

## CONTRIBUȚIILE PARTENERILOR RELEVANȚI IMPLICAȚI ÎN ELABORAREA POIM

Expeditor	Propuneri/comentarii privind POIM	Unde si cum s-a revizuit POIM	Motivare nepreluare comentarii
OI POS Mediu Cluj Napoca (chestionar)	Rezolvarea discrepantelor intre finantarea transportului feroviar si rutier.		Comentariul primit are caracter general. Finanțarea modurilor este fundamentată pe nevoile investiționale rezultate din MPGT.
Primaria Municipiu Medgidia (chestionar)	<b>Propunere includere OS</b> dezvoltarea si modernizarea infrastructurii rutiere situate in intravilanul localitatii, inclusive drumuri de centura indiferent daca asigura sau nu conectivitatea la TEN-T		Obiectivele asumate in politica de transport la nivel european vizează completarea rețelei TEN-T centrală până în 2030 și a TEN-T extinsă până în 2050. În consecință, din considerente legate de concentrarea tematică pentru realizarea țintele de politica în domeniu, în limitele bugetului disponibil investițiile în infrastructura rutieră vor viza doar rețeaua TEN-T centrală/extinsă precum și conectarea la TEN-T.  <i>Mobilitatea urbană și drumurile județene sunt finanțabile din POR.</i>
CJ Ilfov (chestionar + conferință)	Adaugarea la Axa Prioritara 1 in cadrul Prioritatii de Investitii 1.1. a textului: "Sprijinirea crearii unui spatiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investitii în rețeaua transeuropeana de transport (TEN-T) si in terminalele intermodale din nodurile rețelei (TEN-T)." Adaugarea la Axa Prioritara 1 (API) la sectiunea „ indicator de rezultat specific" in cadrul tuturor obiectivelor specifice a indicatorului: Indicator: Economii de timp realizate pentru transferarea marfii si a pasagerilor intre diferitele moduri de transport. Motivatie : Prin definitie transportul multimodal se refera atat la transportul de marfa cat si la cel de pasageri. <b>Propunere OS:</b> Axa Prioritara 1, Obiectiv Specific: Realizarea /dezvoltarea/modernizarea nodurilor/l platformelor intermodale de marfa si pasageri localizate pe rețeaua transeuropeana de transport (TEN-T) Nodurile intermodale aflate pe traseul sau in imediata		<i>Textul priorităților de investiții nu se poate modifica, ele fiind predefinite în regulamentele fondurilor pentru perioada 2014-2020.</i>  Obiectivele asumate in politica de transport la nivel european vizează completarea rețelei TEN-T centrală până în 2030 și a TEN-T extinsă până în 2050. Pentru teritoriul României, hărțile TEN-T centrală/extinsă stabilite la nivel european, prevăd următoarele terminale rutier-feroviar: București, Timișoara și Craiova (TEN-T core), respectiv Suceava, Cluj și Turda (TEN-T comprehensive).  Conform structurii de program agreeate cu MT căruia îi revine responsabilitatea asigurării politicii în domeniul transporturilor, investițiile în infrastructura de transport intermodal (centre logistice) sunt finanțate din FEDR, în cadrul Axei prioritare 3 și vizează transferul transportului

Expeditor	Propuneri/comentarii privind POIM	Unde si cum s-a revizuit POIM	Motivare nepreluare comentarii
	<p>apropiere a culoarului European detransport TEN-T fac parte din rețeaua principală TEN-T. Acestea nu pot fi considerate regionale, secundare sau terțiare așa cum este scris la prioritatea de investiție 2.1.</p>		<p>de mărfuri către moduri prietenoase cu mediul, proiectele ce vor fi finanțate fiind prioritizate în cadrul MPGT. Stațiile de cale ferată, porturile și aeroporturile sunt prin definiție centre intermodale ce asigură inclusiv transportul de pasageri și aceste tipuri de infrastructură (feroviară, portuară și aeroportuară) se finanțează în cadrul unor obiective specifice dedicate.</p>
<p>Club Feroviar (chestionar+reu consultare publică)</p>	<p>Încurajarea investițiilor în sectorul construcției de drumuri și autostrăzi nu reprezintă, întotdeauna, calea către asigurarea dezvoltării economice și sociale, ca să nu mai vorbim de asigurarea parametrilor de durabilitate. Deși România este caracterizată printr-un număr redus de kilometri de autostradă și drumuri expres, construirea acestora pe marile axe TEN-T, va încuraja transferul modal de la feroviar la rutier, de la un mod de transport prietenos cu mediul către unul nociv, de la un mod de transport sigur la unul caracterizat printr-un număr ridicat de victime. Conform statisticilor europene și internaționale, pentru asigurarea unor volume similare de transport construcția autostrăzilor implică o suprafață de teren de 3 ori mai mare decât cea necesară construcției căilor ferate. Poluarea rezultată din transportul rutier reprezintă aproximativ 70% din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră din transporturi, în timp ce calea ferată este responsabilă pentru 0,6% (adică de 115 ori mai puțin). În același timp raportul dintre volumele de transport din cele două sectoare este de numai 1 la 4,2 (rezultând un beneficiu de peste 27 ori mai mare pentru economia României și cea europeană dacă sunt încurajate transporturile pe calea ferată). În ceea ce privește siguranța mărfurilor și călătorilor, calea ferată este pe peste 30 ori mai sigură decât sistemul complementar, rutier. În același timp trebuie să ne reamintim că obiectivele europene sunt de transfer modal dinspre sistemul rutier către cel feroviar a unui procent de 30% din transportul rutier de marfă către sistemul feroviar și naval până în 2030, pentru a se atinge un procent de 50% în 2050. Același obiectiv este stabilit și pentru transportul de călători.</p>		<p>România se numără printre statele europene cu cea mai mică densitate de drumuri iar în ceea ce privește numărul de km de autostradă la 100.000 locuitori se situează pe ultimul loc în Europa.</p> <p>Totodată, rețeaua feroviară este extinsă la nivel național iar realitatea ultimilor 20 de ani a evidențiat degradarea sa continuă datorită dificultăților în asigurarea de la bugetul de stat fondurile necesare acoperirii costurilor ridicate cu întreținerea infrastructurii.</p> <p>De asemenea, rezultatele analizei sectorului feroviar elaborată în cadrul MPGT arată că aprox. 96% din traficul de pasageri și mărfuri se desfășoară pe aprox. 63% din rețea, cu alte cuvinte, pe aprox. 37% nu există cerere de transport, fapt ce arată competitivitatea scăzută a modului feroviar, aspect reflectat și în cota de piață. Această situație a determinat reprezentanții FMI, dar și ai CE să solicite statului român, în scopul utilizării eficiente a fondurilor și dezvoltării economice durabile în România, reducerea rețelei feroviare.</p> <p><b><i>România are obligații de completarea rețelelor TEN-T în egală măsură pentru transportul feroviar, cât și pentru transportul rutier.</i></b></p>

Expeditor	Propuneri/comentarii privind POIM	Unde si cum s-a revizuit POIM	Motivare nepreluare comentarii
	<p>În același timp observăm că în România înregistrăm o creștere anuală a ponderii transportului rutier din totalul pieței de transport (în 2000 transportul rutier reprezenta 43% din totalul pieței, pentru a urca la 70% înainte de criza din 2008, situându-se în prezent la 61%, pe fondul unei căderi generale a pieței și creșterea ponderii sistemului de transport naval).</p>		
<p>Asociatia Inginerilor Feroviari din Romania (chestionar+reu consultare publică)</p>	<p><b>OS 1.1</b> POIM 2014-2020 trebuie să ia în considerare prevederile Master Planului General de Transport al Romaniei, care nu este finalizat si sunt exprimate o serie de critici asupra rezultatelor exprimate in materialul elaborate de AECOM si avizat de MT.</p> <p>Promovarea transportului durabil si eliminarea blocajelor aparute in infrastructura de transport rutier, feroviar, aeroportuar, naval, multimodal si urban subteran trebuie sa se faca printr-o abordare unitara a tuturor mijloacelor de transport.</p> <p>Proiectele luate in studio nu sustin afirmatia din document: "in domeniul infrastructurii de transport, noua politica europeana in domeniu prevede realizarea unei retele europene integrate la nivelul tuturor statelor membre, pentru a promova cresterea economica si competitivitatea. Aceasta retea va face legatura intre V si E si va inlocui retea actuala de cai de transport cu o constructie autentica europeana".</p> <p>Liniile de cale ferata prezentate la pct 9 (retea TEN-T central cu orizont de realizare 2030) cuprind trasee care se repeat –suprapun (ex. Ploiesti-Buzau-Bacau-Suceava si Bucuresti-Ploiesti-Buzau-Suceava-Vicsani)</p> <p>Ref la vitezele medii de deplasare pe autostrazi de 128 km – trebuie sa se aiba in vedere viteza maxima de circulatie de 130 km/h si restrictiile de viteza impuse de diferite consideratii.</p> <p>Exista o afirmatie nerealista legata de existent pe retea feroviara a peste 1000 puncte periculoase.</p> <p>La pct 36 se afirma ca in perioada 2009-2011 modernizările infrastructurii feroviare au vizat in principal coridoarele pan europene IV si IX – lucrările au vizat numai coridorul IV.</p>		<p>Proiectele finanțabile în cadrul POIM 2014-2020 vor rezulta din prioritizarea multicriterială realizată în cadrul MPGT. Prin Modelul Național de Transport se analizează sectorul de transport în ansamblul său.</p> <p>Referitor la observația privind suprapunerea secțiunilor de cale ferată pe TEN-T centrală enumerate a fost păstrat în program ruta Bucuresti-Ploiesti-Buzau-Suceava-Vicsani. Referirile la punctele periculoase și investițiile pe coridoul IX au fost scoase din textul POIM.</p> <p>Pentru reforma necesară în sectorul feroviar a fost aprobat (iunie a.c.) de primul ministru un <b>Memorandum cu tema „Măsuri pentru eficientizarea sectorului de transport feroviar al României” care cuprinde inclusiv măsuri pentru redimensionarea rețelei feroviare, după cum a fost solicitat și de FMI/CE. Măsurile de reformă au fost preluate și în Acordul de Parteneriat, documentul strategic care asigură orientarea strategică a FESI, POIM doar preluând direcțiile strategice stabilite în documentele de programare superioare.</b></p> <p><b>Celelalte măsuri generice vizează politica de transport și trebuie adresate ministerului de resort – MT, pentru analizarea oportunității lor în raport cu prevederile cadrului legal.</b></p>

Expeditor	Propuneri/comentarii privind POIM	Unde si cum s-a revizuit POIM	Motivare nepreluare comentarii
	<p>La pct 39 se precizează că măsura de reforma reducerea rețelei de transport feroviar cu un procent de circa 30%. Cum poate constitui diminuarea rețelei o masura de reforma neexistand la baza nici un studio serios in acest sens?</p> <p>Propuneri in privinta proiectelor de modernizare (in special pe coridoarele pan-europene) si in privinta organizarii activitatii feroviare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Să se stabileasca pentru lucrarile de reabilitare-modernizare o serie de tehnologii de mare randament care sa garanteze pe langa un avans fizic zilnic si calitatea corespunzatoare.</li> <li>- Licitatii in doua etape: tehnic si financiar</li> <li>- Eliminarea tuturor costurilor de carburanti care pun sistemul feroviar intr-o postura defavorabila fata de cel rutier</li> <li>- Sprijinirea in egala masura atat a sectorului feroviar cat si a celui rutier</li> <li>- Alocarea fondurilor necesare pentru o intretinere preventive a liniilor de cale ferata deja reabilitate</li> <li>- Reanalizarea liniilor de cale ferata cu trafic redus si regandirea modului de exploatare a acestora, inclusive a executarii circulatiei pe aceste linii prin consultare publica</li> <li>- Abilitarea CFR prin lege sa poata valorifica imediat orice material rezultat din lucrari</li> </ul> <p>Revederea prognozelor privind evolutia traficului feroviar, in care sa se ia in considerare efectele favorabile rezultate prin cresterea volumelor de transport calatori si marfa ca urmare a sporirii vitezelor de circulatie si a calitatii transportului feroviar, prin atragerea de la celelalte mijloace de transport, precum si sustinerea la nivel de politica a transportului feroviar, prin inlaturarea tratarii discretionate fata de transportul auto.</p>		
SKYLINE CENTER SRL (chestionar)	<p>Prioritatea de investitii 7b. ar trebui sa includa si o masura pentru <b>Construirea / reabilitarea centrelor intermodale de transport</b> (naval-feroviar-rutier) astfel incat diferitele moduri de transport sa fie interconectate. Aceasta masura va asigura</p>		<p>Conform structurii de program agreate cu MT căruia îi revine responsabilitatea asigurării politicii în domeniul transporturilor, investițiile în <b>infrastructura de transport intermodal (centre logistice) sunt finanțate din FEDR, în</b></p>

Expeditor	Propuneri/comentarii privind POIM	Unde si cum s-a revizuit POIM	Motivare nepreluare comentarii
	o flexibilitate in crescuta a transporturilor, optimizarea costurilor si rutelor de transport in functie de marfurile/bunurile transportate.		<b>cadrul Axei prioritare 3 și vizează transferul transportului de mărfuri către moduri prietenoase cu mediul, proiectele ce vor fi finanțate fiind prioritizate în cadrul MPGT.</b>
CJ Ilfov (chestionar+reu consultare publică)	<p>Adaugarea la Axa Prioritara 2, în cadrul Prioritatii de Investitii 2.1. a textului:</p> <p>„ 2.1 Stimularea mobilitatii regionale prin conectarea nodurilor secundare si tertiare la infrastructura TEN-T, inclusiv realizarea nodurilor/platformelor multimodale"</p> <p>Motivatie: In cadrul axei prioritare 1 au fost incluse investitii in realizarea nodurilor /platformelor intermodale de pe rețeaua transeuropeana de transport TEN-T iar in axa prioritara 2 sunt incluse investiții in realizarea nodurile / platformele secundare si tertiare si conectarea acestora la rețeaua TEN-T.</p> <p>Adaugarea la Axa Prioritara 2 la sectiunea „indicatori de rezultat specifici la toate obiectivele specifice a indicatorului:</p> <p><i>Indicator: Economii de timp realizate pentru transferarea marfii si transferarea pasagerilor intr-o modalitate prietenoasa cu mediul, inclusiv verificarea bagajelor aferente pasagerului.</i></p> <p>Motivatie: Prin definitie transportul multimodal se refera atat la marfa cat si la pasager.</p>		<p>Textul Priorităților de investiții nu se poate modifica, ele fiind predefinite în regulamentele fondurilor pentru perioada 2014-2020.</p> <p>Obiectivele asumate în politica de transport la nivel european vizează completarea rețelei TEN-T centrală până în 2030 și a TEN-T extinsă până în 2050. Pentru teritoriul României, hărțile TEN-T centrală/extinsă stabilite la nivel european, prevăd următoarele terminale rutier-feroviar: București, Timișoara și Craiova (TEN-T core), respectiv Suceava, Cluj și Turda (TEN-T comprehensive).</p> <p>Conform structurii de program agreeate cu MT căruia îi revine responsabilitatea asigurării politicii în domeniul transporturilor, investițiile în infrastructura de transport intermodal (centre logistice) sunt finanțate din FEDR, în cadrul <b>Axei prioritare 3 și vizează transferul transportului de mărfuri către moduri prietenoase cu mediul, proiectele ce vor fi finanțate fiind prioritizate în cadrul MPGT.</b> Stațiile de cale ferată, porturile și aeroporturile sunt prin definiție centre intermodale ce asigură inclusiv transportul de pasageri și aceste tipuri de infrastructură (feroviară, portuară și aeroportuară) se finanțează în cadrul unor obiective specifice dedicate.</p>
	<p>Adaugarea la posibili BENEFICIARI ai Axei Prioritare 1,2,3 si 7 a partenerilor privați prin intermediul instrumentelor de tip Parteneriat Public Privat sau alte forme legale de asociere cu autoritățile locale / regionale /societăți de stat.</p> <p>Motivatie: Uniunea Europeana acorda o importanta crescuta Parteneriatului Public Privat, considerat o soluție alternativă finantarii nerambursabile.</p>		<p>În principiu, parteneriatele între diferite entități vor fi eligibile, mai puțin parteneriatul-public privat.</p> <p><b>În principiu, PPP va fi promovat prin programele naționale, pentru a completa investițiile finanțabile din fonduri europene structurale și de investiții.</b></p>

Expedito	Propuneri/comentarii privind POIM	Unde si cum s-a revizuit POIM	Motivare nepreluare comentarii
	Toate veniturile directe aduse de platformele intermodale sunt realizate de operatori si trasportatori, majoritatea societati cu capital privat, sectorul privat oferind si sustenabilitateape termen lung a proiectelor prin implicarea acestora inca din faza de planificare / studii defezabilitat e/ proiectare / realizare / operare.		
Club Feroviar  (chestionar+reuniune consultare publică)	<b>OS 2.2</b> Modul de formulare a titlului OS 2.2. poate conduce la interpretări eronate cu privire la căile de implementare. Deoarece mobilitatea regională poate fi încurajată și prin ameliorarea sistemului rutier care leagă gările de teritoriul rural ne putem aștepta la deturnarea scopului acestui Obiectiv Strategic și investirea fondurilor în sistemul de drumuri. În același timp, liniile interoperabile sunt incluse în rețeaua TEN-T, astfel încât se observă o suprapunere între OS 1.2. și OS 2.2, dar și excluderea de la scopul modernizării a liniilor feroviare secundare. Pentru a se evita confuziile vă propunem modificarea titlului OS 2.2. în “Stimularea mobilității regionale prin conectarea feroviară la rețeaua TEN-T a întregului teritoriu” și includerea în scopul acestui obiectiv strategic și a rețelei secundare feroviare.	Formularea obiectivelor specifice și structura programului au fost modificate astfel: Axa 1 <i>O.S. 1.3 Creșterea mobilității prin dezvoltarea transportului feroviar pe rețeaua TEN-T, inclusiv transportul cu metroul</i> Investiții în reabilitarea-modernizarea tronsoanelor de cale ferată pe TENT  Axa 2 <i>O.S. 2.7. Reducerea deficiențelor la nivelul rețelei feroviare prin dezvoltarea unui sistem feroviar interoperabil de calitate</i>  Investiții în electrificări, poduri-podețe-tuneluri TEN-T/ în afara TEN-T, reforma sectorului feroviar.	
Asociația pentru Mobilitate Metropolitană	Având în vedere datele publicate de Agenția Europeană pt. Mediu (EEA) pt. UE 27, din care rezulta ca: - Din 1990, luat ca bază și până în 2011, sectorul transporturi a produs cu 28% mai multe emisii de gaze cu efecte de seră (GES), în timp ce toate celelalte domenii (producere energie, gospodăria locativă și industria) au diminuat cu 10-30 %		Bugetul alocat pe moduri de transport în cadrul POIM va ține cont de nevoile de dezvoltare ce rezultă din MPGT.  Referitor la transportul urban, în cadrul POIM 2014-2020 se va finanța doar infrastructura de metrou pentru evitarea suprapunerilor cu POR.

Expeditor	Propuneri/comentarii privind POIM	Unde si cum s-a revizuit POIM	Motivare nepreluare comentarii
	<p>emisiile de GES;</p> <p>- Dpdv al emisiilor de CO2 (GES) modul de transport rutier contribuie cu 70,7% din emisii, fata de 15,2 % navigatia, 12,7% aviatiia civila si numai 0,6% transportul feroviar;</p> <p>si luand in considerare tintele stabilite de Cartea Alba pt. Transporturi emisa de CE in 2011, privind reducerea emisiilor de GES si anume diminuarea acestora cu 20% pana in 2030 si cu 60% pana in 2050, precum si masurile necesare realizarii acestor tinte, respectiv transferarea catre sisteme prietenoase cu mediul (navigatie si cale ferata) a unor volume din ce in ce mai mari de marfuri si calatori, se impune:</p> <p>-alocarea pt. sistemele feroviar si fluvial, a unor sume superioare celor alocate infrastructurii rutiere, pentru recuperarea ramanerii in urma a acestora si cresterii atractivitatii lor. Pentru marfuri in mod special dezvoltarea terminalelor intermodale.</p> <p>-realizarea in zonele metropolitane a unor sisteme integrate de transport public urban si regional atractive, bazate, acolo unde este posibil, pe sistemele prietenoase cu mediul (cale ferata, metrou, tramvai).</p> <p><b>Propunere 2 OS:</b></p> <p>1.Modernizarea Garii de Nord, prin coborarea in subsol a unui numar de linii si subtraversarea orasului, cu iesire spre Constanta si Giurgiu</p> <p>2. Prioritizarea repunerii in circulatie a linie de cf Bucuresti-Giurgiu si realizarea legaturii feroviare cu Aeroportul Otopeni, mai ales ca exista o cerere imperioasa a vecinilor din Ruse (170.000 de locuitori) care evita utilizarea celui din Sofia situat la 330 km</p>		<p>Proiectele finanțabile vor rezulta din prioritizarea multicriterială (viabilitate economică, impact asupra mediului, situarea pe TEN-T) efectuată în MPGT.</p> <p>Transportul public urban va fi finanțat prin POR. În acest sens, la nivelul centrelor urbane vor fi dezvoltate planuri de mobilitate urbană.</p> <p>Din perspectiva transportului urban, POIM va finanța exclusiv rețeaua de metrou, asimilabilă transportului feroviar.</p>
CJ Ilfov (chestionar+participare consultare publică)	<p>Adaugarea categoriei de regiune "regiune mai dezvoltata" in cadrul Axe Prioritare 3:</p> <p>Dezvoltarea unui sistem de transport sigur si prietenos cu mediul.</p> <p>Motivatie: Regiunea Bucuresti - Ilfov, fiind considerata singura regiune mai dezvoltata din Romania, nu poate solicita</p>		<p>Exceptând investițiile în dezvoltarea TEN-T și metrou, care se finanțează din Fond de Coeziune, celele intervenții din POIM se finanțează FEDR.</p> <p>Având în vedere că București-Ilfov intră în categoria „regiuni mai dezvoltate”, alocarea FEDR este prederminată și limitată. Conform deciziilor luate la</p>

Expeditor	Propuneri/comentarii privind POIM	Unde si cum s-a revizuit POIM	Motivare nepreluare comentarii
	<p>finanțare prin intermediul acestei axe, desi se afla in proximitatea rețelei transeuropene de transport TEN-T. Oportunitatea dezvoltării unor terminale intermodale in aceasta regiune este sustinuta prin mai multe documente programatice regionale si rationale.</p>		<p>nivelul Acordului de Parteneriat, POIM nu a primit alocare din FEDR pentru regiunea București-Ilfov.</p>
<p>OI POS Mediu (chestionar)</p>	<p>Includerea a 2 OS: 3.5.Dezvoltare retea pentru alimentare electrica a localităților</p>	<p>Nu este cazul</p>	<p>Iluminatul public și stradal se finanțează prin POR</p>
<p>SC Regional AIR Services SRL – aeroport Tuzla (chestionar+participare consultare publică)</p>	<p><b>Propunere de includere OS:</b> Extinderea si modernizarea aeroporturilor cu infrastructura subdezvoltata si care au un studiu de fezabilitate care demonstreaza viabilitatea economica (crestere min 15% an/5 ani). Operatiuni civile de cautare si salvare pe mare pentru operatorii care au un istoric de min 5 ani de operatiuni similare, efectuate pe baza de voluntariat. <b>Justificare:</b> 1.2007 – 2013 afinantat aeroporturile mari – care, astfel au inregistrat o crestere medie de 0.30%/an. Aeroport Tuzla – singurul care NU a primit niciodata finantare si singurul care are pista de iarba a avut crestere de 6% si trafic comparabil cu aeroporturile mari. Investitia de care are nevoie este foarte mica, in raport cu celelalte finantari acordate de AM POS T, iar rezultatul preconizat urias (150% crestere/an) 2. Aviatia este guvernata de legislatia internationala –iar misiunile SAR (cautare si salvare) sunt civile. Romania NU are un serviciu aerian civil SAR la standardele internationale, desi el este necesar – mai ales in conditiile operatiunilor offshore (petrol si gaze) la Marea Neagra. Alte mentiuni: 1 Programele ar trebui sa vizeze NU doar Ten – T ci si retelele secundare si terțiare pentru ca in aceste noduri apare riscul de izolare dar apar si riscuri de siguranta al traficului. 2. Beneficiarii – nu mai trebuie nominalizati explicit (ca in 2007-2013) pentru exista riscul omisiunii unor beneficiari care ar putea schimba situatia transportului. Beneficiarii ar trebui</p>		<p>Pentru infrastructura aeroportuară este dedicat un obiectiv specific în cadrul POIM, axa 2 cu finanțare din FEDR.</p> <p>Consiliul Cocurenței a recomandat aplicarea unei scheme mari de ajutor de stat pentru toate aeroporturile de până la 1 milion de pasageri, în locul unei abordări bazate pe notificări separate în cazul acestora.</p> <p>Proiectele finanțabile vor rezulta din prioritizarea multicriterială (viabilitate economică, impact asupra mediului, situarea pe TEN-T) efectuată în MPGT.</p> <p>Acțiunile de tip SAR sunt finanțabile în cadrul unei axe prioritare dedicate - <i>Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor</i>, în cadrul obiectivului specific privind întărirea capacității de răspuns a autorităților cu rol în managementul situațiilor de criză. Proiectele pot fi însă derulate doar în parteneriat cu IGSU, ca structură cu rol integrator în managementul situațiilor de urgență, desemnat la nivel național prin legislația specifică.</p>



Expeditor	Propuneri/comentarii privind POIM	Unde si cum s-a revizuit POIM	Motivare nepreluare comentarii
	<p>identificati dupa criterii (indicatori de proiect), NU NOMINALIZATI.</p> <p>3. Schema de ajutor de stat trebuie notificată Comisiei Europene. Notificarea nu trebuie evitata prin invocarea SIEG-ului.</p> <p>4. Ar trebui sa se acorde mai mult credit proiectelor dezvoltate de operatorii privati in folosul comunitatii.</p> <p>Avand in vedere importanta atingerii unei cresteri economice, finantarile ar trebui sa vizeze, dincolo de racordarea la TEN-T, sustinerea acelor noduri/moduri de transport care au sens economic si care au o nisa de piata dar definita. Beneficiarii trebuie identificati dupa TARGET, grup tinta si dupa rolul lor in reseaua de transport. Nisele trebuie definite mai bine in intervalul 2014-2020:infrastructuri pentru transport NAVETA, pentru operatiunile speciale (SAR, zbor medicalizat etc) infrastructuri pentru specializare – perfectionare in transport (scoli de pilotaj) – toate aceste diferentieri au lipsit in sesiunea 2007- 2013 si sectoare foarte importante de transport au ramas nefinantate.</p> <p><b>Propuneri:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Eliminarea SIEG-ului si notificarea ajutorului de stat la CE</li> <li>2. Eliminarea diferentei intre beneficiarii privati si beneficiarii de stat</li> <li>3. Finantarea proiectelor in functie de indicatori de prioritizare (inclusiv economici, crestere etc)</li> <li>4. introducerea unor INDICATORI OBIECTIVI la prioritizarea proiectelor (cat mai multi pentru p evaluare complexa)</li> <li>5. Largirea niselor de piata (sectoare transport care au fost anterior ignorate, scoala, naveta in conditii speciale)</li> <li>6. Finantarea celulelor de interventie civila de cautare si salvare</li> <li>7. Eliminarea oricarei conditii care ar putea conduce catre discriminari</li> <li>8. Finantari pentru proiecte speciale (unicat)</li> </ol>		
CIROM (chestionar+par	Respectarea ierarhiei deseurilor, aceasta ierarhie sa aiba o definitie si utilizare unitara, in concordanta cu legislatia		

Expeditor	Propuneri/comentarii privind POIM	Unde si cum s-a revizuit POIM	Motivare nepreluare comentarii
<p>ticipare consultare publică)</p>	<p>europeana si nationala in domeniiu, conform careia, ierarhia deseurilor prevede urmatoarea ordine a prioritatilor: prevenirea generarii deseurilor, pregatirea pentru reutilizare, reciclare, alte metode de valorificare, eliminarea. Tratarea este definite in Legea 211/2011. CIROM Propune spre clarificarea conținutului urmatoarele imbunătățiri:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. In intregul document ierarhia deseurilor sa fie enuntata unitary, respective “prevenirea, pregatirea pentru reutilizare, reciclarea, alte metode de valorificare (de ex. Energetica), eliminarea”</li> <li>2. Termenul de tratare sa fie inlocuit in intregul document cu “alte metode de valorificare” astfel incat eliminarea deseurilor sa nu poata fi interpretata a fi prioritara (ceea c ear contraveni legislatiei europene si nationale)</li> <li>3. Termenul de “deseuri reciclate/tratate” sa fie inlocuit cu “deseuri reciclate/valorificate”. Ca exemplu, in cadrul frazei “<i>Reducerea consumului de resurse natural prin cresterea cantitatii de deseuri reciclate/tratate si promovarea eficienta a utilizarii resurselor natural</i>” propunem reformularea “<i>Reducerea consumului de resurse natural prin cresterea cantitatii de deseuri reciclate/valorificate si promovarea utilizarii eficiente a resurselor natural</i>”</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Modificare preluată, asigurându-se astfel și coerența cu definițiile din Directiva cadru privind deșeurile.</li> <li>2. A fost înlocuit în cea mai mare parte, cu excepția a două locuri, unde se folosește sintagma de “capacități de compost/tratare” și “alte metode de valorificare, inclusiv tratare”, unde s-a intenționat sublinierea acestei nuanțe, eliminarea fiind ultima menționată în această ierarhie. De asemenea, la nivelul indicatorului de realizare imediată a fost</li> <li>3. Propunerea de reformulare a indicatorului acceptată.</li> </ol>	

Expeditor	Propuneri/comentarii privind POIM	Unde si cum s-a revizuit POIM	Motivare nepreluare comentarii
	<p>4. In "Strategia Nationala privind gestionarea namolurilor de la statiile de epurare a apelor uzate" (document pregatit cu finantare europeana in perioada 2011-2013) sunt recomandate ca metode prioritare – utilizarea namolului in agricultura (reciclare), sau in masura in care aceasta nu este posibila, valorificarea energetica a acestuia. In momentul elaborarii acestei strategii nu exista posibilitatea de finantare si a etapei preliminare de valorificare, care sa creasca fezabilitatea economica a valorificarii energetice, respective uscarea acestuia in imediata apropiere a statiei de epurare.</p> <p>CIROM considera ca aceasta posibilitate de finantare trebuie introdusa in perioada 2014-2020 pentru a asigura respectarea ierarhiei deseurilor si in cazul deseurilo (namolurilor) rezultate in acest domeniu si a le devia de la eliminarea prin depozitare.</p> <p>CIROM propune completarea actiunii mai sus amintite astfel: <b>"implementarea si eficientizarea managementului namolului rezultat in cadrul procesului de epurare, inclusive uscarea în vederea valorificării acestuia"</b></p>	<p>4. Propunerea se regăsește în POIM, dar la acțiunile legate de managementul apei uzate, fiind parte integrantă a proiectelor integrate din acest sector, fiind formulată astfel: <b>„Implementarea și eficientizarea managementului nămolului rezultat în cadrul procesului de epurare a apelor uzate”.</b></p>	
<p>OI POS Mediu Cluj Napoca (chestionar)</p>	<p>MCH-urile "reprezinta o campanie de exterminare a raurilor carpatine"</p> <p>Nefinantarea indiguirilor acolo unde nu este strict necesar</p> <p><b>Includerea a 3 OS:</b></p> <p>1. Sprijinirea societatii civile din mediu prin asigurarea de asistenta tehnica si juridical in vederea mentinerii integritatii ariilor natrale protejate</p>	<p>Observațiile au fost preluate, fără a fi ănsă nevoie de introducerea de noi OS.</p> <p>Finanțarea MCH-urile a fost eliminată.</p> <p>Conform POIM, prioritare vor fi măsurile non-structurale</p> <p>1. ONG-urile sunt eligibile să deruleze activități legate de elaborarea și</p>	

Expeditor	Propuneri/comentarii privind POIM	Unde si cum s-a revizuit POIM	Motivare nepreluare comentarii
	<p>2. Renaturarea luncii Dunarii prin indepartarea digurilor in vederea refacerii inundabilitatii unor sectoare ale luncii</p> <p>3. Combaterea speciilor introduce invazive</p>	<p>managementul ariilor natural protejate.</p> <p>2. Renaturarea luncii Dunării se poate finanța ca proiect de reconstrucție ecologică în cadrul AP</p> <p>3. În cadrul OS 4.1. a fost introdusă un nou tip de acțiune "identificarea și prioritizarea speciilor invazive și a căilor de pătrundere ale acestora și controlul/eradicare4a speciilor cu potențial invaziv mai ridicat;"</p>	
CJ Ilfov (chestionar)	<p>Modificarea, in cadrul Axei Prioritare 4 "Protectia mediului si promovarea utilizarii eficientea resurselor", Prioritatea de Investitii 6.1. "Investitii in sectorul deseuri pentru a indeplinicerintele acquis-ului de mediu at Uniunii si pentru a raspunde nevoilor identificate destatele membre pentru investitii suplimentare acestor cerinte" a denumirii actiunii specifice.</p> <p>Implementarea unor solutii specifice de management al deseurilor la nivelul municipiului Bucuresti cu denumirea Implementarea unor solutii specifice de management aldeseurilor la nivelul regiunii Bucuresti - Ilfov.</p> <p>Motivatie: Avand in vedere faptul ca deseurile colectate din Bucuresti sunt tratate si eliminatepe teritoriul judetului Ilfov, consideram necesara abordarea regionala a gestionarii acestora, precum si implementarea unor solutii specifice de management la nivel de regiune, in cazul in care este agreata aceasta colaborare de catre toti factorii implicati. In plus, o parte a populate cu domiciliul in Bucuresti are resedinta in</p>		<p>Având în vedere că:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• propunerea soluțiilor specifice pentru Municipiul București a fost formulată ținând cont de nevoile municipiului,</li> <li>• managementul integrat al deșeurilor a fost promovat la nivel de județ, nu la nivel de regiune</li> <li>• prin POIM vor fi finanțate și proiecte de management integrat în acele județe care nu și-au promovat proiecte în cadrul POS Mediu 2007-2013</li> </ul> <p>considerăm că nu se impune modificarea acțiunilor în vederea extinderii soluțiilor specifice de management al deșeurilor la întreaga regiune, fără însă ca aceasta să împiedice CJ Ilfov fie să își dezvolte propriul proiect a nivel de județ, fie să adere la soluția promovată de Mun. București, odată ce aceasta a fost implementată.</p>

Expeditor	Propuneri/comentarii privind POIM	Unde si cum s-a revizuit POIM	Motivare nepreluare comentarii
WWF Romania 227/05.07.2014	<p>judetul Ilfov</p> <p>1. Implementarea masurilor/ activitatilor privind mentinerea sau imbunatatirea starii de conservare a habitatelor in ariile natural protejate realizate conform planurilor de management/setului de masuri propuse trebuie sa fie considerate prioritara pentru 2014-2020, iar alocarea financiara sa corespunda nevoilor identificate</p> <p>2. Indicatorul de rezultat specific "Set de masuri/planuri de management/planuri de actiune aprobate" cu valoare tinta pentru 2023 estimata initial la 300 este subestimat la 60 si in neconcordanta cu nevoile identificate</p>	<p>1. Alocarea financiară pentru protejarea și conservarea biodiversității a fost majorată la cca. 315 mil. Euro (UE+BS), reprezentând cca. 67% din alocarea FEDR aferentă OT 6.</p>	<p>2. Având în vedere că:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. la nivel national există 383 situri de importanță comunitară (SCI) și 148 de arii protejate speciale (SPA),</li> <li>b. multe dintr acestea se suprapun cu ariile parcurilor natural protejate și cu rezervațiile natural și științifice</li> <li>c. POS Mediu 2007-2013 au fost elaborate planuri de management pentru 272 dintre acestea, din care doar 66 au fost transmise MMSD spre evaluare și aprobare</li> <li>d. Dificultățile administrative în aprobarea planurilor de management</li> <li>e. Alocarea financiară trebuie orientată și spre alte activități, altele decât cele de elaborare de planuri, respectiv implementarea măsurilor identificate în planurile de management și refacerea ecosistemelor degradate</li> </ul> <p>Considerăm că indicatorul nu este subevaluat. În urma definitivării priorităților de finanțare pentru biodiversitate, aproximativ o treime din alocare va fi orientată spre elaborarea în continuare de planuri de management, diferența fiind orientată spre măsuri concrete de conservare a biodiversității. Noua țintă propusă va fi de cca. 140 planuri de management elaborate.</p> <p><b>De menționat că ținta de 60 era corelată cu alocarea financiară inițială, înainte realocării unor sume</b></p>

Expeditor	Propuneri/comentarii privind POIM	Unde si cum s-a revizuit POIM	Motivare nepreluare comentarii
	<p>3. Crearea unei structuri/agentii care sa sprijine si coordoneze managementul sistemului national de arii natural protejate pentru a eficientiza procesul de evaluare si aprobare a planurilor de management</p> <p>4. Este inoportuna si ineficienta includerea in cadrul aceleiasi axe prioritare a 3 obiective specific distincte care raspund unor domenii de actiune diferite: conservarea biodiversitatii, protectia solului si calitatea aerului. WWF propune excluderea ultimelor 2 si includerea lor in AP4 "Protectia mediului"</p>	<p>3. Pentru soluționarea problemelor legate de insuficienta capacitate administrativă de evaluare a planurilor de management, MMSC a luat decizia de a întări departamentul pentru protecția naturii prin crearea unui serviciu adecvat și furnizarea asistenței tehnice de sprijin în evaluare, pentru a asigura o aprobare a planurilor de management în maximum 3 luni de la transmiterea lor.</p> <p>4. Se propune o nouă denumire a celor două axe prioritare, după cum urmează:</p> <p>AP 4 "Dezvoltarea infrastructurii de bază în condiții de management eficient al resurselor".</p> <p>AP 5 "Protecția mediului prin măsuri de conservare a biodiversității, monitorizarea calității aerului și decontaminare a siturilor poluate istoric"</p>	<p><i>adiționale sectorului de mediu.</i></p> <p>4. Gruparea celor trei domenii într-o singură axă prioritară nu este ineficientă și are la bayă și respectarea rezultatelor stabilite prin Acordul de Parteneriat.</p> <p>Protecția biodiversității și decontaminarea siturilor poluate sunt complementare, întrucât acțiunile de decontaminare redau circuitului ntural și biodiversității locații poluate.</p> <p>Includerea decontaminării siturilor poluate și a protecției aerului în cadrul Axei Prioritare 4 nu este posibilă, întrucât aceasta este finanțată prin FC.</p>
AMCHAM SC	Includerea a 2 OS:	Nu este cazul, nu fac obiectul	Întrucât prin POR se finanțează acțiuni dedicate spre

Expeditor	Propuneri/comentarii privind POIM	Unde și cum s-a revizuit POIM	Motivare nepreluare comentarii
European Service Advisory Services and Research Group SRL (chestionar + reuniune consultare publică)	OS 5.4 Elaborarea Planurilor de Acțiune privind Energia Durabila (PAED) și abordarea integrate a domeniilor energie-transport-TI&C	POIM, ci al altor programe	<p>reducerea emisiilor de carbon prin măsuri de eficiență energetică la nivelul clădirilor publice, clădirilor rezidențiale, iluminat public și mobilitate urbană, elaborarea PAED ar trebui să fie o precondiție în Ghidul Solicitantului la POR în vederea promovării investițiilor promovate.</p> <p>PAED pot fi finanțate de către UAT și prin POCA, în vederea îmbunătățirii managementului public al resurselor de energie, fiind mai mult un instrument de capacitate administrativă decât de investiții.</p> <p>Abordarea integrată a domeniilor energie-transport-TIC nu necesită un obiectiv specific de sine stătător în cadrul POIM, unele aspecte putând fi soluționate prin condițiile impuse în ghidul solicitantului, fiind necesare clarificări suplimentare în acest sens.</p>
WWF Romania 227/05.07.2014	5. Lipsa unei viziuni pe termen lung	Au fost aduse anumite clarificări în textul POIM	<p><b>Considerăm că observațiile au fost formulate pe o versiune intermediară a POIM.</b></p> <p>5. În vederea dezvoltării acestei viziuni, sunt în dezvoltare două proiecte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- evaluarea națională a riscurilor (responsabil MAI), care va ierarhiza riscurile în funcție de complexitatea și posibila incidență de a se produce, pe bază de studii, hărți de hazard și risc,</li> <li>- elaborarea componentei de adaptare a Strategiei Naționale a României privind Schimbările Climatice (MMSC cu sprijin BM), care conține și o componentă de modelare a schimbărilor climatice.</li> </ul> <p><b>6.În ceea ce privește structurarea pe cele patru tipuri de</b></p>

Expeditor	Propuneri/comentarii privind POIM	Unde si cum s-a revizuit POIM	Motivare nepreluare comentarii
	<p>6. WWF propune ca toate investitiile care vor fi implementate prin AP 6 sa tina cont si sa fie prioritizate dupa urmatoarele tipuri de masuri:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Masuri preventive</li> <li>2. Masuri de pregatire</li> <li>3. Masuri reactive</li> <li>4. Masuri de recuperare</li> </ol> <p>5. Prevederile Strategiei Nationale a Romaniei privind Schimbarile Climatice nu sunt suficient integrate in masurile/investitiile propuse pentru finantare</p>		<p><b>măsuri:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Măsurile preventive</b> propuse sunt în special măsuri de politică publică și nu de investiții. Vizează mai mult elaborarea de metodologii și ghiduri de realizarea a unor instrumente precum PAT care să țină cont de schimbările climatice. Astfel de instrumente sunt finanțabile prin POCA.</li> <li>• De asemenea, <b>măsurile de pregătire</b> constând în campanii de conștientizare și comunicare sunt finanțabile prin POCA.</li> <li>• <b>POIM nu finanțează doar măsuri reactive</b>, acolo unde s-au produs dezastrele, prin listă de proiecte prioritare nu se înțeleg . Proiectele ce vor fi propuse vor ține cont de hărțile de hazard și risc elaborate pentru riscurile prioritizate prin evaluarea națională a riscurilor. Până la momentul definitivării acestei evaluări, vor fi promovate doar proiecte no-regret, pentru care există o anumită pregătire (inundații și eroziune costieră). Pentru celelalte tipuri de riscuri, inclusiv pentru secetă, hărțile de risc și hazard urmează a fi elaborate în cadrul evaluării naționale.</li> </ul> <p>5.Prevederile Strategiei Nationale a Romaniei privind Schimbarile Climatice nu sunt integrate in masurile/investitiile propuse pentru finantare întrucât nu fac obiectul direct al acestei axe. POIM, însă, prin celelalte priorități ale sale, acoperă aproape toate domeniile identificate de Strategie (Valorificarea resurselor de energie regenerabilă, Promovarea Sistemelor Inteligente pentru producerea, transportul, distribuția și consumul energiei electrice, Promovarea cogenerării de înaltă eficiență, Îmbunătățirea eficienței energetice, Sisteme de transport inteligent (STI), Eficientizarea transportului feroviar, Dezvoltarea Transportului Intermodal, dezvoltarea infrastructurii aeroportuare însoțită de</p>



Expeditor	Propuneri/comentarii privind POIM	Unde si cum s-a revizuit POIM	Motivare nepreluare comentarii
	<p>Observatii privind masurile propuse:</p> <p>6. Masurile non-structurale (bazate pe ecosisteme) nu trebuie sa se limiteze doar la impaduriri. Intre actiunile eligibile WWF solicita sa fie promovate si incluse clar in textul programului la sectiunea tipuri de actiuni specifice si cele de reconstrucție ecologica</p> <p><b><u>OS 6.1 (NB OS 5.1.)</u></b></p> <p>7. WWF solicita sa fie clar mentionat ca masurile structural precum construirea de indiguiri/baraje, regularizari de alibi si consilodari de maluri se vor realiza doar in cazul in care nu se pot aplica masuri non-structurale, bazate pe ecosistem, fiins necesara prioritizarea acestora din urma</p>	<p>6.POIM nu finanțează împăduriri decât ca parte a unor proiecte integrate de prevenire a inundațiilor. Reconstrucția ecologică este finanțată atât la OS 4.1. (refacerea ecosistemelor degradate atât în interiorul ariilor naturale protejate, cât și în afara acestora).</p> <p><b><u>OS 6.1. (NB OS 5.1)</u></b> <b><u>Observație preluată</u></b></p> <p>7.Prin POIM se vor finanța cu prioritate măsuri non-structurale (infrastructura verde), și doar unde acestea se dovedesc ineficiente, vor fi finanțate măsuri structurale.</p>	<p>măsuri de protecție a mediului, Reducerea cantităților de deșeuri organice depozitate), Celelalte componente ale strategiei sunt promovate prin celelalte programe operationale.</p> <p><b>Sunt de menționat următoarele:</b></p> <p>În plus, lista tipurilor de acțiuni propuse debutează cu măsurile specifice infrastructuri verzi, măsurile structurale apărând la punctul patru din tipurile de acțiuni propuse.</p>

Expeditor	Propuneri/comentarii privind POIM	Unde și cum s-a revizuit POIM	Motivare nepreluare comentarii
	<p>8. Printre beneficiari WWF solicita sa fie incluse si alte entitati precum APM-urile, proprietarii private de terenuri, ONG-uri cu expertiza in domeniul reconstructiei ecologice.</p>	<p>- Măsuri de tip non-structural (ex. controlul utilizării albiilor minore; infrastructura verde, zone umede, cu efect asupra prevenirii inundațiilor și deșertificării stabilirea unor zone inundabile controlat și măsuri bazate pe ecosisteme, torenți și desecări);  În POIM la pag, 101, se precizează deja "Inundațiile produse în ultimii ani au evidențiat necesitatea utilizării unui mix de acțiuni și lucrări atât structurale cât și nestructurale.  - Abordare intersectorială la nivel de bazin hidrografic (dezvoltare coordonată și management integrat al activităților privind apa, terenurile și resursele);  - Prin POIM vor fi finanțate cu prioritate măsuri specifice infrastructurii verzi, și doar acolo unde acestea se dovedesc insuficiente, vor fi promovate măsuri structurale. Acțiunile vor fi promovate în contextul evaluării naționale a riscurilor, pe baza ierarhizării acestor și a gravității lor."</p> <p>7. Categoria beneficiarilor a fost extinsă,</p>	<p>8. Tipurile de investiții ce vor fi promovate trebuie să aibă impact și să poată fi susținute financiar. Fondurile structurale și de coeziune nu pot fi acordate proprietarilor privați de terenuri, ci doar unor organizații.</p>

Expeditor	Propuneri/comentarii privind POIM	Unde si cum s-a revizuit POIM	Motivare nepreluare comentarii
	<p>9. Referitor la indicatorul de rezultat “suprafata de teren impadurita” (15000ha), WWF considera ca acest indicator este limitativ si propune inlocuirea cu “suprafata de teren pe care se aplica masuri nestructurale, bazate pe ecosisteme”, ca de exemplu masuri natural de retentive a apei – zone umede, impaduriri, zone tampon pentru terenuri arabile</p> <p>10. Ref la tipurile de actiuni specific OS 6.1., WWF atrage atentia asupra faptului ca actiunile specific de limitare a efectelor negative ale eroziunii costiere asupra plajelor nu include si masuri nestructurale precum recifii artificiali etc, cele prezentate avand un impact potential negativ major asupra habitatelor marine existente</p>	<p>inclusive spre parteneriate între instituțiile publice centrale cu rol în prevenirea inundațiilor, precum și cu ONG-urile și alte structuri cu o anumită specializare în domeniul ecologic, care pot să asigure expertiza necesară pentru implementarea măsurilor de tip non-structural</p> <p>9. Actiune si indicator eliminat.</p>	<p>10.Măsurile specifice de limitare a efectelor negative al eroziunii costiere sunt cele definite de Master Planul de Management al Zonei Costiere, protecția habitatelor și speciilor fiind asigurată prin măsurile identificate prin studiul de evaluare adecvată elaborat la nivelul</p>
AMCHAM SC European Service Advisory Services and	<p><b>OS 6.1</b> (NB OS 5.1.) - Managementul si prevenirea riscurilor in vederea reducerii daunelor economice cauzate de riscurile exacerbate de schimbarile climatice</p> <p>Propunere de includere OS:</p>		<p>Alocarea financiară aferentă alocată energiei și eficienței energetice este extrem de limitată (310 mil. euro FEDR), neputând fi promovat un astfel de obiectiv, extrem de costisitor.</p>

<b>Expeditor</b>	<b>Propuneri/comentarii privind POIM</b>	<b>Unde si cum s-a revizuit POIM</b>	<b>Motivare nepreluare comentarii</b>
Research Group SRL	OS 6.0 Reducerea emisiilor de carbon prin promovarea si implementarea tehnologiei de captare, utilizare si stocare a CO2-CCUS (Carbon Capture Usage and Storage) in industrie		
<b>WWF OI POS Mediu Cluj Napoca</b>	<p>1. AP 7 promoveaza printre alte tipuri de energii regenerabile constructia de amenajari MHC in pofida impactului pe care aceste amenajari il produc asupra biodiversitatii</p> <p>2. In ceea ce priveste indicatorii de realizare comuni si specifici programului utilizati pentru dezvoltarea investitiilor in energii regenerabile, inclusive MHC, acestia ar trebui sa faca referire nu doar la "capacitatea suplimentara de productie din surse regenerabile" si la "scaderea anuala estimate a gazelor cu effect de sera" dar si la conservarea biodiversitatii si desemnare a zonelor de excludere pentru dezvoltarea surselor regenerabile de energie (inclusive MHC) ca o conditie prealabila pentru invstittii in noi astfel de infrastructuri.</p>	<p>1. Finantarea MHC a fost eliminata.</p> <p>2. In conditiile obs1, 2 nu mai este de actualitate.</p>	
WWF Romania	WWF sustine includerea in POIM a unui obiectiv specific pentru imbunatatirea eficientei energetice pentru cladirile rezidentiale.	Nu este cazul	Eficientei energetice pentru cladirile rezidentiale este promovată prin POR.
WWF Romania	Propunere OS Sprijinirea și promovarea eficienței energetice (în întreprinderi și infrastructură publică, inclusive clădiri publice și clădiri rezidențiale), precum și promovarea mobilității urbane durabile.	Nu este cazul	Eficientei energetice pentru cladirile rezidentiale este promovată prin POR.
SC Ceprohart SA Braila	Solicita revenirea sprijinului la pragul de 8 MWe pentru a da o sansa de eficientizare energetica si intreprinderilor cu productii semnificative, in diverse ramuri industriale, care mentin numeroase locuri de munca	Observatie preluata	
OI POS Mediu	Includerea OS: 7.1.a Casa verde pentru persoane juridice	Nu este cazul	Eficientei energetice pentru cladirile publice este promovată prin POR.
ANCHAM SC European Service Advisory	P.I. 7.6 Imbunatatirea eficientei energetice si siguranta aprovizionarii prin dezvoltarea sistemelor inteligente de distributie, stocare si transmisie/sau transport (pt corelarea cu OS 8.1 Extinderea si consolidarea rețelei electrice de	Nu este cazul	Definiția Priorității de investiții este predefinită în Regulament. POIM nu finanțează stocare.

Expeditor	Propuneri/comentarii privind POIM	Unde si cum s-a revizuit POIM	Motivare nepreluare comentarii
Services and Research Group SRL	transport [...]si prin integrarea productiei din resurse regenerabile distribuite – <b>sunt necesare clarificari suplimentare la termenul de “stocare”</b>		
SE Paroseni (mesaj electronic)	<p>Consideram ca este necesar ca aceasta axa sa fie largita si pentru alte sisteme de termoficare din locatii externe Bucurestiului si in speta pentru sistemul de termoficare din Valea Jiului - Municipiile Petrosani, Vulcan, Lupeni si Orasul Aninoasa jud. Hunedoara.</p> <p>Va rugam sa ne comunicati care sunt demersurile necesare pentru cuprinderea in aceasta axa si a Sistemului de Termoficare din Valea Jiului.</p>	<p>Finantarea sistemelor de termoficare a fost deja extinsă, dar doar la cele 7 orase finantate prin POS Mediu 2007-2013 pentru îmbunătățirea calității aerului.</p> <p>Producția de energie termică pe bază de biomasă/geotermal poate fi susținută însă, chiar și pentru sisteme integrate.</p>	<p>Extinderea nu mai este posibila din motive legate de alocare financiară, corelată cu absența unei strategii în domeniu și cu faptul că prin FESI nu se susține producția din alte surse decât cele regenerabile.</p>
EU Concepts R&D (chestionar)	<p>a) Ref. la formularea: „Obiectivele în acest domeniu [Transport] sunt corelate cu Master Planul General de Transport (MPGT), iar proiectele finanțabile sunt cele prioritizate după testarea în cadrul Modelului Național de Transport dezvoltat în MPGT”.</p> <p>Intrucat Master Planul MPGT nu este finalizat, este contestat, nu are in prezent caracteristicile documentului strategic cerut de CE pentru a putea fi asumat de Guvernul RO, apreciem ca formularea din POIM nu se poate referi la acest document si consideram ca ar trebui inlocuita cu o formulare mai clara si corecta, bazate pe documente clare si oficiale cum ar fi:</p> <p>- „Obiectivele din acest domeniu sunt/trebuie corelate cu obiectivele Cartii Alba a Transporturilor COM(2011) 144 final, Strategia Europa 2020, Strategia Natioanala de Dezvoltare Durabila, Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013-2020 si celelalte reglementari nationale si europene”.</p> <p>b) „Obținerea unei rețele feroviare sustenabile pe termen lung va avea la bază analiza dimensiunii rețelei de cale ferată ce va trebui să susțină traficul preconizat de călători și marfă”.</p> <p>Consideram ca o astfel de analiza nu se poate face pornind de la deficientele si dimensiunile traficului actual (consecinta</p>		<p>Analiza sistemului de transport în ansamblu și a sectoarelor a fost efectuată de Prestatorul angajat pentru elaborarea Master Planului General de Transport cu consultarea reprezentanților MT și ai companiilor (implicit CFR pentru sectorul feroviar).</p> <p>Elaborarea MPGT a fost realizată cu îndrumarea și suportul tehnic al JASPERS, conform solicitărilor în acest sens ale CE.</p> <p>MPGT este o conditionalitate ex-ante impusă de CE pentru finanțarea din FESI a proiectelor de transport în perioada 2014-2020. Prin urmare proiectele care vor adesa nevoile de dezvoltare identificate în cadrul MPGT vor respecta ordinea de prioritate la finanțare rezultată din MPGT.</p> <p>În cadrul POIM, pentru sectorul transporturilor se face referire și strategiile europene/naționale (Strategia Europa 2020, Cartea alba a transporturilor, AP, MPGT).</p> <p>Pentru reforma necesară în sectorul feroviar a fost aprobat (iunie a.c.) de primul ministru Memorandumul cu tema „Măsurile pentru eficientizarea sectorului de</p>

Expeditor	Propuneri/comentarii privind POIM	Unde si cum s-a revizuit POIM	Motivare nepreluare comentarii
	<p>directa a lipsei investitiilor in ultimii 25 ani si lipsa de interes si de organizare in acest sector), ci doar pornind de la un plan strategic care sa analizeze scenarii de dezvoltare durabila, in concordanta cu strategiile europene si nationale si cu obiectivele acestora referitor la mediu, la mobilitate, dezvoltare economica, calitatea vietii etc.</p> <p>Altfel se decide arbitrar si nefundamentat reducerea rețelei feroviare afectand grav posibilitatile de regenerare economica si sociala a unor importante parti ale Romaniei.</p> <p>Prin simpla reducere a rețelei feroviare nu se obtine o retea feroviara sustenabila ci se reduc birocratic unele costuri ale CN CFR SA, afectand insa interesele majore ale transportului feroviar si ale dezvoltarii tarii.</p> <p>c) Se face o analiza separata a fiecarui tip de transport. Apreciem ca este necesara si o analiza comparativa dpv al sigurantei, al mediului, al impactului social, al obiectivelor trasate de strategiile nationale si EU.</p> <p>Numai in acest mod se pot trasa prioritatile si directiile de dezvoltare a acestora, corelat cu interesele Romaniei si cu obiectivele strategiilor nationale si europene.</p> <p>d) Apreciem ca pe langa analize de transport, mediu etc. ar trebui definite si categoria unor proiecte complexe care sa raspunda cumulat mai multor obiective: transport, mediu, consum energetic etc (cum ar fi, de exemplu, proiectul de modernizare a Garii de Nord si dezvoltarea urbana a intregii zone, Planul de mobilitate integrata a Municipiului Bucuresti si a zonei sale de inflenta etc.).</p> <p>Proiectele majore si complexe de acest tip (care nu se regasesc ca proiecte prioritare nici in MPGT nici in alte documente) pot raspunde cel mai bine obiectivelor definite si pot deveni proiecte strategice in sprijinul dezvoltarii durabile a Romaniei.</p> <p>La pct. 14 se mentioneaza: “ 14. În ceea ce privește vitezele medii de deplasare, pe autostrăzi aceasta este 128 km/h pentru transportul de persoane și transportul ușor de mărfuri și de 80 km/h pentru transportul greu de mărfuri. Pe</p>		<p>transport feroviar al României” care cuprinde inclusiv măsuri pentru redimensionarea rețelei feroviare, după cum a fost solicitat și de FMI/CE.</p> <p>Proiectele finanțabile în cadrul POIM sunt rezultatul prioritizării realizate în cadrul MPGT.</p>

Expeditor	Propuneri/comentarii privind POIM	Unde si cum s-a revizuit POIM	Motivare nepreluare comentarii
	<p>drumurile naționale, viteza medie de transport este de aproximativ 47 km/h”.</p> <p>Daca e vorba de viteze medii, va rugam a verifica aceste date.</p>		
Club Feroviar (chestionar)	<p>Rețeaua centrală europeană de transport feroviar (TEN-T core feroviar) este descrisă eronat, fără să includă traseul Arad-Brasov-Bucuresti-Constanta, parte de asemenea a Coridorului Rin-Dunăre. În textul POIM ramura nordică a rețelei TEN-T core este definită greșit, fiind menționat traseul Arad-Sebes-Turda-Cluj Napoca-Suceava (traseul rutier), în loc de Alba Iulia-Turda-Dej-Suceava-Pascani-Iasi.</p> <p>Înainte să se realizeze orice studiu privind analiza parametrilor tehnico-economici ai căii ferate de mare viteză se direcționează proiectul către viteze cuprinse între 200 și 250 kmh, deși proiectele construite la ora actuală la nivel european permit atingerea vitezelor de 300-350 kmh.</p> <p>Performanțele modurilor de transport sunt calculate după indicatori diferiți pentru a reieși o subperformanță a domeniului rutier comparativ cu cel feroviar, care ar putea justifica supra-investirea în sistemele de transport rutier (sistemul rutier se prezintă cu o rețea de autostradă de 9 ori mai redusă decât media europeană, în timp ce sectorul feroviar ar fi doar cu 45% mai puțin performant decât cel european, deși nu se spune ca nu avem nici un kilometru de linie de mare viteză, sau niciun kilometru de linie de tip RER sau S-Bahn).</p> <p>Analizând performanța de investiții din sectoarele rutier și feroviar din perioada 2007-2013 se observă în varianta I a POIM ca “feroviarul” a realizat aproape toate proiectele asumate în cadrul POS-T 2007-2013 (168 km realizați din 209 km asumați, 14 gări modernizate din 18) în timp ce “rutierul” a reușit să construiască numai 124 km de drum din 487 km asumați. Astfel rutierul ar fi defavorizat, reușind să realizeze doar 25% din politica europeană. Vă reamintesc că în baza</p>	<p>Traseul Arad-Brasov-Bucuresti-Constanta va fi inclus in descrierea rețelei TEN-T centrală din POIM, iar ramura nordică feroviară va fi menționată corect Alba Iulia-Turda-Dej-Suceava-Pascani-Iasi în cadrul programului.</p> <p>Tintele au fost propuse de CFR, dar se va modifica textul POIM in sensul mentionarii doar a unei viteze de cel puțin 250 km/h pentru proiectarea liniei de mare viteză.</p> <p>Conform RAI 2013 prezentat de AMPOST în cadru CM din 5 iunie a.c referitor la indicatorii POST rezulta:</p> <p><i>Lungime cale ferata reabilitata/modernizata TEN-T</i>, din tinta de 209,19 km pentru 2015 a fost realizat pana la finele 2013 doar 21,8 km (10,5%),</p> <p><i>Statii de cale ferata reabilitate/modernizate</i>, din tinta de 18 a fost realizate 5 (28%).</p>	

Expeditor	Propuneri/comentarii privind POIM	Unde si cum s-a revizuit POIM	Motivare nepreluare comentarii
	<p>variantei finale a POST 2007-2013 (din anul 2007) calea ferată trebuia să modernizeze traseul Predeal - Curtici (aprox 500 km) și să achiziționeze 45 rame electrice, alături de celelalte investiții menționate în POIM 2014-2020. În 2013 indicatorii au fost modificați, reducându-se traseul la distanța Sighișoara - Curtici (344 km) și au fost eliminate achizițiile de material rulant. De remarcat că POS-T 2007-2013 nu a urmărit construcția niciunui kilometru de cale ferată nouă. Astfel, decalajul dintre ceea ce s-a propus în POS-T 2007-2013 și ceea ce s-a realizat este mult mai mare în domeniul feroviar.</p> <p>Politica de transfer a fondurilor destinate modernizării sectorului de transport feroviar către cel rutier este deschisă și prin modul de redactare a axei prioritare 2, obiectivul specific 2.2 - stimularea mobilității regionale prin conectarea la infrastructura feroviară TEN-T. Pe de o parte această conectare poate fi făcută cu orice mod de transport (și un sistem rutier local, care duce la gară, conduce la creșterea vitezei de conectare), iar pe de altă parte se vorbește, doar de liniile interoperabile, care sunt deja incluse în rețeaua TEN-T (rețeaua “neinteroperabilă” – secundară - este complet ignorată).</p> <p>În final remarcăm faptul că tabelele ce trebuiau să defalce sumele pe proiecte nu conțin nicio sumă ci doar niște formule.</p>	<p>Textul POIM va fi revizuit în consecință</p> <p>Formularea obiectivelor specifice și structura programului au fost modificate astfel:</p> <p>Axa 1  <i>O.S. 1.3 Creșterea mobilității prin dezvoltarea transportului feroviar pe rețeaua TEN-T, inclusiv transportul cu metroul</i>  Investiții în reabilitarea-modernizarea tronsoanelor de cale ferată pe TENT</p> <p>Axa 2  <i>O.S. 2.7. Stoparea declinului transportului feroviar prin dezvoltarea unui sistem feroviar interoperabil de calitate</i></p> <p>Investiții în electrificari, poduri –podete-tuneluri TEN-T/in afara TEN-T, reforma sectorului feroviar,</p>	
WWF Romania	1.Pentru asigurarea transparenței privind rezultatele obținute prin intermediul chestinarului și crearea unui cadru de dezbateri și argumentare a opiniilor, WWF solicită întrunirea		Având în vedere că nu pentru POIM nu a fost constituit un Comitet Consultativ, CCT nefiind orientate spre dezbaterile programelor operaționale, ci spre domenii de



Expeditor	Propuneri/comentarii privind POIM	Unde si cum s-a revizuit POIM	Motivare nepreluare comentarii
	<p>unui comitet consultativ pentru POIM înainte de finalizarea programului si transmiterea catre CE.</p> <p>2.Răspusurile WWF privind obiectivele specific stabilite în cadrul POIM susțin prioritizarea investițiilor astfel încât să se genereze sinergii între sectoare pentru asigurarea unei dezvoltări economice sustenabile bazată pe utilizarea responsabilă a capitalului natural. Este important ca obiectivele propuse să țină cont de potențialul impact pe care investițiile îl pot genera asupra mediului în general și biodiversității în particular.</p> <p>3.WWF solicită asigurarea integrării priorităților de conservare a biodiversității în cadrul tuturor axelor prioritare ale POIM. Prioritățile de investiții identificate în POIM trebuie să include măsuri de conservare și/sau măsuri de prevenție/reducere a impactului investițiilor din alte sectoare asupra biodiversității.</p> <p>4.POIM trebuie, de asemenea, să asigure o alocare financiară echilibrată între axele prioritare ale programului considerând obiectivele de mediu (inclusive de biodiversitate) ce trebuie îndeplinite în diferitele sectoare de activitate sau domenii (inclusive infrastructura energetică și de transport etc).</p> <p><b>Recomandarile WWF fac referire la:</b></p> <p>3. Asigurarea realizarii unei sinergii in privinta obiectivelor de conservare a biodiversitatii in cadrul tuturor axelor prioritare ale POIM</p>	<p>2.Biodiversitatea este sustinuta ca prioritate orizontala, fiind precizat acest aspect la principii generale de dezvoltare durabila. În plus, la nivelul AP 1,2,5 au fost prevăzută alocare distinctă în cadrul intervențiilor. Măsurile de protecție a biodiversității vor fi promovate însă ca parte integrantă a proiectelor, în funcție de impactul și specificul fiecărui proiect</p> <p>3.Măsurile de conservare și infrastructura verde vor fi cheltuieli eligibile în cadrul</p>	<p>finantare, dezbaterile POIM s-a realizat în cadrul GL aferente CCT sectoriale: Mediu, Transport și Energie.</p> <p>4.Prin OT 5/AP5, biodiversitatea nu se promovează ca obiectiv în sine, ci prin prisma tipurilor de investiții necesare pentru prevenirea riscurilor, care bineînțeles, vor fi promovate ținând cont de funcțiile și serviciile ecosistemice, la fel ca și la nivelul celorlalte AP.</p>

Expeditor	Propuneri/comentarii privind POIM	Unde si cum s-a revizuit POIM	Motivare nepreluare comentarii
	<p>4. Asigurarea coerenței privind finanțarea ariilor naturale protejate, inclusive Natura 2000 care se poate realiza atât prin alocarea de fonduri pentru acțiuni directe de conservare a biodiversității în cadrul AP 5 cât și prin promovarea soluțiilor bazate pe funcțiile și serviciile ecosistemice în cadrul celorlalte axe prioritare cu potențial de finanțare pentru atingerea obiectivelor de biodiversitate (asigurarea statutului de conservare favorabil pentru speciile și habitatele de interes comunitar) și schimbări climatice (adaptarea la schimbările climatice prin măsuri non-structurale bazate pe ecosisteme în cadrul principalelor riscuri generate de inundații și seceta).</p> <p>5. Asigurarea integrării și finanțării măsurilor/proiectelor de infrastructură verde</p> <p>6. Dezvoltarea investițiilor în surse de energie regenerabile trebuie realizate luând în considerare impactul negativ potențial pe care îl pot avea asupra biodiversității</p> <p>7. WWF solicită considerarea ONG-urilor în acțiuni de conștientizare, formare, consiliere pentru conservarea naturii</p>	<p>tuturor proiectelor de infrastructură, acolo unde EIA identifică a fi necesar, fiind prevăzute sume dedicate prin categoriile de intervenție.</p> <p>4. Alocarea pentru sectorul de mediu a fost majorată cu cca. 700 mil. Alocările pe OT au fost stabilite la nivel Acord de Parteneriat, iar la nivelul POIM aceste alocări reflectă prevederile Acordului de Parteneriat.</p> <p>5. Protejarea biodiversității: prioritate orizontală transpusă în cheltuieli eligibile la nivel de proiect. Au fost prevăzute sume dedicate prin categoriile de intervenție.</p> <p>6. Finanțarea MCH a fost eliminată</p>	<p>4. Din perspectiva obiectivelor de finanțare promovate la nivel european, prioritare sunt investițiile care asigură conformarea cu directivele europene.</p> <p>7. Activitățile de conștientizare, formare, consiliere vor fi promovate prin FSE (POCA sau PCU). FEDR trebuie utilizat pentru investiții.</p>

Expeditor	Propuneri/comentarii privind POIM	Unde si cum s-a revizuit POIM	Motivare nepreluare comentarii
ASRO (solicitare scrisă)	Recomanda adoptarea la nivel national in versiune romana a standardelor europene relevante pentru cele 4 sectoare prioritare, anterior implementarii OT		Aceste tipuri de activități sunt specifice POCA.