



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

Raportul Anual de Implementare 2010

Programul Operațional Sectorial „Transport”
2007-2013



București

2011

Cuprins

1. Lista acronimelor	3
2. Identificare	4
2. Prezentare generală a implementării Programului Operațional Sectorial „Transport” 2007-2013	4
2.1. Realizări 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.....	7
2.1.3 Informații privind defalcarea utilizării fondurilor pe categorii.....	10
2.1.4 Finanțare pe grupuri țintă.....	12
2.1.5 Finanțare rambursată sau reutilizată	12
2.1.6 Analiza calitativă.....	12
2.2. Informații privind conformitatea cu dreptul comunitar	15
2.3. Probleme importante înregistrate și măsurile adoptate pentru rezolvarea lor	22
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	27
2.8. Rezerva națională de performanță	32
3. Implementarea pe priorități	32
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	32
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	39
3.3. Axa Prioritară 3 Modernizarea sectorului de transport în scopul îmbunătățirii protecției mediului, a sănătății umane și a siguranței pasagerilor	49
3.4. Axa Prioritară 4 Asistență Tehnică	55

4. ESF	
5. Proiecte majore	59
6. Asistență Tehnică	60
7. Informare și publicitate	61

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: 2010
	Data aprobării raportului anual de către Comitetul de Monitorizare POST: 25 mai 2011

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

Anul 2010 a fost caracterizat de intensificarea procesului de evaluare și semnare a contractelor de finanțare și accelerarea plăților către beneficiari, astfel încât, la sfârșitul anului 2010 în cadrul Programului Operațional Sectorial de Transport situația se prezenta astfel:

- 68 de proiecte depuse de către beneficiari spre evaluare la Autoritatea de Management, în valoare totală de 5.971 MEUR, din care contribuția UE este de 3.533MEUR, reprezentând 77,37% din alocarea UE pentru perioada 2007-2013. Similar anului 2009, proiectele depuse au vizat cu precădere sectorul rutier și naval.
- Din totalul proiectelor depuse, Autoritatea de Management pentru POST a respins un număr de 9 proiecte.

- 20 de proiecte aflate în evaluare, în valoare totală de 3.863 MEUR, din care 2.636 reprezentând contribuția UE.
- 39 de proiecte aprobate de Autoritatea de Management până la finele anului 2010, în valoare totală de 1.855 MEUR, din care contribuția UE reprezintă 15,08% din valoarea alocării financiare a aceleiași perioade;
- 32 de contracte sau decizii de finanțare semnate de Beneficiari și Autoritatea de Management, a căror valoare totală este de 1.761 MEUR, din care contribuția UE 632 MEUR, reprezentând 13,84% din totalul alocării financiare 2007-2013.
- La nivelul anului 2010, rambursările primite de la Comisie pentru proiectele aflate deja în implementare au fost în cuantum de 47,23 MEUR, reprezentând 0,89% din alocarea UE și provin în mare parte din proiectele de autostrăzi aferente domeniului major de intervenție 1.1.

2.1 Realizări și analiza progreselor înregistrate

Comparativ cu anul 2009 situația implementării POST la sfârșitul anului 2010 este prezentată schematic în tabelele de mai jos, astfel:

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

La 31 decembrie 2010

									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
68	5.971	3.533	39	1.855	688,37	32	1761	632	18	41

Curs valutar 1 EUR= 4,2943 RON

Comparativ cu anul 2009, procentual situația se prezintă după cum urmează:

- numărul proiectelor depuse a crescut cu 65%, iar valoarea acestora a crescut cu 62%;
- numărul proiectelor aprobate a crescut cu 95%, iar valoarea proiectelor aprobate a crescut cu 64%;
- numărul proiectelor contractate a crescut cu 88%, iar valoarea aferentă cu 144%;
- Plățile către beneficiari au crescut cu aproximativ 30%.

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

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

Evoluția acestor indicatori, la nivelul anului 2010, 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	32						32
	Ținta**										dd*** *
	Valoarea de bază***										
(14) Lungime de drum nou construit (km)	Realizare	0	0	0	0						0
	Ținta										dd*** *
	Valoarea de bază										
(15) Lungime de drum nou construit TEN-T (km)	Realizare	0	0	0	0						0
	Ținta										dd*** *
	Valoarea de bază										
(16) Lungime de drum reabilitat/modernizat (km)	Realizare	0	0	0	0						0
	Ținta										dd*** *
	Valoarea de bază										
(18) Lungime de cale ferată TEN-T (km)	Realizare	0	0	0	0						0
	Ținta										dd*** *
	Valoarea de bază										
(19) Lungime de cale ferată reabilitată/modernizată (km)	Realizare	0	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						0
	Ținta										dd*** *
	Valoarea de bază										
(21) Valoarea timpului economisit	Realizare	0	0	0	0						0
	Ținta										dd*** *

pentru pasagerii și mărfurile transportate pe căile ferate reabilitate (euro/an)	Valoarea de bază									
----------------------------------------------------------------------------------	------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

* Realizarea exprimată cumulativ – valoarea indicatorului reprezintă valoarea totală realizată până la sfârșitul anului 2010

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

*** În luna august 2010 a fost contractat, prin Axa Prioritară 4 - Asistentă Tehnică, o consultanță ale cărei sarcini vizează, printre altele, stabilirea valorilor de bază și țăntelor intermediare/finale pentru indicatorii POST. Contractul are termen de finalizare luna iunie 2011.

**** dd – de determinat (*** În luna august 2010 a fost contractat, prin Axa Prioritară 4 - Asistentă Tehnică, o consultanță ale cărei sarcini vizează, printre altele, stabilirea valorilor de bază și țăntelor intermediare/finale pentru indicatorii POST. Contractul are termen de finalizare luna iunie 2011)

****Indicatorul 13 se refera la numarul de proiecte pentru care a fost semnată decizia de finantare.

Dat fiind faptul că majoritatea intervențiilor POS T sunt complexe și necesită o perioadă lungă de implementare indicatorii de progres fizic vor putea fi măsurați începând cu anul 2012.

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 2010, sunt prezentate în tabelul de mai jos:

	Finanțarea totală a programului operațional (în Uniune și națională)	Baza de calcul a contribuției Uniunii (cost public sau total)	Suma totală a cheltuielilor eligibile certificate plătite de beneficiari ⁽¹⁾	Contribuția publică corespunzătoare ⁽¹⁾	Rata de execuție în procente
	a	b	c	d	e=c/a dacă T, sau e=d/a dacă P
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>	3.854.874.598	Public	48.107.409,92	48.107.409,92	1,2480%
- din care cheltuieli din FC	3.854.874.598	Public	48.107.409,92	48.107.409,92	1,2480%
Axa Prioritară 2	1.397.309.654	Public	87.311,84	87.311,84	0,0062%

<i>Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport, în afara axelor prioritare TEN-T, în scopul dezvoltării unui sistem național durabil de transport</i>					
- din care cheltuieli din FEDR	1.397.309.654	Public	87.311,84	87.311,84	0,0062%
Axa Prioritară 3 <i>Modernizarea sectorului de transport în scopul îmbunătățirii protecției mediului, a sănătății umane și a siguranței pasagerilor</i>	322.895.805	Public	861.941,59	861.941,59	0,2669%
- din care cheltuieli din FEDR	322.895.805	Public	861.941,59	861.941,59	0,2669%
Axa Prioritară 4 <i>Asistență Tehnică</i>	122.584.248	Public	110.774,05	110.774,05	0,00904%
- din care cheltuieli din FEDR	122.584.248	Public	110.774,05	110.774,05	0,00904%
Total general	5.697.664.305	Public	49.167.437,15	49.167.437,15	0,9%
- din care cheltuieli din FC	3.854.874.598	Public	48.107.409,92	48.107.409,92	1,2480%
- din care cheltuieli din FEDR	1.842.789.707	Public	1.060.027,23	1.060.027,23	0,0575%

**STADIUL ÎNDEPLINIRII REGULII N+3, N+2
LA 31 DECEMBRIE 2010**

Programul Operațional Sectorial Transport

MEUR

FOND	Alocare UE*				Avans CE 2007-2010**	Declarații de cheltuieli transmise la CE 2007- 2010**	Total avans + Declarații de cheltuieli 2007- 2010**	Risc n+3/n+2		
	2008	2009	2010	2011				2011***	2012***	2013***
<i>0</i>	<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>
FC	356,29	466,21	552,74	591,84	409,58	40,89	450,47	0	372,04	1.144,58
FEDR	127,05	190,11	218,87	235,67	116,04	0,76	116,80	10,25	190,11	454,54
POS	483,34	656,32	771,61	827,51	525,62	41,65	567,26	0	562,14	1.599,12

*Sume cumulate la 31 decembrie 2010

** Proiecte majore, scheme de ajutor de stat, proceduri judiciare/administrative suspensive
modul de calcul al valorilor din tabel)

7=5+6

8=1-7 (daca valoarea e negativă, 8=0, iar diferența în minus se reportează pentru 2011);

9= 2 (minus suma reportat[de la 8)

10=3+4

Astfel sumele înscrise la risc n+3 reprezinta valoarea minima care trebuie absorbită în perioada mai sus mentionată pentru a se indeplini regula n+3/ n+2

*** dacă diferența e negativă rezultă 0 risc

Pentru 2011 există risc de dezangajare (10,25 mil euro),iar presiunea pentru 2012 este mare.

2.1.3 Informații privind defalcarea utilizării fondurilor pe categorii

Datele cumulate la 31.12.2010 se prezintă astfel:

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	12.995.192
17 Căi Ferate (TEN-T)	01	00	N/A	RO	43.311.494
19 Material rulant (TEN-T)	01	00	N/A	RO	0
21 Autostrăzi (TEN-T)	01	00	N/A	RO	244.651.353
22 Drumuri Naționale	01	00	N/A	RO	231.934.769
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	77.152.814
32 Căi navigabile interioare (TEN-T)	01	00	N/A	RO	14.137.427
54 Alte măsuri pentru conservarea mediului și prevenirea riscurilor	01	00	N/A	RO	6.515.283
85	01	00	N/A	RO	471.339

Pregătire, implementare, monitorizare și inspectare					
86 Evaluare și studii; informare și comunicare	01	00	N/A	RO	655.375
Total					631.825.046

Curs valutar 1 EUR= 4,2943 RON

* Codul pentru fiecare dimensiune a categoriei din clasificarea standard

** Suma contractată până la sfârșitul anului 2010 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

În 2010 a fost finalizată pregătirea unui număr important de proiecte începute în anii anteriori, ceea ce a condus la depunerea de către beneficiari a unui număr important de cereri de finanțare.

Ca o apreciere generală, în anul 2010 au fost înregistrate progrese în contractarea proiectelor incluse în portofoliul POST 2007-2013, cele mai avansate vizând cu precădere sectorul rutier, în special domeniile de intervenție 1.2 și 2.1. Astfel, dacă în 2009 au fost contractate 17 proiecte în valoare totală de 720.5 MEUR, în 2010, numărul total al proiectelor contractate era de 39.

În anul 2010 au fost aprobate 19 proiecte, în valoare totală de 728,50 MEUR și contractate 15 proiecte, în valoare totală de 466,70 MEUR.

La sfârșitul anului 2010, pe anumite domenii de intervenție, de exemplu DMI 1.1, 2.1 și 3.3, valoarea cumulată a proiectelor contractate și a celor aflate în evaluare înregistra depășiri ale alocării financiare pe acele DMI-uri.

La data de 15.06.2010 a fost lansată cererea de proiecte cu depunere continuă pentru Axa Prioritară 2, DMI 2.3, iar până la sfârșitul anului, aproximativ 57% din totalul alocării UE pentru perioada 2007-2013 era contractat, și încă 16% din alocare erau de proiecte în curs de evaluare.

La finele anului 2010, toate liniile de finanțare disponibile în cadrul programului operațional au fost deschise cu excepția, DMI 2.4 - *Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii aeroportuare*, DMI 3.1 *Promovarea transportului intermodal și DMI 1.3 Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii navale*

de-a lungul Axei TEN-T 18, fiind primite cereri de finanțare în cadrul tuturor axelor prioritare și domeniilor majore de intervenție.

În cifre, stadiul general al implementării POS Transport la 31 decembrie 2010 se prezenta astfel:

- Număr proiecte majore în evaluare la AM: 7, cu o valoare totală de investiții de 3.621,56 milioane Euro, din care contribuție UE 2.501,76 milioane Euro;
- Număr proiecte majore aprobate de CE, pentru care au fost semnate contracte de finanțare: 7, cu o valoare totală de investiții de 1.059,56 milioane Euro, din care contribuție UE 498,96 milioane Euro;
- Număr proiecte nemajore în evaluare: 13, cu o valoare totală de: 242 milioane Euro, din care contribuție UE 135 milioane Euro;
- Număr proiecte nemajore aprobate: 32, cu o valoare totală 399 milioane Euro, din care contribuție UE 189,41 milioane Euro;
- Număr contracte de finanțare semnate pentru proiectele nemajore aprobate: 25, cu o valoare de 304,53 milioane Euro, din care contribuție UE 133,04 milioane Euro;
- Rambursari: 41 milioane Euro, din care: 45,03 milioane euro pe proiecte majore și 1,97 milioane euro pentru proiecte nemajore;

Anul 2010 a fost anul în care proiectele din sectorul feroviar aflate în pregătire au fost finalizate.

Astfel, au fost depuse și evaluate până la sfârșitul anului 2010 de către Autoritatea de Management încă 2 proiecte majore din sectorul feroviar pe Axa prioritară 1, DMI 1.2., în valoare totală de 1.243 MEUR, și anume: “Reabilitarea liniei de cale ferată Frontiera - Curtici – Simeria, pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160km/h, tronsonul 1: Curtici – Arad- km 614” și “Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov – Simeria, pe tronsonul Coslariu – Simeria”.

Totodată au fost depuse la Autoritatea de Management, în cadrul DMI 2.2 un număr de 10 proiecte, în valoare totală de 196 MEUR, din care 5 proiecte în valoare de 89 MEUR au fost aprobate până la sfârșitul anului. Pentru proiectul “Modernizarea unor stații de cale ferată din România – stațiile CF Slatina, Ramnicu Valcea, Resita Sud a fost semnat contractual de finanțare cu beneficiarul.

Cea mai bună evoluție din punctul de vedere al proiectelor depuse și contractate a avut-o Axa Prioritară 1 și în special proiectele din domeniul rutier, fără a fi de neglijat însă că a demarat și contractarea proiectelor în domeniul feroviar. Au rămas însă și domenii de intervenție nelansate, pentru care însă au fost accelerate demersurile de deblocare a situațiilor create, fără a fi realizate rezultate concrete până la finele anului 2010.

Situația privind raportul între alocarea financiară UE pentru perioada de finanțare 2007-2013 și valoarea UE a proiectelor contractate și aflate în evaluare la AM POST, pe fiecare axă prioritară este prezentată mai jos:

1. Axa Prioritară 1 Modernizarea și dezvoltarea Axelor Prioritare TEN-T

	ALOCARI UE 2007-2013	Total valoare UE proiecte contractate și proiecte aflate în evaluare	Procent %valoare proiecte contractate și aflate în evaluare din total alocari
AP 1	3.276,60	2.497,87	76
DMI 1.1	1.573,11	1.591,97	101

DMI 1.2	1.508,89	887,90	59
DMI 1.3	194,59	0	0

Numarul de proiecte depuse de beneficiarii POST a crescut in mod constant si, pe anumite domenii de interventie, in special pe domeniul rutier, valoarea proiectelor contractate si a celor aflate in evaluare la sfarsitul anului 2010 a inregistrat chiar depasiri ale valorii alocarii financiare pe perioada 2007-2013.

Majoritatea proiectelor depuse, acopera aria geografica stabilita prin POST, cu exceptia ramurii sudice a axei prioritare 22 feroviar, a carei pregatire nu a fost inca demarata. De asemenea nu a fost inca finalizata pregatirea proiectelor majore in domeniul naval, a carui arie geografica restransa la fluviul Dunarea impune coordonarea eficienta intre autoritatile romane si cele bulgare. Lansarea proiectelor majore in cadrul acestui DMI 1.3 depinde de o stransa colaborare a institutiilor care gestioneaza activitatile din domeniul naval si coordonarea la nivel politic a problemelor sensibile

Față de 2009 pe cei doi indicatori importanți pentru urmărirea progresului implementării POST situația se prezintă astfel:

MEUR

AXA I	Contractari (valoare UE)		Modificare (%)	Plăți (valoare UE)		Modificare (%)
	2009	2010		2009	2010	
DMI 1.1	120,81	123,84	2,5%	31,28	13,75	-56%
DMI 1.2	0	43,31	-	0	0	-
DMI 1.3	0	0	-	0	0	-

Prin urmare se poate concluziona că pentru Axa I a POST din punct de vedere al contractărilor anul 2010 a fost mai bun decât anul 2009, însă din punct de vedere al plăților pe aceeași axă se remarcă faptul că în anul 2010 s-au efectuat plăți la jumătatea nivelului anului 2009.

2. Axa Prioritara 2 - Modernizarea si dezvoltarea infrastructurii nationale de transport in afara Axelor Prioritare TEN-T

MEUR

	ALOCARI UE 2007-2013	Total valoare proiecte contractate si proiecte aflate in evaluare	Procent %valoare proiecte contractate si aflate in evaluare din total alocari
AP 2	967,66	581,67	60
DMI 2.1	381,75	385,72	101
DMI 2.2	409,97	103,55	25
DMI 2.3	134,86	92,39	69
DMI 2.4	41,06	0	0

Față de 2009 pe cei doi indicatori importanți pentru urmărirea progresului implementării POST situația se prezintă astfel:

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

MEUR

AXA 2	Contractari (valoare UE)		Modificare (%)	Plăți (valoare UE)		Modificare (%)
	2009	2010		2009	2010	
DMI 2.1	13,48	218.450,88	93,82%	0	13,75	100%
DMI 2.2	0	12,99	100%	0	0	-
DMI 2.3	19,48	77,15	74,74%	0	0	-
DMI 2.4	0	0		0		

Prin urmare se poate concluziona că pentru Axa 2 a POST din punct de vedere atât al contractărilor, cât și al plăților, anul 2010 a fost mai bun decât anul 2009, cu excepția DMI 2.4.

3. Axa prioritara 3 – Modernizarea sectorului de transport in scopul imbunatatirii protectiei mediului, a sanatatii si a sigurantei pasagerilor

MEUR

	ALOCARI UE 2007-2013	Total valoare proiecte contractate si proiecte aflate in evaluare	Procent %valoare proiecte contractate si aflate in evaluare din total alocari
AP 3	229,64	84,62	37
DMI 3.1	12,81	0	0
DMI 3.2	203,07	64,36	32
DMI 3.3	13,78	20,25	147

Față de 2009 pe cei doi indicatori importanți pentru urmărirea progresului implementării POST situația se prezintă astfel:

MEUR

AXA 3	Contractari (valoare UE)		Modificare (%)	Plăți (valoare UE)		Modificare (%)
	2009	2010		2009	2010	
DMI 3.1	0	0	-	0	0	-
DMI 3.2	10,01	4,12	-143%	0	1,09	100%
DMI 3.3	0,17	6,51	97,29	0	0,08	100%

Pentru Axa 3 a POST din punct de vedere al contractărilor anul 2010 a fost mai bun decât anul 2009, pe DMI 3.3 *Minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului*, însă din punct de vedere al plăților pe aceeași axă se remarcă faptul că abia în anul 2010 a început efectuarea plăților în cadrul contractelor aprobate.

4. Axa Prioritara 4 – Asistenta tehnica

	ALOCARI UE 2007-2013	Total valoare proiecte contractate si proiecte aflate in evaluare	Procent %valoare proiecte contractate si aflate in evaluare din total alocari
AP 4	92,02	1,13	1
DMI 4.1	86,39	0,57	1
DMI 4.2	5,63	0,56	10

Procentul scazut de contractare a proiectelor in cadrul acestei Axe Prioritare se datoreaza in special urmatoarelor considerente:

- întârzieri intervenite în procedurile de selecție și atribuire a contractelor datorate contestațiilor formulate de operatorii economici;
- lipsa de experiență/pregătire privind identificarea de proiecte care pot fi finanțate prin Axa 4;

Față de 2009 pe cei doi indicatori importanți pentru urmărirea progresului implementării POST situația se prezintă astfel:

MEUR

AXA 4	Contractari (valoare UE)		Modificare (%)	Plăți (valoare UE)		Modificare (%)
	2009	2010		2009	2010	
DMI 4.1	-0,12	0,36	-	0,005	0,0071	1.115%
DMI 4.2	0,55	0	-	0,005	0,110	2.023%

Prin urmare se poate concluziona că pentru Axa 4 a POST din punct de vedere al contractărilor anul 2010 a fost mai bun decât anul 2009. Anul 2009 prezintă o valoare negativă a contractărilor datorită faptului că față de anul 2008 s-au anulat decizii de finanțare. Din punct de vedere al plăților pe aceeași axă se remarcă faptul că în anul 2010 s-au efectuat plăți considerabile față de 2009.

2.2. Informații privind conformitatea cu dreptul comunitar

Pentru anul de raportare 2010 AM POST a continuat sa depuna toate eforturile pentru a asigura respectarea 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

Si in anul 2010, pentru domeniile majore de interventie potential afectabile de regula ajutorului de stat, respectiv *DMI 2.4 Modernizarea si dezvoltarea infrastructurii de transport aerian* si *DMI 3.1 promovarea transportului intermodal* au fost continuate consultarile cu reprezentantii Comisiei Europene si ai Consiliului Concurentei. Pentru DMI 2.4, in cursul anului 2010, Autoritatea de Management POST a elaborat Ghidului Solicitantului aferent schemei de finantare a investitiilor in aeroporturile regionale, care urmeaza a fi aprobat. Concomitent, schema de ajutor de stat pentru aeroporturi a fost finalizată și notificată la Comisia Europeana la data de 17.05.2010 pentru verificarea compatibilitatii cu regula ajutorului de stat. Comisia Europeana a solicitat clarificari pe schema de finanțare, aceasta nefiind aprobata pana la finele anului 2010, prin urmare DMI 2.4 nu a putut fi lansat.

In ceea ce priveste DMI 3.1, Autoritatea de Management a inceput elaborarea Ghidului Solicitantului aferent schemei de finantare a investitiilor privind transportul intermodal. Documentul a fost analizat si cu reprezentanti ai Consiliului Concurenței, pentru verificarea necesitatii aplicarii regulii ajutorului de stat, concluzia comuna fiind ca in cazul acestui DMI aceasta regula nu este aplicabila. Urmare a finalizarii documentului si a concluziilor Consiliului Concurentei, Autoritatea de Management a transmis Ghidul solicitantului pe DMI 3.1 si Comisiei Europene - DG REGIO pentru observatiipână la 31.12 2010 nu s-a primit răspuns.

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.

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 2010 au 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.76/2010 prin care au fost modificate pragurile valorice de publicare a anunțului de participare și anunțului de atribuire a contractului de achiziție publică în JOUE, conform Regulamentului Comisiei 1077/2009 care modifică Directiva 2004/18/CE privind achizițiile publice, a fost modificată procedura de soluționare a contestațiilor pentru eliminarea întârzierilor înregistrate în procesul de achiziție publică (Autoritatea Contractantă poate încheia contractul de achiziție publică după pronunțarea hotărârii din prima instanță, introducerea unor penalități pentru ofertanții în situația în care contestațiile lor sunt respinse de Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor)
- Legea 278/2010 pentru aprobarea OUG 76/2010 pentru modificarea și competarea OUG 34/2006.

În anul 2010 din totalul contractelor de finanțare POST încheiate au fost depuse la Autoritatea de Management, spre verificare administrativă, un număr 43 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 (Instrucțiunea DM nr. 4 privind conținutul dosarului de achiziție care va fi transmis de beneficiari spre verificare la AM POST în cazul achizițiilor directe și negocieri fără publicare a anunțului de participare).

În data de 17/07/2010 a fost semnată anexa 1 la protocolul de cooperare interinstituțională între ANRM MAP – UCVAP – AM prin care a fost stabilită metodologia de selecție a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziție publică care vor fi verificate de UCVAP, în vedere evitării aplicării corecțiilor financiare ca urmare a nerespectării legislației în domeniul achizițiilor publice de către beneficiarii POST.

De asemenea au avut loc și discuții preliminare cu Jaspers în vederea standardizării contractelor de achiziții publice

III. Dezvoltarea Durabilă

Aspectele privind protecția mediului au fost luate în considerare încă din faza de programare a POST, în cadrul procedurii SEA conform HG 1076/2004 care transpune Directiva nr. 2001/42/EC privind evaluarea efectelor anumitor planuri și programe asupra mediului.

Astfel POST a fost subiectul unei Evaluări Strategice de Mediu în cursul căreia a fost elaborat Raportul de mediu. Conținutul Raportului de mediu a fost pus la dispoziția publicului și a autorităților cu responsabilități în domeniul protecției mediului pentru comentarii, iar la finalizarea procedurii, Ministerul Mediului și Gosopdăririi Apelor a emis avizului de mediu nr 9/2007

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

- Toate proiectele care sunt lansate în 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 efectelor asupra mediului și cu deosebire asupra ariilor naturale protejate și 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 calității 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).
- În colaborare cu Jaspers au fost elaborate ghiduri sectoriale pentru întocmirea documentațiilor necesare parcurgerii procedurilor specifice de obținere a actelor de reglementare de mediu pentru proiectele de infrastructură de transport (rutier și CF)

Monitorizarea efectelor de mediu ale POST se face prin agregarea indicatorilor de monitorizare a evoluției stării factorilor de mediu de la nivelul fiecărui proiect atât pentru perioada de construcție cât și în perioada de operare.

Pentru proiectele aflate în derulare fiecare constructor a întocmit un plan de management de mediu prin care urmărește implementarea condițiilor de protecția mediului impuse de autoritățile de mediu prin actul de reglementare

Periodic AM POST analizează rapoartele de monitorizare lunare sau trimestriale întocmite pentru fiecare proiect aflat în execuție (autostrazile Cernavodă – Medgidia, Medgidia - Constanța, ocolitoare Constanța, Arad – Timișoara, Ocolitoare Arad).

Pentru fiecare din aceste obiective sunt monitorizați următorii indicatori, de la caz la caz, în funcție de condițiile concrete din zona amplasamentului lucrărilor și a amplasamentului organizărilor de șantier și de cerințele din Acordul de mediu emis pentru fiecare obiectiv în parte.

Pentru factorul de mediu **aer**: SO₂; NO₂; NH₃; CO; pulberi totale în suspensie.

Pentru **sol**: pH; plumb; hidrocarburi petroliere; cadmiu; cupru; crom; mangan; nichel; zinc.

Pentru **apa de suprafață și subterană**: CO₂ liber; turbiditate; indice pH; conductivitate; duritate; alcalinitate.

De asemenea se fac măsurători ale nivelului de zgomot în zona punctelor de lucru și a organizării de șantier.

În cursul anului 2010 nu au fost înregistrate depășiri ale valorilor limită admise la indicatorii monitorizați la nici un obiectiv.

În vederea eficientizării activităților din acest domeniu AMPOST își propune:

- Introducerea indicatorilor de mediu propuși prin Raportul SEA în sistemul de monitorizare a fiecărui proiect pentru a fi centralizați în sistemul general de monitorizare a impactului implementării POST.
- Crearea pe pagina web a POST a unei secțiuni dedicate publicării rezultatelor monitorizării.

- 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 .

AMPOST a încheiat un contract de Asistență tehnică pentru elaborarea, cuantificarea și organizarea urmăririi indicatorilor Programului Operațional Sectorial „Transport” 2007-2013, contract care este în curs de implementare și care are ca obiective principale stabilirea valorilor de bază și a țintelor pentru indicatorii de monitorizare și evaluare, inclusiv indicatorii de mediu, precum și elaborarea unei proceduri de colectare, urmărire și raportare a indicatorilor POST, inclusiv a indicatorilor de mediu.

Acest contract se implementează în corelare cu rezultatele contractului ACIS „Îmbunătățirea sistemului de indicatori utilizați în monitorizare și evaluare” ale cărui rezultate sunt detaliate în continuare.

În contextul acțiunilor de îmbunătățire a instrumentelor care sprijină observarea și analizarea progresului și efectelor programelor operaționale și Cadrului Strategic Național de Referință, Autoritatea pentru Coordonarea Instrumentelor Structurale (ACIS) a inițiat proiectul „Îmbunătățirea sistemului de indicatori utilizați în monitorizare și evaluare”, finanțat din Fondul European de Dezvoltare Regională prin Programul Operațional Asistență Tehnică 2007-2013.

O componentă a acestui proiect a reprezentat-o analiza situației curente și pregătirea de linii orientative cu scopul de a furniza o metodologie de organizare a monitorizării efectelor asupra mediului ale programelor operaționale.

Recomandările generale pentru organizarea sistemului de monitorizare a efectelor asupra mediului identificate și indicate în raport vizează următoarele:

1) Desemnarea unui membru din cadrul Departamentului de Monitorizare a Programului ca expert de mediu, responsabil de aspectele legate de monitorizarea și evaluarea de mediu. Această persoană trebuie să aibă următoarele sarcini:

- stabilirea și definirea indicatorilor de mediu, stabilirea metodelor de colectare a datelor și procesare a acestora;
- inițierea discuțiilor și a procesului de luare a deciziilor privind revizuirea listei indicatorilor de mediu atunci când, în practică, se observă că unii dintre aceștia sunt mai puțin relevanți sau datele nu pot fi colectate;
- coordonarea punerii în aplicare a monitorizării și evaluării efectelor asupra mediului la "nivel operațional" - includerea aspectelor de mediu în pachetul cererii de finanțare și pregătirea liniilor orientative necesare pentru solicitanți și evaluatorii de proiecte;
- primirea, verificarea și introducerea datelor privind indicatorii de mediu în SMIS (în cazul în care datele sunt introduse de către OI/Beneficiar, expertul de mediu ar trebui să verifice exactitatea datelor și a procesului de introducere);
- interpretarea datelor și evaluarea impactului programului asupra mediului. În cazul în care acest proces are loc cu sprijin extern, expertul de mediu pregătește caietul de sarcini și coordonează procesul de achiziție publică și de implementare;
- pregătirea/coordonarea pregătirii Raportului Anual de Mediu și comunicarea informațiilor privind efectele PO asupra mediului către toți factorii interesați și public.

2) În cererile de propuneri de proiecte se vor solicita informații cu privire la monitorizarea efectelor asupra mediului (în perioada de execuție și de operare a investiției) prin intermediul ghidurilor solicitantului, cererii de finanțare și a rapoartelor de progres. În același timp, solicitanții și evaluatorii de proiecte vor fi instruiți în modalitatea de lucru atunci când aplică/evaluatează/selectează/ raportează.

3) Legătura dintre Autoritățile de Management și Ministerul Mediului și Agenția Națională pentru Protecția Mediului va trebui consolidată prin următoarele măsuri:

- constituirea unui grup de lucru format din persoanele responsabile cu monitorizarea și evaluarea mediului din cadrul Autorităților de Management, precum și reprezentanți ai ACIS, Ministerului Mediului și ANPM, în coordonarea ACIS. Grupul de Lucru se va întâlni trimestrial (sau semestrial) pentru a discuta aspecte referitoare la monitorizare (inclusiv indicatori și metodologii de colectare a datelor), evaluare și procesul de raportare. În măsura în care experții externi sunt implicați în aceste probleme, ei trebuie să participe, de asemenea, la reuniunile grupului de lucru, să împărtășească rezultatele muncii lor către membrii GL.
 - un reprezentant al Ministerului Mediului va trebui să fie invitat să ia parte în Comitetele de Monitorizare ale programelor operaționale relevante, în calitate de observator. Această măsură susține legătura necesară dintre Raportul Anual de Mediu (RAM) și Raportul Anual de Implementare (RAI), în ceea ce privește dezvoltarea durabilă și va contribui la consolidarea importanței aspectelor de mediu pentru implementarea a programului.
- 4) Procedura de monitorizare a efectelor asupra mediului va fi inclusă în sistemul de monitorizare al POST. Indicatorii de mediu vor fi introduși și colectați în SMIS, în același mod în care acest proces este organizat pentru indicatorii de program.
- 5) Autoritatea de Management va începe monitorizarea indicatorilor de mediu astfel încât datele să fie disponibile pentru RAI 2011. ACIS a pus la dispoziție recomandări privind metodele de măsurare a indicatorilor de mediu. Aceste metode vor fi specificate în Raportul Anual de Mediu.
- 6) ACIS va primi rapoartele de monitorizare a mediului de la AM-uri și va realiza un Raport de mediu sinteză.
- 7) Având în vedere faptul că o serie întreagă de intervenții finanțate prin PO au ca efect asupra mediului emiterea de gaze cu efect de seră (directe și indirecte), acestea vor fi estimate și calculate printr-o metodologie adecvată, respectiv printr-un model anume construit care să surprindă specific emisiile de gaze cu efect de seră ale programului operațional. Aplicarea acestui model va necesita angajarea de expertiză externă. În acest sens, ACIS a propus un caiet de sarcini pentru măsurarea gazelor cu efect de seră (direct și indirect).
- 8) Evaluarea impactului PO/CSNR asupra mediului se va efectua pe baza procesului de colectare a datelor recomandate în anexele la acest raport, pornind de la următoarele informații:
- identificarea valorilor de bază pentru toți indicatorii pentru a se putea analiza evoluția acestor indicatori în funcție de implementarea programului operațional;
 - țintele orientative ale acestor indicatori sunt, după caz, obiectivele/limitele stabilite de către România pentru diferiți factori de mediu prin intermediul convențiilor europene și/sau internaționale. Pentru alți indicatori (de exemplu, suprafețe fragmentate, zone protejate, etc.), nu va fi stabilit un obiectiv specific; cu toate acestea, atât timp cât autoritățile de mediu din România aprobă un proiect prin acordul de mediu, acest lucru înseamnă că efectele sale sunt în limitele acceptate, precum și efectul cumulat al tuturor proiectelor.
- 9) În conformitate cu prevederile art. 27 alin. 2 din HG 1076/2004, Autoritatea de Management va prezenta rezultatele programului de monitorizare a efectelor asupra mediului la autoritatea emitentă a avizului de mediu până la sfârșitul primului trimestru al anului ulterior realizării monitorizării. În acest sens, AM va elabora un Raport de Mediu (Raport Anual de Mediu) care să cuprindă informațiile structurate în 3 secțiuni: pregătirea și selecția proiectelor, perioada execuției lucrărilor, perioada de operare a obiectivului de investiție finanțat. ACIS a pus la dispoziție un model de Raport Anual de Mediu. Acest raport va putea fi atașat la Raportul Anual de Implementare care este transmis Comisiei Europene. Informațiile vor fi disponibile publicului pe website-ul AM/ACIS. Principalele ONG-uri din acest domeniu trebuie să fie direct informate despre disponibilitatea acestor rapoarte.

Aceste recomandări vor face obiectul unor dezbateri în cadrul Grupurilor de Lucru pentru Monitorizare și pentru Evaluare, în primul semestru al anului 2011 și, în funcție de concluziile

dezbaterilor, se vor decide aranjamentele de monitorizare care urmează a fi puse în practică, astfel încât pentru RAI 2011 să fie disponibile datele privind monitorizarea indicatorilor de mediu.

De asemenea, AM POST a inițiat elaborarea unei instrucțiuni privind completarea secțiunii pentru 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, în sensul că beneficiarii vor urmări respectarea condițiilor privind protecția mediului din actele de reglementare și legislația specifică și vor aplica obligația de monitorizare a impactului asupra mediului.

În anul 2010 parcurgerea procedurii de evaluare a impactului de mediu s-a desfășurat fără sinece majore datorită și faptului că AM POST, prin experții de mediu au determinat și sprijinit beneficiarii în obținerea acestor proceduri.

2.3. Probleme importante înregistrate și măsurile adoptate pentru rezolvarea lor

După cum a mai fost subliniat POS Transport are câteva caracteristici, cum ar fi:

- , are un număr redus de beneficiari, care sunt stabiliți prin DCI
- 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. Pentru îmbunătățirea capacității de absorbție, Guvernul a emis HG nr.874/18.08.2010 pentru modificarea și completarea HG 264/2003 privind stabilirea acțiunilor și categoriilor de cheltuieli, criteriilor, procedurilor și limitelor pentru efectuarea de plăți în avans din fonduri publice, prin care se pot acorda avansuri de până la 30% către contractorii beneficiarilor POST.
- este programul cu cel mai mare nivel de exproprieri și relocări de utilități.

Specificitățile POST au determinat apariția unor probleme recurente care încetinesc ritmul optim de absorbție a fondurilor. Problemele aparute în implementarea POST se pot grupa în **probleme interne** ale beneficiarilor și MTI și probleme externe, cauzate de alte instituții sau autorități, dintre care enumerăm:

1. Pregătirea necorespunzătoare a proiectelor, atât a cererilor de finanțare, cât și a documentelor conexe (Studiile de fezabilitate, proiectele tehnice, ACB, Impact de Mediu), dar și evidențele neactualizate privind utilitățile, fac ca expertiza externă contractată pentru elaborarea acestora să se desfășoare cu dificultate și nu la parametri optimi, conducând la întâzieri importante ale proiectelor. Din aceste considerente, previziunile făcute în calendarele de implementare sunt, de cele mai multe ori, depășite.
2. Evoluția lentă a procesului de licitare/contractare, cu termene mari de contestatie și fără nici o obligație a contestatarilor în cazul contestațiilor neadmise. 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 aceste soluționări se realizează în instanțele judecătorești.
3. Calitatea slabă a prestațiilor Consultanților/Constructorilor și încheierea unor contracte ușor exploatabile, a caror reziliere și relicitare este greoaie și consumă mult timp. Implementarea dificilă și de lungă durată a proiectelor care implică construcții sau modernizări, datorată în

- special contractarii lucrărilor care se realizează fără ca exproprierile să fie realizate într-un procent suficient de mare dar și calitatii slabe a constructorilor și a experților cheie.
4. Lipsa unor strategii și politici de transport în concordanță cu prevederile legislației 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 și a unei baze de date centralizate, conduce la necunoașterea situației reale ceea ce are ca rezultat fundamentări neconvingătoare ale unor propuneri de decizii înaintate conducerii Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
 5. Aprobarea legislației comunitare privind ajutorul de stat.

Problemele externe care afectează implementarea POST, fără a fi limitative la acestea, sunt:

- ✓ Lipsa fondurilor de la bugetul de stat pentru proiectele de infrastructură de transport;
- ✓ Sprijin insuficient din partea altor autorități locale/centrale în aprobarea documentațiilor sau obținerea de informații. În procesul de pregătire/avizare a proiectelor și anume: din partea autorităților locale pentru exproprieri, certificate de urbanism, autorizații de construire, consultările de mediu, etc, din partea autorităților centrale pentru avize de mediu, arheologie, despăduriri, etc., iar din partea altor entități probleme apar în special la relocarea utilităților etc.
- ✓ Procedura greoaie de notificare a ajutorului de stat cauzată de ambiguitatea și relativitatea derulării procedurii de notificare a ajutorului de stat pentru domeniile majore de intervenție afectate

Există însă și probleme cu **caracter orizontal**, cu o importanță maximă în implementarea programului și anume insuficiența resurselor umane atât din punct de vedere cantitativ, dar mai ales calitativ (expertiza insuficientă). Această problemă are implicații majore în toate problemele interne precizate mai sus.

Soluțiile propuse și implementate deja de Autoritatea de Management, prezentate în paralel cu problemele identificate mai sus, constau în:

1. Elaborarea de instrucțiuni pentru clarificarea aspectelor în care au fost întâmpinate sistematic dificultăți. Astfel AM POST a continuat și în anul 2010 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 Ghidurile 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. În acest scop au fost emise instrucțiuni pentru beneficiari, instrucțiuni postate și pe site-ul AM POST, care se referă la clarificarea diverselor aspecte, cum ar fi: asigurarea cofinanțării, asigurarea managementului neregulilor, elaborarea cererilor de rambursare, modulul de tratare a rezervelor în cadrul contractelor și alte elemente care necesitau clarificări suplimentare. Toate instrucțiunile pot fi vizualizate accesând site-ul <http://www.ampost.ro>

Folosirea sprijinului JASPERS pentru pregătirea proiectelor sau evaluarea acestora;
Organizarea întâlnirilor periodice pentru urmărirea îndeaproape a pregătirii/implementării proiectelor.

Asistența Tehnică pentru Master Planul General de Transport.

3. Cuprinderea în cadrul planului financiar din cadrul contractelor de finanțare a unor sume pentru asistența tehnică externă în vederea licitării contractelor;

4. Includerea unor sume in planul financiar aferent contractelor de finantare pentru angajarea unor manageri de proiect profesioniști.
Utilizarea sprijinului oferit de JASPERS pentru identificarea din timp a problemelor, inca din faza de pregatire a proiectelor.
5. Sprijinirea directiilor de specialitate din MTI pentru realizarea strategiilor de dezvoltare a sectoarelor de transport in concordant cu prevederile comunitare.
6. Sprijin acordat directiilor de specialitate din MTI pentru notificarea ajutorului de stat.

De menționat că o contribuție foarte importantă la îmbunătățirea calității proiectelor o are și asistența **JASPERS**. Pentru anul 2010, asistența JASPERS s-a desfășurat conform Planului de Acțiune JASPERS 2010, în cadrul căruia au fost prevăzute 34 de proiecte valoarea nu este in concordanță cu PAJ 2010, dintre care 9 aprobate.

2.4. Modificări în contextul implementării programului operațional

La nivelul ACIS, la sfârșitul anului 2010 se afla într-un stadiu avansat de elaborare studiul de evaluare privind „Examinarea investițiilor în infrastructura de transport și mediu”.

Raportul *Examinarea investițiilor în infrastructura de transport și mediu* are ca obiectiv furnizarea unei examinări orizontale a proiectelor de investiții în infrastructura de transport și mediu pentru a genera informații cu caracter evaluativ necesare realizării sintezei evaluărilor intermediare. Raportul a generat următoarele concluzii preliminare:

Pentru Programul Operațional Sectorial de Transport:

- Criza afectează finanțarea disponibilă, declanșând nevoia de reformă a sectorului pentru a răspunde condiționalităților externe;
- Obstacolele interne ale implementării sunt fluctuațiile de personal, schimbările de management și organizaționale și aversiunea față de risc;
- Obstacolele externe constau în problemele recurente precum exproprierea terenurilor, contestațiile la licitații, cererile de despăgubire și greșelile de proiectare.

Pe baza evaluărilor intermediare ale programelor operaționale, sub coordonarea ACIS, este elaborat un *Raport sinteză* care analizează o serie de aspecte strategice, precum consecințele crizei economice asupra strategiei și a implementării programelor operaționale. Dintre concluziile preliminare ale raportului poate fi reținut faptul ca, deși importantă, criza nu cere în sine o modificare fundamentală a CSNR sau a Strategiilor PO. Totuși, ea are un efect semnificativ asupra implementării acestora și, în mod special, asupra ritmului de implementare.

In anul 2010 efectele crizei economice s-au facut simtite in trei planuri:

- a) reducerea veniturilor la bugetul de stat a cauzat o reducere similara a cheltuielilor publice si implicit a cheltuielilor cu investitiile in proiectele de transport. Totusi acest fapt a afectat in mica masura proiectele POST pentru ca acestea nu erau in plina implementare in 2010, deci fara a avea o nevoie ridicata de finantare.
- b) Reducerea capacitatii de constructie la nivelul firmelor de profil din Romania

- 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 2010.

2.6. Complementaritatea cu alte instrumente

Participarea reprezentanților Autoritatii de Management pentru POST la reuniunile comitetelor de monitorizare ale programelor operaționale care finanțează intervenții complementare a permis cunoașterea nemijlocită a oricăror modificări intervenite cu privire la activitățile finanțate, beneficiarii eligibili sau criteriile de eligibilitate, astfel încât și din acest punct de vedere a putut fi evitat riscul unor suprapuneri sau duble finanțări.

În ceea ce privește coerența intervențiilor finanțate la nivel regional din diverse fonduri comunitare și naționale, cel mai relevant exemplu îl constituie mecanismul pus în practică pentru implementarea politicii poliilor de creștere, care a permis în anul 2010 aprobarea în cadrul Comitetului de Management pentru Coordonarea Instrumentelor Structurale, odată cu Planurile Integrate de Dezvoltare a celor 7 poli de creștere, a listelor de proiecte prioritare pentru acești poli. Finanțarea acestor proiecte se realizează atât din programele operaționale finanțate din instrumente structurale, cât și din Programul Național de Dezvoltare Rurală sau din alte programe de investiții.

Având în vedere faptul că în această perioadă de programare Comisia Europeană finanțează numeroase programe și inițiative comunitare în domenii care au tangență cu cele finanțate prin programele operaționale, iar cele mai multe sunt implementate centralizat la nivelul serviciilor de specialitate ale Comisiei, mecanismul de asigurare a complementarității ar trebui să presupună și o informare mai bună din partea Comisiei Europene cu privire la proiectele selectate spre finanțare în cadrul acestor programe.

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 va realiza în cadrul Activității 3 un “Studiu de fezabilitate pentru modernizarea liniei feroviare Caransebes – Timișoara – Arad”.

Proiectul TEN-T va demara pregătirea unei secțiuni a aripii sudice, urmând ca pentru pregătirea secțiunii Caransebes – Drobeta Turnu Severin – Craiova să se depună cerere de finanțare prin POST 2007-2013.

- **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 infrastructură 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.

Investitiile prevăzute pentru România pentru perioada 2010-2011 totalizează 8,08 milioane de euro, din care valoarea contribuției UE este de aproximativ 20%, respectiv 1,616 milioane euro, restul de 6,464 milioane reprezentând cofinanțare națională.

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

Monitorizarea 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 utilizează 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

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.

Având în vedere lipsa de personal specializat la nivelul AM POST, prin asistența tehnică angajată în cadrul proiectului “Consultanță pentru susținerea AM POS-T în desfășurarea activității de monitorizare a implementării proiectelor POS-T”, activitatea de monitorizare a fost sprijinită atât prin recomandările tehnice oferite de experții angajați cu privire la soluționarea unor probleme care împiedică implementarea proiectului conform condițiilor inițiale cât și cu privire la verificarea tehnică a cheltuielilor eligibile, în cadrul cererilor de fonduri (scurtându-se astfel timpul alocat acestei activități).

Fata de începutul perioadei de programare au fost înregistrate progrese în completarea corectă a informațiilor din cadrul Rapoartelor de progres prin sprijinul constant oferit de Direcția de Monitorizare. O îmbunătățire reală a raportărilor a fost constatată în cazul beneficiarilor intrați ulterior în Program.

Totusi, raman inca probleme recurente precum predarea cu întârziere a rapoartelor de progres și inacuratețea datelor solicitate, care au afectat activitatea de monitorizare, înregistrându-se întârzieri în raportarea activităților față de stadiul real al implementării proiectelor.

Instrument de monitorizare - Sistemul Unic de Management al Informației

Pe parcursul anului 2010 au fost înregistrate progrese semnificative în introducerea de date, atât în ceea ce privește colectarea de date referitoare la proiecte (cereri de finanțare, proiecte aprobate și contracte de finanțare) cât și cele referitoare la cererile de rambursare și declarațiile de cheltuieli.

Aceste progrese au fost impulsionate prin implementarea măsurilor din Planul de Acțiune pentru funcționarea în timp real a SMIS-CSNR, ce a vizat cu prioritate ajungerea la zi cu înregistrarea datelor istorice. Măsurile au inclus pe de o parte, simplificări procedurale în ceea ce privește introducerea datelor istorice în sistem și, pe de altă parte, mobilizarea tuturor resurselor umane, disponibile la nivelul fiecărei structuri, inclusiv la nivelul ACIS, cu scopul de a crește volumul datelor înregistrate în SMIS-CSNR.

Astfel, la nivelul lunii decembrie 2010 erau înregistrate în sistem 89,55%, din cererile de finanțare POST. În cursul anului 2010, ART4SMIS, instrumentul adițional de raportare al SMIS-CSNR, care utilizează în timp real baza de date a SMIS, a fost completat cu noi liste, punând la dispoziția utilizatorilor sistemului mai multe informații pentru realizarea de rapoarte. Totodată, pe parcursul anului, cu ajutorul ART4SMIS au fost verificate declarațiile de cheltuieli transmise de către autoritățile de management către Autoritatea de Certificare și Plată, pornind de la cererile de rambursare depuse de beneficiari.

În vederea facilitării procesului de introducere de date, au fost aduse îmbunătățiri aplicației SMIS-CSNR, dezvoltate în cadrul contractului „Implementarea nevoilor imediate de dezvoltare și mentenanță pentru SMIS-CSNR” și a fost demarată procedura de achiziționare de suport extern pentru introducerea de date, prin procedura de cerere de oferte „Sprijin pentru actualizarea informațiilor în SMIS-CSNR”. Ca soluție pe termen lung, ACIS urmează să extindă SMIS-CSNR către potențialii Beneficiari și Beneficiarii de instrumente structurale prin dezvoltarea unei aplicații conexe, folosind tehnologii web, accesibilă pe internet, denumită MySMIS. MySMIS va reduce considerabil efortul, cuantificat în resurse umane și timp, la nivelul structurilor responsabile de gestionarea și implementarea Instrumentelor Structurale, prin colectarea electronică a informațiilor direct de la Beneficiari. Procedura de achiziție publică a fost lansată în luna decembrie 2010.

Pe parcursul anului 2010, s-a asigurat instruirea continuă a utilizatorilor SMIS, acoperind toate funcționalitățile sistemului, prin contractul „Dezvoltarea unei comunități eficiente și profesioniste de utilizatori SMIS-CSNR”. Au fost organizate 82 de sesiuni de instruire pentru utilizatori precum și 5 sesiuni de training la nivel avansat pentru Coordonatorii SMIS desemnați.

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

Pe parcursul anului 2010, AM POST a organizat două reuniuni ale Comitetului de Monitorizare pentru Programul Operațional Sectorial de Transport în data de 3 iunie 2010 și 23 noiembrie 2010. În cadrul reuniunii CM POST din 3 iunie 2010 au fost făcute următoarele recomandări:

- Urgentarea lansării proiectelor din portofoliul aferent domeniului feroviar, având în vedere ciclul extins de implementare al acestor proiecte;

- Rezolvarea urgentă a problemelor care determină întârzieri în implementare, cum ar fi exproprierea sau contestațiile formulate în cadrul procedurilor de atribuire;
- Problemele referitoare la resursele materiale și expertiză trebuie tratate cu prioritate;
- Trebuie prezentate scenarii mai realiste și trebuie dezvoltate mecanisme corective sau de accelerare, pentru încadrarea cât mai mult posibil, în programarea inițială;
- Îmbunătățirea planificării multianuale în ceea ce privește plățile și calendarele de implementare, ca bază de discuții, în viitor, a relocărilor financiare între axe prioritare sau chiar între programe operaționale;
- Beneficiarii POST trebuie să își asume mai mult responsabilitatea planificării și implementării proiectelor.

În cadrul celei de-a doua reuniuni a CM POST din luna noiembrie 2010, au fost formulate 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;

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

La nivelul Autorității pentru Coordonarea Instrumentelor Structurale (ACIS) se desfășoară evaluări externe cu caracter orizontal, în scopul îmbunătățirii capacității naționale de absorbție și a implementării generale a Cadrelor Strategice Naționale de Referință 2007-2013.

Astfel, ACIS a finalizat în luna august 2010, raportul „*Evaluarea formativă a instrumentelor structurale în România*”, ale cărui principale constatări și concluzii au fost următoarele:

- ✓ Sistemul de coordonare și implementare a instrumentelor structurale din România manifestă tendința de supra-reglementare (gold-plating), impunând o arie de control de 100%, precum și multe niveluri de verificare;
- ✓ Ritmul actual al efectuării plăților constituie un risc major pentru atingerea țintei de absorbție totală;
- ✓ Printre cauzele principale ale absorbției scăzute se numără procedurile de achiziție (din cauza legislației complicate și a obiceiului înrădăcinat de a contesta rezultatele procedurii de atribuire), dificultățile în accesarea împrumuturilor (din cauza politicilor de creditare mai stricte);
- ✓ Asistența Tehnică din Instrumentele Structurale nu a fost utilizată intens din cauza disponibilității ultimelor fonduri de pre-aderare, a constrângerilor bugetare pe fondul crizei economice, precum și a procedurilor dificile și lente de achiziții publice;

- ✓ A fost derulat un număr limitat de campanii de comunicare, în principal din cauza ritmului lent al aprobării și contractării măsurilor de informare și publicitate și a susținerii în mod substanțial prin asistență Phare a activităților de comunicare;
- ✓ Criteriile de selecție a proiectelor tind să pună accentul pe eficacitate și pe eficiență într-o mai mare măsură decât cele de eligibilitate.

Evaluarea a recomandat realizarea unui plan de măsuri detaliat menit să îmbunătățească considerabil ritmul de absorbție a instrumentelor structurale, luându-se în considerare:

- ✓ accelerarea proceselor de efectuare a plăților și sporirea motivației entităților publice de a solicita rambursările,
- ✓ realocarea fondurilor neaccesate către intervențiile promițătoare,
- ✓ identificarea de noi modalități și mijloace de ocupare a posturilor vacante,
- ✓ stabilirea unei relații dintre AM/Beneficiar bazate pe eficiență,
- ✓ proiectarea și introducerea unui sistem de „planificare a cererilor” în vederea unei mai bune coordonări a calendarului lansărilor de apeluri de proiecte, evitându-se astfel apariția vârfurilor excesive în procesul de primire și procesare a aplicațiilor.

Alte recomandări ale evaluării vizează:

- ✓ revizuirea legislației privind achizițiile publice;
- ✓ scutirea IMM-urilor de obligația de a asigura garanții de pre-finanțare, care reduc lichiditățile, în special în cazul intervențiilor cu bugete reduse și risc moderat;
- ✓ investigarea posibilităților de a utiliza alocarea externă nerambursabilă destinată Asistenței Tehnice fără co-finanțare națională sau cu co-finanțare națională redusă, inter alia prin extinderea listei de costuri eligibile;
- ✓ îmbunătățirea activității de comunicare prin identificarea clară a indicatorilor, astfel încât activitățile de informare și publicitate să fie mai bine evaluate, și prin măsurarea în mod regulat a impactului acțiunilor de informare și publicitate prin intermediul sondajelor sau chestionarelor;
- ✓ acordarea unui rol mai important criteriilor de eligibilitate față de cel al criteriilor de selecție a proiectelor în procesul de filtrare a cererilor de finanțare, printr-o mai bună identificare a tipurilor de solicitanți potențiali și prin formularea unor criterii mai complexe.

Raportul de evaluare a fost prezentat părților interesate în cadrul Comitetului de Management pentru Coordonarea Instrumentelor Structurale din luna septembrie 2010, iar recomandările propuse de evaluatori au fost, în general, acceptate.

Raportul a fost ulterior transmis Primului Ministru al României, miniștrilor coordonatori ai autorităților de management și Comisiei Europene (DG Regio și DG Ocupare), iar rezultatele au fost diseminate în cadrul unui seminar live online pe canalul de știri HotNews. Materialele aferente seminarului s-au bucurat de peste 6.500 vizualizări. Rezumatele evaluării sunt postate pe pagina web oficială a instrumentelor structurale (www.fonduri-ue.ro) și pe pagina web a Programului Operațional Asistență Tehnică (www.poat.ro).

La sfârșitul anului 2010 se afla într-un stadiu avansat de elaborare un studiu de evaluare al ACIS, al cărui termen de finalizare este luna aprilie 2011, studiu privind „Examinarea investițiilor în infrastructura de transport și mediu”. Raportul *Examinarea investițiilor în infrastructura de transport și mediu* are ca obiectiv furnizarea unei examinări orizontale a proiectelor de investiții în infrastructura de transport și mediu pentru a genera informații cu caracter evaluativ necesare realizării sintezei evaluărilor intermediare. Raportul a generat următoarele concluzii preliminare pentru *POS Transport*:

- Criza afectează finanțarea disponibilă, declanșând nevoia de reformă a sectorului pentru a răspunde condiționalităților externe;

- Obstacolele interne ale implementării sunt fluctuațiile de personal, schimbările de management și organizaționale și aversiunea față de risc;
- Obstacolele externe constau în problemele recurente precum exproprierea terenurilor, contestațiile la licitații, cererile de despăgubire și greșelile de proiectare.

Activitatea de evaluare a Programului Operațional Sectorial „Transport” 2007-2013 în anul 2010 s-a axat pe continuarea implementării contractului „**Asistență tehnică pentru evaluarea intermediară a POST 2007-2013**”, contract cuprins în Planul Anual de Evaluare 2009 și semnat în data de 20 august 2009 cu asocierea *EST WEST Consulting România SRL – ECO 3 Belgia*.

La momentul întocmirii Planului Multianual de Evaluare POST 2007-2013, a fost prevăzută pentru anul 2010 o altă evaluare operațională a întregului program, care propunea următoarele teme principale:

- Evaluarea progresului în implementarea POST,
- Evaluarea programului de monitorizare a mediului,
- Eficacitatea activităților de informare și publicitate în comparație cu necesitățile grupurilor țintă,
- Eficiența implementării proiectelor,
- Eficiența sistemului de implementare a POST.

La reuniunea din data de 3 iunie 2010, Comitetul de Monitorizare al POS-T a fost informat asupra faptului ca, având în vedere stadiul actual de implementare a programului, MTI considera că nu este oportună evaluarea în acest an a aspectelor menționate mai sus.

În ceea ce privește contractul de evaluare intermediară, acesta a înregistrat întârzieri și dificultăți în implementare încă din faza inițială a proiectului, fiind extins până la data de 31 martie 2010 datorită demisiei Liderului de proiect. De asemenea, perioada supusă evaluării, care a fost inițial 1 ianuarie 2007 - 30 iunie 2009, a fost extinsă până la 31 decembrie 2009.

Consultantul a înregistrat întârzieri în transmiterea raportului de evaluare, raport care a fost transmis pentru analiză principalilor actori implicați în procesul de evaluare (CM POST, Comitetul de Coordonare a evaluării, ACIS, DG Regio, JASPERS, beneficiari) și, pentru care, datorită calității slabe și a volumului mare de comentarii primite, a fost necesară revizuirea documentului în sensul îmbunătățirii calității acestuia.

Raportul de evaluare revizuit, transmis la sfârșitul lunii aprilie 2010, a fost nesatisfăcător din punct de vedere al calității, la acel moment data de finalizare a contractului (30 martie 2010) fiind depășită iar singurul obiectiv atins fiind sprijinul AM POST pentru elaborarea contribuției la Raportul Strategic Național 2009.

În luna august 2010 Consultantul a transmis o a doua variantă revizuită a Raportului de evaluare într-o nouă structură, mai logică, dar care mai necesita atât îmbunătățiri de fond, cât și actualizarea datelor și informațiilor analizate.

Consultantul și-a asumat din nou transmiterea Raportului de evaluare revizuit cu date actuale (31 iulie 2010) până la reuniunea Comitetului de Monitorizare din luna noiembrie 2010, astfel încât în cadrul acestei reuniuni să poată fi prezentate rezultatele procesului de evaluare, dar nu a respectat nici de această dată termenul asumat. Având în vedere calitatea livrabilor rezultate din acest

contract, am estimat că obiectivele contractului de evaluare intermediară s-au îndeplinit într-o foarte mică măsură (22%).

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, de transmis treptat la CE în perioada 2009-2012, perioada de implementare fiind 2009-2015. Până la sfârșitul anului 2010 au fost transmise spre evaluare la CE 9 proiecte majore (din care 4 proiecte au primit decizia favorabilă CE), restul de 5 proiecte urmând a se transmite treptat în perioada 2011-2012.

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						0
	Ținta**										dd****
	Valoarea de bază***										
Lungime de drum nou construit – autostrazi (km)	Realizare	0	0	0	0						0
	Ținta										190
	Valoarea de bază										
Lungime de	Realizare	0	0	0	0						0

drum nou construit TEN-T – variante de ocolire (km)	Ținta									dd****
	Valoarea de bază									
Lungime de drum nou construit TEN-T – autostrazi (km)	Realizare	0	0	0	0					
	Ținta									dd****
Lungime de cale ferată reabilitată/ modernizată TEN-T (km)	Realizare	0	0	0	0					0
	Ținta									180
Lungime de cale navigabilă TEN -T deschisă pentru navigație – căi navigabile interioare (km)	Realizare	0	0	0	0					0
	Ținta									450
Cota de piață a transportului i pe calea ferata (%)	Realizare	0	0	0	0					0
	Ținta									15%
Creșterea traficului de pasageri – infrastructur a rutieră (%)	Realizare	0	0	0	0					0
	Ținta									dd****
Creșterea traficului de pasageri – porturi (%)	Realizare	0	0	0	0					0
	Ținta									dd****
Creșterea traficului de pasageri – căi ferate (%)	Realizare	0	0	0	0					0
	Ținta									dd****
Creșterea traficului de mărfuri transportate sau tranzitate - infrastructur a rutieră (%)	Realizare	0	0	0	0					0
	Ținta									dd****
	Valoarea de bază									

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

* Realizarea exprimată cumulativ – valoarea indicatorului reprezintă valoarea totală realizată până la sfârșitul anului 2010

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

*** În luna august 2010 a fost contractat, prin Axa Prioritară 4 - Asistentă Tehnică, o consultață ale cărei sarcini vizează, printre altele, stabilirea valorilor de bază și țințelor intermediare/finale pentru indicatorii POST. Contractul are termen de finalizare luna iunie 2011.

**** dd – de determinat (***) În luna august 2010 a fost contractat, prin Axa Prioritară 4 - Asistentă Tehnică, o consultață ale cărei sarcini vizează, printre altele, stabilirea valorilor de bază și țințelor intermediare/finale pentru indicatorii POST. Contractul are termen de finalizare luna iunie 2011)

În cursul anului 2010 în cadrul AP 1:

- au fost depuse 4 cereri de finanțare cu o valoare totală de 1.951.347.238 EUR¹, din care 1.333.296.574 EUR reprezintă contribuția solicitată din Fondul de Coeziune, distribuite în mod egal între sectorul rutier și feroviar.

- AM POST a evaluat favorabil și a transmis la CE un număr de 5 proiecte majore a căror contribuție solicitată din Fondul de Coeziune reprezintă aproximativ 65 % din totalul alocat acestei axe (3 proiecte rutiere și 2 proiecte feroviare)

- AM POST a contractat 2 proiecte majore cu o valoare totală de 460.092.465 EUR¹, din care 167.152.072 EUR reprezintă contribuția solicitată din Fondul de Coeziune (1 proiect rutier și 1 proiect feroviar). Valoarea solicitată din FC a proiectelor contractate în anul 2010 a crescut cu aproximativ 38% față de valoarea proiectelor contractate în anul 2009.

- s-au realizat plăți către beneficiari în valoare de 13.750.335 EUR¹ ceea ce reprezintă o creștere cu aproximativ 44% față de plățile efectuate în decursul anului 2009.

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 până în prezent 7 proiecte majore, cu o valoare totală de 3.335.972.834 EUR¹, din care 1.950.127.018 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
- Construcția Autostrăzii Arad – Timișoara (inclusiv varianta de ocolire Arad)
- Construcția Autostrăzii Timișoara – Lugoj și a variantei de ocolire Timișoara la nivel de autostradă
- Construcția autostrăzii Lugoj – Deva, sectorul Lugoj – Dumbrava

Depuneri:

În cadrul DMI 1.1, în cursul anului 2010 s-au depus 2 proiecte majore în valoare totală de 706.683.804 EUR, din care contribuția FC de 488.178.402 EUR:

- Construcția Autostrăzii Timișoara – Lugoj și a variantei de ocolire Timișoara la nivel de autostradă
- Construcția autostrăzii Lugoj – Deva, sectorul Lugoj – Dumbrava,

Evaluare:

¹ cursul Inforeuro pentru luna decembrie 2010: 1 EUR = 4,2943 lei

La AM POST:

În cursul anului 2010, AM POST a evaluat 4 proiecte majore, din care :

- 3 proiecte au fost evaluate favorabil de AM POST și transmise spre evaluare la CE (proiecte a căror valoare UE este de 1.264.780.776 EUR: Construcția secțiunilor de autostradă Nădlac-Arad, Orăștie-Sibiu și Timișoara-Lugoj) și
- 1 proiect se afla în evaluare la AM POST (Construcția secțiunii de autostradă Lugoj – Dumbrava)

Procesul de evaluare al proiectelor în cadrul AM POST a înregistrat o îmbunătățire prin diminuarea perioadei evaluării de la o medie de 72 de zile calendaristice (fără a lua în calcul zilele de întrerupere a procesului de evaluare până la primirea răspunsului beneficiarului la solicitările de clarificări) aferentă proiectelor depuse în anul 2009 (Construcția secțiunilor de autostradă Nădlac-Arad și Orăștie-Sibiu) și evaluate pe parcursul anului 2010, la 27 de zile calendaristice pentru proiectul depus în 2010 (Construcția autostrăzii Timișoara-Lugoj).

Acest aspect s-a datorat unei mai strânse colaborări cu beneficiarul și a unui proces îndelung de pregătire a proiectului împreună cu experții JASPERS precum și a aplicării de către beneficiar a lecțiilor învățate din evaluarea AM POST a proiectelor anterioare.

Totuși motivele care au stat la baza solicitărilor de clarificări din partea AM POST în procesul de evaluare al acestor proiecte de construcție a secțiunilor de autostradă au fost următoarele:

- Corectarea/explicarea indicatorilor de rezultat și corelarea acestora cu cei prezentați în SF și în avizul CTE beneficiar
- Explicarea stadiului și valorii achiziției de teren
- Detalierea informațiilor cu privire la implementarea activităților de mentenanță:
- Specificări privind auditul de siguranță a traficului, studiile geo-tehnice, infrastructura ITS

Răspunsurile beneficiarului la solicitările de clarificări AM POST nu au fost întotdeauna complete, acest fapt necesitând noi solicitări de clarificări. (de ex. procesul de evaluare tehnico-economică a acestor proiecte fost întrerupt în medie de trei ori).

La Comisia Europeană:

În cursul anului 2010 CE a evaluat și a emis decizie favorabilă de finanțare pentru proiectul „Construcția Autostrăzii Arad – Timișoara (inclusiv varianta de ocolire Arad)”.

În cadrul procesului de evaluare al acestui proiect, CE a solicitat clarificări la care AM POST a răspuns cu promptitudine, timpul necesar elaborării răspunsurilor reprezentând doar 69 de zile calendaristice din durata totală de 256 de zile a procesului de evaluare până la emiterea deciziei de către CE.

Solicitările de informații la care AM POST a răspuns privesc următoarele aspecte:

- Calendarul de implementare pentru celelalte secțiuni de autostradă careau legătură cu proiectul analizat;
- Revizuirea hărții zonelor Natura 2000 cu care se intersectează autostrada cu precizarea distanțelor între aliniamentul proiectului și zonele Natura 2000 învecinate;
- Descrierea centrelor de întreținere precum și furnizarea unei strategii de întreținere pe o perioadă de 10 ani;
- Strategia ITS pentru noua infrastructura de transport construită;

- Justificarea planului financiar (în special a rezervelor prevăzute, a costului cu achiziția de teren și a resurselor disponibile echipei de management pentru realizarea proiectului)
- Revizuirea calendarului de implementare datorită întârzierii achiziției de teren;
- Administrarea infrastructurii după finalizarea proiectului precum și recomandarea de introducere a taxării pentru a putea fi asigurată întreținerea autostrăzii după finalizarea construcției;
- Necesitatea de a avea audit de singuranta la momentul proiectării unui nou proiect precum și elaborarea la nivel national a unui ghid privind Auditul de Siguranta
- Detalierea informațiilor privind consultarea publicului pe parcursul procedurii EIA precum și o scurtă prezentarea a procedurii EIA, incluzând etapele participării publicului
- Clarificarea numărului centrelor de servicii sau zonele de parcare, localizarea lor precum și serviciile oferite

Contractare a finanțării:

AM POST a încheiat un contract de finanțare pentru următorul proiect:

1. Construcția Autostrăzii Arad – Timișoara (inclusiv varianta de ocolire Arad) cu o valoare totală de 396.908.638 EUR, din care valoarea totală eligibilă este de 145.694.798 EUR, valoarea din Fondul de Coeziune fiind de 123.840.578 EUR (85% din valoarea eligibilă a proiectului)

Implementare:

Singurul proiect aflat în implementare în 2010 a fost „Construcția autostrăzii Cernavoda – constanta”, al cărui contract de finanțare a fost semnat în 2009. În implementarea proiectului s-au înregistrat progrese lente din următoarele motive:

- Întârzieri apărute în achiziția de terenuri și în predarea posesiei șantierului;
- Întârzieri generate de lucrările în siturile arheologice;
- Performanțele slabe ale constructorilor din punct de vedere al proiectării și al execuției lucrărilor în zonele cu posesie;
- Condițiile meteo nefavorabile.

Plăți: 13.750.335 euro

Rambursare: 9.713.331 euro

Pentru **DMI 1.2 - Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare de-al lungul Axei Prioritare TEN-T 22**, CN CF CFR SA, unul dintre cei doi mari beneficiari ai POST, a depus până în prezent 3 proiecte majore, cu o valoare totală de 1.304.886.714 EUR², din care 887.607.872 EUR reprezintă valoarea solicitată din Fondul de Coeziune:

- Proiect Pilot Operațional pentru o aplicație ECTS/ERMS nivel 2;

² cursul Inforeuro pentru luna decembrie 2010: 1 EUR = 4,2943 lei

- Reabilitarea liniei de cale ferată Frontieră - Curtici - Simeria parte componentă a Coridorului IV Pan – European - tronsonul 1: Frontieră Curtici - Arad - km 614
- Reabilitarea liniei de cale ferată Braşov - Simeria, componentă a Coridorului IV Pan - European, tronsonul Coşlariu – Simeria

Depuneri:

În cadrul DMI 1.2, în cursul anului 2010 s-au depus 2 proiecte majore în valoare totală de 1.244.663.434 EUR², din care contribuția FC de 844.591.244 EUR:

- Reabilitarea liniei de cale ferată Frontieră - Curtici - Simeria parte componentă a Coridorului IV Pan – European - tronsonul 1: Frontieră Curtici - Arad - km 614
- Reabilitarea liniei de cale ferată Braşov - Simeria, componentă a Coridorului IV Pan - European, tronsonul Coşlariu – Simeria

Evaluare:

La AM POST:

În cursul anului 2010, AM POST a evaluat favorabil cele 2 proiecte majore depuse în acest an și le-a transmise spre evaluare la CE.

Procesul de evaluare al proiectelor în cadrul AM POST a durat în medie 42 de zile calendaristice (fără a lua în calcul zilele de întrerupere a procesului de evaluare până la primirea răspunsului beneficiarului la solicitările de clarificări) și s-a încadrat în medie în durata procedurală necesară evaluării unui proiect de către AM POST.

Acest aspect s-a datorat unui proces îndelung de pregătire a proiectelor înaintea depunerii acestora spre evaluare la AM POST, precum și a respectării de către beneficiar a instrucțiunilor emise de AM POST în luna decembrie 2009, privind completarea secțiunilor din cererea de finanțare.

Totuși motivele care au stat la baza solicitărilor de clarificări din partea AM POST în procesul de evaluare al acestor proiecte de reabilitare a secțiunilor de cale ferată au fost următoarele:

- Actualizarea calendarului de implementare și corelarea datelor de început și de sfârșit ale activităților subsecvente
- Reformularea indicatorilor de rezultat
- Explicarea diferențelor între lungimile traseului Coşlariu–Simeria dintre situația actuală, rezultatul implementării proiectului și ceea ce este prevăzut în documentul autorității competente de mediu aferent procedurii EIA
- Detalierea informațiilor privind analiza cererii de transport
- Explicarea utilității efectuării cheltuielilor din planul financiar aferente categoriei de cheltuieli: instalații și utilaje și a asistenței tehnice pentru introducerea IRIS

Răspunsurile beneficiarului la solicitările de clarificări AM POST au fost pertinente și utile fapt ce nu a întârziat prea mult procesul de evaluare al proiectului la AM POST.

De asemenea perioada de elaborare a răspunsurilor beneficiarului la solicitările AM POST nu a depășit durata propriu-zis de evaluare a proiectului de către AM POST, aceasta fiind în medie 27 de zile calendaristice, fapt ce a determinat o durată totală în medie de 69 de zile calendaristice a procesului de evaluare al proiectelor de la depunere până la raportul favorabil emis de AM POST.

Procesul de evaluare al proiector feroviare în cadrul AM POST a durat cu 63% mai puțin față de evaluarea proiectelor de autostradă și datorită unei mai strânse colaborări cu beneficiarului și a unui interes mai mare al acestuia față de aprobarea finanțării dar și datorită unui proces mai îndelung de pregătire al proiectelor înaintea depunerii spre evaluare la AM POST.

La Comisia Europeană:

În cursul anului 2010 CE a evaluat și a emis decizie favorabilă de finanțare pentru proiectul Proiect Pilot Operațional pentru o aplicație ECTS/ERMS nivel 2.

În cadrul procesului de evaluare al acestui proiect, CE a solicitat clarificări la care AM POST a răspuns cu promptitudine, timpul necesar elaborării răspunsurilor reprezentând doar 63 de zile calendaristice din durata totală de 343 de zile a procesului de evaluare până la emiterea deciziei de către CE.

Solicitările de informații la care AM POST a răspuns în decursul anului 2010 privesc următoarele aspecte:

- Planul de implementare a sistemului ERTMS pe toată Axa Prioritară TEN T 22 și modul de cooperare cu celelalte state membre
- Aranjamentele instituționale făcute de CN CF CFR SA în vederea implementării proiectului
- Modul de utilizare a sistemului ERTMS 2 de către operatorii feroviarii
- Aranjamentele instituționale dintre CN CF CFR SA și SNTFC CFR Călători
- Capacitatea rețelei/fibre optice de comunicație
- Aspecte legate de achiziția publică a celor două MSC-uri prevăzute în proiect

Contractarea finanțării:

AM POST a încheiat un contract de finanțare pentru proiectul „Pilot Operațional pentru o aplicație ECTS/ERMS nivel 2” cu o valoare totală de 63.183.827 EUR³, din care valoarea totală eligibilă este de 50.954.699 EUR, valoarea din Fondul de Coeziune fiind de 43.311.494 EUR (85% din valoarea eligibilă a proiectului).

Implementare:

În cadrul acestui DMI nu au fost proiecte aflate în implementare în anul 2010.

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).

³ cursul Inforeuro pentru luna decembrie 2010: 1 EUR = 4,2943 lei

Portofoliul de proiecte al AM POS transport pentru Axa Prioritară 2 include *aproximativ 6 de proiecte majore*, din care 4 proiecte au fost deja aprobate de CE până la sfârșitul anului 2010, iar restul de 2 proiecte urmează să fie transmise treptat la CE în perioada 2011-2012, 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						0
	Ținta**										dd ****
	Valoarea de bază***										
Lungime de drum nou construit – drumuri naționale (km)	Realizare	0	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						0
	Ținta										dd ****
	Valoarea de bază										
Lungime de drum reabilitat/modernizat - variante de ocolire (km)	Realizare	0	0	0	0						0
	Ținta										dd ****
	Valoarea de bază										
Lungime de drum reabilitat/modernizat - drumuri naționale (km)	Realizare	0	0	0	0						0
	Ținta										dd ****
	Valoarea de bază										
Lungime de drum reabilitat/modernizat	Realizare	0	0	0	0						0
	Ținta										dd ****

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

reabilitat/ modernizat în afara TEN-T - drumuri naționale (km)	Valoarea de bază									
Creșterea traficului de pasageri – infrastructura rutieră (%)	Realizare	0	0	0	0					0
	Ținta									dd ****
	Valoarea de bază									
Creșterea traficului de pasageri – aeroporturi (%)	Realizare	0	0	0	0					0
	Ținta									dd ****
	Valoarea de bază									
Creșterea traficului de pasageri – porturi (%)	Realizare	0	0	0	0					0
	Ținta									dd ****
	Valoarea de bază									
Creșterea traficului de pasageri – căi ferate (%)	Realizare	0	0	0	0					0
	Ținta									+26%
	Valoarea de bază									
Creșterea traficului de mărfuri transportate sau tranzitate – infrastructura rutieră (%)	Realizare	0	0	0	0					0
	Ținta									dd ****
	Valoarea de bază									
Creșterea traficului de mărfuri transportate sau tranzitate – porturi (%)	Realizare	0	0	0	0					0
	Ținta									dd ****
	Valoarea de bază									
Creșterea traficului de mărfuri transportate sau tranzitate – căi ferate (%)	Realizare	0	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)

Notă: În cadrul proiectelor de asistență tehnică în vederea pregătirii pentru construcție a variantelor de ocolire au fost realizate 27 de studii, analize, rapoarte, strategii, însă acestea nu sunt considerate ca indicatori la nivelul POST.

În cursul anului 2010 în cadrul AP 2:

- au fost depuse 14 cereri de finanțare cu o valoare totală de 250.651.556 EUR¹, din care 136.875.815 EUR reprezintă contribuția solicitată din FEDR, (2 proiecte de rutier, 10 proiecte de feroviar și 2 proiecte de naval).

- AM POST a evaluat favorabil și a transmis la CE un proiect major a căror contribuție solicitată din FEDR reprezintă

- AM POST a contractat 7 proiecte, dintre care 3 majore aprobate de CE în 2009, cu o valoare totală de 563.854.947 EUR¹, din care 289.112.177 EUR reprezintă contribuția solicitată din FEDR (5 proiecte rutier, 1 proiect feroviar și 1 proiect de naval). Valoarea solicitată din FEDR a proiectelor contractate în anul 2010 a crescut de 7 ori față de valoarea proiectelor contractate în anul 2009.

- toate plățile către beneficiari efectuate până în prezent pe axa prioritară 2, în valoare de 824.797 EUR, s-au realizat în decursul anului 2010.

Pentru **DMI 2.1 - Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport**, CN ADNR SA, a depus până la sfârșitul anului 2010, 12 proiecte (din care 3 majore), cu o valoare totală de 771.504.398 EUR⁴, din care 404.852.517 EUR reprezintă valoarea solicitată din FEDR. Din totalul de 12 cereri de finanțare, AM POST a contractat 8 cereri de finanțare, și anume:

- 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 (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 DN1 H Zalău – Aleșd
- Reabilitare DN24&DN24B Limita Județelor Galați/Vaslui – Crasna – Albița.
- Construcția variantei de ocolire a Municipiului Alexandria
- Construcția variantei de ocolire a Municipiului Caracal
- Modernizarea DN5, sectorul București - Adunați Copăceni

Depuneri:

În cadrul DMI 2.1, în cursul anului 2010 s-au depus 2 proiecte în valoare totală de 38.728.042 EUR², din care contribuția FEDR de 20.482.083 EUR:

⁴ cursul Inforeuro pentru luna decembrie 2010: 1 EUR = 4,2943 lei

- Construcția variantei de ocolire Carei
- Construcția variantei de ocolire a orașului Săcuieni

Evaluare:

La AM POST:

În cursul anului 2010, AM POST a evaluat 6 proiecte, din care 1 proiect major, astfel :

- 5 proiecte au fost evaluate favorabil de AM POST și aprobate, în valoare totală de 174.680.347 EUR, a căror finanțare UE este de 85.602.462 EUR, iar pentru 3 dintre ele s-a semnat și contractul de finanțare (Construcția variantelor de ocolire Alexandria și Caracal, și Modernizarea DN5, sectorul București - Adunați Copăceni), urmând ca la începutul anului 2010 să se semneze contractele de finanțare și pentru restul de proiecte (Construcția variantelor de ocolire Carei și Săcuieni),
- 1 proiect major a fost evaluat favorabil și transmis spre evaluare la CE (Reabilitare DN 6 Alexandria Craiova)

Procesul de evaluare al proiectelor în cadrul AM POST a înregistrat o îmbunătățire prin diminuarea perioadei evaluării de la o medie de 130 de zile calendaristice (fără a lua în calcul zilele de întrerupere a procesului de evaluare până la primirea răspunsului beneficiarului la solicitările de clarificări) aferentă proiectelor depuse în anul 2009 (Construcția variantelor de ocolire a Municipiului Alexandria și Caracal și Modernizarea DN5, sectorul București - Adunați Copăceni) și evaluate pe parcursul anului 2010, la 75 de zile calendaristice pentru proiectul depus în 2010 (Construcția variantelor de ocolire a orașului Săcuieni și Carei).

Acest aspect s-a datorat unei mai strânse colaborări cu beneficiarul și a unui proces îndelung de pregătire a proiectului împreună cu experții JASPERS precum și a aplicării de către beneficiar a lecțiilor învățate din evaluarea AM POST a proiectelor anterioare.

Totuși motivele care au stat la baza solicitărilor de clarificări din partea AM POST în procesul de evaluare a acestor proiecte au fost următoarele:

- Fila de Buget prezentată de beneficiari nu acoperea valoarea totală a proiectului
- Clarificări solicitate de JASPERS privind SF și ACB, pentru care au fost organizate întâlniri.
- Clarificări privind valorile foarte mari ale asistentelor tehnice solicitate de beneficiar.
- Justificarea necorespunzătoare a cheltuielilor eligibile.
- Necorelarea costurilor din Planul Financiar, Planul de achiziții și costurile din Devizul general
- Actualizarea devizului general al proiectelor de către beneficiar a condus la actualizarea datelor din cererea de finanțare.
- Calcularea gresită a rezervelor
- Clarificarea inconsistenței între prețul terenului și suma alocată pentru achiziția de teren.

Răspunsurile beneficiarului la solicitările de clarificări AM POST au fost complete, fapt ce nu a necesitat noi solicitări de clarificări.

De asemenea perioada de elaborare a răspunsurilor beneficiarului la solicitările AM POST pentru proiectele depuse în 2010 și evaluate favorabil în 2010 nu a depășit durata propriu-zis de evaluare a proiectului de către AM POST, aceasta fiind în medie 20 de zile calendaristice, fapt ce a prelungit

Autoritatea de Management pentru Programul Operațional Sectorial „Transport”

2007 - 2013

durata totală a procesului de evaluare a proiectului de la depunere până la raportul favorabil emis de AM POST.

La Comisia Europeană:

În cursul anului 2010 CE a evaluat proiectul „Reabilitare DN 6 Alexandria Craiova”.

În cadrul procesului de evaluare al acestui proiect, CE a transmis până la sfârșitul anului 2010 2 solicitări de clarificări la care AM POST a răspuns cu promptitudine, timpul necesar elaborării răspunsurilor reprezentând doar 33 de zile calendaristice din durata totală până la sfârșitul anului 2010 de 124 de zile al procesului de evaluare al CE.

Solicitările de informații la care AM POST a răspuns privesc următoarele aspecte:

- Transmiterea de informații care să reflecte cum este respectată Directiva privind siguranța drumului.
- Prezentarea unui calendar prin care să se evedentieze complementaritatea cu variantele ocolitoare ale orașelor Cracăl și Alexandria
- De clarificat lungimea drumului reabilitat
- De transmis informații suplimentare privind impactul proiectului asupra sitului Natura 2000 Valea Oltului Inferior ROSPA0106

Contractare a finanțării:

AM POST a încheiat un număr de 5 contracte de finanțare pentru 3 proiecte minore și 2 proiecte majore aprobate de CE la sfârșitul anului 2009 (Reabilitare DN 1H Zalău – Alesd și Reabilitarea DN24, limita de județ Galați-Vaslui-Crasna și DN24B Crasna-Albița), în valoare totală de 397.026.083 EUR, din care contribuția UE este de 218.450.885 EUR.

Contribuția UE contractată în decursul anului 2010 reprezintă 57,22 % din totalul fondurilor UE alocate pentru DMI 2.1.

Implementare:

Ca o caracteristică a implementării proiectelor din DMI 2.1 se remarcă, pentru proiectele de lucrări, o întârziere în lansarea procedurilor de atribuire (amintim Reabilitare DN 1H Zalău – Alesd și Reabilitarea DN24, limita de județ Galați-Vaslui-Crasna și DN24B Crasna-Albița), cu până la 6 luni. De asemenea, există probleme legate de achiziția de terenuri și de obținerea autorizației de construire. Aceste aspecte au implicații negative asupra implementării viitoare pe ansamblu a proiectelor din DMI 2.1, mai ales având în vedere că majoritatea proiectelor incluse aici sunt proiecte de construire a unor variante de ocolire al căror beneficiu major este decongestionarea traficului în interiorul orașelor vizate.

Plăți: 802.224 euro

Rambursare: 60.465 euro

Pentru **DMI 2.2 - Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare naționale și a serviciilor pentru călători**, CN CF CFR SA, a depus până în prezent 10 proiecte, cu o valoare totală de 1.304.886.714 EUR⁵, din care 887.607.872 EUR reprezintă valoarea solicitată din FEDR. Din cele 10 proiecte depuse, AM POST a aprobat finanțarea până la sfârșitul anului 2010 pentru următoarele 5 proiecte:

- Modernizarea unor stații de cale ferată din România - stațiile CF Slatina, Rm. Vâlcea, Reșița Sud
- Modernizarea stațiilor de cale ferată Bistrița, Zalău
- Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - Sucursala Regională de Căi Ferate Timișoara
- Modernizarea stațiilor de cale ferată Giurgiu Oraș, Slobozia Veche și Călărași Sud
- Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - Sucursala Regională de Căi Ferate Constanța

Depuneri:

În cadrul DMI 2.2, în cursul anului 2010 s-au depus toate cele 10 proiecte din acest DMI, în valoare totală de 1.304.886.714 EUR², din care contribuția FEDR de 887.607.872 EUR:

- Modernizarea unor stații de cale ferată din România - stațiile CF Slatina, Rm. Vâlcea, Reșița Sud
- Modernizarea stațiilor de cale ferată Bistrița, Zalău
- Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - Sucursala Regională de Căi Ferate Timișoara
- Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - Sucursala Regională de Căi Ferate Brașov
- Modernizarea stațiilor de cale ferată Giurgiu Oraș, Slobozia Veche și Călărași Sud
- Modernizarea unor stații de cale ferată din România - stațiile CF Sfântu Gheorghe, Târgu Mures
- Modernizarea stației de cale ferată Pitești
- Modernizarea stațiilor de cale ferată Piatra Neamț, Botoșani, Vaslui, Brăila
- Modernizarea stației de cale ferată Alexandria
- Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - Sucursala Regională de Căi Ferate Constanța

Evaluare:

În cursul anului 2010, AM POST a evaluat cele 10 proiecte depuse pe acest DMI, aprobând finanțarea pentru 5 proiecte, restul de 5 proiecte rămânând în continuare în evaluare la AM POST.

Proiectele evaluate de AM POST în cadrul anului 2010 se împart în proiecte de lucrări de reabilitare de poduri, podețe și tuneluri de cale ferată și proiecte de modernizare a stațiilor de cale ferată .

⁵ cursul Inforeuro pentru luna decembrie 2010: 1 EUR = 4,2943 lei

Procesul de evaluare al proiectelor de modernizare a stațiilor de cale ferată evaluate favorabil de AM POST a durat în medie 39 de zile calendaristice (fără a lua în calcul zilele de întrerupere a procesului de evaluare până la primirea răspunsului beneficiarului la solicitările de clarificări) și s-a încadrat în medie în durata procedurală necesară evaluării unui proiect de către AM POST.

Acest aspect s-a datorat unui proces îndelung de pregătire a proiectelor împreună cu experții JASPERS înaintea depunerii acestora spre evaluare la AM POST, precum și a respectării de către beneficiar a instrucțiunilor emise de AM POST în luna decembrie 2009, privind completarea secțiunilor din cererea de finanțare.

Totuși motivele care au stat la baza solicitărilor de clarificări din partea AM POST în procesul de evaluare al proiectelor de modernizare a stațiilor de cale ferată au fost următoarele:

- Completarea listei de documente care să ateste capacitatea tehnică a beneficiarului de a implementa proiecte finanțate din fonduri comunitare, conform cu cerințele prevăzute în ghidul solicitantului .
- Absența filei bugetare proprii a proiectului
- Necorelarea unor date din diverse secțiuni ale cererii de finanțare
- Solicitarea unor documente suplimentare cum ar fi : protocolul semnat de CN CF CFR Sa cu autoritățile publice locale referitor la investițiile ce trebuie realizate în piețele gărilor și un document semnat de reprezentantul legal al beneficiarului prin care să se declare că 100% din investiția solicitată spre finanțare la AM POST prin cererea de finanțare
- Clarificări legate de planul financiar în ceea ce privește aplicarea metodei diferențelor de finanțare
- Clarificări legate de tipul de contract de lucrări ce se va încheia, cu prețuri fixe sau cu prețuri ajustabile, și în funcție de opțiune ajustarea sau nu a planului financiar.
- Necesitatea revizuirii și corectării planului de achiziții

Răspunsurile beneficiarului la solicitările de clarificări AM POST au fost pertinente și utile fapt ce nu a întârziat prea mult procesul de evaluare al proiectului la AM POST.

De asemenea perioada de elaborare a răspunsurilor beneficiarului la solicitările AM POST nu a depășit durata propriu-zis de evaluare a proiectului de către AM POST, aceasta fiind în medie 22 de zile calendaristice, fapt ce a determinat o durată totală în medie de 61 de zile calendaristice a procesului de evaluare al proiectelor de la depunere până la raportul favorabil emis de AM POST.

Față de cele de mai sus, procesul de evaluare al proiectelor de lucrări de reabilitare de poduri, podețe și tuneluri de cale ferată evaluate favorabil de AM POST a durat în medie 42 de zile calendaristice (fără a lua în calcul zilele de întrerupere a procesului de evaluare până la primirea răspunsului beneficiarului la solicitările de clarificări) încadrându-se de asemenea în medie în durata procedurală necesară evaluării unui proiect de către AM POST.

Totuși motivele care au stat la baza solicitărilor de clarificări din partea AM POST în procesul de evaluare al proiectelor de lucrări de reabilitare de poduri, podețe și tuneluri de cale ferată au fost următoarele:

- Necorelări între datele introduse în cererea de finanțare
- De explicat anumii indicatori introdusi în cadrul cererii de finanțare
- Completare ”calendar de implementare”
- Corectarea datelor introduse, deoarece nu corespund cu cele din SF, ACB
- Actualizare Deviz general cu TVA 24%

- Modificări în cadrul capitolul ”Analiza impactului asupra mediului”
- Actualizare SF
- Reavizare CTE de către beneficiar

Perioada de elaborare a răspunsurilor beneficiarului la solicitările AM POST pentru acest tip de proiecte a fost mai mare decât cel necesar proiectelor de modernizare de stații de cale ferată, însă nu a depășit durata propriu-zis de evaluare a proiectului de către AM POST, aceasta fiind în medie 41 de zile calendaristice, fapt ce a determinat o durată totală în medie de 83 de zile calendaristice a procesului de evaluare al proiectelor de la depunere până la raportul favorabil emis de AM POST.

La sfârșitul anului 2010 au rămas în evaluare la AM POST 5 proiecte (4 proiecte de modernizare de stații de cale ferată și 1 proiect de lucrări de reabilitare poduri, podete și tuneluri de cale ferată).

Contractare a finanțării:

AM POST a încheiat un contract de finanțare pentru proiectul „Modernizarea unor stații de cale ferată din România – stațiile cf Slatina, Râmnicu Vâlcea și Reșița Sud” cu o valoare totală de 23.358.587 EUR⁶, din care valoarea totală eligibilă este de 18.765.621 EUR, valoarea din FEDR fiind de 12.995.193EUR.

Implementare:

Pentru 4 proiecte din cadrul acestui DMI, cererile de finanțare au fost aprobate în luna decembrie 2010, restul proiectelor fiind în evaluare la finele anului.

Prin urmare, în cursul anului 2010 nu a existat nici un proiect în implementare în cadrul acestui domeniu major de intervenție.

Plăți:0

Rambursare:0

Pentru **DMI 2.3 - Modernizarea și dezvoltarea porturilor dunărene și maritime**, beneficiarii au depus până în prezent 5 proiecte, cu o valoare totală de 210.394.672 EUR⁷, din care 95.142.600 EUR reprezintă valoarea solicitată din FEDR. Din cele 5 proiecte depuse, AM POST a aprobat finanțarea până la sfârșitul anului 2010 pentru următoarele 2 proiecte:

- Pod rutier la km 0+540 al Canalului Dunăre – Marea Neagră și lucrările aferente infrastructurii rutiere și de acces în Portul Constanța
- Finalizarea digului de larg în Portul Constanța

Depuneri:

⁶ cursul Inforeuro pentru luna decembrie 2010: 1 EUR = 4,2943 lei

⁷ cursul Inforeuro pentru luna decembrie 2010: 1 EUR = 4,2943 lei

În cadrul DMI 2.3, în cursul anului 2010 s-au depus 2 proiecte, ca urmare a lansării Operațiunii - Modernizarea și dezvoltarea porturilor dunărene din luna 16.06.2010, în valoare totală de 16.276.138 EUR², din care contribuția FEDR de 9.894.376 EUR:

- Infrastructură pentru terminal de containere în Portul Oltenița
- Lucrări de infrastructură portuară - Modernizare cheu dana 23 și 25 parțial din portul Brăila

Evaluare:

În cadrul acestui DMI există un proiect depus în anul 2008 ("Dezvoltarea capacității feroviare în zona Fluvio – Maritimă a Portului Constanța") a cărui evaluare a fost finalizată tot în anul 2008, însă nu s-a putut aproba finanțarea nici până la sfârșitul anului 2010, datorită faptului că în urma unei reverificări înainte de aprobarea proiectului, situația juridică a unor secțiuni de cale ferată din port și a terenului aferent era neclară.

În cursul anului 2010, AM POST a evaluat cele 2 proiecte nou depuse pe acest DMI, respingând finanțarea pentru un proiect datorită retragerii acestui proiect de către beneficiar (Infrastructură pentru terminal de containere în Portul Oltenița), iar celalalt proiect rămânând în continuare în evaluare la sfârșitul anului 2010 .

Procesul de evaluare al proiectului evaluat de AM POST și retras de la finanțare de către beneficiar a durat 14 de zile calendaristice (fără a lua în calcul zilele de întrerupere a procesului de evaluare până la primirea răspunsului beneficiarului la solicitările de clarificări) și s-a încadrat în medie în durata procedurală necesară evaluării unui proiect de către AM POST.

Motivele care au stat la baza solicitărilor de clarificări din partea AM POST în procesul de evaluare al acestui proiect de lucrări de infrastructură pentru terminal de containere în port au fost următoarele:

- Completarea listei de documente care să ateste capacitatea tehnică a beneficiarului de a implementa proiecte finanțate din fonduri comunitare, conform cu cerințele prevăzute în ghidul solicitantului .
- Corectarea și completarea planului de achiziții
- Actualizarea filei bugetare în vederea corelării cu valoarea proiectului prezentat în cererea de finanțare

În cadrul procesului de evaluare celui de-al doilea proiect de lucrări de infrastructură portuară - Modernizare cheu dana 23 și 25 parțial din Portul Brăila, AM POST a solicitat următoarele clarificări de la beneficiar:

- Realizarea unei ACB consolidate din care să reiasă costurile și beneficiile atât ale beneficiarului cât și ale operatorului portuar, precum și includerea în ACB a calculului costurilor incrementale
- Refacerea cererii de finanțare pe formatul corect al cererii de finanțare
- Fundamentarea sumelor solicitate în planul financiar prin atașarea documentelor justificative
- Corectarea indicatorilor de rezultat
- Actualizarea pe anul 2010 a documentelor care să ateste asigurarea cofinanțării
- Preluarea valorilor din devizul general al proiectului aprobat de beneficiar în planul financiar

Contractare a finanțării:

AM POST a încheiat un contract de finanțare pentru proiectul major, aprobat de CE la sfârșitul anului 2009, „Finalizarea digului de larg în Portul Constanța” cu o valoare totală de 143.470.277 EUR⁸, din care valoarea totală eligibilă este 57.666.099 de EUR, valoarea din FEDR fiind de 25.606.246 EUR

Implementare:

- Implementarea proiectelor în cadrul acestui domeniu major de intervenție este caracterizată de evoluția celor două proiecte ”Finalizarea digului de larg în Portul Constanța” și ”Pod rutier la km 0+540 al Canalului Dunăre – Marea Neagră și lucrările aferente infrastructurii rutiere și de acces în Portul Constanța”. Astfel, se înregistrează întârzieri în implementare ca urmare a nefinalizării sau a finalizării cu întârziere a procedurii de achiziție publică, urmare contestațiilor depuse. De asemenea, chiar evoluția după semnarea contractelor de lucrări este una caracterizată ca slabă, deoarece, în cazul celui de-al doilea proiect amintit, deși contractul a fost semnat cu întârziere, decalajul nu numai că nu a fost recuperat, dar până la finele anului nu a fost înregistrat nici un progres. Pe cale de consecință, nu există progrese nici în ceea ce privește plățile și rambursările de cheltuieli, iar implementarea generală a acestui domeniu poate fi caracterizată ca fiind una extrem de slabă.

Plăți: 22.573 euro

Rambursare: 0 euro

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 2011-2012, perioada de implementare fiind 2011-2015.

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, în cursul anului 2010 au fost semnate 3 contracte de finanțare, după cum urmează:

⁸ cursul Inforeuro pentru luna decembrie 2010: 1 EUR = 4,2943 lei

- Sistem de colectare a deșeurilor generate de navele în porturile de pe Dunărea maritimă administrată de către Compania Națională Administrația Porturilor Dunării Maritime S.A. Galați
- Modernizarea sistemului de semnalizări de navigație pe Canalul Dunăre-Marea Neagră
- Modernizarea sistemului de semnalizări de navigație pe Canalul Poarta Albă – Midia Năvodari

3.3.1. 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 – protecția mediului (număr)	Realizare*	0	0	0	0						0
	Ținta**										1
	Valoarea de bază***										
Treceri la nivel cu calea ferată – căi ferate (număr)	Realizare	0	0	0	0						0
	Ținta										80
	Valoarea de bază										
Treceri la nivel cu calea ferată – drumuri naționale (număr)	Realizare	0	0	0	0						0
	Ținta										dd****
	Valoarea de bază										
Sate liniare protejate - drumuri naționale (km)	Realizare	0	0	0	0						0
	Ținta										180
	Valoarea de bază										
Reducerea accidentelor grave - drumuri naționale (%)	Realizare	0	0	0	0						0
	Ținta										-20%
	Valoarea de bază										
Reducerea accidentelor mortale - drumuri naționale (%)	Realizare	0	0	0	0						0
	Ținta										-20%
	Valoarea de bază										
Terminale inter-modale noi/modernizate (număr)	Realizare	0	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 cursul anului 2010 în cadrul AP 3:

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

- au fost depuse 5 cereri de finanțare cu o valoare totală de 102.679.402EUR¹, din care 58.675.161 EUR reprezintă contribuția solicitată din FEDR, (1 proiect de rutier, 2 proiecte de feroviar și 2 proiecte de naval);

- AM POST a evaluat 9 cereri de finanțare, până la sfârșitul anului 2010 finalizând evaluarea pentru 3 dintre ele, restul de 6 proiecte rămânând în continuare în evaluare la AM POST;

- AM POST a contractat 3 proiecte cu o valoare totală de 18.221.700 EUR¹, din care 10.636.016 EUR reprezintă contribuția solicitată din FEDR (toate proiectele fiind din sectorul naval);

- s-au realizat plăți către beneficiari în valoare de 1.165.674 EUR¹ față de suma de 15.698 EUR care reprezintă plățile efectuate până la sfârșitul anului 2009.

În cadrul DMI 3.2 - Îmbunătățirea siguranței traficului pe toate modurile de transport, au fost depuse 9 proiecte (1 proiect de rutier, 2 proiecte de feroviar și 6 proiecte de naval) cu o valoare totală de 23.648.423 EUR⁹, din care 14.137.428 EUR reprezintă valoarea solicitată din FEDR, din care 5 proiecte au fost contractate, după cum urmează:

- 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 Topohidrografice pe canalele Dunăre - Marea Neagră și Poarta Albă - Midia Năvodari
- Modernizarea sistemului de semnalizări de navigație pe canalul Dunăre - Marea Neagră
- Modernizarea sistemului de semnalizări de navigație pe canalul Poarta Albă - Midia Năvodari

Depuneri:

În cadrul DMI 3.2, în cursul anului 2010 s-au depus 3 proiecte (1 proiect de rutier și 2 proiecte de feroviar) cu o valoare totală de 18.221.700 EUR¹⁰, din care 10.636.016 EUR reprezintă valoarea solicitată din FEDR, după cum urmează:

- Modernizarea infrastructurii privind siguranța circulației pe DN 1, în sate liniare și puncte negre
- Modernizarea trecerilor la nivel de cale ferată
- Sistem de detectare a cutiilor de osii supraîncălzite și a frânelor strânse

⁹ cursul Inforeuro pentru luna decembrie 2010: 1 EUR = 4,2943 lei

¹⁰ cursul Inforeuro pentru luna decembrie 2010: 1 EUR = 4,2943 lei

Evaluare:

În cursul anului 2010, AM POST a evaluat 5 proiecte finalizând evaluarea favorabil pentru 2 dintre ele, celalalte 3 proiecte rămânând în continuare în evaluare la sfârșitul anului 2010 .

Procesul de evaluare al celor 2 proiecte depuse în anul 2009 și evaluate și aprobate de AM POST în cursul anului 2010 a durat în medie 139 de zile calendaristice (fără a lua în calcul zilele de întrerupere a procesului de evaluare până la primirea răspunsului beneficiarului la solicitările de clarificări).

Motivele care au stat la baza solicitărilor de clarificări din partea AM POST în procesul de evaluare al acestor proiecte de modernizare a sistemelor de semnalizari de navigație au fost următoarele:

- Corectarea Planului financiar la cheltuielile legate de stimularea financiară a personalului, achiziție echipamente informatice, mobilier, software și justificarea acestora, recalcularea rezervelor, corelarea cheltuielilor din planul financiar cu cele din devizul estimativ al proiectului
- Excluderea din calculul duratei de implementare a proiectului a activităților finalizate
- Corectarea ACB în ceea ce privește Rata Internă de Rentabilitate Economică
- Excluderea din cadrul cheltuielilor eligibile a sumei aferente procurării unor loturi de rezervă, în cadrul perioadei de întreținere
- Explicarea efectuării activității de organizare de șantier, cheltuială neinclusă în planul financiar, dar necesară proiectului
- Detalierea activității de refacere a mediului (de exemplu, colectarea de ambalaje)

Beneficiarii au răspuns rapid însă incomplet la solicitările de clarificări AM POST fapt ce a determinat întreruperea procesului de evaluare de către AM POST pentru solicitări de clarificări în medie de 6 ori în cadrul evaluării tehnico-economice.

În ceea ce privește perioada de elaborare a răspunsurilor beneficiarului la solicitările AM POST, aceasta nu a depășit durata propriu-zis de evaluare a proiectului de către AM POST, fiind în medie 79 de zile calendaristice, fapt ce a determinat o durată totală în medie de 218 de zile calendaristice a procesului de evaluare al proiectelor de la depunere până la raportul favorabil emis de AM POST.

Procesul de evaluare al proiectelor de naval aprobate în anul 2010 a fost de două ori mai lung decât al proiectelor de naval aprobate în cadrul anului 2009 în cadrul AM POST datorită fluctuației de personal din cadrul AM POST reflectată în evaluarea acestor proiecte de către trei ofițeri de proiect, dar și a problemelor menționate mai sus.

În ceea ce privește procesul de evaluare a proiectului de siguranță în domeniul rutier, AM POST a solicitat în repetate rânduri clarificări beneficiarului, în special cu privire la:

- refacerea Planului financiar pentru realizarea corespondentei atât cu Devizul General cât și cu ordinul comun de cheltuieli eligibile MT- MEF nr. 28/75/2008
- detalierea indicatorilor de rezultat
- lipsa certificatelor de urbanism/ reobținerea acestora ca urmare a expirării lor,
- completarea Secțiunii de mediu a cererii de finanțare
- Corectarea calendarului de implementare a proiectului

La sfârșitul anului 2010, procesul de evaluare al acestui proiect era în continuare întrerupt, așteptându-se clarificări de la beneficiar.

Contractare a finanțării:

AM POST a încheiat în anul 2010 2 contracte de finanțare pentru proiectele depuse în 2009, „Modernizarea sistemului de semnalizări de navigație pe canalul Dunăre - Marea Neagră” și “Modernizarea sistemului de semnalizări de navigație pe canalul Poarta Albă - Midia Năvodari” cu o valoare totală de 6.888.206 EUR¹¹, din care valoarea totală eligibilă este de 5.794.057 EUR, valoarea din FEDR fiind de 4.120.733 EUR.

Implementare:

Implementarea proiectelor incluse în acest domeniu major este considerată satisfăcătoare, proiectele derulându-se, în general, conform graficelor de execuție.

Plăți: 1.054.525 EUR

Rambursare: S-au efectuat plăți de la CE în anul 2010 în valoare de 523.665 EUR.

În cadrul DMI 3.3 - Minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului au fost depuse 5 proiecte (4 proiecte de naval și un proiect de feroviar) cu o valoare totală de 32.498.360 EUR¹², din care 19.669.130 EUR reprezintă valoarea solicitată din FEDR, din care 2 proiecte au fost contractate, după cum urmează:

- Sistem de colectare a deșeurilor generate de navele în porturile de pe Dunărea maritimă administrată de către Compania Națională Administrația Porturilor Dunării Maritime S.A. Galați
- Elaborarea planurilor de acțiune ale hărților strategice de zgomot pentru CF

Ultimul proiect a fost finalizat în cursul anului 2010.

Depuneri:

În cadrul DMI 3.3, în cursul anului 2010 s-au depus 2 proiecte noi, ambele în sectorul naval cu o valoare totală de 14.668.923 EUR¹³, din care 8.448.648 EUR reprezintă valoarea solicitată din FEDR, după cum urmează:

- Modernizarea sistemului de gospodărire calitativă a apei din canalele navigabile prin montarea de stații de monitorizare a calității apei
- Monitorizare a impactului asupra mediului a lucrărilor de îmbunătățire a condițiilor de navigație pe Dunăre între Călărași și Brăila, km 375 – km 175

¹¹ cursul Inforeuro pentru luna decembrie 2010: 1 EUR = 4,2943 lei

¹² cursul Inforeuro pentru luna decembrie 2010: 1 EUR = 4,2943 lei

¹³ cursul Inforeuro pentru luna decembrie 2010: 1 EUR = 4,2943 lei

Evaluare:

În cursul anului 2010, AM POST a evaluat 4 proiecte finalizând evaluarea favorabil pentru unul dintre ele, celelalte 3 proiecte rămânând în continuare în evaluare la sfârșitul anului 2010 .

Procesul de evaluare al proiectului depus în anul 2009 și evaluat și aprobat de AM POST în cursul anului 2010 a durat 81 de zile calendaristice (fără a lua în calcul zilele de întrerupere a procesului de evaluare până la primirea răspunsului beneficiarului la solicitările de clarificări).

Motivele care au stat la baza solicitărilor de clarificări din partea AM POST în procesul de evaluare al acestui proiect de colectare a deșeurilor generate de nave au fost următoarele:

- Reactualizare SF și ACB conform cerintelor Jaspers și anume: refacerea analizei opțiunilor, redimensionarea sistemului de colectare a deșeurilor de la nave, calculul beneficiilor și costurilor, tarifarea indirectă
- Refacerea Devizului în conformitate cu SF-ul actualizat
- Respectarea cerintelor AM POST privind planului financiar , planul de achizitii, calendarul de implementare și analiza impactului de mediu și completarea secțiunilor din cererea de finanțare în conformitate cu instrucțiunile AM POST

Beneficiarul nu a răspuns rapid și complet la solicitările de clarificări AM POST fapt ce a determinat întreruperea procesului de evaluare de către AM POST pentru solicitări de clarificări de 2 ori oficial în cadrul evaluării tehnico-economice. AM POST a organizat 8 ședințe de lucru cu beneficiarul și experții JASPERS pentru sprijinirea beneficiarului în corectarea cererii de finanțare.

În ceea ce privește perioada de elaborare a răspunsurilor beneficiarului la solicitările AM POST, aceasta a depășit durata propriu-zis de evaluare a proiectului de către AM POST, fiind de 290 de zile calendaristice, fapt ce a determinat o durată totală de 371 de zile calendaristice a procesului de evaluare al proiectelor de la depunere până la raportul favorabil emis de AM POST.

În ceea ce privește procesul de evaluare a proiectelor de naval depuse în 2010 , AM POST a solicitat, până la sfârșitul anului 2010, clarificări beneficiarului, în special cu privire la:

- Nerespectarea formatului standard al cererii de finanțare și neatașarea documentelor solicitate ca anexă la aceasta
- Prezentarea unui tabel cu amplasarea stațiilor ce urmează a fi amplasate și cu actele de proprietate aferente pentru fiecare locație a proiectului.
- TVA-ul nu era completat în pct. 43 al Cererii de Finanțare „Planul Financiar”;
- Clarificarea unor cheltuieli din planul financiar (servicii de elaborare SF și PT)
- Revizuirea ACB în conformitate cu Ghidul ACB al CE din 2008
 - o Corelări ale informațiilor referitoare la „Durata și calendarul de implementare”
- Completarea „Alocarea anuală a contribuției publice eligibile”.

Pentru proiectul “ Monitorizare a impactului asupra mediului a lucrărilor de îmbunătățire a condițiilor de navigație pe Dunăre între Călărași și Brăila, km 375 km 175 ” a fost necesară revizuirea completă a cererii de finanțare, deoarece proiectul a fost tratat ca un proiect tip ”bridge” (punte) cu finanțare asigurată pentru Etapa I prin Programul Operațional Sectorial ”Transport” 2007 – 2013 și pentru Etapa II prin următorul Programul Operațional Sectorial ”Transport”.

La sfârșitul anului 2010, procesul de evaluare al acestor proiecte era în continuare întrerupt, așteptându-se clarificări de la beneficiar.

Contractare a finanțării:

AM POST a încheiat în anul 2010 un contract de finanțare pentru proiectul depus în 2009, „Sistem de colectare a deșeurilor generate de navele în porturile de pe Dunărea maritimă administrată de către Compania Națională Administrația Porturilor Dunării Maritime S.A. Galați” cu o valoare totală de 11.333.495EUR¹⁴, din care valoarea totală eligibilă este de 9.160.972 EUR, valoarea din FEDR fiind de 6.515.283 EUR.

Implementare:

În cadrul acestui domeniu major de intervenție a fost implementat și finalizat un singur proiect, respectiv „Elaborarea planurilor de acțiune ale hartilor strategice de zgomot pentru CF”.

Plăți: 70.167 EUR

Rambursare: S-au efectuat plăți către beneficiari în valoare de 73.695 EUR.

1.4 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%).

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	1						1
	Ținta**										dd ****
	Valoarea de bază***										
Ghiduri și alte documente metodologice (număr)	Realizare	0	0	0	0						0
	Ținta										dd ****
	Valoarea de bază										

¹⁴ cursul Inforeuro pentru luna decembrie 2010: 1 EUR = 4,2943 lei

Evenimente axate pe schimbul de experiență cu privire la implementarea 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 participante la instruire (număr)	Realizare	0	0	0						0
	Ținta									dd ****
	Valoarea de bază									
Zile participante la instruire – beneficiar (număr)	Realizare	0	0	0						0
	Ținta									dd ****
	Valoarea de bază									
Zile participante la instruire – structuri de gestionare (număr)	Realizare	0	0	0						0
	Ținta									dd ****
	Valoarea de bază									
Zile participante la instruire – alte structuri (număr)	Realizare	0	0	0						0
	Ținta									dd ****
	Valoarea de bază									
Evenimente de comunicare și promovare (număr)	Realizare	0	1	1						1
	Ținta									dd ****
	Valoarea de bază									
Materiale de	Realizare	0	0	0						0
	Ținta									dd ****

informare și publicitate (număr)	Valoarea de bază									
Campanii mass - media	Realizare	0	0		1					1
	Ținta									dd ****
	Valoarea de bază									
Accesări pagina web (număr)	Realizare	0	0		11949					11949
	Ținta									100.000
	Valoarea de bază									
Nivelul de conștiențare 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 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 cursul anului 2010, în cadrul acestei axe prioritare au fost depuse 4 cereri de finanțare, în valoare totală de 619.950,15 EUR, din care valoarea eligibilă este de 501.626,35 EUR, iar contribuția asigurată din FEDR este de 376.570,8 EUR, după cum urmează:

1. Consultanță pentru susținerea Autorității de Management pentru POS-T în desfășurarea activității de monitorizare a implementării proiectelor POS-T

Obiectivele proiectului:

- Acordarea de asistență tehnică Direcției de Monitorizare din cadrul AM POS-T pentru monitorizarea eficientă a implementării contractelor de asistență tehnică și de execuție a infrastructurii de transport;
- Transfer de expertiză în domeniul monitorizării, de la experții Prestatorului angajați în contract, către personalul din cadrul AM POS-T implicat în monitorizarea implementării proiectelor.

Valoarea totală a proiectului este: 398.152,43 EUR, din care valoarea totală eligibilă de 321.090,75 EUR, iar contribuția din FEDR este de 241.042,78 EUR.

Stadiul proiectului:

Proiectul a fost depus la AM POST în data de 30.06.2010. Decizia de finanțare a fost semnată la data de 07.10.2010. Ulterior s-a semnat o decizie de modificare cu scopul de a modifica planul de cheltuieli, astfel încât obiectivele proiectului să fie atinse. Tot în cursul anului 2010 a fost semnat și contractul de asistență tehnică în valoare de 271.132,71 Euro.

2. Organizarea Comitetelor de Monitorizare POS Transport pentru anul 2010

Obiectivul proiectului:

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

Asigurarea cadrului logistic și organizatoric necesar bunei desfășurări a celor două reuniuni a Comitetului de Monitorizare POST, precum și a serviciilor de protocol aferente, pentru anul 2010.

Valoarea totală a proiectului este de 49.183,10 EUR, din care totalul eligibil este de 41.330,37 EUR, iar contribuția din FEDR este de 31.026,71 EUR.

Stadiul proiectului:

Proiectul a fost depus la AM POST în data de 30.04.2010. Decizia de finanțare a fost semnată la data de 23.06.2010. Ulterior s-a semnat o decizie de modificare cu scopul de a modifica planul de cheltuieli, astfel încât obiectivele proiectului să fie atinse. Tot în cursul anului 2010 a fost semnat și contractul de asistență tehnică, cu o valoare de 33.067,25 Euro.

3. Asistență tehnică pentru elaborarea, cuantificarea și organizarea urmăririi indicatorilor Programului Operațional Sectorial "Transport" 2007-2013

Obiectivul proiectului:

Crearea unui sistem eficient de indicatori de monitorizare și evaluare a POS-T (inclusiv indicatorii de mediu), prin:

- stabilirea valorilor lipsă pentru acești indicatori;
- organizarea unui sistem de colectare, urmărire și raportare a indicatorilor (inclusiv indicatorii de mediu);
- asistență acordată AM POS-T în ceea ce privește setul de indicatori.

Valoarea totală a proiectului este de 152.640,24 EUR, din care totalul eligibil este de 123.096,9 EUR, iar contribuția din FEDR este de 92.408,77 EUR

Stadiul proiectului:

Cererea de finanțare a fost redepusă la AM POST în data de 13.05.2010. Decizia de finanțare a fost semnată la data de 04.08.2010. Ulterior s-a semnat o decizie de modificare cu scopul de a modifica planul de cheltuieli, astfel încât obiectivele proiectului să fie atinse. Tot în cursul anului 2010 a fost semnat și contractul de asistență tehnică, cu o valoare de 122.720,82 Euro.

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

Obiectivul proiectului:

Asigurarea condițiilor de funcționare corespunzătoare a Autorității de Management pentru POS-T prin asigurarea cu tonere, consumabile și echipamente arhivare necesare desfășurării în bune condiții a activității AM POS-T.

Valoarea totală a proiectului este de 19.974,38 EUR, din care totalul eligibil este de 16.108,33 EUR, iar contribuția din FEDR este de 12.092,54 EUR.

Stadiul proiectului:

Proiectul a fost depus la AM POST în data de 01.11.2010. Decizia de finanțare a fost semnată la data de 04.02.2011. În cursul lunii decembrie 2010 s-a realizat achiziția directă a produselor, conform legislației în vigoare privind achizițiile publice. Valoarea produselor achiziționate a fost de 12.576,98 Euro.

În plus față de proiectele indicate mai sus, trebuie menționată încheiere la data de 4 iunie 2010 a contractului aferent proiectului „**Asistență tehnică pentru realizarea unei campanii de informare publică la nivel național privind Programul Operațional Sectorial Transport 2007 – 2013**”.

Obiectivul proiectului:

- Informarea publicului larg asupra contribuției Uniunii Europene 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 POS-T, în scopul măririi gradului de absorbție a Fondurilor Structurale și de Coeziune.

Valoarea totală a proiectului este de 882.911,99 EUR, din care totalul eligibil este de 741.942,81 EUR, iar contribuția din FEDR este de 556.976,46 EUR.

Stadiul proiectului:

Decizia de finanțare pentru acest proiect a fost semnată la data de 26.03.2009. Însă procedura de licitație pentru atribuirea contractului de servicii a fost contestată în mod repetat de către operatorii economici ofertanți. Din acest motiv, abia după epuizarea tuturor căilor de atac la instanțele juridictionale legal investite, având câștig de cauză, Autoritatea contractantă a putut încheia la data de 04.06.2010 contractul aferent acestui proiect. Contractul de servicii are o valoare de 735.975,60 Euro.

Implementarea acestei axe este caracterizată, în general, prin respectarea graficelor de implementare (cu excepția proiectului Asistență tehnică pentru evaluarea intermediara a POS-T 2007-2013). Se constată unele diferențe ale plăților și rambursărilor de cheltuieli față de graficele de realizare. Principalele motive ale întârzierilor existente au fost:

- ✓ contractarea cu întâziere, datorită contestațiilor formulate de operatorii economici ofertanți la procedurile de achiziție publică;
- ✓ slaba calitate a livrabilelor furnizate de Consultanți în cadrul derulării contractelor și necesitatea revizuirii acestora, ceea ce a dus la întârzieri în aprobare și în realizarea plăților;
- ✓ modificări privind legislația achizițiilor publice și a legislației fiscale

4.ESF

N/A

5.Proiecte Majore

La finalul anului 2010, la AM POST erau depuse 14 proiecte majore, dintre care 10 pentru sectorul rutier, 3 pentru sectorul feroviar și 1 pentru sectorul transportului naval. Dintre aceste proiecte au fost trimise spre analiza la CE 13 proiecte majore (1 proiect de rutier fiind în continuare în evaluare la AM POST la sfârșitul anului 2010). CE a emis decizii favorabile pentru 7 proiecte majore (5 proiecte pe rutier, 1 proiect de feroviar și 1 proiect de naval) pentru care AM POST a semnat toate contractele de finanțare cu beneficiarii.

Detalii suplimentare referitoare la proiecte majore depuse la AMPOST sunt prezentate în fișele de proiect anexate.

6.Asistență Tehnică (AT)

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

Mecanismul de coordonare a asistenței tehnice a continuat să funcționeze și pe parcursul anului 2010, prin organizarea reuniunilor Comitetului de Coordonare a Asistenței Tehnice (CC AT) și a diferitelor Grupuri de Lucru (GL) pe diverse probleme specifice/ tematice de asistență tehnică (GL SMIS, GL evaluare, GL formare în domeniul IS, GL comunicarea IS, GL monitorizarea PO, GL pentru viitorul politicii de coeziune, GL analiza cost-beneficiu). Acest mecanism instituit a asigurat și în anul 2010 o platformă de diseminare a bunelor practici și a problemelor/blocajelor intervenite în implementare, a evitat apariția suprapunerilor și a contribuit la creșterea consistenței AT.

Cu toate acestea, în anul 2010 s-au menținut principalele blocaje orizontale înregistrate în utilizarea AT, respectiv dificultăți în derularea procedurilor de achiziție publică. Având în vedere faptul că aceste probleme nu pot fi rezolvate fără implicarea unor factori externi sistemului de gestionare a Instrumentelor Structurale, aceste probleme se regăsesc în cele 7 direcții principale de acțiune cuprinse în Planul de măsuri prioritare pentru consolidarea capacității de absorbție a FSC a cărui elaborare a început în luna decembrie 2010, respectiv “Achiziții publice și contracte de achiziție” și „Asigurarea unei capacități administrative adecvate a structurilor responsabile de implementarea Programelor Operaționale”.

În plus, în cadrul reuniunii Comitetului de Coordonare a Asistenței Tehnice care a avut loc în luna septembrie 2010, AM POAT a lansat un exercițiu de planificare a Asistenței Tehnice pentru perioada rămasă de implementare 2011-2015, atât pentru POAT cât și pentru Axele de Asistență Tehnică.

La reuniunea CC AT care a avut loc în luna decembrie 2010 au fost analizate portofoliile de proiecte de Asistență Tehnică elaborate de toate PO și reprezentanții ACIS au făcut observații privind proiectele propuse, subliniind necesitatea pentru utilizarea asistenței tehnice cu prioritate pentru activitățile care aduc sprijin direct în implementarea programelor operaționale (evaluare, selecție și contractare de proiecte; întocmirea documentațiilor de atribuire; sprijin în evaluarea procesului de achiziții publice; sprijin pentru gestionarea proiectelor; organizarea misiunilor de verificare pentru funcții delegate OI, verificări de management la fața locului; verificare administrativă a cererilor de rambursare, pregătire proiecte pentru următoarea perioadă de programare etc).

Procentul scazut al utilizării Axei Prioritare 4 “Asistenței tehnice” a POS T, de 1% din totalul alocării financiare este datorat în mare parte faptului ca asistenta tehnica pentru POST prezinta o particularitate in sensul ca pentru pregatirea proiectelor sau pentru suport in implementare pe domeniile tehnice asistenta tehnica este cuprinsa in cadrul domeniilor de interventie, pe fiecare din axele tehnice. Sectotul rutier a fost cel care a utilizat cel mai bine aceasta abordare in sensul ca a fost inclusa in fiecare cerere de finantare, fiind particularizata pentru fiecare proiect in parte, iar in ceea ce priveste sectorul feroviar, asistenta tehnica urmeaza a fi licitata in anul 2011 pentru a asigura suportul tehnic pentru intreaga companie de cale ferata, pentru toate proiectele ce urmeaza a fi implementate.

In plus, in anul 2010 a fost demarat procesul de elaborare a cerintelor pentru proiectele de asistenta tehnica de anvergura (cum ar fi asistenta tehnica juridical, asistenta tehnica institutional pentru sectorul feroviar, asistenta tehnica pentru elaborarea Master Planului de Transport si altele).

Începând cu anul 2011, în cadrul CC AT va fi urmărit modul în care au fost luate în considerare recomandările ACIS și stadiul implementării proiectelor cuprinse în portofoliile de asistență tehnică 2011-2015.

7. Informare și publicitate

7.1. Planul de Comunicare POST 2007-2013

Planul de Comunicare POST 2007-2013 a fost acceptat de Comisia Europeană la data de 20 martie 2008. Pentru implementarea acestuia, AM POST a elaborat în fiecare an câte un Plan de Acțiuni de Comunicare.

Scopul Planului de Comunicare POST este informarea publicului țintă asupra contribuției Uniunii Europene la dezvoltarea unui sistem durabil în România care să faciliteze deplasarea rapidă, eficientă și în condiții de siguranță a persoanelor și a bunurilor prin intermediul unor servicii la standarde europene.

Principalele activități prevăzute în Planul de Comunicare POST 2007-2013 sunt:

- Organizarea unei conferințe naționale pentru lansarea POST;
- Asigurarea unui logo și a unei identități vizuale proprii POST;
- Realizarea și întreținerea unei pagini de internet pentru prezentarea POST;
- Elaborarea și distribuirea de materiale informative despre POST;
- Realizarea de campanii de afișaj exterior pe panouri de mari dimensiuni;
- Organizarea de evenimente publice în țară în vederea diseminării informațiilor referitoare la POST;
- Organizarea de conferințe de presă, interviuri, comunicate de presă și articole la nivel regional și național, în vederea asigurării prin media a unui flux informațional constant, în ceea ce privește POST;
- Amenajarea unui centru de informare, incluzând stabilirea unui birou de consiliere pentru a răspunde cererilor de clarificare adresate de beneficiari și parteneri;
- Organizarea de sesiuni de instruire pentru personalul implicat în activitatea de informare și publicitate (AM și beneficiari);

7.2. Activități de comunicare realizate în perioada 2007-2010 pentru atingerea obiectivelor stabilite în Planul de Comunicare POST 2007-2013

Personalul din cadrul AM POST, responsabil cu activitatea de informare și publicitate aferentă POST a realizat în cursul perioadei 2007 - 2010 următoarele activități de comunicare:

A. Acțiuni de informare pentru publicul larg

În data de 13 iulie 2007 a avut loc la sediul Ministerului Transporturilor conferința de presă de lansare a POST 2007-2013.

În cursul anului 2007 au fost tipărite 2000 de broșuri informative despre POS-T, 2000 mape, 500 afișe, 200 pixuri și 1 banner. Materialele au fost expediate către publicul larg prin intermediul Centrelor EUROPA, al primăriilor orașelor reședință de județ și al Agențiilor de Dezvoltare Regională.

În data de 4 iunie 2010 a fost atribuit contractul de servicii „*Asistență tehnică pentru realizarea unei campanii de informare publică la nivel național privind Programul Operațional Sectorial*

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

Transport 2007-2013”, prin intermediul căruia au fost implementate următoarele activități pentru publicul larg:

- Conceperea și construcția unei pagini de internet dedicată POST, www.ampost.ro, actualizată permanent cu informații referitoare la POST, legislație, beneficiari ai POST, proiecte finanțate prin POST, informații de interes pentru publicul larg, precum și detalii despre alte facilități de finanțare europeană, programe gestionate de către DGRFE.
- Elaborarea strategiei de brand pentru POST, care include realizarea unei sigle specifice și a sloganului POST: „*Mobilitate în România. Conexiuni cu Europa.*”. În urma elaborării strategiei au fost identificate o serie de activități ce urmează a fi implementate, pentru menținerea sau creșterea nivelului de cunoaștere despre POST.
- Desfășurarea campaniei media în perioada 15 august 2010 – 15 septembrie 2010, care a cuprins realizarea și difuzarea unui spot TV, a unui spot radio și a unui banner online, precum și realizarea unei machete pentru inserturi de presă;
- Realizarea a două cercetări cantitative, înainte și după desfășurarea campaniei media;
- Pe perioada desfășurării campaniei media a fost realizată o campanie de afișaj exterior pe panouri de mari dimensiuni, fiind amplasate pentru expunere publică la nivel național, un număr de 80 de panouri publicitare.

AM POST a elaborat și publicat pe website-ul propriu, comunicate de presă aferente POST, ori de câte ori informațiile au prezentat un interes deosebit pentru publicul larg.

În data de 4 noiembrie 2010, în vederea asigurării informării despre POST a unui public cât mai numeros, care utilizează canale de informare variate, AM POST a realizat o pagină dedicată POST pe website-ul de socializare Facebook: <http://www.facebook.com/pages/AM-POST-Transport/138034939580859?v=wall>.

În perioada 2007-2010 au fost primite și soluționate peste 108 solicitări de informații referitoare la POST, prin intermediul direcțiilor de specialitate din MTI sau pe adresa de e-mail creată de AM POST în acest scop, postransport@mt.ro. Pentru asigurarea transparenței gestionării fondurilor comunitare, personalul AM POST a răspuns de fiecare dată, în dorința de a informa corect publicul asupra proiectelor din sectorul transporturi, finanțate de Comisia Europeană prin intermediul instrumentelor structurale.

B. Acțiuni de informare a publicului specializat

Pe parcursul anului 2008, AM POST a organizat un număr de 5 sesiuni de instruire pentru beneficiari, care au avut ca teme de dezbatere următoarele:

- Prezentarea Planului Anual de Comunicare pentru POST;
- Elaborarea planurilor de comunicare de către beneficiarii POST;
- Reguli de elaborare a comunicatelor de presă;
- 10 reguli de identitate vizuală pentru proiectele finanțate de Uniunea Europeană prin instrumentele structurale;
- Organizarea evenimentelor de informare publică.

În data de 11 noiembrie 2008 a avut loc la București, conferința națională pentru informarea cu privire la progresele înregistrate în gestionarea POST. Cu această ocazie AM POST a editat și distribuit 150 seturi de materiale informative dedicate POST (setul conține 1 mapă, 1 broșură și 1 pix), precum și 2 bannere roller stand up.

În cursul anului 2010, pentru a veni în sprijinul beneficiarilor POST, AM POST a elaborat o instrucțiune privind modalitatea de raportare a activităților de informare și publicitate, cu scopul asigurării unui proces de monitorizare cât mai eficient (Instrucțiunea DP nr. 7).

AM POST răspunde solicitărilor beneficiarilor POST și oferă sprijin și consultare acestora, ori de câte ori este necesar, în vederea asigurării unei implementări corecte a acțiunilor de informare și publicitate.

În data de 4 iunie 2010 a fost atribuit contractul de servicii „*Asistență tehnică pentru realizarea unei campanii de informare publică la nivel național privind Programul Operațional Sectorial Transport 2007-2013*”, prin intermediul căruia au fost implementate următoarele activități pentru publicul specializat:

- Elaborarea unui Manual de Identitate Vizuală pentru POST, care cuprinde detaliile grafice și modalitatea de utilizare a noii sigle POST pentru materialele publicitare, cu scopul construirii de către AM POST și beneficiarii POST a unei imagini coerente și unitare, specifice POST;
- Realizarea unei cercetări calitative, înaintea campaniei media;

În perioada 2007-2010, reprezentanții AM POST au participat la numeroase conferințe și seminarii de informare organizate de alte instituții, în cadrul cărora au prezentat POST.

C. Acțiuni de informare a publicului intern

Spre finalul anului 2007, personalul Compartimentului Evaluare și Comunicare a realizat și a distribuit publicului intern prima ediție a newsletter-ului electronic al AM POST, iar în cursul anului 2008 au urmat încă 3 ediții. Informațiile cuprinse în acest buletin informativ vizează proiectele gestionate de AM POST.

Personalul AM POST responsabil de activitatea de informare și publicitate a participat la reuniunile periodice ale grupului de lucru pentru comunicarea instrumentelor structurale în România, sub conducerea Autorității pentru Coordonarea Instrumentelor Structurale (ACIS) din cadrul Ministerului Finanțelor Publice și, o dată pe an, la reuniunea grupului de comunicatori în cadrul Forumului Comunicatorilor, organizat la nivel național, de asemenea, de ACIS.

7.3. Evaluarea impactului activităților de informare și publicitate desfășurate în perioada 2007-2010

Pe baza indicatorilor generali de evaluare propuși în Planul de Comunicare POST 2007-2013, rezultatele obținute pe baza desfășurării activităților de informare și publicitate în perioada 2007-2010 pot fi centralizate după cum urmează:

Nr.	Indicator	Valoare 2010
-----	-----------	--------------

crt.		(realizată în perioada 2007-2010)
1	Nr. de vizitatori pe website-ul POST (www.ampost.ro)	9.511
2	Nr. de panouri publicitare ridicate	80
3	Nr. de ediții ale publicațiilor printate și distribuite	2
4	Nr. de conferințe, seminarii, etc. organizate	2
5	Nr. întrebărilor adresate prin e-mail și telefon, referitoare la POST	108
6	Nr. de cursuri organizate pentru instruire în domeniul comunicării	5
7	Nr. de persoane instruite (AM și beneficiari)	18
8	Nr. de programe, articole, etc., din media	129
9	Nivelul general de conștientizare a publicului larg asupra POST	27%

Pe lângă indicatorii descriși în Planul de Comunicare POST 2007-2013, mai putem defini și alții, pe baza activităților de informare și publicitate realizate:

Nr. crt.	Indicator	Valoare 2010 (realizată în perioada 2007-2010)
1	Nr. de campanii media	1
2	Nr. de difuzări de spoturi TV	1.414
3	Nr. de difuzări de spoturi radio	193
4	Nr. de afișări ale bannerului electronic	3.454.894
5	Nr. de click-uri pe banner-ul electronic	3.734
6	Nr. de sondaje de opinie	2
7	Nr. de comunicate de presă elaborate și publicate de AM POST	37
8	Nr. de ediții de newsletter electronic	4
9	Nr. de documente de comunicare emise (strategie de brand/imagine, manual de identitate vizuală, instrucțiuni pentru beneficiari, planuri anuale de comunicare, etc.)	7

În urma desfășurării cercetărilor cantitative asupra publicului larg și a celei calitative asupra publicului specializat, au fost obținute următoarele rezultate:

- în septembrie 2010, notorietatea POST a înregistrat un nivel de 27% în rândul publicului larg;
- în rândul persoanelor cu vârste între 18 – 50 ani notorietatea POST a fost de 30% și semnificativ mai mare în rândul rezidenților urbani față de cei din mediul rural;
- 8% din respondenți au declarat că au văzut sau au auzit o reclamă referitoare la POST;
- 30% din cei care au văzut sau auzit reclama consideră că aceasta are drept subiect modernizarea și construirea de căi rutiere;
- 42% din respondenți asociază MTI cu instituția care gestionează POST;
- 60% din respondenți consideră că principalul rezultat pozitiv al realizării proiectelor POST este contribuția importantă la creșterea economiei românești, iar pentru 55% principalul rezultat este creșterea calității vieții;
- publicul specializat consideră valoroasă inițiativa Uniunii Europene de a aloca fonduri României, deoarece țara noastră are foarte mare nevoie de ea, reprezentând singurul mod prin care se pot dezvolta anumite domenii;

- jurnaliștii dețin mai puține informații decât beneficiarii POST legate de aspectele tehnice de pregătire a proiectelor, fiind interesați în mod special de gradul de absorbție a fondurilor, stadiile de derulare a licitațiilor și nivelul de implementare al proiectelor;
- modul de accesare a fondurilor prin POST este considerat de beneficiari relativ ușor, iar de jurnaliști greoi, din cauza numărului mare și complexității ridicate a documentelor necesare;
- beneficiarii consideră că nu există avantaje implicite în a accesa fonduri prin POST, mai degrabă este o obligație cauzată de faptul că au fost numiți ca beneficiari și trebuie să deruleze proiectele desemnate de Guvernul României împreună cu Comisia Europeană. Jurnaliștii consideră, însă, că imaginea instituțiilor care accesează fonduri prin POST este îmbunătățită prin proiecte;
- principalele probleme legate de POST, la care se așteaptă publicul specializat, se referă la aspecte care vizează întârzieri înregistrate la depunerea proiectelor, organizarea licitațiilor și implementarea propriu-zisă, precum și la lipsa fondurilor de la Bugetul de Stat pentru finanțarea proiectelor și susținerea lor până la momentul primirii fondurilor de la Comisia Europeană.

7.4. Acțiuni viitoare de comunicare

În cadrul proiectului de „*Asistență tehnică pentru realizarea unei campanii de informare publică la nivel național privind Programul Operațional Sectorial Transport 2007-2013*”, urmează a fi implementate până la sfârșitul proiectului – 9 iunie 2011, următoarele activități:

- Editarea și distribuirea materialelor informative și obiectelor promoționale POST (broșuri, pixuri, mape, CD-uri, afișe), la nivel național;
- Realizarea unei cercetări calitative asupra publicului specializat, după diseminarea materialelor informative și a obiectelor promoționale;
- Organizarea unei conferințe de presă, în luna mai 2011, cu scopul prezentării proiectului de asistență tehnică și a rezultatelor campaniei de informare publică privind gradul de conștientizare a publicului cu privire la POS-T;
- Realizarea unui sondaj de opinie la finalul contractului, care cuprinde o cercetare cantitativă asupra publicului larg și o cercetare calitativă asupra publicului specializat.

Pentru anul 2011, avem în vedere lansarea procedurii de atribuire pentru alte 3 proiecte, ce constă în:

- Organizarea unei conferințe naționale pentru promovarea progreselor POST;
- Organizarea de evenimente publice în țară, în vederea diseminării informațiilor referitoare la POST;
- Organizarea de sesiuni de instruire pentru personalul AM POST și al beneficiarilor POST, implicat în activitatea de informare și publicitate;
- Achiziția de echipamente specifice activității de comunicare din cadrul AM POST.

7.5. Concluzii

În cursul anului 2010, AM POST a demarat prima campanie de informare publică de amploare, prin intermediul căreia au fost relevate o serie de informații despre gradul de conștientizare și percepțiile publicului larg și specializat despre POST.

Pe baza acestor rezultate, în special, care reprezintă un punct de referință pentru planificarea și desfășurarea activităților viitoare, și a celor obținute în urma implementării activităților de informare

și publicitate pe parcursul perioadei 2007-2010 în general, considerăm necesar ca eforturile AM POST să fie susținute continuu, în vederea atingerii scopului și obiectivelor Planului de Comunicare POST 2007-2013.

ANEXE

FIȘĂ PROIECT

Perioada de raportare: 1 ianuarie 2010 – 31 decembrie 2010

1. DATELE DE IDENTIFICARE PROIECT**Denumire Proiect:** Construcția autostrăzii Lugoj – Deva, Secțiunea Lugoj - Dumbrava**Beneficiar:** CNADNR SA**Valoare totala proiect** 375.704.499 Euro / 1.612.711.559 Lei, fără TVA, din care:**Valoare eligibila:** 304.936.215Euro/ 1.308.176.362,35Lei, din care:**85% Fond de Coeziune:** 259.195.783 Euro / 1.112.597.898 Lei**Contributie Buget de stat:** 70.768.284 Euro / 303.772.856 Lei**2. SCURTA DESCRIERE A PROIECTULUI (REZULTATE PREVIZIONATE)****Obiectiv general:**

Proiectul este un proiect – bridge pentru constituirea autostrazii Lugoj-Deva , parte a Coridorului IV – Axa Prioritara nr.7.

Autostrada va traversa central tarii si va avea o lungime de 99,50 km, iar 11,42 km reprezinta drumuri care leaga autostrada de orasul Lugoj. Secțiunea Lugoj-Dumbrava va avea 27 km prevazuti a fi contruiti pana in 2014, restul de 72,5 km in perioada 2014-2020.

Obiective specifice:

- Asigurarea unei căi de comunicație moderne între municipiile Lugoj si Deva și creșterea capacității de traffic;
- Reducerea numărului de accidente prin crearea unui sistem de transport rutier mai sigur comparativ cu situația infrastructurii rutiere existente care asigură legătura între Lugoj si Deva ;
- Reducerea timpului de deplasare între cele 2 localități, prin crearea unui sistem care

FIȘĂ PROIECT

Perioada de raportare: 1 ianuarie 2010 – 31 decembrie 2010

1. DATELE DE IDENTIFICARE PROIECT

Denumire Proiect: **”Reabilitarea liniei de cale ferata Brasov – Simeria, componenta a Coridorului IV Pan – European, pentru circulatia trenurilor cu viteza maxima de 160 km/h, tronsonul Coslariu – Simeria”**

Nr. de înregistrare proiect la CE: CCI no 2010RO161PR021

Beneficiar: CNCF CFR SA

Valoare totala proiect: **795.924.200 Euro, din care:**

Valoare eligibila: **626.094.416 Euro, din care:**

85% Fondul de coeziune: 532.180.253 Euro

15% Contribuție Buget de stat: 93.914.163 Euro

2. SCURTA DESCRIERE A PROIECTULUI (REZULTATE PREVIZIONATE)

Proiectul de reabilitare a sectiunii de cale ferata Coșlariu-Simeria isi propune sa realizeze inter-operabilitatea infrastructurii feroviare de-a lungul axei prioritare TEN-T 22; de asemenea, isi propune sa perfectioneze calitatea serviciilor feroviare prin modernizarea infrastructurii feroviare si prin cresterea vitezei maxime operationale la 160 km/h pentru trenurile de pasageri si la 120 km/h pentru trenurile de marfa.

Obiectivul specific al proiectului consta in reabilitarea si modernizarea a 69,2 km de cale ferata dubla electrificata intre Coșlariu si Simeria, inclusiv toate structurile aferente acesteia, instalatii si lucrari conexe, in vederea asigurarii unei viteze maxime de 160 km/ora pentru trenurile de calatori, in conformitate cu reglementarile AGC, si de 120 km/ora pentru trenurile de marfa, in conformitate cu reglementarile AGTC. Cei 69,2 km de cale ferata reabilitata cuprind si o noua secțiune pentru asigurarea legaturii intre calea ferata Coslariu-Simeria si calea ferata Sighisoara-Coslariu (aproximativ 4 km).

Din punct de vedere economic și social, se estimează ca acest proiect să genereze următoarele beneficii :

- imbunatatirea traficului international si de tranzit (+5,4% pentru anul de referinta 2020)
- evitarea trecerii de la transportul feroviar la cel rutier si inversarea tendintei respective: 17 milioane de vehicule-km pentru pasageri si 32 de milioane de vehicule-km pentru marfurile pentru care se trece de la transportul rutier la cel feroviar
- imbunatatirea sigurantei transportului, cu o reducere a accidentelor echivalenta cu o economisire a 34 de milioane de Euro in perioada cuprinsa intre 2011 si 2041
- aportul la reducerea poluarii aerului si a cheltuielilor aferente modificarii climei, ceea ce echivaleaza cu economisirea a 66 de milioane de Euro (in perioada cuprinsa intre 2011 si

FIȘĂ PROIECT

Perioada de raportare: 1 ianuarie 2010 – 31 decembrie 2010

1. DATELE DE IDENTIFICARE PROIECT

➤ Denumire Proiect: **Construcție Autostradă Cernavodă - Constanța**

Nr. contract de finanțare: 13/24.07.2009

Beneficiar: CN ADNR SA

Valoare totala proiect: **413.951.934 Euro / 1.737.563.243 Lei, cu TVA, din care:**

Valoare eligibila: **83.308.002 Euro/ 349.685.338 Lei, din care:**

85% Fondul de coeziune: 70.811.802 Euro / 297.232.539 Lei

15% Contributie Buget de stat: 12.496.200 Euro / 52.452.799 Lei

Contribuție totala BEI : **250.000.000 Euro / 1.049.375.000Lei**

(Echivalența în EURO a fost stabilită la cursul ECB al lunii iunie 2009 **1EURO = 4,1975RON**)

2. SCURTA DESCRIERE A PROIECTULUI (REZULTATE PREVIZIONATE)

Obiectivul principal al proiectului constă în proiectarea și construcția a 50.8 km de autostradă (câte două benzi pe sensul de mers) între orașul Cernavodă și Municipiul Constanța. Din considerente tehnice și financiare, proiectul a fost împărțit în două tronsoane, și anume Cernavodă – Medgidia (19,3 km) și respectiv Medgidia – Constanța (31,5 km). Realizarea proiectului duce la crearea unei căi de comunicație modernă și la completarea unei legături vitale între capitală, București, și portul maritim Constanța, cu implicații în dezvoltarea regională a zonei, a fluidizării traficului la ieșirea de pe tronsonul de autostradă București-Cernavodă, până în Municipiul Constanța, nodul rutier de la km 202 + 700.

Construcția autostrăzii va ajuta la îndeplinirea următoarelor obiective socioe-conomice specifice:

- Construcția, până în 2012, a 50,8 km de infrastructură rutieră modernă, pentru ocolirea orașului Constanța

FIȘĂ PROIECT**Perioada de raportare: 1 ianuarie 2010 – 31 decembrie 2010****1. DATELE DE IDENTIFICARE PROIECT**

Denumire Proiect: Reabilitare Dn 6 Alexandria - Craiova

Nr: 35/17/07/2009

Beneficiar: CNADNR SA

Valoare totala proiect: **193.200.762,97 Euro / 826.667.424,59 Lei, fără TVA, din care:**Valoare eligibila: **193.200.762,97 Euro / 826.667.424,59 Lei , din care:****69,25% FEDR: 133.791.528,47Euro / 572.467.192Lei****30,75% Buget de Stat: 59.409.234,60Euro / 254.200.233 Lei**Contribuția naționala publică: **36.515.551,56 Euro /156.242.742 Lei****2. SCURTA DESCRIERE A PROIECTULUI (REZULTATE PREVIZIONATE)****Obiectivul principal** al proiectului este reabilitarea a 127,097 km de drum național.**Stadiul Proiectului**

La sfarsitul anului 2010 proiectul se afla in curs de evaluare la Comisia Europeana

FIȘĂ PROIECT

Perioada de raportare: 1 ianuarie 2010 – 31 decembrie 2010

1. DATELE DE IDENTIFICARE PROIECT

Denumire Proiect: Construcție autostrada Orăștie-Sibiu

Beneficiar: CN ADNR

Valoare totala proiect: **1.052.725.634 Euro/ 4.504.402.443 Lei, din care:**Valoare eligibila: **890.017.800 Euro/ 3.808.208.165 Lei, din care:****85% Fond de Coeziune: 756.515.130 / 3.236.976.940 Lei****15% Buget de Stat: 133.502.670 Euro / 571.231.225 Lei**

Data finalizare proiect: 09/12/2014

2. SCURTA DESCRIERE A PROIECTULUI (REZULTATE PREVIZIONATE)

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

Prin realizarea proiectului se urmărește atingerea următoarelor obiective:

- Asigurarea unei căi de comunicație moderne între cele 2 municipii: Orastie si Sibiu și creșterea capacității de trafic, în principal prin devierea traficului de tranzit către o autostradă (2x2) de la drumul național existent (1x1),
- Reducerea numărului de accidente prin crearea unui sistem de transport rutier mai sigur comparativ cu situația infrastructurii rutiere existente care asigură legătura între Orastie si Sibiu (drumul național 7 precum si drumurile adiacente), precum si reducerea traficului in cadrul oraselor traversate in prezent de drumul national.
- Reducerea timpului de deplasare între cele 2 localități, prin crearea unui sistem care permite o creștere a vitezei medii de deplasare de la 60 km/ ora la 120 km/ ora,
- Reducerea impactului asupra mediului, în special prin reducerea poluării în localitățile care sunt în prezent traversate de infrastructura rutieră existentă.

FIȘĂ PROIECT**Perioada de raportare: 1 ianuarie 2010 – 31 decembrie 2010****1. DATELE DE IDENTIFICARE PROIECT**

Denumire Proiect: Reabilitarea liniei de cale ferata Curtici-Simeria, parte component a Coridorului IV Pan-European, pentru circulatia trenurilor cu viteza maxima de 160km/h, tronsonul 1”Curtici – Arad-km 614

Beneficiar: CNCF „CFR” SA

Valoarea totală a proiectului: 356.076.381 EURO/1.529.098.804 lei

Finanțare de la Guvernul României: 115.898.103 EUR/497.701.224 lei

Cofinanțare de la UE prin FC: 240.178.278 EUR/1.031.397.580 lei

2. SCURTA DESCRIERE A PROIECTULUI (REZULTATE PREVIZIONATE)**Obiectiv general:**

Reabilitarea a 41,185 km de linie de cale ferată și implementarea ERTMS/ECTS nivel 2 - GSM-R pe 41,185 km pe secțiunea 1 între Frontieră și km 614 al proiectului de reabilitare a liniei de cale ferată Frontieră - Curtici- Simeria, parte componentă a Coridorului IV Pan-European

Obiective specifice:

- Asigurarea interoperabilității infrastructurii feroviare prin implementarea TSI (în special în ceea ce privește: sarcina pe osie, gabarit, lungimea liniilor secundare, facilități pentru persoanele cu handicap, implementare ERTMS /ETCS Nivel 2);
- Îmbunătățirea calității serviciilor feroviare prin modernizarea infrastructurii și creșterea vitezei de circulație la 160 km/h pentru trenurile de călători și 120 km/h pentru trenurile de marfă;
- Păstrarea cotei de piață existente privind traficul de călători și marfă, odată cu creșterea nivelului de siguranță și reducerea duratei de călătorie.
- Creșterea capacității feroviare necesare transportului de pasageri și bunuri între România și Ungaria.

FIȘĂ PROIECT

Perioada de raportare: 1 ianuarie 2010 – 31 decembrie 2010

1. DATELE DE IDENTIFICARE PROIECT

- Denumire Proiect: **Construcția Autostrăzii Timișoara – Lugoj și a variantei de ocolire Timișoara la nivel de autostradă**

Număr de înregistrare CCI : 2010RO161PR019

Beneficiar: CN ADNR SA

Valoare totala proiect: **325.691.593 Euro, cu TVA, din care:**

Valoare eligibila: **265.908.120 Euro, din care:**

85% Fondul de coeziune: 226.021.902 Euro

15% Contributie Buget de stat: 39.886.218 Euro

2. SCURTA DESCRIERE A PROIECTULUI (REZULTATE PREVIZIONATE)

Obiectivul principal al proiectului constă în proiectarea și construcția a 9,5 km de autostrada ocolitoare a municipiului Timișoara și 25,625 km autostrada între orașele Timișoara – Lugoj realizându-se în total prin acest proiect construcția a 35,125 km de autostrada, construirea a 13 poduri și pasaje ale autostrăzii și a 19 pasaje peste autostrada pe întreaga lungime, 2 noduri rutiere, a unui spațiu de serviciu, a unui spațiu de odihnă și a unei zone de odihnă. Aceste lucrări vor duce la creșterea vitezei de deplasare de la 60 la 120km/h. ceea ce va rezulta o economie de timp de 56%.

Construcția autostrăzii va ajuta la îndeplinirea următoarelor obiective socioeconomice specifice:

- Îmbunătățirea accesibilității regiunii și mobilității populației, bunurilor și serviciilor, în vederea stimulării dezvoltării economice durabile - prin fluidizarea traficului, decongestionarea traficului în zonele tranzitate.
- Creșterea mobilității populației și a bunurilor – prin reducerea timpului de călătorie datorat sporirii vitezei de parcurs și implicit a timpului afectat transportului de marfuri și călători
- Reducerea costurilor de transport – prin realizarea acestei variante, șoferii vor economisi timp și energie și își vor reduce cheltuielile cu combustibilul și întreținerea autovehiculelor.
- Creșterea gradului de siguranță al traficului - prin fluidizarea traficului
- Înlăturarea cooperării inter-regionale, atragerea investițiilor interne și externe, creșterea competitivității întreprinderilor/firmelor și a mobilității forței de muncă și, prin urmare, o dezvoltare mai rapidă a regiunii și, în final, a României.

FIȘĂ PROIECT

Perioada de raportare: 1 ianuarie 2010 – 31 decembrie 2010

1. DATELE DE IDENTIFICARE PROIECTDenumire Proiect: **Construcția autostrăzii Nădlac Arad**

Beneficiar: CNADNR SA

Valoare totala proiect: **393.827.805 Euro / 1.685.110.411 Lei, cu TVA, din care:**Valoare eligibila: **332.855.915 Euro/ 1.424.223.888 Lei, din care:****85% FC: 282.927.528 Euro / 1.210.590.305 Lei**Contributie Buget de stat: **110.900.277 Euro / 474.520.106 Lei****2. SCURTA DESCRIERE A PROIECTULUI (REZULTATE PREVIZIONATE)**

Obiectivul principal al proiectului constă în proiectarea, supervizarea și construcția a 38,882 km de autostradă (2x2) între orașele Nădlac și Arad și a unui drum de legătură având o lungime de 5,991 km care face conexiunea cu autostrada ungara M43.

Traseul tronsonului Nădlac - Arad începe de la granița cu Ungaria în dreptul localității Nădlac km 0+000, traversează o zonă agricolă, ocolind localitatea Pecica și se termină la nodul rutier cu varianta ocolitoare Arad în apropierea km 38+882.

Prin realizarea proiectului se urmărește atingerea următoarelor obiective:

- Reducerea numărului de accidente cu aproximativ prin crearea unui sistem de transport rutier mai sigur comparativ cu situația infrastructurii rutiere existente care asigură legătura între Nădlac și Arad (drumul național 7), (aproximativ cu 60% în anul 2034)
- Reducerea timpului de călătorie între cele 2 localități (Nădlac Arad), cu aproximativ 23 de

FIȘĂ PROIECT

Perioada de raportare: 12 ianuarie 2010 – 31 decembrie 2010

1. DATELE DE IDENTIFICARE PROIECT

Denumire Proiect: Reabilitare DN1 H Zalău-Aleșd

Beneficiar: CN ADNR

Valoare totala proiect: **114.067.355 Euro / 488.071.398 Lei, fără TVA, din care:**Valoare eligibila: **9.7131.616 Euro / 415.606.758 Lei, din care:****69,25% FEDER: 67.263.644 Euro / 287.807.680 Lei****30,75% Buget de Stat 29.867.972 Euro / 127.799.078 Lei**

Data semnarii Deciziei de Aprobare de catre CE: 18.12.2009

Data semnarii Contractului de Finantare cu Beneficiarul: 29.01.2010

Data finalizare proiect: 15.09.2012

2. SCURTA DESCRIERE A PROIECTULUI (REZULTATE PREVIZIONATE)**Obiectiv general:**

Obiectivul principal al proiectului vizează reabilitarea drumului național 1H dintre orașele Zalău și Aleșd, în lungime de 69,334 km.

Obiectiv specific:

- Asigurarea reabilitării a 69,334 km de drum modern între Zalău-Aleșd, care să corespundă cerințelor de trafic;
- Reducerea timpului de călătorie dintre Zalău și Aleșd, de la 99 la 77 minute;
- Reducerea cu 18,8 % a costurilor de întreținere a infrastructurii;
- Reducerea cu 20% a numărului de accidente grave și fatale pentru traficul între

FIȘĂ PROIECT

Perioada de raportare: 1 ianuarie 2010 – 31 decembrie 2010

1. DATELE DE IDENTIFICARE PROIECT

Denumire Proiect: Construcția autostrăzii Arad Timișoara (inclusiv varianta de ocolire Arad)

Beneficiar: CNADNR SA

Valoare totala proiect: **353.510.573,76 Euro / 1.512.601.043,00Lei, fără TVA, din care:**Valoare eligibila: **186.512.512,62 Euro/ 798.049.739 Lei, din care:****85% Fond de Coeziune: 158.550.466,02 Euro / 678.405.734 Lei****15% BEI 27.962.046,60 Euro / 119.644.005 Lei**Contributie Buget de stat: **60.004.673,04 Euro / 256.747.995 Lei**Contribuție totala BEI: **191.011.524,03 Euro / 817.300.109 Lei****2. SCURTA DESCRIERE A PROIECTULUI (REZULTATE PREVIZIONATE)****Obiectiv general:**

Proiectarea, supervizarea și construcția a 44,5 km de autostradă (câte 2 benzi pe fiecare sens de circulație) între municipiile Arad și Timișoara, din care 12,25 km reprezintă varianta de ocolire a municipiului Arad și 32,25 km reprezintă tronsonul de autostradă Arad – Timișoara

Obiective specifice:

- Asigurarea unei căi de comunicație moderne între municipiile Arad și Timișoara și creșterea capacității de trafic, în principal prin devierea traficului de tranzit către o autostradă (câte 2 benzi pe fiecare sens de circulație) de la drumul național existent (câte o bandă pe fiecare sens de circulație);
- Reducerea numărului de accidente prin crearea unui sistem de transport rutier mai sigur comparativ cu situația infrastructurii rutiere existente care asigură legătura între

FIȘĂ PROIECT

Perioada de raportare: 1 ianuarie 2010 – 31 decembrie 2010

1. DATELE DE IDENTIFICARE PROIECT

➤ Denumire Proiect: ”**Construcția variantei de ocolire a Municipiului Constanța**”

Nr. contract de finanțare: 14/24.07.2009

Beneficiar: CN ADNR SA

Valoare totala proiect: **191.534.083 Euro / 803.964.313 Lei, cu TVA, din care:**

Valoare eligibila: **62.100.039 Euro/ 260.664.914 Lei, din care:**

85% Fondul de coeziune: 52.785.033 Euro / 221.565.176 Lei

15% Contributie Buget de stat: 9.315.006 Euro / 39.099.738 Lei

Contribuție totala BERD: **86.247.930 Euro / 362.025.686 Lei**

(Echivalența în EURO a fost stabilită la cursul ECB al lunii iunie 2009 **1EURO = 4,1975RON**)

2. SCURTA DESCRIERE A PROIECTULUI (REZULTATE PREVIZIONATE)**Obiective specifice:**

- Construcția, 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 numărului accidentelor grave cu 40% și a numărului accidentelor fatale cu 60%, pentru traficul în zona urbană Constanța;
- Reducerea, până în 2013, a timpului de călătorie între București și Constanța de la 150 minute la 111 minute;
- Reducerea, până în 2013, a impactului asupra mediului și asupra condițiilor de trai pentru o populație de aproximativ 550.000 persoane, care locuiește în prezent în zona metropolitană Constanța.

Durată totală a proiectului: 61 luni

FIȘĂ PROIECT**Perioada de raportare: 1 ianuarie 2010 – 31 decembrie 2010****1. DATELE DE IDENTIFICARE PROIECT**Denumire Proiect: **”Prelungirea digului de larg al Portului Constanța”**

Nr contract de finanțare: 27 / 29.01.2010

Beneficiar: CN APMC SA

Valoare totala proiect: **143.990.000 Euro / 616.104.412 Lei, cu TVA, din care:**Valoare eligibila: **83.574.000 Euro/ 357.596.431 Lei, din care:****69,25% FEDER: 57.874.995 Euro / 247.635.529 Lei****30,75% Contributie Buget de stat: 25.699.005 Euro / 109.960.902 Lei**(Echivalența în EURO a fost stabilită la cursul ECB al lunii decembrie 2009 **1EURO = 4,2788RON**)**2. SCURTA DESCRIERE A PROIECTULUI (REZULTATE PREVIZIONATE)****Obiectiv general:**

Dezvoltarea portului Constanța, principalul port al României, prin prelungirea Digului de Nord în Portul Constanța cu 1050 m

Obiective specifice:

- Crearea condițiilor de reducere a agitației valurilor în portul Constanța și în special la intrarea în port și în zona de sud a acestuia prin finalizarea digului;

- - Creșterea productivității portului prin reducerea impactului negativ al valurilor asupra operațiunilor și nivelului de siguranță;
- - Creșterea productivității danelor în cursul perioadei de indisponibilitate;
- - Eliminarea perioadei de neutilizare a barjelor în condiții meteorologice nefavorabile;

FIȘĂ PROIECT

Perioada de raportare: 1 ianuarie 2010 – 31 decembrie 2010

1. DATELE DE IDENTIFICARE PROIECT

Denumire Proiect: "Proiect Pilot Operațional pentru o aplicație ECTS/ERMS nivel 2"

Beneficiar: CNCF CFR SA

Valoare totala proiect: **60.909.841 Euro , din care:**Valoare eligibila: **51.184.740 Euro, din care:****85% Fondul de coeziune: 43.507.029 Euro****15% Contribuție Buget de stat: 7.677.711 Euro**

2. SCURTA DESCRIERE A PROIECTULUI (REZULTATE PREVIZIONATE)

Obiectiv general:

- Redactarea regulilor de exploatare (trafic, material rulant, operare) pentru mediul ERTMS la CFR și verificarea corectitudinii acestor reguli, prin testare operațională pe noul sistem de semnalizare feroviară ERTMS/ETCS nivelul 2, ce se instalează în acest scop în cadrul proiectului, pe secțiunea de cale ferată dintre Buftea și Brazi (37 km), care face parte din tronsonul feroviar București - Brașov

Durata totală a proiectului: 54 luni**Principalele activități:**

- Supervizare;
- Proiectare;
- Construcție;
- Testare operațională și aprobare reguli noi.

Rezultate:

- Realizarea a 37 km de linie ferată modernizată, dotată cu ERTMS nivel 2;
- Realizarea regulilor operaționale de testare pentru ERTMS nivel 2;
- Număr de centrale de servicii mobile: 2;
- Asigurarea evaluării și recomandărilor privind planificarea, aspectele legate de introducere și testare, economia și întreținerea, transferul cunoștințelor referitoare la sistemul ERTMS nivelul 2.

Stadiul implementării:

Contract de finanțare semnat de AM POS-T și CNCF „CFR” SA și aflat în curs de implementare.

FIȘĂ PROIECT**Perioada de raportare: 1 ianuarie 2010 – 31 decembrie 2010****1. DATELE DE IDENTIFICARE PROIECT**

Denumire Proiect: **"Reabilitarea DN24, limita de județ Galați – Vaslui – Crasna și DN24B, Crasna – Albița"**

Beneficiar: CNADNR SA

Valoare totala proiect: **147.952.166 Euro / 633.057.728 Lei, cu TVA, din care:**

Valoare eligibila: **125.086.358 Euro/ 535.219.509 Lei, din care:**

69,25% FEDR: 86.622.303 Euro / 370.639.510 Lei

Contributie Buget de stat: **61.329.863 Euro / 262.418.218 Lei**

2. SCURTA DESCRIERE A PROIECTULUI (REZULTATE PREVIZIONATE)**Obiectiv general:**

Obiectivele principale ale proiectului vizează reabilitarea a 94,718 km de drum național, reabilitarea și construirea unui număr de 25 de poduri și 155 de podețe și reabilitarea unui pasaj, toate aceste lucrări realizându-se pe secțiunile de drum DN 24 (de la limita județelor Galați-Vaslui la km 51, lângă localitatea Tutova, până la km 105, situat în județul Vaslui, localitatea Crasna) și pe DN 24B (de la km 0, în localitatea Crasna, până la km 47+881, vama Albița, aproape de granița cu republica Moldova).

Obiectiv specific:

- Realizarea unei căi de comunicație moderne între limita județelor Galați – Vaslui și vama Albița, pe traseul drumului European E581;
- Fluidizarea traficului de turiști și traficului comercial ce tranzitează granița cu Republica Moldova