

## SINTEZA PROGRAMULUI OPERAȚIONAL TRANSPORT 2021-2027

<b>Denumirea programului operațional: PROGRAMUL OPERAȚIONAL TRANSPORT (POT) 2021-2027</b>
<b>Viziunea strategică a programului operațional:</b>
<p><b>Viziunea pentru anul 2030 este de a extinde infrastructura de transport pe teritoriul României în vederea îmbunătățirii conectivității între regiunile țării dar și cu restul țărilor din Uniunea Europeană.</b></p> <p>POT 2021-2027 a fost elaborat pentru a răspunde nevoilor de dezvoltare ale României identificate în Acordul de Parteneriat 2021-2027 și în acord cu Raportul de țară, și Recomandarile specifice de Țară, dar și strategiei dezvoltate de România pentru recuperarea decalajelor de dezvoltare în domeniul infrastructurii de transport, <i>Planul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030 (document publicat în iulie 2020)</i>.</p> <p>Strategia POT s-a dezvoltat la intersecția politicii europene de transport evidențiată prin Politica TEN-T, Strategia Europa 2020, pachetul “Europa în mișcare” și nevoile naționale de dezvoltare a infrastructurii și serviciilor de transport, precum și a siguranței rutiere așa cum sunt prezentate în Strategia actualizată de implementare a Master Planului General de Transport al României parte din <i>Planul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030</i>.</p> <p>Prin urmare <b>principala provocare pe care POT 2021-2027 va trebui să o rezolve o reprezintă recuperarea decalajului de dezvoltare a infrastructurii de transport a României, adaptată inclusiv utilizării duale și asigurând în același timp atingerea obiectivelor europene de reducere a emisiilor de carbon<sup>1</sup> și transferul spre o mobilitate durabilă și sigură.</b></p> <p>Pentru identificarea celorlalte provocări la care POT 2021-2027 va răspunde sunt avute în vedere principalele obiective prevăzute de documentele strategice europene și naționale, precum și impactul asupra economiei globale produs de criza noului Coronavirus COVID-19.</p>
<p><b>Consultări publice realizate până în prezent:</b> (descrierea datelor la care a avut loc consultarea, număr de participanți, subiecte discutate, link-uri de la dezbateri) –</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• MFE a consultat Ministerul Transporturilor precum și principalii administratori de infrastructuri din cadrul ministerului: CFR S.A., C.N.A.I.R., S.C. Metrorex S.A. în cadrul grupurilor de lucru</li><li>• Consultare publică cu reprezentanții societății civile pe tema priorităților din viitoarea perioadă de programare și cu reprezentanții asistenței medico- sociale: 25 februarie 2020</li></ul> <p><a href="http://mfe.gov.ro/ministrul-marcel-bolos-a-avut-o-noua-runda-de-consultari-cu-reprezentantii-societatii-civile-pe-tema-prioritatilor-din-viitoarea-perioada-de-programare/">http://mfe.gov.ro/ministrul-marcel-bolos-a-avut-o-noua-runda-de-consultari-cu-reprezentantii-societatii-civile-pe-tema-prioritatilor-din-viitoarea-perioada-de-programare/</a></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Consultare publică cu reprezentanții ADR-urilor</li></ul> <p><a href="http://mfe.gov.ro/ministrul-marcel-bolos-a-discutat-cu-reprezentantii-adr-despre-noua-arhitectura-institutionala-si-stadiul-documentelor-pentru-pregatirea-viitoare-perioade-de-programare/">http://mfe.gov.ro/ministrul-marcel-bolos-a-discutat-cu-reprezentantii-adr-despre-noua-arhitectura-institutionala-si-stadiul-documentelor-pentru-pregatirea-viitoare-perioade-de-programare/</a></p> <p>Agențiile pentru Dezvoltare regională au fost consultate și în perioada 6-15 iulie, în principal cu privire la infrastructurile regionale de conectivitate la coridoarele de transport TEN-T, pentru asigurarea complementarității intervențiilor.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Consultare publică cu reprezentanții autorităților locale</li></ul> <p><a href="http://mfe.gov.ro/ministrul-marcel-bolos-a-discutat-cu-reprezentantii-autoritatilor-locale-despre-acordarea-de-finantari-la-nivel-regional-in-viitorul-cadru-financiar/">http://mfe.gov.ro/ministrul-marcel-bolos-a-discutat-cu-reprezentantii-autoritatilor-locale-despre-acordarea-de-finantari-la-nivel-regional-in-viitorul-cadru-financiar/</a></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• În cursul lunii aprilie 2020 a avut loc o primă consultare publică pe site-ul MFE a structurii Programului Operațional Transport.</li></ul>

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_ro](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_ro)

<p><b>Constrângeri tematice la nivelul Programului Operațional:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Având în vedere concentrarea tematica prevăzută pentru OP 1 (25%) și OP 2 (30%), pentru celelalte obiective de politică (OP 3, OP 4 și OP 5) mai rămâne disponibil doar 45% din alocarea națională FEDR.</li> <li>- Astfel POT aparținând OP 3 beneficiază de o alocare limitată prin prisma concentrării resurselor pentru OP 1 și OP 2.</li> </ul> <p><b>Constrângeri cu privire la tintele privind schimbările climatice:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Având în vedere că investițiile în transportul rutier nu contribuie la tintele privind schimbările climatice beneficiază de o alocare din fonduri europene mai mică și beneficiază în completare de o cofinanțare națională mai generoasă (60% rată BS)</li> </ul>	
<p><b>Sursa de finanțare a Programului Operațional:</b>  Fondul European pentru Dezvoltare Regională (FEDR);  Fondul de Coeziune (FC), și  Co-finanțare națională (buget de stat)</p>	
<p><b>Rata medie de cofinanțare la nivel de Program Operațional:</b>  Regula - 85% fonduri europene, 15% buget național  Excepție Axa 1 – rutier unde este prevăzută o rată de cofinanțare de 60%</p>	
<p><b>Corelarea cu alte documente strategice la nivel național</b>  (descrierea documentelor strategice și a modului de corelare)</p>	<p><i>Master Planul General de Transport al României</i> furnizează elementele necesare pentru prioritizarea investițiilor în domeniul transportului, pentru toate modurile de transport (rutier, feroviar, naval, aerian, multimodal), constituind un plan de dezvoltare multimodal cuprinzător și bine fundamentat, pe baza unei analize multicriteriale și utilizând un model matematic de prognoză a cererii. MPGT, aprobat prin HG nr.666/2016, reprezintă direcția strategică de dezvoltare a sectorului de transport pentru următorii 15 ani, iar anul de referință luat în considerare este 2011. Ierarhizarea proiectelor a fost realizată cu ajutorul Modelului Național de Transport, cumulează informațiile privind valoarea ratei interne de rentabilitate a proiectului, apartenența la rețeaua TEN-T centrală/globală și impactul asupra mediului. Strategia de implementare a intervențiilor propuse prin MPGT trebuie să ia în considerare și gradul de maturitate al proiectelor precum și eligibilitatea la diferite surse de finanțare, criterii ce nu au fost luate în considerare la evaluarea multicriterială utilizată la prioritizarea proiectelor. Modelul Național de Transport include toată rețeaua feroviară, toată rețeaua fluvială/maritimă, toate aeroporturile iar la sectorul rutier sunt incluse toate autostrăzile și toate drumurile naționale precum și nodurile de conectivitate a celor mai importante drumuri județene la rețeaua TEN-T rutieră.</p> <p><i>Planului investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030 (realizat 2020)</i> este document strategic la nivel național ce are un rol triplu în relația cu planificarea intervențiilor naționale pentru transport:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• reprezintă plan investițional pentru prioritizarea investițiilor</li> <li>• reprezintă actualizarea strategiei de implementare a Master-Planului General de Transport</li> <li>• este document-cadru de referință pentru politicile publice relevante și toate instituțiile implicate în realizarea obiectivelor de infrastructură de transport națională.</li> </ul> <p><i>Strategia de transport intermodal în România 2020</i>, aprobată prin OMTI nr. 457 din 20.06.2011, stabilește ca obiectiv general dezvoltarea sistemului național de transport intermodal de mărfuri. Realizarea unui sistem de transport intermodal în România are ca țintă generală pentru 2020 atingerea prin acest sistem a unei cote de transport reprezentând cel puțin 40% din volumul mărfurilor transportate în unități de transport intermodal (UTI) pe teritoriul României. Documentul stabilește direcțiile de acțiune pentru acest sector. Modurile de transport din România au rămas în aceeași poziție relativă de separare în moduri de transport distincte aflate în competiție, ceea ce conduce la existența unui sistem de transport segmentat și neintegrat, fiecare mod de transport căutând să exploateze propriile avantaje în termeni</p>

de cost, serviciu, fiabilitate și siguranță. În 2018 în România doar 4% din totalul volumului de transport de mărfuri pe calea ferată este realizat în sistem intermodal, media europeană fiind de 21,6%<sup>2</sup>.

**Strategia Națională de Siguranță Rutieră pentru perioada 2016 - 2020** exprimă liniile strategice, directoare, pentru stabilirea politicii guvernamentale în ceea ce privește siguranța rutieră și căile de realizare și îmbunătățire a acesteia. Aceasta a fost aprobată prin HG nr. 755/ 2016 privind aprobarea Strategiei naționale pentru siguranță rutieră pentru perioada 2016-2020 și a Planului de acțiuni pentru implementarea acesteia. România se situează pe locul 2 din punct de vedere al numărului de victime ale accidentelor rutiere, conform raportărilor Uniunii Europene<sup>3</sup>. Prioritățile Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră pentru perioada 2016 - 2020, de îmbunătățire a legislației în domeniul rutier, a siguranței infrastructurii și de reducere graduală a numărului de victime din accidente de circulație, sunt în strânsă legătură cu obiectivele Guvernului de interoperabilitate și de interconectare a rețelei de drumuri din România cu rețeaua de drumuri europeană, cu obiectivul de asigurare a coerenței și continuității lucrărilor de infrastructură pe termen lung, cu cel de refacere a rețelei de drumuri naționale la un nivel calitativ european.

**Strategia UE pentru Regiunea Dunării (SUERD)** este una din cele patru macro-strategii existente la nivelul Uniunii Europene, fiind co-inițiată de România și Austria și reprezentând un mecanism de cooperare a statelor din bazinul Dunării, destinat dezvoltării economice, sociale și teritoriale a macro-regiunii dunărene.

Strategia este structurată pe patru mari obiective (piloni), fiecărui obiectiv (pilon) corespunzându-i domenii specifice de acțiune, grupate în 11 Aree Prioritare (AP). Fiecare Arie Prioritară este coordonată de câte 2 state/landuri din regiune. Conectivitatea face obiectul pilonului A, domeniul specific de acțiune 1- Îmbunătățirea mobilității și a multimodalității pe căi navigabile interioare și prin legături rutiere, feroviare și aeriene.

**Strategia Integrată de Dezvoltare Durabilă a Deltei Dunării** prevede ca obiective strategice în Pilonul III-Îmbunătățirea conectivității:

- ✓ Creșterea conectivității teritoriale în vederea asigurării accesului la piețele din Tulcea, din restul României și din Uniunea Europeană; asigurarea accesului egal al întreprinderilor, cetățenilor și bunurilor în teritoriul Deltei Dunării, cu o atenție sporită acordată protecției patrimoniului natural existent
- ✓ Creșterea accesibilității în centrul Deltei Dunării pentru a sprijini dezvoltarea turismului și a pescuitului, precum și mobilitatea pentru locuitorii din zonele slab populate
- ✓ Îmbunătățirea sănătății și protecției mediului prin reducerea emisiilor și a consumului de resurse (inclusiv energie) în sistemul de transport ținând cont de specificul regiunii, acțiunile vor avea în vedere: dezvoltarea porturilor (în principal a celui din Tulcea), reabilitarea infrastructurii de transport (inclusiv a punctelor de acostare/debarcare), protecția canalelor (în special protecția malurilor de-a lungul canalului Sulina). De asemenea, podul peste Dunăre între Măcin și Brăila creează o legătură mai bună cu sistemul urban Brăila-Galați, cu partea de nord a României, cu Republica Moldova și cu Ucraina. Strategia de transport are, de asemenea, în vedere modernizarea aeroportului, reabilitarea drumului Tulcea – Constanța. În prezent toate porturile necesită modernizări pentru a facilita deplasările între localitățile din Delta Dunării și conectarea acestora la rețeaua TEN-T.

**Strategia privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibili alternativi în sectorul transporturilor și pentru instalarea infrastructurii relevante în România, aprobată prin Hotărârea 87/2018**

Strategia privind Cadrul Național este elaborată în conformitate cu prevederile Capitolului II din Legea 34 din 27 martie 2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi de transpunere a Directivei 2014/94/EU a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Scopul acestui document este de a susține dezvoltarea infrastructurii de combustibili alternativi în România, astfel încât toate modurile de transport, metodele și tehnologiile relevante să poată fi utilizate nediscriminatoriu în conformitate cu eficiența, aplicabilitatea și rentabilitatea lor

<sup>2</sup> [https://uic.org/IMG/pdf/2018\\_report\\_on\\_combined\\_transport\\_in\\_europe.pdf](https://uic.org/IMG/pdf/2018_report_on_combined_transport_in_europe.pdf) (figura 6)

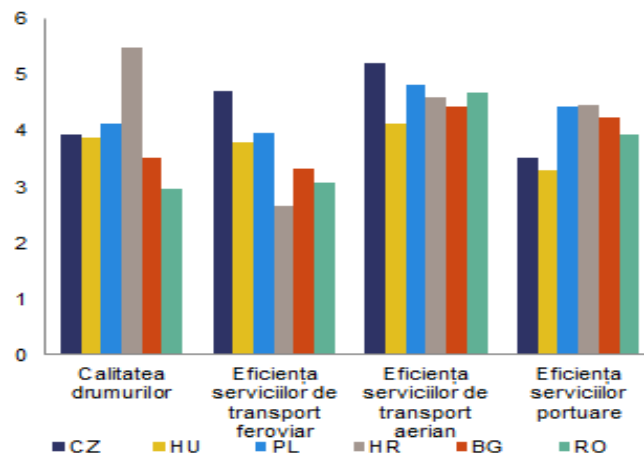
<sup>3</sup> [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/pdf/statistics/dacota/bfs2018\\_infographics.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/statistics/dacota/bfs2018_infographics.pdf)

	<p>pentru a asigura un sistem de transport cu un grad ridicat de continuitate și un impact minim asupra mediului înconjurător și sănătății populației, atât în aglomerările urbane cât și de-a lungul infrastructurii interurbane și rețelelor europene de transport rutier, naval și aerian.</p> <p>Accesibilitatea localităților la rețeaua TEN-T este asigurată prin planificarea la nivel regional sau local a mobilității, prin intermediul <b>Planurilor de Mobilitate Urbane Durabile (PMUD-uri)</b>. Acestea prevăd investiții pentru asigurarea acelor intervenții necesare la nivel local sau regional complementare dezvoltării infrastructurii majore de transport.</p>
<p><b>Obiectivul general al programului operațional</b> (se va descrie obiectivul general al programului operațional raportat la scopul urmărit de program)</p>	<p>Dezvoltarea infrastructurii de transport pe teritoriul României în vederea îmbunătățirii conectivității între regiunile țării dar și cu restul țărilor din Uniunea Europeană.</p> <p>Scopul POT este de a sprijini dezvoltarea infrastructurilor și serviciilor de mobilitate a persoanelor și mărfurilor.</p>
<p><b>Obiective specifice</b> (vor descrie obiectivele specifice raportat la nevoile pe care urmează să le acopere programul operațional):</p>	<p>➤ <b>Dezvoltarea unei rețele TEN-T durabilă, rezilientă în fața schimbărilor climatice, inteligentă, sigură și intermodală</b></p> <p>România nu are încă realizată rețeaua primară de infrastructură terestră care să asigure în condiții de siguranță legăturile între toate regiunile României precum și legăturile cu vecinii, în particular cu vecinii – state UE. Rețeaua primară de infrastructură terestră este asigurată predominant de sectoare care sunt situate pe rețeaua TEN-T.</p> <p>Utilitatea autostrazilor sau drumurilor expres consta în crearea unor cai de comunicație moderne cu implicații în dezvoltarea regională a zonei, fluidizarea traficului, devierea traficului de tranzit, creșterea siguranței utilizatorilor, micșorarea timpilor de parcurs, facilitarea pe viitor a unui sistem de întreținere a carosabilului și scăderea poluării în zonele tranzitate în prezent.</p> <p>Este necesară reabilitarea și modernizarea rețelei feroviare la standarde europene asigurând cerințele de interoperabilitate precum și creșterea ofertei și a calității materialului rulant, pentru creșterea competitivității transportului feroviar și extinderea serviciilor la nivelul potențial, pentru creșterea accesibilității locuitorilor regiunilor și localităților și a bunurilor la mijloace îmbunătățite de transport feroviar.</p> <p>Obiectivul specific este susținut, corelat cu elementele de ordin strategic prezente în Planul investitional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030, document strategic care prezintă viziunea investitională a României pentru următoarea decada și pentru fiecare mod de transport.</p> <p>➤ <b>Dezvoltarea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere</b></p> <p>Rețeaua primară de infrastructură terestră are nevoie de o rețea secundară care să asigure încărcările/descărcările necesare accesibilității regionale și a marilor centre urbane.</p> <p>Necesitatea unei rețele de drumuri moderne și sigure care să răspundă cerinței crescânde de transport, să respecte Directivele UE și care să determine reducerea traficului de tranzit, conduc la promovarea de investiții care să asigure accesibilitatea regională și urbană a rețelei primare de transport în mod eficient și cu un impact redus asupra mediului, dar cu oportunități în creștere pentru mediul economic și social.</p> <p>➤ <b>Mobilitate națională, regional și locală sustenabilă</b></p> <p>Prezentul obiectiv specific este susținut, corelat cu elementele de ordin strategic prezente în Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă ale poliilor de dezvoltare sau de creștere, ale municipiilor și ale București-Ilfov.</p> <p>Politicile de transport și mobilitate, la nivelul Uniunii Europene, au ca viziune comună realizarea unui sistem de transport integrat și funcțional,</p>

	<p>competitiv și sustenabil, prin sprijinirea mobilității, și reducerea emisiilor de carbon. Mobilitatea este extrem de importantă și se reflectă în calitatea vieții cetățenilor, prin libera circulație a persoanelor și bunurilor. Integrarea mobilității locale/regionale cu mobilitatea națională și europeană și facilitarea accesului la nodurile de transport este importantă pentru dezvoltarea socio-economică sustenabilă a regiunilor.</p> <p>O serie de orașe în expansiune (București, Cluj, Iași, Timișoara, etc) se confruntă cu provocări sporite datorită extinderii recente a zonelor lor funcționale și de suburbanizare, precum și calității slabe a planurilor de mobilitate urbană și a punerii în aplicare întârziate a proiectelor existente. Bucureștiul este unul dintre cele mai congestionate orașe din lume, iar dezvoltarea infrastructurii de metrou ramene în continuare o prioritate.</p> <p>Sunt necesare investiții cu un rang ridicat de prioritate pentru a crea conexiuni suburbane feroviare și multimodale în centrele urbane mai mari (noduri ale rețelei primare) și în jurul acestora;</p> <p>De asemenea sunt necesare investiții cu un rang ridicat de prioritate pentru a sprijini dezvoltarea sistemelor de transport urban în regiunile mai puțin dezvoltate, cum ar fi transportul feroviar ușor (trenuri metropolitane) și liniile de metrou.</p>
<p><b>Fundamentarea necesității programului operațional</b> (se va descrie de ce este necesar programul operațional, ce categorii de nevoi acoperă, cum au evoluat aceste nevoi (inclusiv grafice), ce soluții există pentru nevoile identificate, cum se corelează programul operațional cu strategiile naționale în domeniu)</p>	<p>Intervențiile din cadrul Programul Operational Transport vizează îmbunătățirea infrastructurilor rutiere, feroviare, navale, intermodale și de transport cu metroul precum și intervenții pentru îmbunătățirea siguranței rutiere. Aceste intervenții au la bază analiza nevoilor existente.</p> <p>Conform Raportului de țară privind România<sup>4</sup>, după realizarea unui bilanț aprofundat cu privire la România, în cadrul procedurii privind dezechilibrele macroeconomice (PDM), <u>Comisia Europeană menționează în ceea ce privește investițiile în transporturi și telecomunicații o serie de concluzii:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ România este slab conectată la principalele coridoare de transport ale UE. Tronsoanele din România ale coridoarelor centrale TEN-T, Rin-Dunăre și Orient-Estul Mării Mediterane nu sunt încă finalizate. Lipsa autostrăzii Sibiu-Pitești și conexiunile feroviare îmbunătățite Brașov-Predeal și Timișoara-Craiova-Calafat reprezintă obstacole semnificative în calea mobilității regionale, interregionale și transfrontaliere. Investițiile în navigația fluvială și în transportul multi-modal au fost modeste și nu valorifică întregul potențial al conexiunilor geografice și economice ale țării. Regiunile din România sunt slab interconectate, mai ales regiunea Nord-Est. Calitatea scăzută a infrastructurii de transport afectează timpul de transport și limitează mobilitatea forței de muncă, generând costuri suplimentare pentru întreprinderi. Aceasta subminează, de asemenea, deciziile de investiții ale întreprinderilor și amplifică disparitățile regionale. Autoritățile au anunțat că intenționează să întreprindă lucrări majore de infrastructură, printre care se numără mai multe autostrăzi, utilizând parteneriatele public-privat. Realizarea cu succes a unor astfel de proiecte necesită însă instituții publice solide și expertiză în negocierea contractelor de tipul parteneriatelor public-privat, precum și menținerea sub control a costurilor totale.</li> <li>✓ <i>Starea generală a infrastructurii rutiere rămâne necorespunzătoare</i>, România având cea mai scăzută densitate de autostrăzi din UE, cu doar 38 km la 1 milion de locuitori. Infrastructura subdezvoltată afectează economia transporturilor și siguranța rutieră și are un impact negativ asupra competitivității țării. Ar fi necesare investiții semnificative pentru a dezvolta infrastructura, prin creșterea calității celei existente și realizarea de noi conexiuni.</li> <li>✓ <i>Reformarea sectorului feroviar a rămas în urmă</i>. În pofida înființării Autorității pentru Reformă Feroviară și a inițierii unor studii, reforma prezintă în continuare întâzieri. În plus, nivelul foarte redus al investițiilor în întreținere a redus viteza de rulare a trenurilor și a afectat nivelul transportului mărfurilor prin intermediul transportului feroviar. Căile ferate modernizate, proiectate pentru viteze de 160 km/h, nu sunt utilizate la capacitatea lor maximă. Sistemul european de management al traficului feroviar nu funcționează peste tot în rețeaua feroviară principală, afectând siguranța, fiabilitatea, capacitatea traficului și accesibilitatea.</li> </ul> <p>Indicele calității infrastructurii publice pe anul 2018 este cel mai redus din regiune pentru sectorul rutier iar pentru cel feroviar fiind devansați doar de Ungaria.</p>

<sup>4</sup> Raport de țară 2019 privind România, inclusiv un bilanț aprofundat referitor la prevenirea și corectarea dezechilibrelor economice, Document de lucru al Serviciilor Comisiei SWD(2019)1022 final

Indicele calității infrastructurii publice, România și țările cu o situație similară din regiune



Scara: 1-7 (calitatea cea mai ridicată)

Sursa: Forumul Economic Mondial, Raportul privind competitivitatea mondială pe 2018. (Graficul 4.4.11:)

### I. Infrastructura rutieră

Conform Raportului Forumul Economic 2019, România se situează pe locul 119 din 141 de țări analizate prin prisma calității infrastructurii rutiere. România se situează pe ultimul loc în Europa în ceea ce privește nr. de km de autostradă la 100.000 de locuitori, la nivelul anului 2019, 848,12 km din lungimea rețelei de transport rutier de interes național de 17.091 km fiind la nivel de autostradă (Eurostat). *EU Statistical pocketbook 2019*<sup>5</sup>, menționează cifre relevante pentru România, aferente anului 2017: doar 763 km de autostrăzi în același timp având cel mai mare număr de victime din accidente rutiere (100 la la 1 milion de locuitori).

Deasemenea, transportul rutier de mărfuri a înregistrat o creștere anuală constantă și semnificativă (de la 198.638 mii tone în 2015 la 237.132 mii tone în 2018, cu o creștere de 8,78% în 2016 comparativ cu 2015 apoi cu o creștere anuală de aproximativ 4,75% în următorii ani).

Deficitul de infrastructură se reflectă într-o mobilitate redusă, conectivitate insuficientă la nivelul anumitor regiuni cu impact major asupra disparității regionale (spre exemplu regiunea Nord-Est), trafic de tranzit ridicat la nivelul a numeroase localități care nu beneficiază de variante de ocolire, timpi mari de așteptare la trecerea frontierei. O serie de tronsoane aferente rețelei TEN-T rutiere nu sunt construite la standarde corespunzătoare nivelului de trafic și conexiunii pe care trebuie să o asigure, ceea ce face ca principalele rute de transport să fie caracterizate de

<sup>5</sup> [https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2019\\_en](https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2019_en)

timpi mari de parcurs și blocaje de trafic. Aceasta conduce la o slabă interconectare a principalelor centre economice și urbane și cu alte noduri de transport intermodal, cum ar fi porturile și aeroporturile. Anumite zone prezintă o accesibilitate deficitară la rețelele de transport, fiind necesare investiții în continuare la nivelul drumurilor naționale și județene.

Lipsa unei infrastructuri rutiere adecvate are efecte negative asupra economiei și transportatorilor auto, prin creșterea timpilor și costurilor de transport pe tronsonul respectiv, prin creșterea consumurilor de carburant, precum și prin mărirea costurilor legate de întreținerea și repararea mijloacelor de transport. Utilitatea autostrăzilor sau drumurilor expres constă în crearea unor cai de comunicație moderne cu implicații în dezvoltarea regională a zonei, fluidizarea traficului, devierea traficului de tranzit, creșterea siguranței utilizatorilor, micșorarea timpilor de parcurs, facilitarea pe viitor a unui sistem de întreținere a carosabilului și scăderea poluării în zonele tranzitate în prezent.

***Nevoi de dezvoltare: creșterea accesibilității regiunilor și populației prin construcția/ modernizarea rețelei rutiere, la standarde europene, în special la nivelul rețelei TEN-T; reducerea incidenței accidentelor cu efecte grave; reducerea timpului de staționare la ieșirea din țară; îmbunătățirea guvernării sectorului rutier.***

***Strategia: finalizarea tronsoanelor rutiere inițiate anterior și continuarea investițiilor în dezvoltarea rețelei TEN-T centrale și globale pentru asigurarea accesibilității la piețele internaționale, conform prioritizării din MPGT; reabilitarea și modernizarea drumurilor naționale care asigură conectivitatea zonelor cu o accesibilitate redusă; îmbunătățirea sistemului de management al infrastructurii rutiere și a condițiilor de siguranță;***

## ***II. Infrastructura și servicii feroviare***

Au fost identificate principalele deficiențe ale transportului feroviar care au dus, în timp, la lipsa de atractivitate și competitivitate a acestui mod de transport, și care trebuie adresate prin măsuri adecvate, investițiile în infrastructură trebuind a fi dublate de o reformă profundă a sistemului. Principalele probleme sunt: *sustenabilitatea infrastructurii, calitatea scăzută a serviciilor și a managementului, infrastructură neperformantă, siguranța și securitatea, guvernarea*. Toate aceste aspecte sunt avute în vedere în promovarea și finanțarea proiectelor pentru perioada de programare 2021-2027.

Serviciile oferite de transportul feroviar sunt necompetitive și neprofitabile. Principalele neajunsuri constatate ale serviciilor furnizate sunt: perioade lungi de așteptare în cadrul orarelor de călătorie; timpi mari de călătorie influențați de opririle dese; calitatea slabă a materialului rulant; prețuri ridicate și servicii de slabă calitate în gări. Utilizarea ineficientă a materialului rulant precum și calitatea acestuia conduc la un nivel scăzut al serviciilor furnizate pasagerilor. Este necesară definirea clară a nivelului serviciilor pentru rețeaua principală (frecvență, indicatori de performanță, etc.), reducerea timpilor de așteptare în gări, realizarea unor programe atractive de circulație a trenurilor, îmbunătățirea serviciilor pentru călători, asigurarea unor programe și fonduri adecvate pentru întreținerea infrastructurii feroviare, integrarea cu celelate moduri de transport de la nivel urban/regional.

Pentru perioada de programare 2021-2027, în contextul aprobării la nivelul UE a Pactului Ecologic European, dezvoltarea transportului feroviar devine esențială pentru atingerea obiectivelor de sustenabilitate prevăzute în strategia UE. Sectorul feroviar are o contribuție substanțială la economia UE, angajând direct peste 1 milion de persoane (întreprinderi feroviare, administratori de infrastructură). Sistemul feroviar european transportă aproximativ 1,6 miliarde de tone de marfă și 9 miliarde de călători în fiecare an <sup>6</sup>.

Sistemul feroviar are potențialul de a juca un rol important în accelerarea reducerii emisiilor din transport. Sistemul feroviar reprezintă numai 2 % din consumul total de energie al UE în sectorul transporturilor, în timp ce el a permis transportarea a 11,2 % și a 6,6 % din marfa și, respectiv, călătorii transportați de toate mijloacele de transport în 2016. În 2016, sistemul feroviar reprezenta numai 0,5 % din emisiile de CO<sub>2</sub> ale tuturor

<sup>6</sup> Al șaselea raport de monitorizare a evoluției pieței feroviare al Comisiei către Parlamentul European și Consiliu din 2019 (<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-6459-2019-INIT/ro/pdf>)

	<p>modurilor de transport.</p> <p>Conform <i>EU Statistical pocketbook 2019</i><sup>7</sup>, 10.766 km infrastructură feroviară se afla în operare în 2017, din care 37,4% este electrificată (4.030 km).</p> <p>Investitiile preconizate pentru infrastructura de cale ferata trebuie sa raspunda urmatoarelor provocari:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Starea precara a infrastructurii de cale ferata</li> <li>✓ Servicii de transportul feroviar necompetitive și neprofitabile</li> <li>✓ Necesitatea realizarii de investitii utilizand trenurile de lucru</li> </ul> <p><i>Nevoi de dezvoltare: creșterea accesibilității regiunilor și persoanelor prin reabilitarea și modernizarea rețelei feroviare la standarde europene; asigurarea unor resurse financiare adecvate pentru investiții și întreținere; creșterea competitivității transportului feroviar prin măsuri de reformă, inclusiv îmbunătățirea managementului, a serviciilor și calității materialului rulant, integrarea serviciilor cu cele de la nivel local/regional; soluții specifice de siguranță și securitate;</i></p> <p><i>Strategia: continuarea investițiilor inițiate pe tronsoanele feroviare care asigură conectivitatea cu piețele europene, în coordonare cu proiectele propuse spre finanțare în CEF, conform prioritizării din MPGT/ Planul investițional pentru perioada 2020-2030; îmbunătățirea condițiilor de management și control al traficului feroviar; implementarea unui mix de măsuri de reformă și optimizare a serviciilor;</i></p> <p><b>III. Transportul fluvial și maritim</b></p> <p>Transportul fluvial și maritim în România este reprezentat prin transportul de marfă pe Dunăre și căile sale navigabile și de activitatea porturilor fluviale și maritime. Mărfurile încărcate și descărcate în porturile în care sunt operate nave maritime au totalizat 11.040 mii tone, iar transportul maritim de containere a însumat 160 mii TEU, în cursul trimestrului I 2018. În aceeași perioadă, pe căi navigabile interioare au fost transportate 5.548 mii tone mărfuri și respectiv 328 TEU și au fost înregistrate valori de 2.433 mil. tone-kilometri, respectiv 275 mii TEU-kilometri, conform datelor INSSE.</p> <p>La nivelul anului 2019, INSSE consemna că în transportul maritim au fost înregistrate 53.098 mii tone mărfuri transportate, din care 53.095 mii tone în transport internațional, volumul total marcând o creștere cu 8,3% față de anul 2018. Mărfurile transportate pe căi navigabile interioare au totalizat 33.261 mii tone, din care 51,7% în transport național. Volumul mărfurilor transportate a înregistrat o creștere cu 11,9% față de anul precedent, în timp ce parcursul mărfurilor a crescut cu 13,8%</p> <p>Dunărea reprezintă artera principală a căilor navigabile interioare ale României. În anul 2019 pe căile navigabile interioare ale României s-au transportat 33,26 milioane tone marfă echivalentul a aprox. 14 miliarde tone-km. Numai 4% din potențialul teoretic de transport al Dunării este exploatat.</p> <p>Cauzele principalele ale acestei situații sunt lipsa fiabilității și navigabilității la nivelul șenalului navigabil de pe Dunăre și a canalelor sale, ce prezintă deficiențe atât în ceea ce privește lățimea, cât și adâncimea, traficul naval fiind închis pe Dunăre un nr. mare de zile pe an (în 2012 doar 315 zile au fost navigabile în condiții adecvate; o lună de blocaj costă în jur de 2 mil. €). Prin urmare, timpii de parcurs pentru barje sunt mai mari în raport cu alte moduri de transport din România, cu efect negativ semnificativ asupra costurilor și atractivității transportului naval de marfă. Totodată, finanțarea pentru întreținerea șenalului navigabil este variabilă, bugetele de întreținere pentru cele trei țări dunărene fiind extrem de diferite (Austria: 250.000 €/km, România: 11.333 €/km; Bulgaria: 2.218 €/km), reflectate în niveluri diferite de navigabilitate și de calitate a tranzitului, conducând la incertitudine, în special pentru traficul naval de tranzit.</p> <p>Aceste condiții contribuie la o atractivitate redusă a acestui mod de transport ce poate duce la transferarea transportului unor cantități de marfă către alte moduri, reducând viabilitatea comercială a transportului de marfă pe căi navigabile.</p> <p>De-a lungul Dunării și a canalelor navigabile din România există 30 de porturi, 8 fiind situate pe TEN-T centrală. În multe porturi infrastructura</p>
--	---

<sup>7</sup> [https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2019\\_en](https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2019_en)



rutieră și feroviară este veche, prost întreținută, necorespunzând cerințelor transportatorilor. 12 dintre porturile dunărene din România nu au încă conexiuni la rețeaua feroviară. Întreținerea necorespunzătoare, infrastructura învechită, lipsa legăturilor multimodale și procedurile lente de manipulare a fluxurilor existente reduce atractivitatea acestor porturi pentru potențiali utilizatori, dăunând competitivității pe termen lung a transportului naval de mărfuri și limitând potențialul de dezvoltare intermodală.

Portul Constanța este cel mai important port maritim al României și cel mai mare port la Marea Neagră, reprezentând totodată un nod de tranzit major ce face legătura între Europa de Vest și Est-Centrală cu Asia Centrală și Orientul Îndepărtat și având o amplasare geografică strategică, beneficiind de conexiuni cu Dunărea, cu autostrada A2 și cu rețeaua de cale ferată. În 2019 în portul Constanța a fost operat un volum de mărfuri de 56.750 mii tone (sursa: Plan Investițional).

De remarcat este faptul că operarea de containere rămâne relevantă doar la nivelul porturilor maritime (P. Constanța) în 2019 înregistrându-se aprox. 665 mii TEU nivel sensibil egal cu cel din 2018, pe când la nivelul porturilor fluviale nivelul de operare a containerelor este neglijabil (aprox. 1800 TEU în 2019). (sursa: Plan Investițional)

***Nevoi de dezvoltare: reducerea deficiențelor de navigație și lipsa fiabilității căilor navigabile interioare situate pe TEN-T centrală; modernizarea infrastructurii portuare în vederea manipulării unui volum crescut de marfă în acord cu potențialul existent; creșterea accesibilității la porturile dunărene și pe sectoarele transfrontaliere.***

***Strategia: creșterea atractivității transportului naval prin îmbunătățirea condițiilor de navigație și a mobilității pe rețeaua TEN-T centrală prin investiții în infrastructura portuară și în conexiunile cu hinterlandul.***

#### **IV. Transportul intermodal**

În România infrastructura terminalelor intermodale existente (majoritatea publice) este veche, sistemele sunt depășite și nu sunt adaptate la evoluția cererii. Numărul limitat și capacitatea terminalelor actuale de marfă restrânge posibilitatea de a atrage noi piețe care să permită transportului feroviar să concureze mai eficient cu transportul rutier, mai ales pentru fluxurile intermodale. Acest lucru a dus la evoluția defavorabilă a transportului de mărfuri în containere în România, în comparație cu tendințele europene.

Transportul intermodal s-a dezvoltat aleatoriu în România. Inițiative minore conduse de mediu privat există în jurul aglomerațiilor urbane sau zonelor industriale. Se simte lipsa unei abordări centralizate susținute de către stat pentru a aduce terminalele intermodale la dimensiunile necesare modificării tiparelor de transport în scopul minimizării transportului rutier de lungă distanță considerat mai puțin prietenos cu mediul.

Investitiile din POT vor avea în vedere îmbunătățirea integrării sistemului feroviar în sistemul de transport intermodal prin implementarea tehnologiilor digitale și de stimulare a inovării.

Luând în considerare potențialul de creștere al transportului containerizat, pentru perioada 2021 - 2027 a fost identificată necesitatea de a dezvolta terminale intermodale în mai multe locații din țară. Având în vedere că terminalele intermodale sunt operate mai eficient de către sectorul privat (oferind condiții de operare, personal, costuri și tehnologie și echipamente de manipulare moderne), este foarte important ca proiectele de terminale intermodale să fie lansate pornind de la nevoia reală din piață, pe baze comerciale care oferă operatorilor și clienților flexibilitate în funcție de nevoi.

***Nevoi de dezvoltare: identificarea și dezvoltarea unei rețele de terminale intermodale moderne și competitive menite să stimuleze transportul intermodal.***

***Strategia: creșterea atractivității transportului intermodal pentru atragerea unui volum crescut de mărfuri manipulat în terminale intermodale prin dezvoltarea capacității terminalelor intermodale și a porturilor.***

#### **V. Siguranța, securitate și interoperabilitate**

Căile ferate rămân unul dintre cele mai sigure moduri de transport. În 2016, în Europa, s-au înregistrat 964 de decese feroviare, majoritatea acestora implicând persoane care au utilizat în mod necorespunzător trecerile la nivel.

În corelare cu tendințele europene și în România, în privința siguranței și securității transportului feroviar vor continua a fi finanțate, în special,

obiective de investiții ce vizează modernizarea trecerilor la nivel de cale ferată, precum și alte intervenții considerate a fi necesare în baza unor fundamentări adecvate a necesității acestora.

În ceea ce privește îmbunătățirea interoperabilității, toate obiectivele de investiții avute în vedere pentru perioada 2021 – 2027 vor include echiparea cu ERTMS a noilor tronsoane modernizate. Planul de acțiune privind implementarea ERTMS elaborat împreună cu serviciile Comisiei Europene (CE) este deja în curs de implementare la nivelul MTIC și se urmărește ca sistemul ERTMS nivel 2 să fie funcțional în cel mai scurt timp, cel puțin pentru acele proiecte care au fost și vor fi cofinanțate din fonduri UE, în special cele ce vizează finalizarea coridoarelor TEN-T centrale Rhine-Dunăre și Orient – East – Med ce traversează teritoriul național.

În intervenția complexă de modernizarea a sectoarelor de cale ferată sunt prevăzute și lucrări pentru realizarea de instalații de semnalizare, ERTMS, GSM-R, centralizare electronică și control moderne, în conformitatea cu cerințele europene. Astfel, sectoarele de cale ferată modernizate sau în curs de modernizare dispun de astfel de instalații care, în relație cu dispozitivele și echipamentele cu care materialul rulant este echipat, pot crește cu până la 30% capacitatea de transport al sectorului de cale ferată (printr-un management modern al traficului), creșterea siguranței (se reduce la minimum eroarea umană) și se poate circula în regim de interoperabilitate (trenuri internaționale directe pentru care nu este nevoie de schimbarea mijlocului de remorcare la frontieră).

România prezintă cea mai ridicată rată a accidentelor rutiere între SM. Rata mortalității generate de accidentele rutiere este extrem de ridicată, România înregistrând un număr de 96 fatalități/1 mil locuitori față de media UE de 49 fatalități /1 mil locuitori în 2018. Deși numărul accidentelor fatale a scăzut în 2018 cu 4,3% față de anul precedent, de la 1.951 decese la 1.867, România se situează în continuare pe ultimul loc din UE la numărul de accidente grave.

Coridoarele de conectivitate ale României trebuie completate cu accesibilitatea regională altfel efectele de rețea neputând fi atinse.

Rămâne o prioritate **amenajarea centurilor sau variantelor ocolitoare** pentru a elimina fluxurile de trafic greu din oraș pentru majoritatea orașelor din România, definitivarea centurilor permite eliminarea fluxurilor de trafic greu de pe artere importante, aspect care are un impact ridicat asupra siguranței în trafic, reducerii poluării sau și asupra calității locuirii în zonele eliberate de traficul greu. Totodată, îmbunătățirea calității drumurilor naționale cu impact regional, precum și a conectivității cu rețeaua TEN-T vor asigura reducerea timpului necesar accesării nodurilor principale ale rețelei transeuropene de transport.

Se îmbunătățesc astfel conectivitatea la nivelul anumitor regiuni cu impact major asupra disparității regionale, se elimină traficul de tranzit în localitățile care nu beneficiază de variante de ocolire, se realizează conectarea municipiilor la principalele rute de transport și de acces la rețeaua TEN-T, asigurând o mai bună interconectare a principalelor centre economice și urbane cu alte noduri de transport intermodal.

## **VI. Transportul cu metroul**

În cazul Regiunii București Ilfov, (mai ales a Capitalei) metroul rămâne unul din principalele mijloace de transport, singurul care a reușit să susțină o creștere lentă a numărului de pasageri transportați în intervalul 2014-2018. Deși reprezintă doar 4 % din lungimea întregii rețele de transport public a capitalei, metroul asigură transportul a cca. 20% din volumul total al călătorilor ce utilizează mijloacele de transport în comun din Municipiul București.

În București sunt aprox. 2,3 mil. loc, iar 30.000 – 35.000 de persoane sunt în tranzit zilnic. Bucureștiul este orașul cu cele mai mari ambuteiaje din Europa, și unul dintre cele mai afectate din întreaga lume, având un nivel de congestie de 41%, ajungând pe locul 8 în clasamentul celor mai grave din lume și cel mai prost din Europa.

Transportul public cu metroul păstrează caracteristicile topologice ale rețelei transportului public de suprafață – rețea radială concentrică – cu o lungime de 69,2 km, distribuită pe 4 magistrale. Metroul bucureștean transportă în medie peste 600.000 călători/zi lucrătoare și peste 16 mil. călători într-o lună.

	<p>În vederea fluidizării traficului și promovării unui transport durabil în București, concomitent cu reducerea poluării, este necesară extinderea transportului urban cu metroul, ca o necesitate pentru decongestionarea traficului de suprafață. Investițiile în modernizarea și extinderea rețelei de metrou vor contribui la scăderea emisiilor de carbon și vor contribui la atingerea țintelor pentru adaptarea la schimbările climatice.</p> <p>Avantajele competitive ale metroului față de celelalte mijloace de transport sunt: frecvența, viteza comercială, capacitatea, confortul și siguranța. Astfel extinderea rețelei de metrou pentru a putea deservi mai bine zonele de activități localizate la marginea Capitalei sau pentru a putea accesa zone cu o densitate ridicată a populației rămâne o prioritate și în perioada 2021-2027.</p> <p><b>Obiectivele de investiții urmărite a fi implementate în perioada programatică 2021-2027 vor fi orientate, în principal, spre continuarea investițiilor demarate în perioada 2014-2020.</b></p> <p><b>VII. Mobilitate urbana</b></p> <p>Tot din perspectiva mobilității urbane se are în vedere o schimbare de atitudine la nivelul populației urbane față de modul de transport pe calea ferată prin creșterea numărului de călători pe calea ferată pentru serviciile de transport metropolitan care să contribuie la îmbunătățirea siguranței, reducerea impactului asupra mediului și creșterea intermodalității și calității transportului metropolitan.</p> <p>Cu excepția Bucureștiului, transportul urban în celelalte arii metropolitane se realizează exclusiv prin mijloace de transport de suprafață, predominant cu autobuze și microbuze. Pentru asigurarea obiectivului de neutralitate față de carbon cuprins în Strategia europeană - Green Deal, precum și pentru integrarea la nivel urban a serviciilor feroviare de transport de pasageri POT are în vedere investiții de dezvoltare a sistemelor de cale ferată urbane pentru ariile metropolitane atât în ceea ce privește construcția/modernizarea infrastructurii, cât și achiziționarea de material rulant ecologic (trenuri metropolitane) necesare operării pe rețeaua feroviară pentru deplasările de scurt parcurs, în regiunile metropolitane. Investițiile se vor baza pe integrarea modurilor de transport urban în cadrul Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD).</p>
<p><b>Priorități de investiții care se vor finanța în cadrul programului operațional</b> (categoriile de investiții cu explicitarea clară a acestora)</p>	<p><b>Prioritatea/AXA 1 - Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport rutier</b></p> <p>Operațiunile vizate de această prioritate vor include finalizarea proiectelor făcute din perioada 2014-2020 precum și a proiectelor prioritizate pentru finalizarea rețelei primare a României situate pe rețeaua TEN-T CORE și TEN-T COMPREHENSIVE conform strategiei actualizate de implementare a Master Planului General de Transport al României cuprinsă în Planul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pe perioada 2020-2030.</p> <p>Rețeaua primară reflectă la nivel național conceptul politicii UE de focalizare a principalelor investiții pe o rețea compactă ce reprezintă coloana vertebrală a sistemului de transport. Rețeaua primară rutieră va reprezenta baza de la care România va aborda procesul de revizuire a politicii TEN-T europene planificat pentru 2021. Se așteaptă ca prin realizarea rețelei primare de infrastructură rutieră a României să se contribuie semnificativ la îmbunătățirea conectivității și mobilității europene, transfrontaliere și naționale, diminuarea disparităților regionale, creșterea siguranței rutiere, cu impact asupra creșterii numărului de utilizatori pentru transportul de marfă și persoane</p> <p><b>Prioritatea/AXA 2 - Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea infrastructurii rutiere pentru accesibilitate teritorială</b></p> <p>Planul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport a României pe perioada 2020-2030, document ce actualizează strategia de implementare a Master Planului General de Transport al României a introdus conceptele de rețea primară, secundară și terțiară ca principale categorii de definire a importanței legăturilor de transport ale României cu vecinii precum și între regiunile sale. La nivel central responsabilitatea realizării rețelei primare și secundare revine Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor. Rețeaua secundară de transport are rolul de a asigura accesibilitatea regională și urbană a rețelei primare de transport în mod eficient, sigur și cu impact redus asupra mediului. Fără o accesibilitate crescută a regiunilor și centrelor urbane la rețeaua primară vor fi afectate accesul la piața unică și locurile de muncă, se reduc oportunitățile de investiții și scade gradul de satisfacție socială cu efecte negative asupra mediului</p>

Operațiunile prevăzute în cadrul acestei priorități vor viza construcția/modernizarea variantelor de ocolire și construcția/modernizarea accesului municipiilor la sectoarele rețelei rutiere primare (la nivel de drum național situat pe rețeaua secundară), precum și și modernizarea sectoarelor de drum național situate pe rețeaua secundară.

### **Prioritatea/AXA 3 - Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport pe calea ferată**

În domeniul infrastructurii feroviare, POT își va focaliza intervențiile asupra continuării modernizării rețelei primare de cale ferată a României care în conformitate cu Planul Investițional privind dezvoltarea infrastructurii de transport a României pe perioada 2020-2030. În cadrul rețelei primare de cale ferată atenție deosebită va fi acordată finalizării proiectelor demarate cu finanțare europeană în perioada 2014-2020. În coordonare cu intervențiile finanțate în cadrul Mecanismului Interconectarea Europei (CEF) se vor focaliza investițiile asupra finalizării coridorului, Rin –Dunare precum și a celorlalte secțiuni ale rețelei primare. Rețeaua primară reflectă la nivel național conceptul politicii UE de focalizare a principalelor investiții pe o rețea compactă ce reprezintă coloana vertebrală a sistemului de transport.

Luând în considerare experiențele trecutului, parametrii tehnici vizați de noile investiții în rețeaua primară sprijinite prin intermediul acestei priorități sunt aliniați cu cei prevăzuți pentru rețeaua TEN-T (centrală) în cadrul Regulamentului 1315/2013, în particular electrificare, ERTMS nivel 2, viteza liniei de 100 km/h, ecartament de 1435 mm, treceri la nivel cu bariere automate și posibilitatea circulației trenurilor de 740 m lungime. Având în vedere aceste considerente se încurajează utilizarea modernizării online cu condiția introducerii ERTMS și modernizării/reconstrucției structurilor necesare. În acest sens vor fi susținute acțiunile pentru achiziție de mijloacele de lucru (trenuri de lucru și echipamente) pentru asigurarea proceselor de modernizare a infrastructurilor feroviare de către administratorul infrastructurii conform parametrilor tehnici menționați mai sus.

Se vor finanța operațiuni pentru:

- ✓ Construcția infrastructurii feroviare aflate pe rețeaua TEN-T (inclusiv ERTMS)
- ✓ Modernizarea infrastructurii feroviare aflate pe rețeaua TEN-T ((inclusiv ERTMS și modernizarea gărilor))
- ✓ Achiziția de trenuri de lucru și echipamente conexe pentru modernizare și electrificare CF,
- ✓ Modernizarea/reabilitarea podurilor și podețelor feroviare.

Principalul rezultat urmărit constă în creșterea gradului de utilizare al infrastructurii feroviare ( pasageri și transport de marfă) și se așteaptă îmbunătățirea conectivității transfrontaliere, diminuarea disparităților regionale precum și a emisiilor de CO<sub>2</sub>, oferind totodată conexiuni ecologice îmbunătățite cu un grad de siguranță și securitate sporit față de alte moduri de transport.

### **Prioritatea/AXA 4 - Îmbunătățirea mobilității naționale, durabile și reziliente față de schimbări climatice prin creșterea capacității de transport pe calea ferată**

Pentru a asigura beneficiile economice, sociale și de mediu aduse de modernizarea rețelei feroviare de cale ferată este necesar ca serviciile de transport să fie la calitatea solicitată de utilizatori. În particular transportul feroviar public de pasageri trebuie susținut pentru creșterea ponderii în cadrul pieței de transport. POT va sprijini acest demers prin susținerea proiectelor de achiziție de material rulant, atât cele demarate în cadrul perioadei precedente de programare, cât și proiectele noi. Materialul rulant va trebui să fie nou, dotat cu echipament ERTMS (nivelul 2) și să contribuie la obiectivul de neutralitate față de carbon cuprins în cadrul European Green Deal. În plus față de achiziția de material rulant pentru transportul de călători vor fi sprijinite măsurile de facilitare a eficienței transportului feroviar public de călători (optimizarea mersului trenurilor – graficului de călătorii, sistemele de ticketing, măsuri de creștere a accesibilității persoanelor cu deficiențe de deplasare și alte măsuri similare).

Se vor finanța operațiuni pentru:

- achiziția de material rulant ecologic,
- măsuri de reformă în domeniul transportului feroviar de călători.

**Prioritatea/AXA 5 - Îmbunătățirea conectivității prin creșterea gradului de utilizare a transportului cu metroul în regiunea București-Ilfov**

Transportul cu metroul reprezintă pentru regiunea capitalei României cel mai prietenos mod de transport cu mediu. Pentru extinderea beneficiilor acestui mod de transport, precum și pentru creșterea siguranței în operare POT va sprijini realizarea acțiunilor pentru investiții în infrastructura de metrou, atât cele demarate în perioada precedentă de programare, cât și cele noi.

Se vor finanța operațiuni pentru:

- Investiții în infrastructura de metrou (noi tronsoane, stații aferente),
- Investiții în material rulant, modernizare instalații,
- Investiții în echipamente conexe, măsuri de creștere a accesibilității persoanelor cu deficiențe de deplasare, inclusiv sisteme de siguranță,
- Modernizarea stațiilor a căror condiții de desfășurare a călătoriilor nu corespund standardelor de siguranță actuale,
- Susținerea integrării călătoriilor la nivel metropolitan cu alte sisteme de transport public de călători.

Prin realizarea operațiunilor menționate mai sus se vor asigura premisele pentru creșterea numărului de călători cu metroul și creșterea gradului de atractivitate al acestui mod de transport, cu scopul reducerii traficului auto și a poluării la nivelul ariei metropolitane a Bucureștiului.

**Prioritatea/AXA 6 - Îmbunătățirea conectivității și mobilității urbane, durabile și reziliente în fața schimbărilor climatice prin creșterea calității serviciilor de transport pe calea ferată**

România are șapte poli de dezvoltare (arii metropolitane majore) la care se adaugă regiunea București-Ilfov și alți poli de creștere. Cu excepția Bucureștiului, transportul urban în ceilalți poli de dezvoltare și poli de creștere se realizează exclusiv prin mijloace de transport de suprafață, predominant cu autobuze și microbuze. Pentru asigurarea obiectivului de neutralitate față de carbon cuprins în Strategia europeană - Green Deal, precum și pentru integrarea la nivel urban a serviciilor feroviare de transport de pasageri, POT va sprijini prin intermediul acestei priorități investiții de dezvoltare a sistemelor de cale ferată urbane pentru arii metropolitane atât în ceea ce privește construcția/modernizarea infrastructurii, cât și achiziționarea de material rulant ecologic (trenuri metropolitane) necesare operării pe rețeaua feroviară pentru deplasările de scurt parcurs, în regiunile metropolitane. Investițiile se vor baza pe integrarea modurilor de transport urban în cadrul Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD).

Operațiunile finanțate prin intermediul acestei priorități vor viza:

- achiziția de trenuri metropolitane (material rulant)
- construcția/modernizarea/optimizarea infrastructurii necesare
- optimizarea mersului trenurilor – graficului de călătorii, sistemele de ticketing (inclusiv integrare cu alte moduri de transport), măsuri de creștere a accesibilității persoanelor cu deficiențe de deplasare și alte măsuri similare

Prin implementarea operațiunilor menționate mai sus, POT propune o schimbare de atitudine la nivelul populației urbane față de modul de transport pe calea ferată prin creșterea numărului de călători pe calea ferată pentru serviciile de transport metropolitan, care să contribuie la îmbunătățirea siguranței, reducerea impactului asupra mediului și creșterea intermodalității și calității transportului metropolitan.

**Prioritatea/AXA 7 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal**

Un sistem de transport eficient trebuie să asigure traseul neîntrerupt al călătorilor și al mărfurilor la destinațiile solicitate. Un sistem de transport multimodal asigură acest deziderat prin utilizarea a mai mult de un mod de transport. În România în cadrul principalelor orașe este necesară asigurarea atât a terminalelor de transport intermodal, cât și a legăturilor acestora cu principalele huburi modale. POT urmărește sprijinirea investițiilor ce vizează îmbunătățirea transportului multimodal de mărfuri și călători în orașele din România cu peste 100.000 de locuitori.

Operațiunile vizate în cadrul acestei priorități sunt:

- Investiții în modernizarea terminalelor intermodale
- Dezvoltarea de terminale intermodale
- Investiții în instalații și echipamente de transfer intermodal
- Investiții în legăturile între principalele hub-uri de transport (gară, aeroport, port, punct vamal, parc industrial, terminal intermodal

Investițiile în infrastructura terminalelor intermodale, a instalațiilor și echipamentelor aferente se vor efectua în conformitate cu prevederile legislației privind ajutorul de stat (maxim 10 MEUR/investiție fonduri publice, maxim 20 MEUR valoarea totală a unei investiții).

Prin realizarea operațiunilor menționate mai sus se așteaptă creșterea accesibilității regionale și scăderea costului generalizat al transportului către destinațiile aflate în cadrul principalelor orașe ale României (cu peste 100.000 loc.).

#### **Prioritatea/AXA 8 - Creșterea gradului de utilizare a cailor navigabile și a porturilor**

Transportul naval este alături de transportul feroviar considerat un mod de transport mai prietenos cu mediul și astfel participă la implementarea strategiei europene Green Deal prin capacitatea de prelua cantități importante de mărfuri de la transportul rutier contribuind la obținerea dezideratului de neutralitate a emisiilor de carbon până în 2050. Transportul naval este susținut în sinergie și de Mecanismul Interconectarea Europei 2021-2027 cu accent deosebit pe modernizarea cailor navigabile. Astfel, POT va urmări finanțarea operațiunilor care să contribuie la îmbunătățirea gradului de utilizare a porturilor românești.

Investițiile vor viza cu precădere porturile situate pe rețeaua primară a României (Constanța, Sulina, Tulcea, Galați, Brăila, Cernavodă, Călărași, Oltenița, Giurgiu, Corabia, Bechet, Calafat, Drobeta T. Severin, Moldova Noua). Investițiile vor viza infrastructura portuară ce cuprinde cheuri, dane, bazine diguri și alte construcții hidrotehnice similare, utilitățile pentru serviciile portuare, căile de acces rutier și feroviar, platforme (inclusiv utilitățile aferente). Investițiile privind modernizarea/dezvoltarea terminalelor intermodale situate în aria portuară vor fi susținute de această prioritate.

Instalațiile, echipamentele și facilitățile de încărcare/descărcare pot fi finanțate în condițiile respectării regulilor de ajutor de stat.

Se vor finanța operațiuni pentru:

- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii portuare (inclusiv infrastructura intermodală) în porturile rețelei portuare primare a României,
- Dezvoltarea instalațiilor, echipamentelor și facilităților de încărcare/descărcare în porturile rețelei portuare primare a României

Se așteaptă ca realizarea operațiunilor precizate mai sus să conducă la creșterea volumului de mărfuri operate în cadrul porturilor aflate pe rețeaua primară a României, creșterea ariei deservite de aceste porturi, precum și creșterea tranzitului de mărfuri către vecinii României ce nu au acces la zone maritime.

#### **Prioritatea/AXA 9 - Creșterea gradului de siguranță și securitate pe rețeaua rutiera de transport**

Siguranța rutieră în România este printre cele mai scăzute dintre statele UE. Factorii care au condus la această situație variază de la standardul tehnic scăzut al infrastructurii rutiere naționale până la comportamentul inadecvat al conducătorilor auto.

Prin această prioritate POT urmărește finanțarea de operațiuni care să contribuie la îmbunătățirea siguranței circulației rutiere, reducerea numărului de accidente rutiere, în particular a accidentelor fatale în scopul contribuției la „Viziunea 0” a Comisiei Europene, precum și minimizarea efectelor economice cauzate de aceste accidente.

Prin intermediul acestei priorități se vor finanța operațiuni ce vizează

- Măsuri „hard” și „soft” care contribuie la îmbunătățirea siguranței traficului pe rețeaua rutiera,
- Eliminarea punctelor negre,
- Echipamente de intervenție în condiții meteo speciale

	<p>Prin implementarea operațiunilor menționate mai sus se așteaptă o scădere considerabilă a numărului de accidente rutiere (cu 30% până în 2030).</p> <p><b>Prioritatea/AXA 10 – Asistență tehnică</b>          La nivelul Autoritatii de Management dar și la nivelul marilor beneficiari este nevoie de fundamentarea priorităților strategice prin studii, analize, evaluări, precum și de întărire a capacității acestor instituții de a de a pregăti portofolii de proiecte mature și de a asigura implementarea judicioasă a proiectelor în termenele asumate. Funcția de evaluare necesită și ea sprijin, fiind în responsabilitatea AM POT, și ținând cont de importanța acesteia în implementarea eficace a fondurilor și în eficientizarea sistemului de management.          Consolidarea capacității administrative rămâne o prioritate pentru perioada 2021-2027 și se va realiza în conformitate cu Roadmapul privind creșterea capacității administrative, aflat în proces de elaborare.          Prin măsurile de asistență tehnică prevăzute în POT se urmăresc finanțarea de operațiuni care să contribuie la îmbunătățirea capacității instituționale a autorității de management a programului, să sprijine managementul programului operațional și măsurile de informare și publicitate ale acestuia.          Se vor finanța operațiuni pentru:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sprijin pentru sistemul de management și control al AM POT</li> <li>• Măsuri de informare și publicitate POT</li> <li>• Evaluarea Programului Operațional Transport</li> </ul>
<p><b>Bugetul estimat al programului</b>          ( suma este estimativă având în vedere negocierile care sunt în curs de desfășurare) mld euro;</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8,368 mld Euro din care:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 2,042 mld Euro FEDR</li> <li>○ 5,570 mld Euro FC</li> <li>○ 4,612 mld Euro BS</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>Durata programului operațional:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perioada de programare 2021-2027</li> <li>• Eligibilitate cheltuieli: 01 Ianuarie 2021 - 31 Decembrie 2029</li> </ul>
<p><b>Evoluții ale programului operațional față de perioada de programare 2014-2020</b> (analiza evoluției bugetului):</p>	<p>În perioada de programare 2014-2020 sectorul de transport a beneficiat în cadrul POIM de o alocare totală de 5,302 mld Euro fonduri europene și cofinanțare națională.</p> <p>Pentru perioada de programare 2021-2027 România a luat decizia de a elabora un program operațional distinct dedicat infrastructurii de transport, cu o alocare financiară în creștere, de peste 8,3 mld Euro.</p>
<p><b>Repartizarea bugetului programului pe priorități de investiții:</b> explicarea justificării bugetului alocat nevoilor pe priorități de investiții;</p>	<p><b>Prioritatea 1 - Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport rutier</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ FEDR - 551 milioane euro</li> <li>○ FC - 1,385 mld euro</li> <li>○ Total - 1.936 mld euro</li> </ul> <p><b>Prioritatea 2 – Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea infrastructurii rutiere pentru accesibilitate teritorială</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ FEDR - 350 mil euro</li> </ul> <p><b>Prioritatea 3 - Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport pe calea ferată</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ FEDR - 440,8 mil</li> <li>○ FC - 655,2 mil</li> <li>○ Total - 1.096 mil euro</li> </ul> <p><b>Prioritatea 4 - Îmbunătățirea mobilității naționale, durabile și reziliente față de schimbări climatice prin creșterea capacității de transport pe calea ferată</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ FEDR - 250 mil euro</li> </ul>

	<p><b>Prioritatea 5 - Îmbunătățirea conectivității prin creșterea gradului de utilizare a transportului cu metroul in regiunea Bucuresti-Ilfov</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ FC - 250 mil euro</li> </ul> <p><b>Prioritatea 6 - Îmbunătățirea conectivității si mobilitatii urbane, durabila si rezilienta in fata schimbarilor climatice prin creșterea calității serviciilor de transport pe calea ferata</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ FEDR - 350 mil euro</li> </ul> <p><b>Prioritatea 7 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ FC - 30 mil euro</li> </ul> <p><b>Prioritatea 8 - Creșterea gradului de utilizare a cailor navigabile si a porturilor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ FC - 200 mil euro</li> </ul> <p><b>Prioritatea 9 - Creșterea gradului de siguranța si securitate pe rețeaua rutiera de transport</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ FEDR - 100 mil euro</li> </ul> <p><b>Prioritatea 10 – Asistență tehnică</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ FC - 50 mil euro</li> </ul>
<p><b>Beneficiari eligibili:</b></p>	<p><b>P1 - Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport rutier</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere -C.N.A.I.R</li> </ul> <p><b>P2 – Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea infrastructurii rutiere pentru accesibilitate teritoriala</b> (în parteneriat sau individual)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere -C.N.A.I.R</li> <li>• Direcțiile Regionale de Drumuri si Poduri (7 direcții regionale și București)</li> <li>• Administrații Publice Locale</li> </ul> <p><b>P3 - Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport pe calea ferată</b> (în parteneriat sau individual)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Compania Națională Căile Ferate Romane – CN CFR SA</li> <li>• Direcțiile Regionale de Cai Ferate</li> </ul> <p><b>P4 - Îmbunătățirea mobilității naționale, durabile și reziliente față de schimbări climatice prin creșterea capacității de transport pe calea ferată</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autoritatea pentru Reforma Feroviara (ARF),</li> <li>• Parteneriate ale operatorilor feroviari de transport de călători cu ARF.</li> </ul> <p><b>P5 - Îmbunătățirea conectivității prin creșterea gradului de utilizare a transportului cu metroul in regiunea Bucuresti-Ilfov</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• METROREX</li> </ul> <p><b>P6 - Îmbunătățirea conectivității si mobilitatii urbane, durabila si rezilienta in fata schimbarilor climatice prin creșterea calității serviciilor de transport pe calea ferata</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parteneriate între Autoritățile Publice Locale și Compania Națională Căile Ferate Române-C.N.C.F.R. și/sau ARF</li> </ul> <p><b>P7 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autorități Publice Locale</li> <li>• Parteneriate Autorități Publice Locale- Compania Națională Căile Ferate Române-C.N.C.F.R.</li> <li>• Agenți economici privați</li> </ul> <p><b>P8 - Creșterea gradului de utilizare a cailor navigabile si a porturilor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Administratorii porturilor maritime si fluviale situate pe rețeaua primară</li> <li>• Operatori Privati</li> <li>• MTIC</li> </ul> <p><b>P9 - Creșterea gradului de siguranța si securitate pe rețeaua rutiera de transport</b></p>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CNAIR</li> <li>• Poliția rutieră</li> </ul> <p><b>P10 – Asistență tehnică</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autoritatea de Management pentru Programul Operational Transport 2021-2027</li> <li>• Principalii beneficiari ai interventiilor POT 2021-2027</li> </ul>
<p><b>Priorități de investiții noi față de perioada de programare precedentă:</b> ( se va realiza descrierea acestora)</p>	<p>Prin POT nu se mai finanțează intervenții în infrastructuri aeroportuare iar componentele de îmbunătățire a accesibilității transfrontaliere vizează îndeosebi îmbunătățirea infrastructurilor de acces, pe orice tip de infrastructură (rutier, feroviar, fluvial).</p> <p><b>Elementele de noutate introduse în POT se refera la:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- posibilitatea achiziționării de trenuri de lucru și echipamente conexe pentru modernizare și electrificare căi ferate (element de noutate introdus si in modificarea POIM iulie 2020)</li> <li>- Investitiile in trenurile metropolitane - se introduce și susține finanțarea trenurilor metropolitane ca soluție de mobilitate regională sustenabilă, atât achiziții de material rulant cât și intervenții la infrastructuri (Prioritatea 6).</li> <li>- Autoritatea de Management va fi localizata la nivelul MTIC iar programul va avea Axa de Asistenta Tehnica de sine statatoare</li> </ul>

<p><b>Indicatori de rezultat ai programului operațional:</b></p>	<p><b>Prioritatea 1 - Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport rutier</b> Utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite sau modernizate</p> <p><b>Prioritatea 2 – Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea infrastructurii rutiere pentru accesibilitate teritorială</b> Utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite sau modernizate</p> <p><b>Prioritatea 3 - Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport pe calea ferată</b> Numărul anual de pasageri pe caile ferate care beneficiază de sprijin Transport de marfă pe caile ferate</p> <p><b>Prioritatea 4 Îmbunătățirea mobilității naționale, durabile și reziliente față de schimbări climatice prin creșterea capacității de transport pe calea ferată</b> Numărul anual de pasageri pe caile ferate care beneficiază de sprijin</p> <p><b>Prioritatea 5 - Îmbunătățirea conectivității prin creșterea gradului de utilizare a transportului cu metroul în regiunea București-Ilfov</b> Numărul anual de utilizatori ai liniilor de tramvai și de metrou noi/modernizate</p> <p><b>Prioritatea 6 - Îmbunătățirea conectivității și mobilității urbane, durabile și reziliente în fața schimbărilor climatice prin creșterea calității serviciilor de transport pe calea ferată</b> Numărul anual de pasageri pe caile ferate care beneficiază de sprijin</p> <p><b>Prioritatea 7 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal</b> Transport de marfă pe caile ferate</p> <p><b>Prioritatea 8 - Creșterea gradului de utilizare a căilor navigabile și a porturilor</b> Transport de marfă pe căile navigabile interioare</p> <p><b>Prioritatea 9 - Creșterea gradului de siguranță și securitate pe rețeaua rutieră de transport</b> Utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite sau modernizate</p> <p><b>Prioritatea 10 – Asistență tehnică</b></p>
--	---

<p><b>Categoriile de proiecte semnificative care se vor finanța:</b> (se vor descrie categoriile de proiecte semnificative care se vor finanța, cu exemple ilustrate dacă este cazul de programele operaționale anterioare)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Intervențiile în infrastructuri rutiere noi sau modernizarea celor existente pe rețeaua europeană de transport este principalul pol al concentrării intervențiilor, valoric vorbind. Din totalul alocărilor POT, 1.936 mil euro sunt dedicați infrastructurilor rutiere TEN-T, sunt vizate prioritar proiectele realizate și investiții în noi infrastructuri pentru finalizarea rețelei rutiere TEN-T.</li> <li>2. Proiectele de modernizarea a infrastructurii de cale ferată sunt de asemenea semnificativ reprezentate în POT. Finanțarea proiectelor realizate din cadrul POIM 2012-2027, necesar a fi finalizate în perioada 2021-2027 și suplimentar, proiectele de investiții necesare pentru finalizarea rețelei feroviare TEN-T centrale.</li> <li>3. Intervențiile în infrastructura rutieră de conectivitate la nivel local și regional asigură integrarea nivelelor -național și regional/local, având alocate pentru infrastructuri rutiere.</li> <li>4. O altă categorie de proiecte importante este constituită de susținerea dezvoltării transportului feroviar la nivel național și regional, prin intervenții de îmbunătățire a mobilității naționale prin creșterea capacității de transport pe calea ferată și de introducere de trenuri metropolitane. Regiuni ca București-Ilfov, Cluj, Sibiu, etc, prevăd în PMUD-uri introducerea de trenuri metropolitane.</li> <li>5. Finanțarea proiectelor de investiții în infrastructura de metrou este de asemenea importantă pentru decongestionarea transportului metropolitan în regiunea București-Ilfov. Continuarea finalizării proiectelor de metrou sunt intervențiile principale în POT, alte proiecte de infrastructură nouă pentru extinderea rețelei de metrou sunt eligibile.</li> <li>6. Investițiile în infrastructura terminalelor intermodale, a instalațiilor și echipamentelor aferente este un alt tip de proiect finanțat prin POT.</li> <li>7. Proiectele în sectorul naval și vizează intervenții în portul Constanța și porturi dunărene. Investițiile vor viza cu precădere porturile situate pe rețeaua primară a României (Constanța, Sulina, Tulcea, Galați, Brăila, Cernavodă, Călărași, Oltenița, Giurgiu, Corabia, Bechet, Calafat, Drobeta T. Severin, Moldova Noua).</li> <li>8. Proiecte de îmbunătățire a siguranței circulației rutiere și eliminare a punctelor negre, atât intervenții la infrastructură cât și alte măsuri „soft” sunt avute în vedere.</li> </ol>
<p><b>Alte categorii de informații necesare:</b></p>	