cadrul strategiei europene EasyWay.

Având în vedere cerințele Comisiei Europene de introducere a sistemelor inteligente de transport în cadrul documentației proiectelor de construcție de infrastructura rutieră pentru care se va solicita asistența financiară europeană, prin proiectul EasyWay s-a încercat stabilirea unor servicii armonizate la nivel European pentru pasagerii și transportatorii de marfuri, precum și a unui cadru comun de implementare a acestor servicii.

România a participat la Faza 1, desfășurată în perioada 2007-2009, în parteneriat cu Italia, Grecia și Cipru, în cadrul euro-regiunii ITHACA.

Valoarea asistenței financiare aferentă României în cadrul fazei I a acestui proiect a fost de 6.330.000 euro, din care 1.266.666 Euro, reprezintă contribuția EU din Programul TEN-T (aproximativ 20%), restul de 5.064.000 Euro reprezentând contribuția părții române.

În 31 martie 2009 Comisia Europeană a lansat o nouă cerere de proiecte (*call for proposal*) pentru TEN-T Programul multi-annual, Sisteme Inteligente de Transport-Rutier (ITS –Road). Valoarea UE alocată pentru perioada 2010-2011 este de 100 milioane Euro, aceasta sumă urmând a fi repartizată între cele 8 euro-regiuni care formează EasyWay.

MTI împreună cu CNADNR și ITS România au luat inițiativa participării la faza a II-a a Acțiunii EasyWay, prin depunerea Aplicației, în aceeași formulă de parteneriat euro-regional.

Investitiile prevazute pentru Romania pentru perioada 2010-2011 totalizeaza 8,08 milioane de euro, din care valoarea contributiei UE este de aproximativ 20%, respectiv 1,616 milioane euro, restul de 6,464 milioane reprezentand cofinantare nationala.

In faza a IIa a Actiunii EasyWay, a carei perioada de desfasurare este 2010-2013, Romania a depus cererea de proiecte, insa Decizia de finantare nu a fost inca semnata de Comisia Europeana.

De asemenea, pentru corelarea regională a intervențiilor FSC din POST și POR, AM POST, în colaborare cu experții direcțiilor de specialitate din MTI, au analizat propunerile regiunilor de dezvoltare din domeniul infrastructurii de transport și asigură corelarea acestora cu obiectivele POST și cu cele ale politicii de transport a MTI.

În plus, AM POST realizează, ori de câte ori este nevoie, schimburi de scrisori atât cu celelalte Autorități de Management, cât și cu Beneficiarii proiectelor finanțate din fonduri nerambursabile, pentru eliminarea tuturor neclarităților privind asigurarea complementarității și evitarea dublei finanțări din fondurile comunitare.

2.7. Monitorizare și evaluare

I. Monitorizarea POST

Monitorizare proiectelor este asigurată pe diferite niveluri, începând de la Beneficiar și terminând cu Autoritatea de Management și Comisia Europeană. La nivel național, în procesul de monitorizare și raportare, se utilizeaza Sistemul Unic de Management al Informației (SMIS).

Mecanismul de implementare și finanțare a fiecărui proiect aprobat în cadrul POST este reglementat prin contractul de finanțare semnat între AM și Beneficiari. Conform acestui mecanism, Beneficiarii au obligația de a transmite rapoarte lunare de progres, în cadrul cărora vor descrie stadiul implementării proiectului din punct de vedere fizic și financiar, inclusiv modificările esențiale intervenite sau previzionate.

Autoritatea de Management pentru POST este responsabilă de implementarea programului. AM monitorizează implementarea proiectelor prin intermediul rapoartelor de monitorizare transmise de către Beneficiari. Cu ajutorul SMIS, AM centralizează informațiile la nivel de axă prioritară și pregătește rapoarte la nivel de program.

La nivelul AM POST, Direcția Programare este responsabilă de coordonarea procesului de elaborare a Raportului Anual de Implementare al Programului Operațional Sectorial „Transport”, instrument prin care se monitorizează progresul înregistrat în implementarea POST

În ceea ce privește AM POST, sistemul de monitorizare al proiectelor finanțate din Fonduri Structurale și de Coeziune cuprinde:

- **Direcția Programare** - responsabilă de coordonarea procesului de elaborare a Raportului Anual de Implementare al Programului Operațional Sectorial „Transport”, instrument prin care

se monitorizează progresul înregistrat în implementarea POST, precum și monitorizarea acțiunilor de evaluare și comunicare și publicitate.

- **Direcția Management Financiar** - asigură monitorizarea stadiului de execuție a bugetului FSC și evitarea blocajelor financiare
- **Direcția Monitorizare** – asigură monitorizarea implementării proiectelor finanțate din FC și din FEDR, în cadrul POST. Monitorizarea implementării proiectelor se face de la semnarea contractului de finanțare între AM și beneficiari până la finalizarea proiectelor și constă în colectarea și procesarea datelor și informațiilor privind stadiul implementării în vederea asigurării că implementarea proiectelor se încadrează în termenele stabilite și în bugetele alocate, cu respectarea prevederilor legale privind eligibilitatea cheltuielilor, achiziții publice, managementul contractelor semnate în cadrul contractelor de finanțare, informarea și publicitatea.

În cursul anului 2009, Direcția Monitorizare a monitorizat, din punct de vedere tehnic, implementarea următoarelor proiecte:

- Asistență Tehnică pentru evaluarea intermediară a POST
- Organizarea reuniunilor Comitetului de Monitorizare POS-T din 2009
- Achiziție de furnituri de birou, rechizite, materiale, tonere
- Asistență tehnică pentru realizarea unei campanii de informare publică la nivel național privind POST 2007-2013
- Construcția variantei de ocolire a Municipiului Constanța
- Construcția autostrăzii Cernavoda-Constanța
- Pregătirea pentru construcția variantelor de ocolire Stei, Aleșd Sud și Nord, Bistrița, Gheorghieni, Miercurea Ciuc și Huși
- Pregătirea pentru construcția variantelor de ocolire Toplița, Tușnad, Sighișoara, Făgăraș, Huedin, Bârlad, Timișoara Sud
- Pregătirea pentru construcția variantelor de ocolire Pașcani, Roman, Roșiorii de Vede, Târgoviște, Titu, Câmpulung Moldovenesc și Vatra Dornei
- Pod rutier la km 0+540 al canalului Dunăre-Marea Neagră și lucrările aferente infrastructurii rutiere și de acces în Portul Constanța
- Sistem de management al traficului de nave pe canalul Dunăre-Marea Neagră și de informare asupra transportului pe ape interioare – RoRIS
- Sistem de management al traficului de nave pe Dunăre și de informare asupra transportului pe ape interioare – RoRIS
- Sistem de măsurători topografice pe canalele Dunăre-Marea Neagră și Poarta Albă-Midia Năvodari
- Asistență tehnică pentru elaborarea planurilor de acțiune ale hărților strategice de zgomot, pentru căile ferate principale, cu un trafic mai mare de 60.000 trenuri/an

Procesul de monitorizare a constat, în principal, în verificarea, din punct de vedere administrativ, a dosarelor de achiziții publice pentru proiectele POST pentru care au fost încheiate contracte de finanțare, verificarea și avizarea modificărilor la contractele de finanțare, urmărirea stadiului implementării proiectelor, pe baza rapoartelor de progres transmise de beneficiari, introducerea și actualizarea în SMIS a informațiilor tehnice, verificarea cererilor de rambursare.

Totuși, unele probleme precum predarea cu întârziere a rapoartelor de progres și lipsa acurateții datelor solicitate au afectat activitatea de monitorizare, înregistrându-se întârzieri în raportarea

activităților față de stadiul real al implementării proiectelor. În vederea îmbunătățirii acestui aspect personalul AM POST a oferit consiliere Beneficiarilor pentru completarea corespunzătoare a rapoartelor de progres.

Instrument de monitorizare - Sistemul Unic de Management al Informației

Pentru Sistemul Unic de Management al Informației pentru instrumentele structurale (SMIS-CSNR), anul 2009 a fost marcat de o activitate intensă de introducere de date, la nivelul tuturor structurilor utilizatoare. La sfârșitul anului 2009 erau configurați în SMIS-CSNR 1.447 de utilizatori, din cadrul celor 43 de instituții utilizatoare. Aceștia pot vizualiza, introduce sau valida date în modulele din sistem, în conformitate cu atribuțiile instituției din care fac parte și cu prevederile fișei de post. Pe parcursul semestrului II 2009, media conectărilor la sistem a fost de 3.599/lună, cu un maxim de conectări de 4.387 în luna octombrie.

La sfârșitul anului 2009, fuseseră generate 9552 de coduri SMIS, prin înregistrarea de cereri de finanțare și fuseseră introduse în sistem 175 de cereri de rambursare.

ACIS a asigurat coordonarea și sprijinirea procesului de introducere a datelor în SMIS-CSNR, prin furnizarea de asistență utilizatorilor, inclusiv la sediul acestora, precum și prin corectarea erorilor datorate nerespectării procedurilor de către utilizatori. Pe tot parcursul anului 2009, rețeaua SMIS a funcționat la parametrii stabiliți, toate structurile utilizatoare având acces la sistem.

La sfârșitul anului 2009, ACIS a pus la dispoziția utilizatorilor un instrument adițional de raportare și export de date, ce utilizează în timp real baza de date a SMIS-CSNR, permițând realizarea flexibilă de raportări, în funcție de nevoile specifice diferitelor structuri utilizatoare, în plus față de rapoartele generate de sistem.

Progrese semnificative s-au înregistrat și sub aspectul instruirii utilizatorilor SMIS. În 2009 a demarat proiectul de formare a utilizatorilor SMIS-CSNR, până la sfârșitul anului 2009 fiind instruite circa 626 de persoane din cadrul autorităților de management, organismelor intermediare, Autorității de Certificare și Plată, Autorității de Audit și ACIS, în concordanță cu activitățile pe care le desfășoară, conform fișelor de post. O importanță deosebită s-a acordat și formării Coordonatorilor SMIS desemnați, fiind instruiți 76 de coordonatori SMIS.

Numărul de persoane din cadrul AM POST care au beneficiat de instruire ca utilizatori SMIS-CSNR în anul 2009 a fost de:

- pentru modulul Management de proiect - 12 persoane
- pentru modulul Monitorizare – 18 persoane
- pentru modulul Gestionarea fluxului de fonduri – 9 persoane
- pentru modulul Audit și control – 1 persoană

De asemenea și cei 2 coordonatori SMIS de la nivelul AM POST au beneficiat pe parcursul anului 2009, de 10 zile de instruire.

Pe parcursul anului 2009, în AM POST au funcționat 39 de conturi de utilizatori. Introducerea datelor în sistem a fost asigurată de 34 de persoane cu funcții de execuție, iar validarea datelor s-a asigurat de către 5 persoane cu funcții de conducere. De asemenea, au fost configurate 4 conturi de utilizatori în cadrul Departamentului de Audit Public Intern al MTI, din care 2 cu drepturi de introducere date și 2 cu drepturi de validare date. Două persoane din cadrul AMPOST, în calitate de

coordonatori SMIS, au îndrumat activitatea celorlalți utilizatori asigurând suportul tehnic intern și au păstrat legătura continuă dintre AM POST și ACIS, cu privire la SMIS.

Instruirea utilizatorilor noi s-a realizat, pe de o parte intern, pe instanța de test a sistemului sub îndrumarea coordonatorilor SMIS și pe de altă parte cu sprijinul ACIS prin intervenția directă personalului propriu responsabil și în cadrul cursurilor organizate în contextul derulării proiectului “Dezvoltarea unei comunități eficiente și profesioniste de utilizatori SMIS-CSNR”,.

În ceea ce privește informațiile aferente procesului de evaluare-selecție și contractare a proiectelor primite de AM POST, acestea au fost introduse în sistem, iar în trimestrul patru al anului 2009 înregistrându-se aducerea la zi a tuturor datelor. Introducerea datelor referitoare la procesul de monitorizare tehnică și financiară a fost făcută parțial datorită lipsei ritmicității lunare a transmiției rapoartelor de monitorizare de către beneficiari și a calității reduse a acestora.

În procesul de introducere a datelor în sistem, pe parcursul anului 2009, a fost identificată o serie de probleme din care cele mai semnificative se referă la:

- imposibilitatea introducerii în sistem a valorilor numerice referitoare la sume de bani exprimate în lei în format zecimal, rezolvată provizoriu prin efectuarea de rotunjiri care conduc la mesaje de eroare ulterioare
- impunerea de către sistem a unor restricții de timp care dacă sunt îndeplinite conduc la blocarea sistemului și obligă la introducerea în sistem a unor date artificiale în vederea deblocării sistemului

Pentru aceste probleme soluțiile de rezolvare găsite până în prezent sunt provizorii dar se așteaptă, pe viitor, rezolvarea lor de către ACIS în cadrul unui contract de mentenanță și dezvoltare a sistemului.

Pe de altă parte, s-au întâmpinat dificultăți la definirea elementelor care sunt denumite în sistem ”Discret Physical Parts” ca urmare a lipsei unei instrucțiuni clare din partea ACIS relativ la definirea acestora. De asemenea, impunerea unei liste comune de ”Discret Physical Parts” pentru un anumit tip de proiecte și lipsa permisiunii de personalizare a acestora pentru fiecare proiect, lucru care nu se pliază cu realitatea, au condus la blocaj în procesul de definire al acestora pentru unele proiecte.

Pe parcursul anului 2009, în cadrul MTI a fost implementat programul PHARE 2006/018-147.03.10.04.01 “Infrastructura Rețelei de Calculatoare a Ministerului Transporturilor,, prin intermediul căruia s-a realizat reabilitarea și extinderea rețelei MTI (cablaj plus echipamente active de rețea), toți utilizatorii SMIS fiind, în momentul de față, interconectați prin intermediul unui singur punct de acces (nod de rețea).

Totodată, în cursul anului 2009 s-a realizat implementarea unui sistem de Management al Documentelor la nivelul MTI, sistem de care beneficiază și utilizatorii AM POST. Prin intermediul acestui sistem, coordonatorul AMPOST-T și-a dezvoltat un flux de lucru care ajută la colectarea rapidă, modernă și eficientă a informațiilor privind stadiul de introducere a datelor în SMIS, ca mijloc modern de monitorizare.

Comitetul de Monitorizare pentru Programul Operațional Sectorial „Transport” 2007-2013

Pe parcursul anului 2009, AM POST a organizat două reuniuni ale Comitetului de Monitorizare pentru Programul Operațional Sectorial de Transport în data de 28 mai 2009 și 5 noiembrie 2009. În cadrul reuniunii CM POST din 28 mai 2009 au fost adoptate următoarele decizii:

1. Lista indicatorilor de monitorizare și evaluare a POS-T a fost aprobată cu mențiunea că Autoritatea de Management pentru POS-T, Comisia Europeană și Autoritatea pentru Coordonarea Instrumentelor Structurale să reformuleze lista indicatorilor finali;
2. Raportul Anual de Implementare a POS-T a fost aprobat sub rezerva introducerii recomandărilor/observațiilor formulate de reprezentanții Comisiei Europene și ai Autorității pentru Coordonarea Fondurilor Structurale.

Setul de indicatori POST agreat în urma consultărilor cu ACIS și aprobat de către CM POST în reuniunea din mai 2009, urmează să fie analizat și perfecționat în cadrul contractului „Îmbunătățirea sistemului de indicatori utilizați în monitorizare și evaluare”, pentru care Autoritate Contractantă este Ministerul Finanțelor Publice prin Autoritatea pentru Coordonarea Instrumentelor Structurale (ACIS).

Acest contract se află în implementare din luna octombrie 2009. Obiectivul specific al contractului MFP-ACIS este de a contribui la îmbunătățirea calității sistemului de indicatori de monitorizare și evaluare a programelor operaționale și a Cadrului Strategic Național de Referință.

Rezultatele așteptate în cadrul acestui contract sunt următoarele:

- Un raport de analiză a sistemului de indicatori și o versiune actualizată a acestuia, la un interval de timp. Această analiză se realizează pe 3 paliere:
 - analiza nevoilor în ceea ce privește indicatorii de monitorizare și evaluare;
 - analiza sistemului actual de indicatori în funcție de aria de acoperire, proporționalitate și capacitatea de gestionare a acestuia;
 - analiza indicatorilor individuali în termeni de relevanță, senzitivitate, disponibilitate și cost;
- Un ghid privind indicatorii de monitorizare și evaluare și o versiune actualizată a acestuia, la un interval de timp, pe baza analizei descrise mai sus;
- Serviciu de asistență (help-desk) pentru indicatori;
- Analize, linii directoare și documentații de atribuire pentru îmbunătățirea statisticii regionale și a monitorizării impactului asupra mediului al programelor operaționale.

Pentru cea de a doua reuniune a CM POST din 5 noiembrie 2009, s-au formulat următoarele recomandări:

1. Necesitatea implementării unei reforme structurale efective la nivelul Beneficiarilor POST prin încheierea între aceștia și Autoritatea de Management a unor contracte de performanță ale căror prevederi să aibă în vedere atât angajarea răspunderii directe a Beneficiarilor, cât și stimularea personalului pe criterii de performanță.
2. Dezvoltarea unei strategii care să permită, pe de o parte, o estimare cât mai precisă a costurilor globale pe care implementarea proiectelor POST le implică, iar, pe de altă parte, reducerea ponderii costurilor neeligibile, astfel încât valoarea fondurilor atrase să crească;
3. Urgentarea lansării proiectelor aferente sectorului feroviar, astfel încât implementarea POST să se deruleze în mod echilibrat, pentru toate domeniile majore de intervenție;
4. Clarificarea aspectelor privind standardul de viteză de 160 km/h pe calea ferată între reprezentanții CE, BEI și AM POST.

În cursul anului 2009 componența CM POST a fost modificată prin OMTI 560/ 27.04.2009, urmărindu-se păstrarea unui echilibru între categoriile de parteneri prezente în cadrul CM POST, respectiv: autorități naționale cu responsabilități în domeniul transporturilor, principalele companii

naționale beneficiare ale investițiilor din POST, precum și alți parteneri economici și sociali, cum ar fi asociații profesionale din domeniul transporturilor și organizații non-guvernamentale.

În cadrul ședințelor CM POST, atât membri cât și observatorii au avut o participare activă, intervenind și implicându-se în procesul decizional și contribuind, astfel, la îmbunătățirea calității procesului de implementare a POST.

II. Evaluarea POST

În cursul anului 2009, activitatea de evaluare a Programului Operațional Sectorial „Transport” 2007-2013 s-a desfășurat conform **Planului Multianual de Evaluare (PME)**, document aprobat cu comentarii de către Comitetul de Monitorizare a Programului Operațional Sectorial „Transport” (CM POST) în cadrul reuniunii din data de 7 noiembrie 2008.

În baza PME aprobat, Compartimentul Evaluare și Comunicare (CEC) din cadrul AM POST a elaborat **Planul Anual de Evaluare pentru anul 2009**, plan care detaliază activitățile de evaluare a programului operațional ce se vor derula pe parcursul anului.

Planul Anual de Evaluare pentru anul 2009 a fost supus analizei membrilor Comitetului de Coordonare a evaluării, precum și a membrilor CM POST, fiind aprobat în data de 13 martie 2009 prin procedura scrisă. Acest plan prevede realizarea proiectului cu titlul **„Asistență tehnică pentru evaluarea intermediară a POST 2007-2013”**, având ca scop sprijinirea procesului de management, prin prezentarea unor opinii privind progresul realizat în implementarea POST, atingerea obiectivelor programului și propunerea unor măsuri pentru îmbunătățirea sistemului de gestionare și implementare a POST. De asemenea, acest proiect prevede și sprijin pentru elaborarea contribuției AM POST la **Raportul strategic național**, realizat în anul 2009 conform prevederilor art. 29 din Regulamentul Consiliului (CE) nr 1083/2009, precum și transfer de expertiză către personalul AM POST responsabil cu evaluarea de program.

Obiectivul general al proiectului de evaluare intermediară este de a contribui la implementarea la un nivel ridicat de calitate, eficiență și transparență a POS-T, precum și la creșterea eficienței, eficacității și impactului intervențiilor finanțate din fonduri publice, atât ale Uniunii Europene, cât și ale bugetului național.

Activitățile referitoare la evaluarea POST, prevăzute a se desfășura în cadrul proiectului menționat, se referă la elaborarea de concluzii și recomandări aferente următoarelor întrebări de evaluare:

Eficacitatea - În ce măsură se pot atinge obiectivele POS-T, având în vedere stadiul actual de implementare al programului?

Eficiența - Sistemul de implementare a POS-T este funcțional și eficient?

Concluziile și recomandările care vor rezulta în urma evaluării vor fundamenta elaborarea de către Compartimentul Evaluare și Comunicare a **Planului de Acțiune**, prin care recomandările evaluării vor fi implementate și monitorizate.

În vederea contractării asistenței tehnice necesare pentru realizarea **evaluării intermediare a POST**, Compartimentul Evaluare și Comunicare (CEC) din cadrul AM POST a elaborat Caietul de sarcini pentru achiziția publică a serviciilor de consultanță și a contribuit la elaborarea Documentației de

atribuire. Procedura de achiziție publică a fost lansată în cursul lunii martie 2009, prin publicarea în data de 14 martie 2009 în SEAP și ulterior și în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, a Anunțului de participare la procedură și a Documentației de atribuire. Termenul limită pentru primirea ofertelor a fost la data de 27 aprilie 2009.

În cursul lunii mai 2009, doi experți responsabili cu evaluarea din cadrul Direcției Programare (DP) au participat la procesul de evaluare al ofertelor primite, proces care s-a finalizat la data de 27 mai prin informarea ofertanților cu privire la rezultatul procedurii. Datorită Contestației formulate de unul dintre ofertanți, contestație soluționată de CNSC în data de 29 iulie 2009 în favoarea Autorității Contractante, procesul de achiziție s-a finalizat în luna august 2009, cu o întârziere de aproximativ trei luni față de planificarea inițială. Contractul de achiziție publică a serviciilor de evaluare s-a semnat în data de 20 august 2009 cu asocierea **EST WEST Consulting România SRL – ECO 3 Belgia**, iar activitățile în cadrul proiectului au început în 25 august 2009. Conform contractului inițial, durata de implementare a proiectului a fost de 4 luni.

În faza inițială, Contractorul s-a adaptat cu dificultate la cerințele proiectului, înregistrându-se întârzieri în implementare. De asemenea, datorită demisiei Coordonatorului de echipă, acesta a fost înlocuit, noul coordonator considerând necesară revizuirea metodologiei de evaluare. Din aceste considerente, contractul de evaluare a fost extins la 7 luni și o săptămână, data finalizării fiind 31 martie 2010. Astfel, conform noului grafic de implementare al contractului, s-a stabilit ca **Raportul de evaluare final** - principalul livrabil din contract – să fie transmis până la **22 martie 2010**. De asemenea, perioada supusă evaluării, care a fost inițial 1 ianuarie 2007 - 30 iunie 2009, a fost extinsă până la 31 decembrie 2009.

În paralel cu activitățile direct legate de evaluarea POST, se acordă atenție dezvoltării expertizei proprii a personalului responsabil cu evaluarea din cadrul Autorității de Management pentru POST. În acest sens, în contractul de evaluare intermediată s-a stabilit cerința ca experții evaluatori să lucreze la sediul AM alături de personalul responsabil cu evaluarea din cadrul AM POST și să asigure transferul constant de cunoștințe în toate fazele contractului. S-a considerat că acest mod de lucru poate constitui pentru personalul responsabil cu evaluarea o oportunitate de a se familiariza, în practică, cu modul de desfășurare a unui proces de evaluare și în principal cu elaborarea metodologiei, culegerea și interpretarea datelor, redactarea unui raport de evaluare. Având în vedere performanța slabă a Consultantului, calitatea livrabililor, cât și faptul că nu s-au realizat unele activități prevăzute (seminar de instruire și chestionar de evaluare a cunoștințelor la finalul contractului), se poate afirma că acest obiectiv al contractului de evaluare intermediară s-a îndeplinit într-o foarte mică măsură.

De asemenea, experții responsabili cu evaluarea din cadrul CEC au participat la conferințe, reuniuni și ateliere de lucru, organizate în cursul anului 2009, precum și la începutul anului 2010, în domeniul evaluării intervențiilor finanțate din fonduri publice, respectiv al programelor finanțate prin instrumentele structurale. În același timp, un expert responsabil cu evaluarea din cadrul CEC este membru permanent în Grupul de Lucru pentru Evaluare organizat de către ACIS.

În cursul anului 2009, CEC a desfășurat de asemenea și alte activități - suport pentru activitățile de evaluare propriu-zise, cum ar fi:

- Actualizarea procedurii de evaluare a POST, aprobată de șeful AM POST. Se are în vedere actualizarea acesteia, ori de câte ori este cazul, în funcție de experiența practică dobândită pe parcursul realizării și managementului procesului de evaluare.

- Prezentarea indicatorilor POST și aprobarea acestora de către membrii CM POST, în cadrul reuniunii din data de 28 mai 2009.
- Întocmirea Caietului de sarcini și participarea la întocmirea Documentației de atribuire pentru achiziția contractului de servicii cu titlul „**Asistență tehnică pentru elaborarea, cuantificarea și organizarea urmăririi indicatorilor POS –T 2007 – 2013**”. Principala activitate în cadrul acestui contract se referă la stabilirea valorilor de bază și a țintelor pentru indicatorii de monitorizare și evaluare a POST.

Din punct de vedere instituțional, odată cu intrarea în vigoare a Ordinului MTI nr.348/1.04.2009 privind aprobarea structurii organizatorice a DGRFE – AM POST, Compartimentul Evaluare și Comunicare a fost organizat la nivelul Direcției Programare, ca urmare a desființării Direcției Evaluare și Comunicare în cadrul căreia a fost organizat până la această dată. După intrarea în vigoare a acestui Ordin, în cadrul CEC - DP lucrează un expert superior cu atribuții privind evaluarea POST.

Alături de evaluarea Programului Operațional Sectorial Transport realizată de Autoritatea de Management, la nivelul Autorității pentru Coordonarea Instrumentelor Structurale se desfășoară evaluări cu caracter orizontal în scopul îmbunătățirii capacității naționale de absorbție și a implementării generale a Cadrelor Strategice Naționale de Referință 2007-2013.

Astfel, **Evaluarea formativă a instrumentelor structurale în România** încearcă să răspundă la următoarele teme:

- performanța reală a Instrumentelor Structurale în România față de așteptări și țintele stabilite, precum și față de capacitatea celor implicați în implementarea acestora;
- factorii interni și externi majori ce le influențează performanța;
- calitatea asistenței tehnice dedicată managementului și implementării Instrumentelor Structurale;
- calitatea măsurilor de informare și publicitate luate pentru publicul țintă;
- premisele create de portofoliile de proiecte și procesul de selecție a proiectelor pentru obținerea eficienței și eficacității fondurilor.

Un alt studiu de evaluare intitulat **Provocări legate de capacitatea beneficiarilor publici și privați** va realiza o analiză profundă a capacității beneficiarilor instrumentelor structurale și va explora modul în care aceasta influențează performanța fondurilor și atingerea rezultatelor așteptate.

De asemenea, pe baza evaluărilor intermediare ale programelor operaționale, sub coordonarea ACIS, va fi elaborat un **Raport sinteză** care va analiza o serie de aspecte strategice:

- Consecințele crizei economice asupra strategiei și a implementării acesteia;
- Relevanța, eficiența și eficacitatea programelor operaționale;
- Relevanța mecanismelor de implementare;
- Potențialul de îmbunătățire a impactului investițiilor, inclusiv creșterea sinergiei și complementarității între programe și priorități.

Aceste studii de evaluare au demarat în anul 2009 și vor fi finalizate pe parcursul anului 2010.

2.8. Rezerva națională de performanță

Nu este cazul.

3. Implementare pe priorități

3.1. Axa Prioritară 1 *Modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare TEN-T, în scopul dezvoltării unui sistem durabil de transport și integrării acestuia în rețelele de transport ale UE*

Această axă prioritară vizează modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare TEN-T, în scopul dezvoltării unui sistem durabil de transport și integrării acestuia în rețelele de transport ale UE.

Bugetul total alocat acestei axe este de 3,85 miliarde Euro, din care 3,27 miliarde Euro reprezintă contribuția UE (Fond de Coeziune).

Portofoliul de proiecte al AM POS transport pentru Axa Prioritară 1 include aproximativ 14 de proiecte majore, care urmează să fie transmise treptat la CE în perioada 2009-2010, perioada de implementare fiind 2009-2015.

JASPERS a acordat asistență pentru 16 proiecte din cadrul acestei axe prioritare. Asistența JASPERS a constat în revizuirea termenilor de referință, a studiilor de fezabilitate, a documentației tehnice, a documentației de licitație pregătite de consultanți pentru aplicațiile corespunzătoare Fondului de Coeziune. De asemenea, JASPERS a furnizat puncte de vedere cu privire la rapoartele emise de către consultanți și a acordat sprijin în vederea revizuirii cererilor de finanțare pentru a fi transmise Comisiei Europene.

3.1.1. Realizarea țintelor și analiza progreselor înregistrate

- Informații privind evoluția fizică a priorității

Indicatori		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Lungime de drum nou construit – variante de ocolire (km)	Realizare*	0	0	0							0
	Ținta**										dd****
	Valoarea de bază***										
Lungime de drum nou construit – autostrazi (km)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										190
	Valoarea de bază										
Lungime de drum nou construit TEN-T– variante de ocolire (km)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd****
	Valoarea de bază										
Lungime de drum nou construit TEN-T– autostrazi (km)	Realizare	0	0	0							
	Ținta										dd****
	Valoarea de bază										
Lungime de cale ferată	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										180

reabilitată/ modernizată TEN-T (km)	Valoarea de bază										
Lungime de cale navigabilă TEN -T deschisă pentru navigație – căi navigabile interioare (km)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										450
	Valoarea de bază										
Cota de piață a transportului pe calea ferată (%)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										15%
	Valoarea de bază										
Creșterea traficului de pasageri – infrastructura rutieră (%)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd****
	Valoarea de bază										
Creșterea traficului de pasageri – porturi (%)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd****
	Valoarea de bază										
Creșterea traficului de pasageri – căi ferate (%)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd****
	Valoarea de bază										
Creșterea traficului de mărfuri transportate sau tranzitate - infrastructura rutieră (%)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd****
	Valoarea de bază										
Creșterea traficului de mărfuri transportate sau tranzitate - porturi (%)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd****
	Valoarea de bază										
Creșterea traficului de mărfuri transportate sau tranzitate - căi ferate (%)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd****
	Valoarea de bază										
Valoarea timpului economisit pentru pasagerii și mărfurile	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd****

transportate pe drumurile nou construite și reabilitate (euro/an)	Valoarea de bază										
Valoarea timpului economisit pentru pasagerii și mărfurile transportate pe căile ferate reabilitate (euro/an)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd****
	Valoarea de bază										
Proiecte prioritare TEN-T- infrastructura rutieră (%)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd****
	Valoarea de bază										
Proiecte prioritare TEN-T- căi navigabile interioare (%)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd****
	Valoarea de bază										
Proiecte prioritare TEN-T- căi ferate (%)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd****
	Valoarea de bază										

* Realizarea exprimată cumulativ – valoarea indicatorului reprezintă valoarea totală realizată până la sfârșitul anului 2009

** Ținta poate fi anuală sau totală, pe întreaga perioadă de raportare.

*** În cursul anului 2010 este prevăzută contractarea, prin Axa Prioritară 4 - Asistentă Tehnică, a unei consultanțe ale cărei sarcini vor privi, printre altele, stabilirea valorilor de bază și țăntelor intermediare/finale pentru indicatorii POST

**** dd – de determinat (În cursul anului 2010 este prevăzută contractarea, prin Axa Prioritară 4 - Asistentă Tehnică, a unei consultanțe ale cărei sarcini vor privi, printre altele, stabilirea valorilor de bază și țăntelor intermediare/finale pentru indicatorii POST) menționat mai sus)

Pentru **DMI 1.1 - Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere de-al lungul Axei Prioritare TEN-T 7**, CN ADNR SA, unul dintre cei doi mari beneficiari ai POST, alături de CFR SA, a depus 4 proiecte majore, cu o valoare totală de 2.040.534.825 EUR¹, din care 471.439.586 EUR reprezintă valoarea solicitată din Fondul de Coeziune:

- Construcția Autostrăzii Cernavodă – Constanța
- Construcția Variantei de ocolire Constanța
- Construcția autostrăzii Orăștie-Sibiu
- Construcția Autostrăzii Nădlac-Arad

În cadrul axei prioritare 1, în cursul anului 2009 AM POST a încheiat două contracte de finanțare pentru următoarele proiecte:

¹ cursul Inforeuro pentru luna decembrie 2009: 1 EUR = 4,2788 lei

1. Construcția Variantei ocolitoare Constanța, cu o valoare totală de 803.964.313 lei (191.534.083 EUR), din care 221.565.177 lei (52.785.003 EUR), reprezintă valoarea asigurată din Fondul de Coeziune.
2. Construcția Autostrăzii Cernavodă-Constanța, cu o valoare totală de 1.737.563.243 lei (413.951.934 EUR), din care 349.685.338 lei (83.308.002 EUR) reprezintă valoarea asigurată din Fondul de Coeziune.

Descrierea proiectelor depuse, evaluate și contractate în cadrul Axei Prioritare 1, DMI 1.1 - Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere de-al lungul Axei Prioritare TEN-T 7, se prezintă astfel:

1. Construcția Autostrăzii Cernavodă – Constanța

Prezentare generală:

Autostrada Cernavoda - Constanta este un tronson al Axei Prioritare TEN-T 7, Ramura nordica care străbate Romania de la Vest la Est pe traseul: Nădlac – Arad – Timișoara – Lugoj – Deva – Oraștie – Sibiu – Pitești – Bucuresti – Cernavoda - Constanta.

Obiectivele proiectului:

Obiectivul principal al proiectului consta in proiectarea si constructia a 50.8 km de autostrada (2x2) între orașul Cernavoda si Municipiul Constanța.

Studiul de fezabilitate realizat în anul 2005 de Louis Berger recomandă împărțirea autostrăzii în 2 loturi: Cernavoda-Medgidia – 19.3 km și Medgidia-Constanța – 31.5 km.

Realizarea proiectului va duce la crearea unei cai de comunicație moderna si la completarea unei legături vitale între capitala, Bucuresti, și portul maritim Constanța, cu implicații în dezvoltarea regionala a zonei, a fluidizării traficului la ieșirea de pe tronsonul de autostrada București-Cernavoda pana în Municipiul Constanța, nodul rutier de la km 202+700 care face parte din structura proiectului „Construcție Varianta de ocolire a Municipiului Constanta”.

Prin realizarea proiectului se urmărește atingerea următoarelor obiective:

- Asigurarea unei căi de comunicație moderne între cele 2 orașe: Cernavoda și Constanta și creșterea capacității de trafic, în principal prin devierea traficului de tranzit către o autostradă (2x2) cu o lățime a platformei de 26 m, de la drumul național existent (1x1). În proiectul viitoare autostrăzi sunt incluse și 21 de poduri si pasaje, 1 nod rutier (la km 170+700), 2 spatii de servicii si 1 centru de întreținere
- Reducerea numărului de accidente prin crearea unui sistem de transport rutier mai sigur comparativ cu situația infrastructurii rutiere existente care asigură legătura între Cernavoda și Constanta,
- Reducerea timpului de deplasare între cele 2 localități, prin crearea unui sistem care permite o creșterea limitei maxime a vitezei de deplasare de la 100 km/ora (în afara localităților) la 130 km/ ora,
- Reducerea impactului asupra mediului, în special prin reducerea poluării în localitățile care sunt în prezent traversate de infrastructura rutieră existentă.

Prin atingerea acestor obiective, proiectul va contribui la atingerea obiectivului global al POS Transport, respectiv promovarea unui sistem de transport durabil în Romania, care va facilita

transportul în condiții de siguranță, rapiditate și eficiență, pentru persoane și mărfuri la standarde europene.

Valoare totală a proiectului este de 406.086.576 EUR, din care contribuția CE, asigurată din FC este de 69.466.331 EUR.

Stadiul la 31.12.2009:

Cererea de finanțare pentru **Construcția autostrăzii Cernavodă - Constanța** a fost aprobată de CE în 06.07.2009 și de AM POS-T în 20.07.2009. Contractul de finanțare (CF) **POS-T/2009/1/1/001 Construcția autostrăzii Cernavodă-Constanța** între AM POS-T și Beneficiar a fost semnat în 24.07.2009.

- **secțiunea 1** - Proiectare/ execuție a lucrărilor de construcție **Cernavodă - Medgidia**
Contractul de lucrări a fost semnat în 09.03.2009 cu **SC COLAS SA**. Ordinul de începere a fost dat în 04.06.2009. Proiectul tehnic pentru acest tronson de autostradă este în curs de elaborare. Proiectul Tehnic pentru secțiunea cuprinsă între km 165+430-170+880 a fost aprobată în Consiliul Tehnico-Economic (CTE) în data de 06.10.2009. În data de 22.10.2009 a fost depusă la MTI documentația tehnică pentru obținerea autorizației de construire. În data de 29.10.2009 au fost prezentate în CTE-CNADNR soluțiile tehnice, la nivel de studiu de fezabilitate, propuse de către constructor pentru secțiunea de început între km 151+480-166+350, fiind avizată soluția tehnică de deviere a aliniamentului autostrăzii, cu condiția menținerii valorii contractului, în scopul protejării siturilor arheologice și evitarea costurilor de timp și financiare semnificative. În data de 29.10.2009 a fost prezentată și avizată în CTE-CNADNR soluția tehnică pentru viaductul de la km 151+900.
- **secțiunea 2** - Proiectare/ execuție a lucrărilor de construcție **Medgidia – Constanța**
Contractul de lucrări a fost semnat în 09.03.2009 cu **asocierea ASTALDI - MAX BOEGL**. Ordinul de începere a fost dat în 04.06.2009. Proiectul tehnic a fost aprobat în CTE-CNADNR în data de 25.08.2009. În data de 29.10.2009 a fost prezentată și avizată în CTE-CNADNR soluția tehnică de modificare a pasajului de la nodul rutier cu DJ381 întrucât, în urma demarării procesului de întocmire a documentațiilor pentru realocarea utilităților, s-a constatat că în zonă sunt 2 magistrale de gaze care ar fi afectate de viitoarele lucrări la acest nod rutier. În data de 29.10.2009, a fost prezentată și avizată în CTE-CNADNR soluția tehnică cu pasaje fără pila pe zona mediana a autostrăzii, conform Cerințelor Beneficiarului. În data de 07.10.2009 a fost emisă Autorizația de construire pentru tronsonul Medgidia-Constanța, porțiunea 170+750 până la 171+210 km și de la 193+500 până la 193+800, pasaj peste autostradă DJ 222, km 170+791, viaduct pe autostradă de la km 187+915 la km 188+0, pod peste canal Dunăre - Marea Neagră.

2. **Construcția variantei de ocolire a Municipiului Constanța**

Prezentare generală:

Proiectul reprezintă tronsonul final al autostrăzii A2 – parte integrantă al Axei Prioritare TEN – T 7, Ramura nordică.

Amplasamentul proiectului se află în totalitate în zona Dobrogei pe unitatea administrativ – teritorială a județului Constanța, mai precis între cele două brațe ale canalului Dunăre – Marea Neagră (Poarta Alba – Midia Năvodari și respectiv Poarta Alba – Agigea).

Obiectivele proiectului:

Obiectivul principal al proiectului consta in proiectarea si constructia a 22,2 km de drum cu profil de autostrada (2x2).

Constructia variantei de ocolire Constanta va ajuta la indeplinirea urmatoarelor obiective socio-economice specifice:

- Constructia, până în 2012, a 22,2 km de infrastructură rutieră modernă între orașele Cernavodă și Constanța, ce va acoperi cererea de transport rutier prognozată;
- Reducerea, până în 2013, a timpului de călătorie între București și Constanța, de la 150 min la 11 minute.
- Reducerea, până în 2013, a numărului de accidente grave cu 40% și a numărului accidentelor fatale cu 60%, pentru traficul în zona urbană Constanța
- Reducerea, până în 2013, a impactului asupra mediului și asupra condițiilor de trai pentru o populație de aproximativ 550.000 persoane, care locuiesc în prezent în zona metropolitană Constanța.

Realizarea proiectului duce la crearea si asigurarea fluentei traficului autostrăzii A2 București - Constanta pe direcțiile Nord si Sud ale litoralului, implicit de a devia traficul de tranzit din interiorul municipiului Constanta, reprezentat în special de transporturile de mărfuri grele si de cel sezonier. Alternativa va asigura accesul direct la noul Port Constanța, evitând zona urbana din sudul orașului Constanța.

Proiectul evită zonele dens populate, prin partea de vest a orașului. Punctul de pornire va fi lângă satul Ovidiu și își continuă traseul pe malul stâng al Canalului Dunăre – Marea Neagră. Acest aliniament va evita marele nod feroviar și lărga rețea de utilități ale orașului. Punctul final al acestei variante ocolitoare va fi Poarta nr. 9 a Portului Constanța.

Proiectul a fost inclus în acordul de împrumut cu Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) nr. 33391/2005, ce prevedea 45% alocații din împrumut și 55% alocații de la bugetul de stat. Ulterior aderării României la Uniunea Europeană și aprobării POS Transport 2007-2013, contribuția bugetului de stat a devenit eligibilă pentru a fi finanțată din Fondul de Coeziune.

Valoare totală a proiectului este de 191.534.083 EUR, din care 86.247.930 EUR sunt asigurați prin împrumutul BERD, iar 51.782.083 EUR reprezintă contribuția Comisiei Europene prin Fondul de Coeziune, diferența fiind suportată de la bugetul de stat al României.

Stadiul la 31.12.2009:

Contractul de proiectare-execuție a variantei ocolitoare, în valoare de 437.840.505,02 lei, fără TVA, a fost încheiat de CNADNR SA în data de 11 septembrie 2008. Durata contractului este de 60 luni, din care 24 luni reprezintă perioada de garanție.

Cererea de Finanțare a fost aprobată de CE în 06.07.2009 și de AM POS-T în 20.07.2009, iar contractul de finanțare între AM POS-T și beneficiarul CNADNR a fost semnat în 24.07.2009.

Proiectul este în curs de derulare.

4. Construcția autostrăzii Orăștie-Sibiu

Prezentare generală:

Autostrada Orăștie - Sibiu este parte integranta a Axei Prioritare TENT 7, Ramura nordica.

Autoritatea de Management pentru Programul Operațional Sectorial „Transport”
2007 - 2013

Desfasurarea acestui tronson de autostrada este in centrul tarii, in zona podisului Transilvaniei, derulandu-se pe teritoriile administrative ale Judetelor Hunedoara, Alba si Sibiu si avand o lungime totala de 82,07 Km.

Autostrada traverseaza trei judete, care includ următoarele teritorii administrative:

- Judetul Hunedoara - Orastie, Aurel Vlaicu, Sibot, Balomiru de Camp, Tartaria si Pianu de Jos.
- Judetul Alba - Vintu de Jos, Lancram si Sebes.
- Judetul Sibiu - Rahau, Calnic, Cut, Cunta, Miercurea Sibiului, Aplodu de Jos, Amnas, Aciliu, Saliste, Sacel, Cristian si Sibiu.

Valoare totală a proiectului este de 1.052.725.634 EUR, din care valoarea eligibilă este de 890.017.801, iar contribuția FC este de 756.515.130 EUR.

Obiectivele proiectului:

Obiectivul principal al proiectului consta in *proiectarea, supervizarea si constructia* a 82,07 de km de autostrada (2x2) între municipiile Orastie si Sibiu.

Obiectivele strategice în domeniul infrastructurilor de transport au în vedere dezvoltarea unor rețele de infrastructuri fizice specializate și eficiente, compatibile cu infrastructurile europene și internaționale care să susțină dezvoltarea durabilă a teritoriului național.

Obiectivele specifice în domeniul infrastructurilor de transport au în vedere reabilitarea, modernizarea și dezvoltarea infrastructurilor de transport pentru îmbunătățirea confortului călătorilor, creșterea siguranței acestora și a eficientizării transportului de marfă în vederea alinierii sistemului național de transport la sistemul european.

Prin aderarea la Uniunea Europeana la 01 ian. 2007, Romania si-a asumat acceptarea si transpunerea in legislatia nationala a acquis-ului comunitar privind politica in domeniul transporturilor. Directiva Consiliului 96/53 stabilește dimensiunile maxime admise in traficul national si international si greutatele maxime admise in traficul international pentru anumite vehicule rutiere care circula in cadrul UE.

Stadiul proiectului: la finele lunii decembrie 2009, proiectul a fost întrerupt la AM POST, în etapa de evaluare a eligibilității.

5. Construcția Autostrăzii Nădlac-Arad

Prezentare generală:

Autostrada Nădlac-Arad este parte integranta a Axei Prioritare TENT 7, Ramura nordica.

Bugetul total al proiectului este de 393.827.805 EUR, din care valoarea eligibilă este de 332.855.915 EUR, din care 85% reprezintă contribuția din FC (282.927.528 EUR).

Obiectivele proiectului:

Obiectivul principal al proiectului este construcția a 38,882 km de autostrada care va contribui în mod direct la creșterea competitivității, dezvoltării serviciilor, dezvoltării unui sistem durabil de transport și integrării acestuia în rețelele de transport ale UE.

Stadiul proiectului:

Cererea de finanțare a fost depusă la AM POST la data de 30 octombrie 2009 și evaluarea cererii de finanțare a fost întreruptă la verificarea conformității administrative, în 11 noiembrie 2009.

6. Construcția Autostrăzii Timișoara - Lugoj

Prezentare generală: Construcția autostrăzii Timișoara - Lugoj și varianta de ocolire a orașului Timișoara la standard de autostrada face parte din Ramura nordică a Axei Prioritare TEN-T 7.

Obiectivele proiectului:

Obiectivul principal al proiectului este construcția a 36 km de autostrada care va contribui în mod direct la creșterea competitivității furnizării de servicii, dezvoltării unui sistem durabil de transport și integrării acestuia în rețelele de transport ale UE.

Stadiul proiectului:

Cererea de finanțare a fost depusă la AM POST la data de 15 iulie 2008 și a fost respinsă, în conformitate cu prevederile deciziei CM POST din 2 octombrie 2008. Până la sfârșitul anului 2009 CN ADNR nu a redepus cererea de finanțare refăcută. În acest moment nu se poate estima o data certa de finalizare

7. În cadrul Axei Prioritare 1, DMI 1.2, CN CF CFR SA a depus cererea de finanțare pentru **Proiect Pilot Operațional pentru o aplicație ECTS/ERMS nivel 2.**

Obiectivul proiectului:

implementarea pe secțiunea de cale ferată Bufta – Brazi a condițiilor necesare pentru dotarea și operarea noului sistem feroviar de semnalizare ERTMS / ECTS prin: realizarea testelor operaționale ale noului sistem de semnalizare și modificare / elaborarea (pe baza testelor efectuate) a unor instrucțiuni de operare și întreținere, necesare pentru uniformizarea, introducerea pe toată rețeaua și extinderea acestui sistem nou de-a lungul rutelor feroviare de pe Axele Prioritare TEN-T din România.

Bugetul total al proiectului este de 60.441.439,82 EUR, din care 43.507.029 EUR reprezintă contribuția Comisiei Europene prin Fondul de Coeziune.

Stadiul proiectului:

Proiectul a fost aprobat de AM POS Transport și transmis la Comisia Europeană în data de 29 iunie 2009. În data de 25 septembrie 2009 s-a primit de la CE o scrisoare de întrerupere a evaluării prin care au fost solicitate o serie de clarificări. Partea română a retransmis anexa XXI cu clarificările solicitate la CE la data de 23 decembrie 2009.

Analiza calitativă și problemele identificate la nivel de axă prioritară sunt similare cu cele prezentate la secțiunile 2.1.6 *Analiza calitativă* și 2.3. *Probleme importante înregistrate și măsurile adoptate pentru rezolvarea lor.*

3.2. Axa Prioritară 2 - Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport în afara axelor prioritare TEN-T, în scopul dezvoltării unui sistem național durabil de transport

Această axă prioritară vizează modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport în afara axelor prioritare TEN-T, în scopul dezvoltării unui sistem național durabil de transport.

Bugetul total alocat acestei axe este de 1.397 milioane Euro, din care 967 milioane Euro reprezintă contribuția UE (Fondul European de Dezvoltare Regională).

Portofoliul de proiecte al AM POS transport pentru Axa Prioritară 2 include *aproximativ 7 de proiecte majore*, care urmează să fie transmise treptat la CE în perioada 2009-2010, perioada de implementare fiind 2009-2015.

JASPERS a acordat asistență pentru 16 proiecte din cadrul acestei axe prioritare. Pe lângă revizuirea studiilor de fezabilitate, a documentației de atribuire și verificarea studiilor tehnice, JASPERS a contribuit la evaluarea stadiului curent cu privire la infrastructura aeriană.

3.2.1. Realizarea țintelor și analiza progreselor înregistrate

• Informații privind evoluția fizică a priorității

Indicatori		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Lungime de drum nou construit – variante de ocolire (km)	Realizare*	0	0	0							0
	Ținta**										dd ****
	Valoarea de bază***										
Lungime de drum nou construit – drumuri naționale (km)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd ****
	Valoarea de bază										
Lungime de drum nou construit TEN-T - variante de ocolire (km)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd ****
	Valoarea de bază										
Lungime de drum reabilitat/modernizat - variante de ocolire (km)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd ****
	Valoarea de bază										
Lungime de drum reabilitat/modernizat - drumuri naționale (km)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd ****
	Valoarea de bază										
Lungime de drum reabilitat/modernizat TEN-T –	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd ****

variante de ocolire (km)	Valoarea de bază									
Lungime de drum reabilitat/modernizat TEN-T – drumuri naționale (km)	Realizare	0	0	0						0
	Ținta									dd ****
	Valoarea de bază									
Porturi reabilite (număr)	Realizare	0	0	0						0
	Ținta									dd ****
	Valoarea de bază									
Stații de cale ferată reabilite/modernizate (număr)	Realizare	0	0	0						0
	Ținta									18
	Valoarea de bază									
Poduri/ tunele reabilite – căi ferate (km)	Realizare	0	0	0						0
	Ținta									dd ****
	Valoarea de bază									
Aeroporturi reabilite/modernizate (număr)	Realizare	0	0	0						0
	Ținta									3 - 5
	Valoarea de bază									
Lungime de drum nou construit în afara TEN-T - variante de ocolire (km)	Realizare	0	0	0						0
	Ținta									dd ****
	Valoarea de bază									
Lungime de drum nou construit în afara TEN-T - drumuri naționale (km)	Realizare	0	0	0						0
	Ținta									dd ****
	Valoarea de bază									
Lungime de drum reabilitat/modernizat în afara TEN-T - variante de ocolire (km)	Realizare	0	0	0						0
	Ținta									dd ****
	Valoarea de bază									
Lungime de drum reabilitat/modernizat în afara TEN-T - drumuri naționale (km)	Realizare	0	0	0						0
	Ținta									800
	Valoarea de bază									
Creșterea traficului de pasageri – infrastructura rutieră (%)	Realizare	0	0	0						0
	Ținta									dd ****
	Valoarea de bază									
Creșterea traficului de pasageri – aeroporturi (%)	Realizare	0	0	0						0
	Ținta									dd ****
	Valoarea de bază									

Creșterea traficului de pasageri – porturi (%)	Realizare	0	0	0						0
	Ținta									dd ****
	Valoarea de bază									
Creșterea traficului de pasageri – căi ferate (%)	Realizare	0	0	0						0
	Ținta									+26%
	Valoarea de bază									
Creșterea traficului de mărfuri transportate sau tranzitate – infrastructura rutieră (%)	Realizare	0	0	0						0
	Ținta									dd ****
	Valoarea de bază									
Creșterea traficului de mărfuri transportate sau tranzitate – porturi (%)	Realizare	0	0	0						0
	Ținta									dd ****
	Valoarea de bază									
Creșterea traficului de mărfuri transportate sau tranzitate – căi ferate (%)	Realizare	0	0	0						0
	Ținta									dd ****
	Valoarea de bază									

* Realizarea exprimată cumulativ – valoarea indicatorului reprezintă valoarea totală realizată până la sfârșitul anului 2009

** Ținta poate fi anuală sau totală, pe întreaga perioadă de raportare.

*** În cursul anului 2010 este prevăzută contractarea, prin Axa Prioritară 4 - Asistentă Tehnică, a unei consultanțe ale cărei sarcini vor privi, printre altele, stabilirea valorilor de bază și țăntelor intermediare/finale pentru indicatorii POST

**** dd – de determinat (În cursul anului 2010 este prevăzută contractarea, prin Axa Prioritară 4 - Asistentă Tehnică, a unei consultanțe ale cărei sarcini vor privi, printre altele, stabilirea valorilor de bază și țăntelor intermediare/finale pentru indicatorii POST)

În cursul anului 2009 în cadrul AP 2 au fost depuse 8 cereri de finanțare cu o valoare totală de 479.414.256 EUR, din care 245.511.988 EUR reprezintă contribuția solicitată din Fondul European pentru Dezvoltare Regională.

Toate aceste cereri au fost depuse de către CN ADNR SA în cadrul **Domeniului Major de Intervenție 2.1 - Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport**. Din totalul de 8 cereri de finanțare, AM POST a aprobat 5 cereri de finanțare, și anume:

- Reabilitare DN1 H Zalău – Aleșd,
- Pregătire pachet proiecte 1 pentru completarea listei variantelor de ocolire (Bistrița, Ștei, Gheorghieni, Miercurea Ciuc, Huși și Aleșd),
- Pregătire pachet proiecte 2 pentru completarea listei variantelor de ocolire (Bicaz, Sighișoara, Făgăraș, Huedin, Bârlad, Toplița, Tușnad, Timișoara Sud),
- Pregătire pachet proiecte 3 pentru completarea listei variantelor de ocolire (Pașcani, Roman, Roșiorii de Vede, Vatra Dornei, Târgoviște, Câmpulung Moldovenesc, Titu)
- Reabilitare DN24&DN24B Limita Județelor Galați/Vaslui – Crasna – Albița.

Situația detaliată, la nivel de proiect, este prezentată mai jos:

1. Reabilitare DN1 H Zalău – Aleșd

Prezentare generală:

Proiectul în speță este un proiect major prin implementarea căruia se urmărește modernizarea și reabilitarea drumului național DN1 H în vederea asigurării infrastructurii de bază necesare cererii de transport în creștere pe acest tronson.

Valoarea totală a proiectului este de 114.067.354 EUR, din care valoarea eligibilă este de 97.131.616, iar finanțarea FEDR este de 67.263.644 EUR.

Obiectivele proiectului:

- Realizarea unei cai de comunicație moderne între Zalău și Aleșd, reabilitarea a 69,334 km de drum;
- Fluidizarea traficului de turiști și traficului comercial ce tranzitează zona;
- Reducerea numărului de accidente cu aproximativ 20%;
- Reducerea timpului de călătorie între cele 2 localități (Zalău-Aleșd) cu aprox. 45 de minute, echivalentul unei reduceri de 45%;
- Reducerea costurilor de exploatare în medie de 26,5%;

Stadiul proiectului:

În data de 22.12.2009 proiectul a fost aprobat de către AM POST urmând ca în ianuarie 2010 să se semneze contractul de finanțare dintre AM POST și CN ADNR.

2. Pregătire pachet proiecte 1 pentru completarea listei variantelor de ocolire (Bistrița, Ștei, Gheorghieni, Miercurea Ciuc, Huși și Aleșd)

Prezentare generală:

Prezentul proiect își propune realizarea analizei fezabilității pentru identificarea alternativelor optime din punct de vedere tehnic, economic și al impactului asupra mediului (studiu de fezabilitate), prin pregătirea proiectelor tehnice pentru construcția variantelor de ocolire menționate mai sus, inclusiv a detaliilor de execuție, a documentațiilor de atribuire a contractelor de lucrări și achiziția propriu-zisă a terenurilor.

Valoarea totală a proiectului este de 123.606.800 lei (28.888.192 EUR), din care valoarea eligibilă este de 37.950.869 lei (8.869.512 EUR), iar finanțarea FEDR este de 26.280.977 lei (6.142.137 EUR).

Stadiul proiectului:

Contractul de finanțare dintre AM POST și CNADNR SA a fost semnat în data de 09.02.2009. Ulterior, în cursul anului 2009, s-au semnat cele trei contracte de proiectare, după cum urmează:

- POST/2009/2/1/001/001 – Asistență tehnică pentru elaborarea studiului de fezabilitate, proiectului tehnic, detaliilor de execuție și documentației de atribuire pentru variantele de ocolire Ștei, Aleșd Sud și Nord, în valoare de 1.292.384 EUR (fără TVA)
- POST/2009/2/1/001/002 – Asistență tehnică pentru elaborarea studiului de fezabilitate, proiectului tehnic, detaliilor de execuție și documentației de atribuire pentru variantele de ocolire Bistrița, Gheorghieni și Miercurea Ciuc, în valoare de 729.641 EUR (fără TVA)

- POST/2009/2/1/001/03 – Asistență tehnică pentru elaborarea studiului de fezabilitate, proiectului tehnic, detaliilor de execuție și documentația de atribuire pentru varianta de ocolire Huși, în valoare de 294.047 Euro (fără TVA)

În prezent, contractele sunt în derulare.

3. Pregătire pachet proiecte 2 pentru completarea listei variantelor de ocolire (Bicaz, Sighișoara, Făgăraș, Huedin, Bârlad, Toplița, Tușnad, Timișoara Sud)

Prezentare generală:

Prezentul proiect își propune să asigure toate condițiile necesare pentru începerea etapei de construcție a variantelor de ocolire a localităților Toplița, Tușnad, Sighișoara, Făgăraș, Huedin, Bârlad și Timișoara Sud, prin :

- elaborare/revizuire studii de fezabilitate pentru cele șapte variante de ocolire;
- realizarea Evaluării Impactului asupra Mediului;
- pregătirea documentațiilor de atribuire a contractelor de lucrări, a documentației necesare în procesul de expropriere a terenurilor aferente construcției variantelor de ocolire;
- întocmirea proiectelor tehnice la nivel de detalii de execuție pentru alternativele variantelor de ocolire identificate ca fiind cele mai fezabile din punct de vedere economic, tehnic și de mediu.

Valoarea totală a proiectului este de 128.649.173 lei (30.066.647 EUR), din care valoarea eligibilă este de 26.443.095 lei (6.180.026 EUR), iar finanțarea asigurată din FEDR este de 18.311.843 lei (4.279.668 EUR).

Stadiul proiectului:

Contractul de finanțare a fost semnat în data de 13.04.2009.

4. Pregătire pachet proiecte 3 pentru completarea listei variantelor de ocolire (Pașcani, Roman, Roșiorii de Vede, Vatra Dornei, Târgoviște, Câmpulung Moldovenesc, Titu)

Prezentare generală:

Prezentul proiect își propune realizarea analizei fezabilității pentru identificarea alternativelor optime din punct de vedere tehnic, economic și al impactului asupra mediului (studiu de fezabilitate), prin pregătirea proiectelor tehnice pentru construcția variantelor de ocolire menționate mai sus, inclusiv a detaliilor de execuție, a documentațiilor de atribuire a contractelor de lucrări și achiziția propriu-zisă a terenurilor.

Valoarea totală a proiectului este de 60.308.207 lei (14.094.654 EUR), din care valoarea eligibilă este de 19.221.700 lei (4.492.311 EUR), iar finanțarea asigurată din FEDR este de 13.311.027 lei (3.110.925 EUR).

Stadiul proiectului:

Contractul de finanțare a fost semnat în data de 13.04.2009.

5. Reabilitare DN24&DN24B Limita Județelor Galați/Vaslui – Crasna – Albița

Prezentare generală:

Proiectul în speță este un proiect major prin implementarea căruia se urmărește modernizarea și reabilitarea drumurilor naționale DN 24 și DN 24B (limita de județ Vaslui – Crasna – Albița), în vederea asigurării infrastructurii de bază necesare cererii de transport în creștere pe acest tronson.

Obiectivele proiectului:

- Realizarea unei cai de comunicație moderne între limita de județ Vaslui – Crasna – Albița, reabilitarea a 94,718 km de drum;
- Fluidizarea traficului de turiști și traficului comercial ce tranzitează zona;
- Reducerea numărului de accidente cu aproximativ 20%;
- Reducerea timpului de călătorie de la 98min la 76min;
- Reducerea costurilor de exploatare a vehiculelor cu 13%.

Valoare totală a proiectului este de 147.952.166 EUR, din care: 69,25% reprezintă finanțarea FEDER: 86.622.303 EUR.

Stadiul proiectului

Proiectul a fost depus la AMPOST în data de 30.10.2008. În data de 10.07.2009 AM POST a transmis propunerea de proiect major la CE. CE a emis decizia favorabilă pentru acest proiect în data de 18.12.2009. Drept urmare, AM POST a aprobat proiectul în data de 22.12.2009, contractul de finanțare urmând a se semna în luna ianuarie.

6. Construcția variantei de ocolire a municipiului Alexandria

Prezentare generală: Proiectul în speță este un proiect minor prin a cărui realizare se urmărește atingerea următoarelor obiective:

- creșterea capacității de preluare a traficului rutier
- reducerea timpului de călătorie de tranzit prin zona municipiului Alexandria cu aproximativ 9 minute, echivalentul unei reduceri cu aproximativ 45%, prin crearea unui sistem care permite o creștere a vitezei medii de deplasare de la 25 km/ h la 100 km/ h
- îmbunătățirea siguranței traficului și reducerea numărului de fatalități pe această rută
- îmbunătățirea mediului și calitatii vieții în municipiul Alexandria prin permiterea traficului de tranzit să ocolească orașul, și să protejeze clădirile patrimoniale în centrul orașului, cele mai multe dintre ele monumente istorice care datează de câteva sute de ani (Catedrala Sf. Alexandru, construită între 1869 – 1898; Biserica „Sfintii Apostoli Petru și Pavel, construită între 1842 – 1846; Biserica cu hramul „Sf. Nicolae”, construită între 1848 -1850) .
- Reducerea impactului asupra mediului, în special prin reducerea poluării în localitățile care sunt în prezent traversate de infrastructura rutieră existentă.

Obiectivul proiectului:

Construcția a 13,276 km de drum, construirea unui pod și a 22 de podețe de-a lungul variantei ocolitoare a Municipiului Alexandria.

Bugetul total al proiectului este de 173.658.521 lei (40.585.799,99 EUR), din care 102.503.547 lei (23.956.143,54 EUR) reprezintă contribuția din FEDR.

Autoritatea de Management pentru Programul Operațional Sectorial „Transport”
2007 - 2013

Stadiul proiectului:

În data de 13 iulie 2009 a fost depusă la AM POST cererea de finanțare pentru acest proiect. Din data de 11 noiembrie 2009 cererea de finanțare este suspendată la etapa de evaluare tehnico-economică. CNADNR SA trebuie să retransmită cererea de finanțare cu modificările solicitate pentru continuarea evaluării.

7. Construcția variantei de ocolire a municipiului CaracalPrezentare generală:

Proiectul în speță este un proiect minor prin a cărui realizare se urmărește atingerea următoarelor obiective:

- creșterea capacității de preluare a traficului rutier
- reducerea timpului de călătorie de tranzit prin zona municipiului Caracal cu aproximativ 5 minute, echivalentul unei reduceri cu aproximativ 37%, prin crearea unui sistem care permite o creștere a vitezei medii de deplasare de la 25 km/ h la 100 km/ h
- îmbunătățirea siguranței traficului și reducerea numărului de fatalități pe această rută
- îmbunătățirea mediului și calității vieții în municipiul Caracal prin permiterea traficului de tranzit să ocolească orașul, și să protejeze clădirile patrimoniale în centrul orașului, cele mai multe dintre ele monumente istorice care datează de câteva sute de ani (Teatrul Național din Caracal (clădire-monument istoric de o valoare incontestabilă, inaugurată în 1901), Biserica Buna Vestire 1910; reparată între anii 1966-1971; Biserica „Sf. Treime“ Ruinele curții domnești de la Brâncoveni (sec. XVII - XVIII); Casa memorială „Iancu Jianu“ ,etc.
- Reducerea impactului asupra mediului, în special prin reducerea poluării în Municipiul Caracal care este în prezent traversat de infrastructura rutieră existentă.

Obiectivul proiectului:

Construcția a 10,345 km de drum și construirea unui pod și a 14 de podețe.

Bugetul total al proiectului este de 138.641.163 lei (32.401.879,73 EUR), din care 81.836.518 lei (19.126.044,21 EUR) reprezintă contribuția din FEDR.

Stadiul proiectului:

În data de 16 iulie 2009 a fost depusă la AM POST cererea de finanțare. Din data de 11 noiembrie 2009 cererea de finanțare este suspendată la etapa de evaluare tehnico-economică. CNADNR SA trebuie să retransmită cererea de finanțare cu modificările solicitate pentru continuarea evaluării.

8. Modernizarea DN 5, sectorul București – Adunații CopăceniPrezentare generală:

Drumul Național 5 este situat în partea de sud a teritoriului României și străbate județele Ilfov și Giurgiu. Sectorul de drum care face obiectul proiectului se desfășoară între km 7+573 și km 19+220. Din punct de vedere al încadrării în teritoriu, de află în județul Ilfov pe porțiunea km 7+573 – km 19+150 și în județul Giurgiu pe porțiunea km 19+150 – km 19+220.

Obiectivele proiectului:

- Modernizarea a 11,647 km de drum european, precum și reabilitarea a patru poduri și a patru podețe de-a lungul traseului actual al DN5. Aceste lucrări vor duce la îmbunătățirea

desfășurării traficului, confortului, siguranței circulației rutiere, precum și la eliminarea în mare măsură a zonelor conflictuale (puncte negre) din trafic.

- Elaborarea unui studiu de fezabilitate și a proiectului tehnic al unei viitoare construcții care să ocolească localitățile de pe traseul actual al DN5 (dintre București și Adunații Copăceni).

Bugetul total al proiectului este de 71.357.563 EUR, din care 35.011.123 EUR reprezintă contribuția din FEDR.

Stadiul proiectului la 31.12.2009:

Cererea de finanțare „Modernizarea DN 5, sectorul București – Adunații Copăceni” a fost depusă la Autoritatea de Management la data de 22.10.2009. Proiectul a trecut de verificarea administrativă. Evaluarea cererii de finanțare a fost întreruptă de AM POS Transport la data de 21 decembrie 2009.

În cadrul Domeniului Major de Intervenție 2.3 nu au fost depuse noi cereri de finanțare în anul 2009, fiind în evaluare următoarele cereri de finanțare depuse în anul anterior (2008):

1. Prelungirea digului de nord al portului Constanța

Prezentare generală:

Acest proiect depus de către CN APMC SA se încadrează în categoria proiectelor majore și consta în extinderea digului de nord din portul Constanta cu 1050 m (de la 4850 m la 5900 m) pentru ca, prin reducerea agitației valurilor la intrarea în port și în bazinul zonei de sud a portului, să se asigure condițiile de siguranță necesare pentru desfășurarea operațiunilor portuare.

Investiția presupune executarea lucrării de extindere a Digului de nord, incluzând trei zone specifice:

- zona capătului existent și legătura (joncțiune) cu noile lucrări (aproximativ 50 m);
- zona în care exista deja un nucleu al digului aflat sub ape, realizat din piatra nesortată (aproximativ 500 m);
- zona noilor lucrări, direct pe fundul mării, incluzând noul capăt al Digului de nord (aproximativ 500 m).
-

Finalizarea digului de nord va conduce la următoarele beneficii economice:

- Reducerea timpilor de staționare a navelor și barjelor ca urmare a reducerii impactului valurilor și reducerii vitezei de încărcare/ descărcare;
- Îmbunătățirea productivității danelor, datorată impactului redus al valurilor asupra acestora
- Economii rezultate din reducerea mișcării navelor tip feeder, ca urmare a accesului navelor mari în port;
- Economii la costurile de întreținere a navelor mai mici;
- Economii din pierderea veniturilor din transbordări.

Obiectivele proiectului sunt:

- Creșterea gradului de siguranță a operațiunilor portuare, prin reducerea agitației valurilor în port, în special la intrarea în port și în zona de sud a acestuia;
- Creșterea eficienței operațiunilor portuare prin creșterea vitezei de încărcare/ descărcare a navelor.

Bugetul total a proiectului este de 143.990.000 EUR, din care 57.875.480 EUR reprezintă contribuția Comisiei Europene prin Fondul European de Dezvoltare Regională.

Scurt istoric al evaluării cererii de finanțare și stadiul la 31.12.2009

Cererea de finanțare pentru acest proiect a fost aprobată de AM POS Transport și a fost transmisă la Comisia Europeană în data de 26 septembrie 2008. A fost întreruptă de CE la 19.05.2009. La acest moment s-a refăcut analiza financiară conform observațiilor CE. CN APM Constanța, beneficiarul proiectului, a retransmis cererea de finanțare la AM POST în data de 28.09.2009. La data de 12.10.2009 AM POS Transport a transmis la Comisia Europeană Anexa XXI aferentă conform comentariilor Comisiei Europene. Comisia Europeană a adoptat acest proiect la data de 18 decembrie 2009. La finalul anului 2009 AM POST se afla în procesul de încheiere a contractului de finanțare.

2. Pod rutier la km 0+540 al Canalului Dunăre – Marea Neagră și lucrări aferente infrastructurii rutiere și de acces în portul Constanța

Prezentare generală:

Cererea de finanțare a fost depusă de către CN APMC SA. Proiectul consta în construirea unui nou pod care va traversa Canalul Dunăre – Marea Neagră, împreună cu căile de acces rutiere aferente, pentru a deservi creșterile traficului portuar, atât între părțile de nord și sud ale portului, cât și între partea de sud a portului și restul României precum și a unei bretele de conectare cu DN39 pentru dezafectarea acestuia.

Obiectivele proiectului:

- Asigurarea unei conexiuni rutiere adecvate între cele două părți ale portului, partea de nord și cea de sud;
- Degrevarea zonelor urbane din localitățile Lazu și Agigea de traficul greu generat de Portul Constanța Sud;
- Decongestionarea traficului și reducerea timpilor de călătorie pe DN 39 prin construirea unei bretele rutiere ca alternativă la DN39;
- Furnizarea unui traseu adecvat pentru materialul de cariera și de umplutura necesar proiectelor de dezvoltare ce se vor realiza în partea de sud a portului;
- Asigurarea legăturii dintre partea de sud a Portului Constanța, prin racordarea la varianta ocolitoare a municipiului Constanța, cu autostrada București – Constanța;

Bugetul total al proiectului este de 35.137.069 EUR, din care valoarea totală eligibilă este de 28.241.597,18 EUR, iar 19.557.306 EUR reprezintă contribuția din FEDR.

Stadiul proiectului:

În data de 24.08.2009 proiectul a fost aprobat la nivelul AM POST, iar în data de 11.09.2009, a fost semnat contractul de finanțare.

3. Dezvoltarea capacității feroviare în zona Fluvio – Maritimă a Portului Constanța

Prezentare generală:

Cererea de finanțare a fost depusă de către CN APMC SA. Realizarea proiectului are în vedere creșterea facilităților de cale ferată care fac legătura dintre stația Agigea Nord și Zona Fluvio - Maritimă a Portului Constanța.

Obiectivele proiectului:

- Creșterea capacității caii ferate pentru transportul mărfurilor uscate vrac din/către sectorul fluvio-maritimă al portului Constanța;
- Tranzit mai mare de marfă prin port pe TEN-T;
- Mutarea cauzelor de congestionare a traficului în Agigea Nord, cauzat de dezvoltarea activității în sectorul fluvio-maritim, către teritoriile mai largi și în apropierea danelor;
- Construirea triajului într-o locație în care există suficient spațiu pentru o dezvoltare ulterioară, dacă va fi necesar;
- Accesul în portul Constanța pe un mod de transport nepoluant, asigurând un mod prietenos de tratare a mediului.

Bugetul total al proiectului este de 18.110.872 EUR, din care 9.095.425 EUR reprezintă contribuția din FEDR.

Stadiul proiectului:

Nota de aprobare a proiectului încă nu a fost emisă de către AM POST din cauza unor modificări legislative (OUG nr. 62/2009 pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar a modificat OUG nr. 12/1998) care au întârziat semnarea contractului de concesiune. CNCF CFR Constanța a solicitat includerea în Actul Adițional la contractul de concesiune și a terenului aferent liniei de cale ferată colectoare Agigea Nord - Convex. La nivelul lunii decembrie, era în curs de negociere transferul de concesiune de la CNCF CFR SA la APM Constanța a terenului aferent obiectului de investiții.

Analiza calitativă și problemele identificate la nivel de axă prioritară sunt similare cu cele prezentate la secțiunile 2.1.6 *Analiza calitativă* și 2.3. *Probleme importante înregistrate și măsurile adoptate pentru rezolvarea lor*.

3.3. Axa Prioritară 3 Modernizarea sectorului de transport în scopul îmbunătățirii protecției mediului, a sănătății umane și a siguranței pasagerilor

Această axă prioritară vizează modernizarea sectorului de transport în scopul îmbunătățirii protecției mediului, a sănătății umane și a siguranței pasagerilor.

Bugetul total alocat acestei axe este de 322 milioane Euro, din care 229 milioane Euro reprezintă contribuția UE (Fondul European de Dezvoltare Regională).

Portofoliul de proiecte al AM POST pentru Axa Prioritară 3 include *1 proiect major*, care urmează să fie transmis la CE în perioada 2009-2010, perioada de implementare fiind 2009-2015.

În cadrul acestei axe au beneficiat de asistență JASPERS 9 proiecte. Pentru aceste proiecte JASPERS a elaborat puncte de vedere cu privire la studiile de fezabilitate, soluțiile tehnice, documentațiile de atribuire și aplicații pe FEDR ce i-au fost transmise spre analiză.

În cadrul acestei axe au fost semnate 4 contracte de finanțare, când? după cum urmează:

- Sistem de management al traficului de nave pe Canalul Dunăre – Marea Neagră și de informare asupra transportului pe ape interioare (beneficiar Compania Națională Administrația Canalelor Navigabile S.A. Constanța),
- Sistem de management al traficului de nave pe Dunăre și de informare asupra transportului pe ape interioare“ (beneficiar Autoritatea Navală Română),

- Sistem de măsurători topohidrografice pe Canalele Dunăre – Marea Neagră și Poarta Albă – Midia Năvodari (beneficiar Compania Națională Administrația Canalelor Navigabile S.A. Constanța),
- Elaborarea planurilor de acțiune ale hărților strategice de zgomot, pentru căile ferate principale cu un trafic mai mare de 60 000 treceri de trenuri /an (beneficiar CNCF CFR SA).

3.3.1. Realizarea țințelor și analiza progreselor înregistrate

- Informații privind evoluția fizică a priorității

Indicatori		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Studii, analize, rapoarte, strategii – protecția mediului (număr)	Realizare*	0	0	0							0
	Ținta**										1
	Valoarea de bază***										
Treceri la nivel cu calea ferată – căi ferate (număr)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										80
	Valoarea de bază										
Treceri la nivel cu calea ferată – drumuri naționale (număr)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd****
	Valoarea de bază										
Sate liniare protejate - drumuri naționale (km)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										180
	Valoarea de bază										
Reducerea accidentelor grave - drumuri naționale (%)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										-20%
	Valoarea de bază										
Reducerea accidentelor mortale - drumuri naționale (%)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										-20%
	Valoarea de bază										
Terminale inter-modale noi/modernizate (număr)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										4
	Valoarea de bază										

* Realizarea exprimată cumulativ – valoarea indicatorului reprezintă valoarea totală realizată până la sfârșitul anului 2009

** Ținta poate fi anuală sau totală, pe întreaga perioadă de raportare.

*** În cursul anului 2010 este prevăzută contractarea, prin Axa Prioritară 4 - Asistentă Tehnică, a unei consultanțe ale cărei sarcini vor privi, printre altele, stabilirea valorilor de bază și țințelor intermediare/finale pentru indicatorii POST

**** dd – de determinat (În cursul anului 2010 este prevăzută contractarea, prin Axa Prioritară 4 - Asistentă Tehnică, a unei consultanțe ale cărei sarcini vor privi, printre altele, stabilirea valorilor de bază și țințelor intermediare/finale pentru indicatorii POST)

În cadrul acestei axe au fost depuse 8 cereri de finanțare (dintre care o cerere de finanțare a fost ulterior retrasă) cu o valoare totală de 44.033.954 EUR, din care 26.970.062 EUR reprezintă contribuția solicitată din Fondul European pentru Dezvoltare Regională.

Astfel, în cadrul DMI 3.2 - Îmbunătățirea siguranței traficului pe toate modurile de transport, au fost depuse 6 proiecte, dintre care un proiect a fost retras de către beneficiar, după cum urmează:

1. Sistem de management al traficului de nave pe Canalul Dunăre – Marea Neagră și de informare asupra transportului pe ape interioare

Prezentare generală:

Beneficiarul acestui proiect este Compania Națională Administrația Canalelor Navigabile S.A. Constanța.

Obiectivul principal:

Îmbunătățirea siguranței traficului pentru transportul pe ape interioare, prin utilizarea sistemelor RIS și respectând Directiva europeană RIS. Acest lucru se realizează prin implementarea unui sistem de management al traficului (conform cu standardele europene RIS), care va acoperi canalele CN ACN SA și va constitui o regională a sistemului RORIS- Dunăre. a fost semnat în 11.09.2009.

Valoarea totală a proiectului este de 4 268 066,74 EUR din care valoarea totală eligibilă este de 3 586 610,73 EUR, iar contribuția din FEDR este de 2.550.798 EUR.

Stadiul proiectului:

Contractul de finanțare pentru acest proiect a fost semnat în data de 11.09.2009.

2. Sistem de măsurători topohidrografice pe Canalele Dunăre – Marea Neagră și Poarta Albă – Midia Năvodari

Prezentare generală:

Beneficiarul acestui proiect este Compania Națională Administrația Canalelor Navigabile S.A. Constanța. Proiectul constă în realizarea unui sistem de măsurători topohidrografice pentru Canalul Dunăre - Marea Neagra și Canalul Poarta Alba –Midia Năvodari care va sta la baza monitorizării cotelor de adâncime și a lucrărilor de dragaj pentru asigurarea și menținerea gabaritelor de navigație și pentru desfășurarea în siguranța a navigației pe cele două canale.

Obiectivul principal:

Asigurarea navigației în condiții de siguranță pe canalele navigabile Dunare-Marea Neagra, Poarta Alba –Midia Navodari, prin monitorizarea adancimilor de navigatie in conformitate cu prevederile legislative in vigoare. Obiectivul general al proiectului contribuie la indeplinirea obiectivului specific al POS-T, respectiv sprijinirea dezvoltarii transportului durabil prin imbunatatirea sigurantei traficului. De asemenea, obiectivul proiectului indeplineste obiectivul Axei proritare 3, respectiv cresterea gradului de siguranta a traficului pe canalele navigabile.

Valoarea totală a proiectului este de 731.003 EUR, din care contribuția din FEDR reprezintă 519.889 EUR.

Stadiul proiectului:

În data de 11.09.2009 a fost semnat contractul de finanțare pentru acest proiect care urmează să se finalizeze la 31.12.2010.

3. Sistem de management al traficului de nave pe Dunăre și de informare asupra transportului pe ape interioare

Prezentare generală:

Beneficiarul acestui proiect este Autoritatea Navală Română. Realizarea acestui obiectiv de investiții are ca scop creșterea siguranței traficului pe Dunăre, corelată cu creșterea siguranței traficului pe canalele navigabile (RoRIS –ACN).

Obiectivul principal:

Îmbunătățirea siguranței traficului pentru modul de transport pe Dunăre, prin utilizarea sistemelor RIS, cu respectarea prevederilor din Directiva europeană RIS. Acest lucru se realizează prin dezvoltarea și extinderea sistemului RoRIS existent pe Dunăre.

Valoarea totală a proiectului este de 11.682.970 EUR, din care valoarea totală eligibilă este de 9.817.622 Euro, iar contribuția din FEDR reprezintă 6.982.293 EUR.

Stadiul proiectului:

În data de 29.10.2009 a fost semnat contractul de finanțare pentru acest proiect.

4. Modernizarea sistemului de semnalizări de navigație pe Canalul Dunăre – Marea Neagră

Beneficiarul proiectului este Compania Națională Administrația Canalelor Navigabile S.A. Constanța.

Obiectivul principal:

Asigurarea navigației în condiții de siguranță pe Canalul Dunăre – Marea Neagră prin modernizarea sistemului de semnalizări, prin înlocuirea echipamentelor și mijloacelor actuale, depășite tehnic și cu eficiență necorespunzătoare, cu echipamente de semnalizări la nivelul standardelor europene.

Valoarea totală a proiectului este de 4.035.587 EUR, din care contribuția din FEDR reprezintă 2.413.873 EUR.

5. Modernizarea sistemului de semnalizări de navigație pe Canalul Poarta Albă – Midia Năvodari

Beneficiarul proiectului este Compania Națională Administrația Canalelor Navigabile S.A. Constanța.

Obiectivul principal:

Asigurarea navigației în condiții de siguranță pe Canalul Poarta Albă – Midia Năvodari prin modernizarea sistemului de semnalizări, prin înlocuirea echipamentelor și mijloacelor actuale, depășite tehnic și cu eficiență necorespunzătoare, cu echipamente de semnalizări la nivelul standardelor europene.

Valoarea totală a proiectului este de 2.877.571 EUR, din care contribuția din FEDR reprezintă 1.721.788 EUR.

6. Front de aşteptare pentru formare/desfacere convoaie la confluenţa canalelor Dunăre-Marea Neagră şi Poarta Albă-Midia Năvodari, AP 3, DMI 3.2

Prezentare generală:

Proiectul urmăreşte acostarea în condiţii de siguranţă la confluenţa celor două canale navigabile Dunăre - Marea Neagră şi Poarta Albă - Midia Năvodari, a convoaielor de barje care urmează să intre pe canalul Poarta Albă – Midia Năvodari, după desfacerea acestora.

Obiectivul proiectului:

Asigurarea staţionării convoaielor de barje, în condiţii de siguranţă, la confluenţa canalelor Dunăre – Marea Neagră şi Poarta Albă- Midia Năvodari prin execuţia unui front de aşteptare în lungime de 300 ml, compus dintr-un cheu continuu, pe o lungime de 100 ml, şi un front de acostare (dirijare) pe o lungime de 200 ml.

Bugetul total al proiectului este de 2.839.712 EUR, din care 1.697.145 EUR reprezintă contribuţia din FEDR.

Stadiul proiectului la 31.12.2009:

Cererea de finanţare „Front de aşteptare pentru formare/desfacere convoaie la confluenţa canalelor Dunăre - Marea Neagră şi Poarta Albă - Midia Năvodari” a fost depusă la AM POST în data de 19.06.2009. Cererea de finanţare a fost întreruptă de mai multe ori de către AM POST, în cadrul procesului de evaluare. Într-un final, CN ACN Constanţa a luat decizia retragerii cererii de finanţare, constatându-se că proiectul nu este suficient de matur pentru a obţine finanţare din POS-T.

In cadrul Axei prioritare 3, DMI 3.3 - Minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului a fost semnată o cerere de finanţare pentru un proiect depus în anul 2008 şi alte două proiecte au fost depuse şi se află în evaluare, după cum urmează:

1. Elaborarea planurilor de acţiune ale hărţilor strategice de zgomot, pentru căile ferate principale cu un trafic mai mare de 60 000 treceri de trenuri /an

Prezentare generală:

Cererea de finanţare a fost depusă de către CNCF CFR SA. Proiectul este parte a programului de protecţie contra zgomotului pentru trecerile de tren bazat pe prevederile directivei 49/2002/EC privind zgomotul şi transpusă în legislaţia României prin HG 321/2005 şi republicată în 2007.

Obiectivele proiectului:

Obiectivul specific al acestui proiect este întocmirea hărţilor strategice de zgomot şi a planurilor de acţiune în vederea reducerii disconfortului produs de zgomotul din traficul feroviar. Proiectul contribuie la dezvoltarea bazei de date prin monitorizarea în timp real a impactului activităţii feroviare în domeniul zgomotului asupra mediului.

Pe baza hărţilor strategice de zgomot existente pentru staţiile CF: Ploieşti Sud, Arad, Simeria şi pentru tronsoanele CF: Bucureşti Nord – Chitila şi Saligny – Palas şi a informaţiilor privind dezvoltarea proiectelor CFR SA, aflate în derulare în zonele de interes, vor fi executate următoarele activităţi:

- Elaborarea planurilor de acţiune pentru gestionarea problemelor de zgomot şi efectelor acestora asigurându-se informarea cetăţenilor şi participarea publicului interesat la definitivarea planurilor de acţiune privind reducerea nivelului de zgomot

- Întocmirea documentației de atribuire a lucrărilor de construcție montaj pentru infrastructura feroviară aferente planului de acțiune pe termen scurt. (Asistență tehnică a prestatorului privind susținerea planurilor de acțiune)
- Achiziție echipamente (sistem de monitorizare a zgomotului) ce se constituie parte integrală a proiectului, în vederea asigurării transferului de date privind nivelul de zgomot între CNCF CFR SA, Ministerul Mediului și Autoritățile locale.
- Instruire privind utilizarea echipamentelor și instruire privind cadrul și implementarea viitoare a directivei privind reducerea zgomotului.

Valoarea totală a proiectului este de 1.266.160 lei (295.914, 74 EUR), din care valoarea eligibilă este de 1.064.000 lei (248.667,85 EUR), iar contribuția din FEDR este de 756.717 lei (176.852,62 EUR).

Stadiul proiectului:

În data de 24 februarie 2009 a fost încheiat Contractul de finanțare dintre AM POST și CN CF CFR SA. Proiectul este în derulare.

2. Sistem de colectare a deșeurilor generate de nave în porturile de pe Dunărea maritimă - CODENAV

Prezentare generală:

Cererea de finanțare a fost depusă de către CN APDM Galați.

Obiectivele proiectului:

-Creșterea calității serviciilor de colectare a deșeurilor generate de nave prin achiziția unor nave, instalații și echipamente specializate în depoluarea/colectarea reziduurilor provenite de la navele ce tranzitează / operează în porturile Galați, Brăila și Tulcea, ce vor funcționa în cadrul CN APDM SA Galați;

- Reabilitarea / modernizarea unor nave, instalații și echipamente existente în administrarea CN APDM SA Galați, specializate în colectarea reziduurilor;

-Creșterea capacității instituționale de gestionare a deșeurilor generate de nave în porturile APDM, în contextul creșterii previzionate a traficului în porturile APDM

□Eficientizarea acțiunilor de intervenție în caz de poluare accidentală prin asigurarea instalațiilor și echipamentelor specifice

Valoarea totală a proiectului este de 9.437.761 EUR, din care valoarea eligibilă este de 7.930.893 EUR, iar contribuția asigurată din FEDR este de 5.947.994 EUR.

Stadiul proiectului:

La sfârșitul lunii decembrie 2009, proiectul se afla în etapa de evaluare tehnico-economică.

3. Sistem de preluare și prelucrare reziduuri de la nave și intervenție în caz de poluare pe sectorul Dunării administrat de către Compania Națională Administrația Porturilor Dunării Fluviale SA Giurgiu

Prezentare generală:

Cererea de finanțare a fost depusă de Compania Națională Administrația Porturilor Dunării Fluviale SA Giurgiu. Proiectul se va desfășura în 6 porturi localizate în 5 județe (Caraș-Severin, Mehedinți, Giurgiu, Călărași și Constanța și respective 4 Regiuni de Dezvoltare: Vest, Sud-Vest, Sud și Sud-Est. Cele 6 porturi sunt situate la Dunăre – Axa Prioritară TEN-T nr. 18.

Obiectivul proiectului:

- Creșterea calității serviciilor de preluare și prelucrare reziduuri de la nave și de intervenție în caz de poluare prin achiziția unor nave, instalații și echipamente precum și realizarea unor lucrări de infrastructură, necesare în preluarea/prelucrarea reziduurilor provenite de la navele fluviale ce tranzitează porturile Moldova Veche, Orșova, Drobeta Turnu Severin, Giurgiu, Călărași, Cernavodă aflate în administrarea CN APDF SA Giurgiu;
- Creșterea capacității instituționale de gestionare a deșeurilor generate de navele fluviale în porturile APDF SA Giurgiu, în contextul creșterii previzionate a traficului în aceste porturi;
- Eficientizarea acțiunilor de intervenție în caz de poluare accidentală prin asigurarea instalațiilor, echipamentelor și lucrărilor specifice.

Bugetul total al proiectului este de 8.161.283 EUR, din care 5.136.282 EUR reprezintă contribuția din FEDR.

Stadiul proiectului la 31.12.2009:

Cererea de finanțare a fost depusă la AM POST în data de 12.05.2009. Proiectul a trecut atât de etapa de verificare administrativă cât și de cea de verificare a eligibilității, iar în data de 13.08.2009 a avut loc ședința de deschidere a evaluării cererii de finanțare. Comitetul de evaluare a avut observații și a solicitat clarificări APDF Giurgiu, clarificări solicitate și dezbătute și în cadrul ședințelor avute cu reprezentanții JASPERS. Până la primirea clarificărilor solicitate, AM POST a suspendat procesul de evaluare a cererii de finanțare, începând cu data de 17.08.2009.

În data de 15 octombrie Beneficiarul a transmis varianta revizuită a Analizei Cost - Beneficiu. În data de 22 octombrie avut loc la sediul JASPERS o nouă ședință de analiză a ACB revizuit. Următoarele clarificări au fost solicitate: revizuirea estimării cantităților de deșeuri; dimensionarea sistemului plecând de la cantitățile de deșeuri generate; revizuirea analizei opțiunilor; finalizarea analizei economice și a acelei financiare (ținând cont de datele referitoare la tariful indirect și de cele referitoare la costurile incrementale), reactualizarea devizului general. La acest moment evaluarea cererii de finanțare este întreruptă.

Analiza calitativă și problemele identificate la nivel de axă prioritară sunt similare cu cele prezentate la secțiunile 2.1.6 *Analiza calitativă* și 2.3. *Probleme importante înregistrate și măsurile adoptate pentru rezolvarea lor*.

3.4 Axa Prioritară 4 - *Asistență Tehnică*

Axa Prioritară de Asistență Tehnică din cadrul POST, s-a lansat în februarie 2008.

Bugetul total alocat pentru AP 4 este de 122,5 Milioane EUR, fiind asigurat din FEDR (75,07%) și BS (24,93%).

În cursul anului 2009, în cadrul acestei axe prioritare, au fost semnate următoarele decizii de finanțare:

- Asistență tehnică pentru evaluarea intermediară a Programului Operațional Sectorial "Transport" 2007-2013
- Organizarea reuniunilor Comitetului de Monitorizare POS-T din 2009
- Asistență tehnică pentru realizarea unei campanii de informare publică la nivel național privind POST 2007-2013

- Achiziție de furnituri de birou, rechizite, materiale, tonere

3.4.1. Realizarea țintelor și analiza progreselor înregistrate

- Informații privind evoluția fizică a priorității

Indicatori		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Studii, analize, rapoarte, strategii – asistență tehnică (număr)	Realizare*	0	0	0							0
	Ținta**										dd ****
	Valoarea de bază***										
Ghiduri și alte documente metodologice (număr)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd ****
	Valoarea de bază										
Evenimente axate pe schimbul de experiență cu privire la implementare a fondurilor și aspectele tematice (număr)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd ****
	Valoarea de bază										
Reuniuni ale comitetelor și grupurilor de lucru relevante (număr)	Realizare	0	2	4							4
	Ținta										dd ****
	Valoarea de bază										
Zile participant la instruire (număr)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd ****
	Valoarea de bază										
Zile participant la instruire – beneficiar (număr)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd ****
	Valoarea de bază										
Zile participant la instruire – structuri de gestionare (număr)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd ****
	Valoarea de bază										
Zile participant la instruire – alte structuri (număr)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd ****
	Valoarea de bază										
Evenimente	Realizare	0	1	1							1

de comunicare și promovare (număr)	Ținta										dd ****
	Valoarea de bază										
Materiale de informare și publicitate (număr)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd ****
	Valoarea de bază										
Campanii mass - media	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd ****
	Valoarea de bază										
Accesări pagina web (număr)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										100.000
	Valoarea de bază										
Nivelul de conștientizare a populației (%)	Realizare	0	0	0							0
	Ținta										dd ****
	Valoarea de bază										

* Realizarea exprimată cumulativ – valoarea indicatorului reprezintă valoarea totală realizată până la sfârșitul anului 2009

** Ținta poate fi anuală sau totală, pe întreaga perioadă de raportare.

*** În cursul anului 2010 este prevăzută contractarea, prin Axa Prioritară 4 - Asistentă Tehnică, a unei consultanțe ale cărei sarcini vor privi, printre altele, stabilirea valorilor de bază și țintelor intermediare/finale pentru indicatorii POST

**** dd – de determinat (În cursul anului 2010 este prevăzută contractarea, prin Axa Prioritară 4 - Asistentă Tehnică, a unei consultanțe ale cărei sarcini vor privi, printre altele, stabilirea valorilor de bază și țintelor intermediare/finale pentru indicatorii POST).

În cursul anului 2009, în cadrul acestei axe prioritare au fost depuse 6 cereri de finanțare, în valoare totală de 935.950,733 EUR, din care valoarea eligibilă este de 786.513,041 EUR, iar contribuția asigurată din FEDR este de 590.434,935 EUR, după cum urmează:

1. Asistență tehnică pentru evaluarea intermediară a POST 2007-2013

Obiectivele proiectului:

- Furnizarea unei opinii documentate (concluzii) cu privire la progresul înregistrat, până în prezent, în implementarea POS-T;
- sprijin pentru raportarea strategică ce se va realiza în anul 2009, în conformitate cu prevederile art. 29 din regulamentul Consiliului (CE) nr. 1083/2006;
- Transfer de expertiză în domeniul evaluării, de la experții Evaluatorului (furnizor de servicii de evaluare) angajați în prezentul contract, către personalul responsabil cu evaluarea din cadrul AM POS-T.

Valoarea totală a proiectului este: 148.224,502 EUR, din care valoarea totală eligibilă de 124.558,287, iar contribuția din FEDR este de 93.505,889 EUR.

Stadiul proiectului:

Proiectul a fost depus la AM POST în data de 23.03.2009. Decizia de finanțare a fost semnată la data de 08.05.2009. Ulterior s-a semnat o decizie de modificare cu scopul de a extinde durata aplicabilității deciziei de finanțare și de a modifica calendarul de activități și planul de cheltuieli, astfel încât obiectivele proiectului să fie atinse. Tot în cursul anului 2009 a fost semnat și contractul de asistență tehnică în valoare de 122.701,21 Euro.

2. Achiziție de furnituri de birou, rechizite, materiale, tonere

Obiectivul proiectului:

Asigurarea consumabilelor necesare desfășurării în bune condiții a activității Autorității de Management

Valoarea totală a proiectului este de 99.266,38 EUR, din care totalul eligibil este de 83.417,079, iar contribuția din FEDR este de 62.621,061 EUR.

Stadiul proiectului:

Proiectul a fost depus la AM POST în data de 08.04.2009. Decizia de finanțare a fost semnată la data de 08.05.2009.

3. Organizarea Comitetelor de Monitorizare POS Transport pentru anul 2009

Obiectivul proiectului:

Asigurarea cadrului logistic și organizatoric necesar bunei desfășurări a reuniunilor Comitetului de Monitorizare POST, precum și a serviciilor de protocol aferente.

Valoarea totală a proiectului este de 60.229,26 EUR, din care totalul eligibil este de 50.612,788, iar contribuția din FEDR este de 37.994,998 EUR.

Stadiul proiectului:

Proiectul a fost depus la AM POST în data de 28.04.2009. Decizia de finanțare a fost semnată la data de 08.05.2009.

4. Instruirea personalului din sectorul transportului pentru managementul și implementarea POS-T 2007-2013.

Obiectivul proiectului:

Îmbunătățirea cunoștințelor și abilităților personalului AM POST și a celorlalte structuri implicate din cadrul MTI în ceea ce privește următoarele aspecte:

- Analiza cost-beneficiu a proiectelor de investiții finanțate din instrumente structurale;
- Managementul financiar al programului operațional și al proiectelor finanțate din cadrul acestuia;
- Eligibilitatea cheltuielilor efectuate în cadrul operațiunilor/proiectelor finanțate prin POS-T;
- Pregătirea/verificarea cererilor de finanțare a proiectelor în cadrul POS-T;
- Managementul proiectelor;
- Managementul contractelor de servicii și de lucrări;
- Studiile de fezabilitate, proiectele tehnice și aprobarea proiectelor de investiții din fonduri publice, în general, și din instrumente structurale, în special;
- Pregătirea documentației de atribuire pentru contracte de servicii și lucrări finanțate din fonduri publice;
- Monitorizarea achizițiilor publice;
- Managementul riscurilor de sistem și de proiect;
- Auditul sistemelor IT;
- Legislația comunitară și națională aplicabilă instrumentelor structurale.

Valoarea totală a proiectului este de 452.982,14 EUR, din care totalul eligibil este de 380.657,193, iar contribuția din FEDR este de 285.759,325 EUR

Stadiul proiectului:

Cererea de finanțare a fost depusă la AM POST în data de 02.06.2009. În data de 30.07.2009, AM POST a suspendat procesul de evaluare a cererii de finanțare la etapa verificării eligibilității deoarece s-a constatat că în caietul de sarcini exista unele neclarități în legătură cu repartizarea numărului total de zile lucrătoare/consultant raportat la numărul de zile de curs efectiv efectuate de consultant. Prin urmare, s-a recomandat DPAT corectarea caietului de sarcini și atașarea calendarului activităților proiectului precum și alocarea resurselor umane conform activităților desfășurate pe perioada de implementare a proiectului. La data de 31.12.2009 proiectul era încă suspendat.

5. Instruirea personalului AM POS-T – ECDL și Microsoft Project

Obiectivul proiectului:

Îmbunătățirea cunoștințelor și abilităților personalului AM POS-T și a celorlalte structuri implicate din cadrul MTI în ceea ce privește următoarele aspecte:

- instruirea personalului în vederea obținerii Permisului European de Conducere a Computerului (ECDL Complet), pentru Windows Vista Business, Microsoft Office 2007 și Internet Explorer 7;
- instruirea personalului cu privire la utilizarea aplicației Microsoft Project 2007.

Valoarea totală a proiectului este de 23.006,68 EUR, din care totalul eligibil este de 19.333,457, iar contribuția din FEDR: 14.513,648 EUR.

Stadiul proiectului:

Cererea de finanțare a fost depusă la AM POST în data de 02.06.2009. Din punct de vedere al verificării conformității administrative, cererea de finanțare a îndeplinit toate criteriile și s-a trecut la evaluarea eligibilității. La data de 24.07.2009 beneficiarul a solicitat AM POS-T anularea finanțării proiectului mai sus menționat justificată de existența unor erori precum și de necesitatea revizuirii acestuia, considerând la momentul acela mai utilă o instruire privind Microsoft Project Access și precizând de asemenea că Documentația de atribuire privind instruirea ECDL urmează să fie revizuită, în vederea relansării procedurii de atribuire a contractului în decursul anului următor.

6. Asistență tehnică pentru elaborarea, cuantificarea și organizarea urmăririi indicatorilor Programului Operațional Sectorial „Transport”

Obiectivul proiectului:

Crearea unui sistem eficient de indicatori de monitorizare și evaluare a POS-T (inclusiv indicatorii de mediu), prin îmbunătățirea setului de indicatori, stabilirea valorilor lipsă pentru acești indicatori, precum și prin organizarea unui sistem de urmărire a indicatorilor (inclusiv a indicatorilor de mediu).

Valoarea totală a proiectului (conform cererii de finanțare redepuse) este de 152.241,75 EUR, din care suma totală eligibilă este de 127.934,233, iar contribuția FEDR este de 96.040,011 EUR.

Stadiul proiectului:

Cererea de finanțare a fost depusă la AM POST în data de 26.08.2009. Din punct de vedere al verificării conformității administrative, cererea de finanțare a îndeplinit toate criteriile și s-a trecut la evaluarea eligibilității.

Beneficiarul a solicitat retragerea cererii de finanțare menționată mai sus, întrucât procedura de atribuire a fost anulată deoarece nu s-a depus nicio ofertă. Ca urmare, a fost reanalizat caietul de sarcini în sensul măririi duratei de implementare a contractului, pentru a permite obținerea rezultatelor așteptate, ceea ce a determinat și majorarea bugetului proiectului.

Cererea de finanțare a fost redepusă în data de 28.10.2009, cu valoarea totală de 152.241,75 Euro. Procesul de evaluare a fost finalizat, dar Nota de aprobare nu s-a semnat deoarece proiectul s-a suspendat în vederea clarificării cu ACIS a unor aspecte privind suprapunerea activităților din prezentul contract cu activitățile prevăzute în cadrul contractului „Îmbunătățirea sistemului de indicatori utilizați în monitorizare și evaluare” implementat de ACIS. La data de 31.12.2009 – proiectul era retras de la finanțare.

Pe lângă proiectele depuse în anul 2009 a fost evaluată la AM POST și cererea de finanțare pentru proiectul **Asistență tehnică pentru realizarea unei campanii de informare publică la nivel național privind POST 2007-2013**, depusă în data de 16.12.2008.

Obiectivele proiectului:

- Informarea publicului larg asupra contribuției UE la dezvoltarea infrastructurii naționale și a îmbunătățirii calității serviciilor din sectorul transporturi din România;
- Informarea partenerilor și beneficiarilor finali (existenți și potențiali), implicați în implementarea POST, în scopul măririi gradului de absorbție a Fondurilor Structurale și de Coeziune.

Valoarea totală a proiectului este de 886.110,358 EUR, din care valoarea totală eligibilă este de 744.630,503, iar contribuția FEDR este de 558.994,110 EUR.

Stadiul proiectului:

Decizia de finanțare pentru acest proiect s-a semnat în 26.03.2009. La data de 10.12.2009 beneficiarul a solicitat modificarea deciziei de finanțare, scopul modificării fiind acela de a extinde durata aplicabilității deciziei de finanțare și de a modifica calendarul de activități și planul de cheltuieli, astfel încât obiectivele proiectului să fie atinse. În consecință în luna februarie a anului 2010 s-a semnat Decizia de modificare a acestei decizii de finanțare.

4. Proiecte Majore

La finalul anului 2009, la AM POST erau depuse 10 proiecte majore, dintre care 8 pentru sectorul rutier, 1 pentru sectorul feroviar și 1 pentru sectorul transportului naval. Dintre aceste proiecte au fost aprobate 4, până la 31 decembrie 2009 (3 proiecte de rutier și 1 de naval), iar dintre proiectele majore aprobate au fost contractate 2 pe sectorul rutier.

Detalii suplimentare referitoare la stadiul implementării proiectelor majore sunt prezentate în fișele de proiect anexate.

5. Asistență Tehnică

Arhitectura de asistență tehnică la nivelul Cadrului Strategic Național de Referință (CSNR) se bazează atât pe Programul Operațional Asistență Tehnică (POAT), cât și pe axele de asistență tehnică aferente Programelor Operaționale Sectoriale și a Programului Operațional Regional.

Pentru a răspunde necesității de coordonare pentru diverse probleme specifice/tematice de asistență tehnică, au fost create o serie de **Grupuri de Lucru (GL) pentru a soluționa aspectele ce impun o coordonare inter-instituțională**, cu participarea reprezentanților din partea tuturor Programelor Operaționale.

Principalele rezultate obținute de GL pe parcursul anului 2009 au fost:

- A fost realizat planul de formare pentru 2009 și au fost identificate punctele tari și punctele slabe în implementarea acestui plan;
- A fost realizată corelarea acțiunilor de comunicare aferente planurilor de comunicare ale instituțiilor responsabile de gestionarea IS, în vederea completării și a evitării suprapunerilor;
- Au fost prezentate două contracte aflate în pregătire care vizează sistemul informatic SMIS-CSNR (primul are în vedere dezvoltarea și mentenanța sistemului informatic, iar cel de-al doilea – dezvoltarea portalului MYSMIS), fiind discutate propunerile membrilor de îmbunătățire a acestui sistem;
- A fost prezentat un instrument informatic Oracle Discoverer Viewer, pus la dispoziția Coordonatorilor SMIS de la nivelul Autorităților de Management de către ACIS, ce permite vizualizarea și exportul de date din SMIS, în timp real, urmând ca pe baza acestuia instituțiile să poată realiza diferite raportări privind stadiul absorbției fondurilor structurale;
- O importantă activitate a GL SMIS a anului 2009 a constituit-o sesiunea de instruire la nivel avansat a Coordonatorilor SMIS din cadrul diferitelor instituții implicate în managementul instrumentelor structurale, componentă a contractului “Dezvoltarea unei comunități eficiente și profesioniste de utilizatori SMIS-CSNR”;
- A fost asigurată promovarea de bune practici în domeniul evaluării și asigurarea dezvoltării capacității de evaluare. În acest sens, reuniunile au cuprins:
 - prezentări și analize pe marginea metodologiilor de evaluare propuse în ofertele tehnice pentru evaluările contractate în anul 2009 (AM POS TRANSPORT, AM POS CCE, AM POS DRU, ACIS);
 - prezentarea lecțiilor învățate din prima evaluare intermediară (Evaluarea intermediară a POR);
 - prezentarea și dezbaterile rapoartele de evaluare pregătite pentru DG Regio (evaluări ex-post, alte studii);
- A fost dezvoltată în continuare capacitatea de realizare și utilizare a analizei cost – beneficiu. ACIS a prezentat o propunere de proiect prin care se urmărește:
 - evaluarea eficienței și eficacității practicii de a utiliza ACB în selectarea proiectelor finanțate prin IS, în special a proiectelor sub pragurile stabilite la nivel național și de a identifica elemente de îmbunătățire a acesteia;
 - furnizarea de asistență pentru adresarea punctelor slabe identificate, inclusiv metode alternative care să evalueze meritul proiectelor de investiții propuse;
 - facilitarea îmbunătățirea cunoașterii în domeniu în rândul actorilor implicați.

Proiectul va fi propus spre finanțare din POAT, membrii GL-ACB urmând a face parte din Comitetul de Coordonare al acestui contract.

Concluziile și recomandările tuturor GL au fost aduse la cunoștința Comitetului de Management pentru Coordonarea Instrumentelor Structurale, constituit din șefii tuturor Programelor Operaționale, fiind luate în calcul pentru îmbunătățirea la nivel operațional și strategic a implementării IS.

Grupurile de lucru beneficiază de sprijin pentru activitățile lor tematice, care se bazează în general pe resursele de asistență tehnică (POAT). Acestea fiind spuse, trebuie precizat că activitatea Grupurilor de Lucru este mai largă decât problemele stricte de asistență tehnică.

În ceea ce privește coordonarea globală a asistenței tehnice finanțate din Axa prioritară 4 din POST, cu asistența tehnică finanțată la nivel orizontal din POAT, aceasta s-a realizat în cadrul **Comitetului de Coordonare a Asistenței Tehnice**, organizat de AM POAT. Pe parcursul anului 2009 au avut loc 3 reuniuni ale acestui comitet, la care au participat responsabili de AT din partea tuturor Programelor Operaționale din cadrul Obiectivelor de Convergență și Cooperare Teritorială, observatori din partea Autorității de Audit și ACP, precum și câte un reprezentant din partea Grupurilor de Lucru.

Principalele subiecte discutate în cadrul acestor reuniuni au fost:

- prezentarea stadiului implementării Axelor de AT și POAT pe baza formularelor privind utilizarea AT, care conțin informații privind proiectele de AT și contractele de achiziții publice aferente finalizate, aflate în implementare și în contractare;
- analizarea fișelor contractelor de achiziții publice AT aflate în pregătire pentru evitarea posibilelor suprapuneri;
- discutarea problemelor intervenite în implementarea AT;
- prezentarea rezultatelor Grupurilor de Lucru privind problemele identificate pe domeniile respective și a soluțiilor care pot fi rezolvate prin finanțare AT;
- prezentarea unei analize comparative privind procedura de elaborare, selecție, aprobare și contractare a proiectelor de AT;
- alte aspecte.

Deciziile adoptate și implementate până la 31.12.2009, transmise spre informare și șefilor Autorităților de Management) au vizat, inter alia:

- analizarea de către Grupurile de Lucru a fișelor contractelor de AT aflate în pregătire;
- analizarea posibilelor suprapuneri între SMIS și sistemele informatice care urmau să fie dezvoltate de POS Transport și POS DRU (ulterior POS Transport a renunțat la dezvoltarea sistemului informatic);
- organizarea unei întâlniri cu reprezentanții AM-urilor/OI-urilor pe tema eligibilității cheltuielilor de AT;
- realizarea unei analize calitative pe baza formularelor privind utilizarea AT.

În vederea asigurării bunei implementări a Axei Prioritare 4 Asistență Tehnică (AT), la nivelul AM POST a fost elaborată Strategia de Asistență Tehnică (SAT). Scopul acestei strategii este acela de a identifica nevoile și activitățile de asistență tehnică, în vederea asigurării unui management eficient al POST. Obiectivul SAT îl reprezintă asigurarea unei implementări eficiente a instrumentelor structurale, prin intensificarea sprijinului instituțional și întărirea capacității administrative a AM POST, în anii următori, precum și creșterea gradului de informare a publicului, la nivel național, cu privire la gestionarea acestor fonduri.

Pentru atingerea obiectivului strategic al SAT, au fost stabilite două obiective specifice:

1. Asigurarea managementului, implementării, monitorizării, evaluării și controlului POST
2. Dezvoltarea și implementarea activităților de informare și publicitate a POST.

Aceste obiective se pliază pe cele două domenii majore de intervenție ale AP 4.

SAT identifică tipurile de activități eligibile în cadrul AP 4, pentru ambele domenii de intervenție.

Proiectele identificate a fi finanțate prin Axa Prioritară 4, cuprinse în Anexa SAT pentru anul 2009 sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Obiectiv SAT	Propunere proiect
Asigurarea managementului, implementării, monitorizării, evaluării și controlului POST	Dezvoltarea unei aplicații informatice pentru managementul financiar al Programului Operațional Sectorial de Transport
	Achiziție articole și furnituri de birou – lotul 1
	Achiziție consumabile birotică (tonere) pentru uzul Autorității de Management pentru Programul Operațional Sectorial de Transport – lotul 2
	Organizarea de acțiuni de team-building pentru personalul Autorității de Management pentru Programul Operațional Sectorial de Transport
	Organizarea reuniunilor Comitetului de Monitorizare pentru Programul Operațional Sectorial de Transport pentru anul 2009
	Asistență tehnică pentru evaluarea intermediară a Programului Operațional Sectorial de Transport
	Achiziția de mobilier pentru Direcția Programare (DP)
	Traducerea documentelor RO-EN, EN-RO pentru Autoritatea de Management pentru Programul Operațional Sectorial de Transport
	Instruire pentru personalul Autorității de Management pentru Programul Operațional Sectorial de Transport – ECDL complet, MS Project și instruire personal specializat IT – AM POS-T
	Evaluarea sistemelor de management stabilite la nivelul beneficiarilor proiectelor Programului Operațional Sectorial de Transport
	Instruirea personalului Autorității de Management pentru Programul Operațional Sectorial de Transport și al beneficiarilor Programului Operațional Sectorial de Transport în domenii specifice de activitate
	Asistență tehnică pentru întărirea capacității administrative a Serviciului Verificare Tehnică și Conformitate privind îndeplinirea activității de verificare a achizițiilor publice.
	Proiectarea unei baze de date pentru experții implicați în contractele de servicii aflate în derulare la nivelul beneficiarilor Programului Operațional Sectorial de Transport

	Acord cadrul pentru servicii privind deplasările interne și externe în interes de serviciu ale personalului Autorității de Management pentru Programul Operațional Sectorial Transport, precum și privind organizarea întâlnirilor necesare desfășurării activității (3 ani)
	Asistență tehnică pentru elaborarea, cuantificarea și organizarea urmăririi indicatorilor Programului Operațional Sectorial de Transport
Dezvoltarea și implementarea activităților de informare și publicitate a POST	Servicii de relații publice pentru organizarea de evenimente pentru promovarea Programului Operațional Sectorial de Transport
	Training comunicare
	Achiziția de echipamente specifice activității de comunicare

6. Informare și publicitate

6.1. Planul de Comunicare POST pentru anul 2009

Planul de Comunicare POST 2007-2013 a fost acceptat de Comisia Europeană la data de 20 martie 2008.

Pentru implementarea Planului de Comunicare POST 2007-2013, AM POST elaborează, anual, Planuri de Acțiuni de Comunicare. În acest sens, în cursul anului 2009 a fost elaborat Planul Anual de Acțiuni de Comunicare, ce a fost aprobat în cursul lunii ianuarie 2009 de către conducerea AM POST.

Obiectivele majore ale Planului de Acțiuni de Comunicare pentru anul 2009 au vizat 3 direcții principale:

- Lansarea unei campanii de conștientizare la nivel național pentru informarea publicului larg cu privire la aspectele generale legate de POST (acțiune având ca public țintă publicul larg);
- Organizarea de evenimente pentru a stabili informarea beneficiarilor POST cu privire la aspectele specifice acestui program (acțiune având ca public țintă publicul specializat);
- Organizarea unor acțiuni de comunicare internă care să faciliteze schimbul de informații în domeniul comunicării, atât în cadrul AM POST, cât și între responsabilii de publicitate din celelalte Autorități de Management (publicul țintă fiind publicul intern).

Cele 3 obiective descrise mai sus au fost identificate în raport cu cele 3 tipuri de public țintă, definite în Planul de Comunicare pentru POST 2007 - 2013, și anume:

- publicul larg (populația României);
- publicul specializat (beneficiarii și partenerii economici și sociali cu responsabilități în implementarea proiectelor POST);
- publicul intern (personalul propriu al AM POST, reprezentanți ai celorlalte instituții publice care gestionează fonduri europene, precum și reprezentanți ai Comisiei Europene).

Deși există anumite acțiuni de comunicare comune, ce vizează două dintre categoriile de public țintă, așa cum sunt definite mai sus, din motive practice, prezentarea acțiunilor realizate se va face separat, pentru fiecare categorie de public țintă.

Bugetul total estimat pentru implementarea Planului de Acțiuni de Comunicare în anul 2009 a fost de 1.235.000 euro.

6.2. Activități de comunicare realizate în anul 2009 pentru atingerea obiectivelor stabilite în Planul Anual de Comunicare

Pentru realizarea acestor trei obiective, personalul responsabil cu activitatea de comunicare pentru POST a realizat în cursul anului 2009 următoarele activități de comunicare:

A. Acțiuni de informare pentru publicul larg

În cursul anului 2008 a fost elaborată documentația de atribuire a contractului "*Asistență tehnică pentru realizarea unei campanii de informare publică la nivel național privind Programul Operațional Sectorial Transport 2007-2013*", lansarea licitației publice pentru atribuirea acestui contract s-a realizat în data de 18 decembrie 2008.

În decursul anului 2009, licitația pentru acest contract a fost în numeroase rânduri contestată, atribuirea sa nefiind încă finalizată.

Obiectivul general al acestui proiect este de a asigura informarea publică privind Programul Operațional Sectorial Transport (POS-T) și de a aduce la cunoștința publicului beneficiile pe care România le va avea prin absorbția fondurilor structurale și de coeziune alocate sectorului de transport.

Această campanie de conștientizare și informare a publicului are următoarele obiective specifice:

Obiectivul specific 1: informarea publicului larg asupra contribuției Uniunii Europene la dezvoltarea infrastructurii naționale și a îmbunătățirii calității serviciilor din sectorul transporturi din România.

Obiectivul specific 2: informarea partenerilor și beneficiarilor finali (existenți și potențiali), implicați în implementarea POS-T, în scopul măririi gradului de absorbție a Fondurilor Structurale și de Coeziune.

Bugetul acestui proiect este de aproximativ 1.000.000 euro, iar perioada de implementare este de 1 an de la data începerii activităților.

Finanțarea este asigurată din Axa Prioritară 4 Asistență Tehnică a Programului Operațional Sectorial Transport.

Un alt proiect pentru care AM POST a elaborat documentația de atribuire în cursul anului 2009 este "*Organizarea de evenimente (la nivel național și local) pentru informarea publicului asupra progreselor POST*".

Acest contract vizează organizarea de evenimente publice în țară, cu scopul informării publicului asupra progreselor înregistrate pe POST. Evenimentele se vor desfășura sub forma unor seminarii, la care vor participa atât reprezentanții autorităților locale, cât și operatori economici interesați de implementarea POST. Pentru diseminarea informațiilor dezbătute în cadrul acestor seminarii de informare publică, va fi invitată presa locală și centrală, la fiecare eveniment organizat.

Bugetul estimat pentru acest proiect este de 120.000 euro. Sursa de finanțare este POS Transport, prin Axa 4 – Asistență Tehnică.

În cursul anului 2009 au fost primite peste 30 de solicitări referitoare la POST, pe adresa de e-mail a AM POST (postransport@mt.ro).

De asemenea, pe site-ul ministerului, la secțiunea POS Transport au fost actualizate permanent informațiile privind stadiul proiectelor depuse pentru finanțare din POST, au fost emise comunicate de presă pentru proiectele POST.

În anul 2009 au fost primite de la jurnaliști o serie de solicitări de informații referitoare la stadiul implementării proiectelor finanțate prin POS Transport. Pentru asigurarea transparenței gestionării fondurilor comunitare, personalul AM POST a răspuns de fiecare dată, cu promptitudine și corectitudine acestor informații, în dorința de a informa corect publicul asupra proiectelor din sectorul transporturi, care vor fi finanțate de Comisia Europeană prin intermediul instrumentelor structurale.

B. Acțiuni de informare a publicului specializat

Pentru a veni în sprijinul personalului responsabil cu activitatea de comunicare, atât la nivelul AM POST, cât și la nivelul beneficiarilor, s-a elaborat documentația de atribuire a contractului de **“Asistență tehnică privind instruirea personalului în domeniul comunicării”**. În prezent, această documentație este în fază de finalizare, urmând a fi demarată procedura de achiziție publică.

Prin acest proiect, s-a avut în vedere organizarea a cel puțin 6 sesiuni de instruire, care să prezinte teme susținute de către lectori specializați în domeniul comunicării.

Bugetul acestui proiect este de 110.000 euro, iar perioada de implementare este de 6 luni de la data începerii activităților.

Finanțarea este asigurată din Axa Prioritară 4 ”Asistență Tehnică” a Programului Operațional Sectorial de Transport.

C. Acțiuni de informare a publicului intern

În vederea îmbunătățirii condițiilor de lucru în cadrul Compartimentului Evaluare și Comunicare al AM POST, se vor achiziționa echipamente specifice comunicării, după cum urmează: cameră foto digitală, cameră video, reportofon. Toate acestea sunt parte din contractul numit ”Achiziție de echipamente specifice activității de informare și publicitate desfășurată în cadrul Autorității de Management POST”, în valoare de 5.000 euro. Documentația de atribuire pentru acest contract este în fază de finalizare, urmând a se demara procedura de achiziție.

Acest proiect va fi finanțat din Axa Prioritară 4 ”Asistență Tehnică” a POST.

Pentru o mai bună comunicare internă pe tema fondurilor structurale, Autoritatea pentru Coordonarea Instrumentelor Structurale în România (ACIS) organizează, lunar, întâlnirile grupului de comunicatori.

Astfel, există un schimb de experiență extrem de util între reprezentanții tuturor autorităților de management, fapt ce ajută la crearea unei imagini unitare, la nivel național, a modului de comunicare despre fondurile structurale și de coeziune.

6.3. Acțiuni viitoare de comunicare

În cursul anului 2010 se vor continua acțiunile ce vizează implementarea propriu-zisă a proiectelor pregătite în perioada 2008 - 2009, proiecte prezentate anterior.

Proiectele de realizare a campaniei de informare publică privind POST, instruire în domeniul comunicării, achiziție echipamente, precum și organizarea de evenimente la nivel național vor fi lansate, respectiv implementate în cursul anului 2010.