# Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020

(*proiect, versiunea 1*)

- sinteză, iunie 2014 -

Programul Operaţional Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020 răspunde provocărilor de dezvoltare identificate la nivel național în ceea ce priveşte *infrastructura* şi *resursele.* Având în vedere gradul ridicat de corelare şi complementaritate a tipurilor de investiţii în infrastructură, promovarea investiţiilor care adresează nevoile în domeniul infrastructurii şi resurselor au fost propuse spre finanţare în cadrul unui singur program operaţional, având ca obiectiv global:

> *Dezvoltarea infrastructurii de transport, mediu, energie şi prevenirea riscurilor la standarde europene, în vederea creării premiselor unei creșteri economice sustenabile, în condiţii de protecţie şi utilizare eficientă a resurselor naturale*

Principalele deficienţe abordate prin POIM se referă, în primul rând, la gradul necorespunzător de dezvoltare a infrastructurii de bază în România, atât în sectorul transport, cât şi în ceea ce priveşte furnizarea unor servicii publice de bază la standarde europene, în acord cu reglementările în vigoare. În al doilea rând, prin POIM se promovează investiţii cu rol în utilizarea eficientă a resurselor naturale limitate, inclusiv prin promovarea principiilor de eficienţă energetică şi utilizarea resurselor regenerabile, şi în protejarea elementelor mediului natural, cu impact asupra sănătăţii oamenilor şi calităţii ambientale.

Investiţiile dedicate sectorului **transport** vor fi orientate spre continuarea investiţiilor demarate în perioada 2007-2013, având ca obiectiv principal definitivarea coridoarelor de pe reţeaua TEN-T, prin realizarea tronsoanelor lipsă, precum şi dezvoltarea şi modernizarea reţelei naţionale de drumuri care asigură conectarea la reţeaua TEN-T şi modernizarea reţelei de căi ferate, prin electrificare şi dotarea cu material rulant a sectoarelor construite/reabilitate. Investiţiile în sectorul de transport vizează, totodată, şi dezvoltarea celorlalte moduri de transport (naval şi aeroportuar), contribuind astfel la crearea premiselor pentru dezvoltarea economică locală şi regională, precum şi măsuri cu caracter orizontal, cum ar fi protecţia mediului, siguranţa pe toate modurile de transport, eficientizarea serviciilor de transport şi dezvoltarea terminalelor intermodale. Obiectivele în acest domeniu sunt corelate cu Master Planul General de Transport (MPGT), iar proiectele finanțabile sunt cele prioritizate după testarea în cadrul Modelului Naţional de Transport dezvoltat în MPGT.

În domeniul ***mediului***, investiţiile preconizate pentru perioada 2014-2020 vor continua proiectele orientate spre implementare a acquis-ului comunitar în domeniul apei şi apei uzate, prin continuarea procesului de regionalizare a managementului în acest sector, precum şi cel al managementului deşeurilor. Adiţional, va continua procesul de elaborare şi implementare a planurilor de management – seturi de acţiuni pentru ariile naturale protejate şi siturile Natura 2000, precum şi cel de decontaminare a siturilor industriale poluate istoric.

***Schimbările climatice*** reprezintă o provocare la nivel global, iar România s-a confruntat în ultimii ani cu o serie de riscuri naturale sau determinate de intervenţia umană care reprezintă o ameninţare pentru cetăţenii, infrastructura şi resursele naturale ale României. Inundaţiile, seceta, eroziunea costieră şi alte fenomene extreme au determinat pierderi şi daune importante în toată ţara. Investiţiile preconizate vor fi orientate spre măsuri non-structurale şi structurale cu rol de prevenţie a principalelor riscuri cu care se confruntă România, respectiv inundaţiile, seceta şi eroziunea costieră, acordându-se totodată atenţie întăririi capacităţii de răspuns a structurilor cu rol în managementul situaţiilor de urgenţă.

***Energia curată şi eficienţa energetică,*** precum şi *asigurarea flexibilităţii transportului energiei electrice şi gazelor naturale,* reprezintă o prioritate dedicate cu precădere sectorului privat, atât pentru producătorii şi distribuitorii de energie din resurse regenerabile al căror potenţial a fost mai puţin exploatat, cât şi pentru societăţile comerciale active în sectorul industrial, care doresc să îşi eficientizeze consumul de energie prin cogenerare. Distribuţia şi contorizarea inteligentă vor contribui, de asemenea, la îmbunătăţirea eficienţei energetice şi reducerea gazelor cu efect de seră, contribuind totodată la atingerea obiectivelor stabilite prin Strategia Europa 2020 în acest domeniu.

## TRANSPORT

În domeniul ***Infrastructurii de transport***, noua politică europeană în domeniu prevede realizarea unei reţele europene integrate la nivelul tuturor statelor membre, pentru a promova creşterea economică şi competitivitatea. Această reţea va face legătura între vest şi est şi va înlocui reţeaua actuală de căi de transport cu o construcţie autentică europeană. Dezvoltarea acestei reţele este prevăzută a se realiza corelat, pe două paliere: o reţea centrală, formată din cele mai importante rute şi noduri de transport ce va constitui elementul central infrastructurii de transport în cadrul pieţei unice a Europei, având termen de finalizare anul 2030 şi o reţea extinsă/globală care va susţine reţeaua centrală, având termen de finalizare 2050.

În vederea conformării sistemului de transport naţional la politica europeană în domeniu, dar şi pentru completarea politicii europene cu priorităţi specifice nevoii de dezvoltare naţionale în domeniu, în prezent, România elaborează Master Planul General de Transport (MPGT) pentru perioada până în 2020 şi 2030. MPGT are o abordare multimodală a modelării şi investiţiilor în domeniul transporturilor, în scopul justificării intervenţiilor în acest sector. MPGT va furniza elementele necesare pentru priotizarea investiţiilor în domeniul transportului, pentru toate modurile de transport (rutier, feroviar, naval, aerian), pe baza unei analize multicriteriale.

Conform ”European Scoreboard”[1], România se situează printre cele mai slab performante state membre în domeniul infrastructurii de transport la nivelul anului 2012, plecând de la indicatorii utilizaţi în studiul menţionat: 17,4 raportul între lungimea km de autostradă şi populaţia totală, faţă de 141,5 media UE; 2,33 pentru calitatea transportului feroviar (un indice al WEF calculat pe o scară de la 1 la 7, faţă de 4,35 media UE); 3 pentru calitatea transportului maritim (faţă de media UE de 5,05), 3,26 pentru transportul aerian (faţă de 5,13 media UE).

Problemele ***sectorului rutier*** sunt complexe şi se referă atât la infrastructura propriu-zisă, cât şi la întreţinerea infrastructurii existente, siguranţa traficului cât şi la reglementările şi politicile din domeniu. Lungimea totală a reţelei de transport rutier de interes naţional la sfârşitul anului 2013 era de 15.926 km, din care 652,61 km de autostradă. România se situează pe ultimul loc în Europa în ceea ce priveşte numărul de km de autostradă la 100.000 locuitori. Reţeaua de transport rutier este compusă în proporţie de aprox. 90% din drumuri cu 2 benzi, ce reprezintă risc crescut de accidente, de 4 ori mai mare decât riscul de accidente pe autostrăzi. Starea deficitară a infrastructurii de transport rutier conduce la o slabă interconectare cu principalele centre economice şi urbane şi cu alte noduri de transport intermodal, cum ar fi porturile şi aeroporturile.

În ceea ce privește ***transportul feroviar***, este de precizat că lipsa de acțiune la nivelul infrastructurii, după 1990, a condus la diminuarea vitezei de circulaţie, care, ajunsă la valori reduse, a descurajat utilizarea căii

[1] http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/index_en.htm

ferate ca mod preferat de transport pentru călători şi mărfuri, chiar dacă pe rutele interne, alternativa o constituie deplasarea pe căi rutiere reprezentate de şosele nemodernizate pe care se înregistrează anual un număr record de accidente de circulaţie. Totodată, studiile realizate în cadrul MPGT evidenţiază necesitatea optimizării dimensiunii reţelei de cale ferată, în scopul eficientizării transportului feroviar. Obţinerea unei reţele feroviare sustenabile pe termen lung va avea la bază analiza dimensiunii reţelei de cale ferată ce va trebui să susţină traficul preconizat de călători şi marfă.

***Transportul fluvial şi maritim*** este dominat de transportul de marfă, la nivelul anului 2011, traficul de mărfuri pe Dunăre reprezentând 9% din volumul total al transporturilor de mărfuri pe teritoriul României. În ceea ce priveşte tipul navelor utilizate, convoaiele de barje reprezintă 90%, iar navele cargo doar 10%. Timpii de transport pentru mărfuri sunt lungi, ceea ce face neatractiv acest mod de transport în comparaţie cu celelalte moduri de transport. Astfel, se estimează că numai 4% din potenţialul de transport al fluviului Dunărea este exploatat.

În contextul dezvoltării viitoare a pieţelor de export pentru produse agricole şi alte mărfuri de masă, Dunărea reprezintă o oportunitate de conectare a spaţiului european la Portul Constanța şi de reducere a congestiei transportului rutier, poluator şi consumator de resurse neregenerabile, în măsura în care prin investiţii adecvate se asigură condiţii de navigaţie corespunzătoare pe tot parcursul anului. Infrastructura porturilor fluviale şi maritime şi a terminalelor de transfer rutier-fluvial şi/sau feroviar-fluvial trebuie modernizată, pentru a susţine astfel politicile europene de creştere a ponderii transportului naval de mărfuri (Reg. CE nr. 1315/dec.2013).

***Transportul intermodal*** nu este foarte dezvoltat în România în afară de transportul de containere în portul Constanţa. În 2011, doar 4,7% din volumul mărfurilor transportat pe calea ferată era containerizat. Porturile Constanţa şi Galaţi deţin o poziţie strategică pentru transportul containerizat de mărfuri către Europa Centrală şi de Est însă această oportunitate a fost exploatată în mod limitat. Se mai remarcă faptul că aprox. 80% din toate transporturile intermodale implică Portul Constanţa ca origine sau destinaţie. Reţeaua terminalelor publice de mărfuri, amplasată echilibrat la nivelul reţelei naţionale, poate asigura un acces nediscriminatoriu al operatorilor logistici, integratori de servicii feroviare – rutiere, şi feroviare – fluviale/rutiere, eficiente energetic, financiar şi prietenoase cu mediul. Totodată, amplasamentele vechilor şi numeroaselor terminale intermodale pot constitui o bază eficientă de plecare pentru dezvoltarea transportului intermodal şi un factor de regenerare economică regională şi locală.

***Capacitatea administrativă*** *a beneficiarilor în domeniul infrastructurii de transport.* Recomandările specifice de ţară identifică pentru România, ca problemă sensibilă, *lipsa de eficienţă şi cadrul de guvernanţă lipsit de transparenţă al întreprinderilor din domeniul transportului*, recomandarea fiind accea de continuare a reformei guvernanţei corporative în cadrul întreprinderilor deţinute de stat din sectorul transporturilor şi adoptarea unui plan cuprinzător şi pe termen lung în domeniul transporturilor. Întărirea capacităţii administrative a principalilor beneficiari din sectorul transporturilor, în special CNADNR şi CFR, reprezintă deziderate majore pentru sporirea capacităţii de implementare a proiectelor.

### Direcţii de acţiune

- **Dezvoltarea şi modernizarea infrastructurii rutiere, feroviare și transport naval pe reţeaua TEN-T**
- **Asigurarea mobilităţii regionale prin conectarea la infrastructura rutieră, feroviară, navală, aroportuară a TEN-T**
- **Dezvoltarea transportului intermodal**
- **Măsuri de siguranță rutieră**
- **Fluidizarea traficului la punctele de frontieră prin dezvoltarea infrastructurii și dotarea cu echipamentele aferente a birourilor vamale**

❖ **Eficientizarea sistemelor de transport, inclusiv prin măsuri de reformă**

## MEDIU ŞI SCHIMBĂRI CLIMATICE

În domeniul ***Infrastructurii de mediu şi protecţiei mediului***, prin Tratatul de Aderare la UE, România şi-a asumat îndeplinirea unor obligaţii privind implementarea acquis-ului european de mediu. Coroborat cu aceste angajamente, îmbunătăţirea standardelor de viaţă ale populaţiei şi concomitent a standardelor de mediu, reprezintă, în continuare, obiectivul principal în domeniul protecţiei mediului. Astfel, se urmăreşte reducerea diferenţei dintre infrastructura de mediu care există între România şi Ue, atât din punct de vedere cantitativ, cât şi calitativ.

O parte importantă a alocării financiare va sprijini îmbunătăţirea şi extinderea sistemelor regionale de apă, în vederea acoperirii cu servicii a unei părţi cât mai mari din populaţia României. În acelaşi timp, prin finanţarea aferentă perioadei 2014-2020 se va asigura finalizarea investiţiilor demarate în cadrul perioadei de programare 2007-2013.

***Infrastructura de apă şi apă uzată.*** Conform obligaţiilor ce revin României în calitatea sa de stat membru, precum şi termenelor asumate prin Tratatul de Aderare, autorităţile naţionale trebuie să asigure epurarea apelor uzate urbane în aglomerările cu peste 10.000 l.e. până la 22 decembrie 2015 şi colectarea și epurarea apelor uzate urbane în aglomerările cu peste 2000 de locuitori echivalenţi până la 22 decembrie 2018. Totodată, România trebuie să asigure conformarea cu Directiva 98/83/CE privind calitatea apei destinate consumului uman, prin care se impune asigurarea calităţii apei distribuite în sisteme centralizate, cu termen de conformare 22 decembrie 2015.

Prin POIM se va continua politica de regionalizare în sectorul de apă şi apă uzată, demarată prin programele de finanţare anterioare şi consolidată prin POS Mediu 2007-2013, având ca obiectiv crearea și dezvoltarea unor companii performante în sectorul de apă, care să poată implementa nu numai finanţarea UE, cât şi să preia funcţionarea facilităţilor din aglomerările învecinate.

***Managementul deşeurilor.*** În conformitate cu Tratatul de Aderare, România trebuie să asigure reducerea graduală, până în 2017, a deşeurilor depozitate în cele 63 depozite municipale neconforme funcţionale încă în 2012[2]. Până în 2016, România trebuie să reducă cantităţile de deşeuri biodegradabile eliminate prin depozitare, care sunt asumate prin tratatul de aderare la UE, până la 35% (1.680.000 t) în raport cu cantităţile totale de deşeuri biodegradabile generate la nivelul anului 1995). Rata de depozitare a deşeurilor municipale[3] este de 98,7%, fiind una dintre cele mai mari din UE, rata de reciclare este de 1,3% din deşeurile municipale, iar gradul de conectare a populaţiei la serviciile de salubritate[4] era de aproximativ 76% (90% în mediul urban şi 59% în mediul rural) la nivelul anului 2012. Prin urmare, este necesară modernizarea infrastructurii existente și acoperirea colectării separate în toate județele pentru a se îndeplini, pe de o parte, obiectivele stabilite în Directiva-cadru privind deșeurile și Directiva privind depozitele de deșeuri.

***Protecţia biodiversităţii şi a siturilor Natura 2000***. România, în calitate de stat membru UE, are obligaţia să realizeze un management corespunzător al reţelei Natura 2000 şi al speciilor şi habitatelor de interes comunitar. Pentru îmbunătăţirea sau menţinerea stării actuale a biodiversităţii, precum şi pentru sustenabilitatea managementului siturilor Natura 2000 este importantă implementarea planurilor de management/seturilor de măsuri de conservare/planurilor de acţiune aprobate pentru situri/specii. Prin programele finanţate în perioada anterioară de programare 2007-2013 (din FEDR sau alte surse), sunt în curs

[2] Raportul Național asupra Stării Mediului 2012 – Agenția Națională pentru Protecția Mediului.
[3] http://ec.europa.eu/environment/waste/framework/pdf/RO_Roadmap_FINAL.pdf
[4] Raportul Național asupra Stării Mediului 2012 – Agenția Națională pentru Protecția Mediului.

de elaborare şi aprobare 240 de Planuri de Management a ariilor protejate, din totalul de 628 de arii naturale protejate şi situri Natura 2000. Trecerea de la măsurile propuse în planul de management/planul de acţiune la măsurile efective aplicate *in situ* este esenţială pentru managementul ariilor naturale protejate, precum şi al speciilor/habitatelor de interes comunitar.

***Calitatea aerului.*** Pentru a răspunde cerinţelor introduse prin Directiva 2008/50/CE privind calitatea aerului, sunt necesare noi investiţii la nivelul Sistemului național de evaluare a calității aerului atât pentru extinderea monitorizării spre noii poluanți care trebuie monitorizați, inclusiv extinderea reţelei de monirotizare prin achiziţionarea de noi staţii fixe, cât şi pentru dezvoltarea sistemului de previzionare a calităţii aerului şi a unui sistem unic și interactiv pentru inventarierea emisiilor de poluanți în atmosferă pentru a respecta cerințele Directivei INSPIRE.

***Situri industriale poluate istoric.*** Conform informaţiilor funizate în cadrul *Strategiei Naţionale şi a Planului de acţiune pentru gestionare siturilor contaminate din România*, până în prezent au fost inventariate un număr de 1.393 situri contaminate, dintre care 210 situri contaminate istoric şi 1183 situri potenţial contaminate, atât ca urmare a desfăşurării activităţilor economice, istorice cât şi de dată recentă, în lipsa unui cadru legislativ adecvat de prevenirea poluării şi protecţie a solului şi subsolului. În continuarea finanţărilor derulate prin POS Mediu 2007-2013 pridin decontaminarea siturilor poluate, măsuri similare pentru alte situri contaminate istoric şi abandonate sau orfane, aflate în proprietatea statului român sau a altor autorităţi publice vor fi promovate în cadrul perioadei de programare 2014-2020.

***Adaptarea la schimbările climatice şi prevenirea riscurilor.*** În ceea ce priveşte schimbările climatice, trebuie precizat că România se confruntă cu o serie de riscuri naturale sau datorate intervenţiei umane care reprezintă o ameninţare pentru cetăţenii, infrastructura şi resursele naturale ale României. Riscurile determinate de schimbările climatice sau amplificate de acestea au avut un impact major în ultimul deceniu și se preconizează că vor influenţa semnificativ ecosistemele, aşezările omeneşti şi infrastructura.

La nivel naţional, se realizează o evaluare globală a riscurilor specific României. În ceea ce priveşte ierarhizarea acestora, se va acorda prioritate la finanţare riscurilor mature din punct de vedere al pregătirilor şi care beneficiază deja de studii şi investigaţii detaliate, respectiv protecţia împotriva inundaţiilor şi eroziune costieră, precum și măsuri non-structurale de reducere a riscului la secetă, precum şi măsuri de infrastructură care să asigure necesarul de apă prin utilizarea apei pluviale în exces. Astfel de măsuri pot contribui atât la prevenirea riscului la inundaţii, cât şi la combaterea resurselor limitate de apă în zonele cele mai afectate. Finanţarea altor tipuri de riscuri să fie avută în vedere după finalizarea evaluării naţionale.

Măsurile de infrastructură şi măsurile non-structurale menite să întărească rezilienţa la dezastre natural, vor fi completate cu măsuri de întărire a capacităţii de răspuns a serviciilor profesioniste şi voluntare pentru situaţii de urgenţă şi a centrelor rapide de intervenţie.

### Direcţii de acţiune

- **Investiții în infrastructura de apă și apă uzată, prin continuarea proiectelor regionale integrate**
- **Investiții în infrastructura de management integrat al deșeurilor, luând în considerare ierarhia deșeurilor**
- **Menţinerea stării de conservare a speciilor şi habitatelor de importanţă comunitară**
- **Decontaminarea siturilor poluate istoric**
- **Dezvoltarea sistemului de monitorizare a calității aerului**
- **Măsuri non-structurale și structurale pentru prevenirea riscurilor generate de schimbările climatice (cu accent pe secetă și eroziune costieră) și de întărire a capacității de răspuns la situații de criză**

## ENERGIE CURATĂ ŞI EFICIENŢA ENERGETICĂ

România, ca stat membru al Uniunii Europene, are obligaţia să respecte standardele comunitare de mediu şi eficienţă energetică stabilite prin directivele specifice şi să contribuie la realizarea obiectivelor strategice şi politicilor europene în ceea ce priveşte dezvoltarea sustenabilă, în special la obiectivele Strategiei Europa 2020 pentru domeniul Energie (trei obiective majore 20/20/20, respectiv 20% reducere emisii de GES comparativ cu nivelul de referinţă înregistrat în 2005, 20% pondere în consumul final de energie, a producţiei provenită din resurse regenerabile respectiv 20% creştere a eficienţei energetice la nivel national).

În ceea ce privește energie produsă din surse regenerabile, România a implementat în ultimii ani una dintre cele mai generoase scheme de sprijin a proiectelor de valorificare a resurselor regenerabile de energie, la nivel european, prin intemediul certificatelor verzi, ceea ce a determinat o creştere substanţială a capacităţilor de producere a energiei electrice şi termice din surse eoliene şi solare, pentru care au fost depășite ţintele naționale.

În acest context, sunt necesare intervenţii publice în scopul recuperării decalajelor înregistrate de tehnologiile ***biomasă, microhidro şi geotermal***. Aceste categorii de proiecte trebuie să fie însoţite de măsuri de facilitare a accesului energiei verzi la ***reţelele de distribuţie*** existente. Prin specificul lor, proiectele de biomasă şi microhidro sunt localizate în zone cu o concentrare redusă a reţelelor, fapt care îngreunează sau face imposibilă evacuarea energiei produse.

În ceea ce priveşte eficienţa energetică, România prezintă încă aspecte care trebuie combătute pe întregul lanţ de valoare energetic referitor la producerea–transportul–distribuţia–consumul de energie electrică. Un vector important de îmbunătăţire a relaţiei energie-mediu îl reprezintă ***cogenerarea de înaltă eficienţă pentru întreprinderi.*** Este unanim recunoscut faptul că această tehnologie are un impact pozitiv considerabil asupra reducerilor de emisii de gaze cu efect de seră şi conservării resurselor. La nivelul anului 2013, a fost înregistrată o capacitate instalată de 330 MWe în cogenerare de înaltă eficienţă, de mică putere, funcţionând pe combusitibili fosili şi aproximativ 20 MWe funcţionând pe biomasă. România şi-a propus să aibă o capacitate instalată de cel puţin 700 MWe în unităţi de cogenerare de înaltă eficienţă.

De asemenea, este prioritară şi dezvoltarea în continuare a proiectelor de ***distribuţie inteligentă*** (conform Ordinului ANRE nr. 91/2013) care să urmărească schimbarea comportamentului consumatorilor cu efecte pozitive asupra eficienţei generale a serviciilor de transport şi distribuţie a energiei. Un alt aspect deosebit de important care trebuie urmărit îl constituie implementarea sistemelor complexe de monitorizare a distribuţiei energiei la nivelul consumatorilor industriali.

Prima dintre Direcţiile prioritare de acţiune enumerate în Strategia energetică a României este creşterea siguranţei în alimentarea cu energie din punctul de vedere al infrastructurii de reţea. Extinderea şi consolidarea Reţelei Electrice de Transport pentru a face faţă noilor fluxuri de putere (datorate producţiei de energie regenerabilă din Dobrogea) reprezintă o preocupare majoră. De asemenea, în baza recomandărilor Consiliului UE pentru Programul Naţional de Reformă pentru 2013 s-a identificat necesitatea implementării unor conexiuni transfrontaliere pentru gaze naturale concomitent cu integrarea pieţei româneşti în ansamblul pieţelor de profil din Uniunea Europeană.

### Direcţii de acţiune

- **Realizarea și modernizarea capacităţilor de producţie a energiei electrice în microhidrocentrale, energiei a energiei electrice şi termice în centrale pe biomasă, energiei termice în centrale geotermale**
- **Sprijinirea investiţiilor în extinderea şi modernizarea reţelelor de distribuţie a energiei electrice, în scopul preluării energiei produse din resurse regenerabile în condiţii de siguranţă a funcţionării SEN**
- **Realizarea de centrale electrice de cogenerare de înaltă eficienţă:**
- **Implementarea distribuției inteligentă pentru consumatori rezidențiali de energie electrică (proiecte demonstrative derulate de cei 8 distribuitori regionali de energie electrică)**
- **Monitorizarea consumului de energie la nivelul unor platforme industriale prin contorizare inteligentă**
- **Extinderea şi consolidarea rețelei electrice de transport**
- **Creşterea flexibilităţii Sistemului Naţional de Transport al gazelor naturale**

## INFRASTRUCTURA ÎN REGIUNEA BUCUREŞTI-ILFOV

Deşi regiunea Bucureşti-Ilfov se caracterizează printr-o dezvoltare economică superioară mediei regionale europene din punct de vedere al PIB/locuitor, nevoile de dezvoltare a infrastructurii sunt extrem de mari pentru a transforma capitala Bucureşti şi zonele adiacente într-o regiune care corespunde tuturor standardelor europene. Dezvoltarea sustenabilă a municipiului Bucureşti trebuie să se facă în acord cu dezvoltarea capitalelor europene, în contextul aglomerării urbane existente şi în corelare cu dezvoltarea zonelor periferice.

Astfel, sistemul de termoficare centralizată este învechit şi insuficient adaptat suficient modificărilor de politică în domeniul eficienţei energetice, fiind necesare investiţii de modernizare a reţelei de transport a agentului termic.

La acestea se adaugă *transportul urban cu metroul*, specific doar pentru Municipiul Bucureşti. În Bucureşti sunt aprox. 2,3 milioane de locuitori, iar 30.000 – 35.000 de persoane sunt în tranzit zilnic, pentru afaceri, turism şi alte activităţi. Dezvoltarea reţelei de metrou se impune ca o necesitate, în vederea decongestionării traficului de suprafaţă. Investiţiile în modernizarea şi extinderea reţelei de metrou vor contribui la scăderea emisiilor de carbon şi vor conduce la atingerea ţintelor pentru adaptarea la schimbările climatice.

### Direcţii de acţiune

- **Modernizarea sistemului centralizat de transport al energiei termice în București**
- **Extinderea magistralelor de metrou și modernizarea rețelei existente / Achiziționarea de material rulant pentru noile tronsoane de metrou**

| Priorităţi de investiţii | Obiective specifice | Acţiuni |
|---|---|---|
| **Axa Prioritară 1 - Dezvoltarea reţelei TEN-T pe teritoriul României** | | |
| *7.i. Sprijinirea unui spaţiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiţii în reţeaua transeuropeană de transport (TEN-T)* | OS 1.1. Dezvoltarea şi modernizarea infrastructurii rutiere pe reţeaua TEN-T | ✓ Construcţia/modernizarea de autostrăzi/drumuri expres/drumuri naţionale pe TEN-T (conform clasificaţiei tronsonului aferent); |
| | OS 1.2. Dezvoltarea şi modernizarea infrastructurii feroviare pe reţeaua TEN-T inclusiv prin realizarea coridorului de cale ferată de mare viteză şi prin acţiuni de creştere a calităţii serviciilor | ✓ Reabilitarea şi modernizarea infrastructurii feroviare aflate pe reţeaua TEN-T, prin finalizarea secţiunilor lipsă aferente coridoarelor pe TEN-T centrală;<br>✓ Realizarea de studii şi proiecte tehnice pentru linia de cale ferată de mare viteză; |
| | OS 1.3 Dezvoltarea şi modernizarea infrastructurii de transport naval pe reţeaua TEN-T | ✓ Îmbunătăţirea condiţiilor de navigaţie pe Dunăre, pe canalele navigabile ale Dunării, în interiorul porturilor situate pe TEN-T, inclusiv achiziţia de echipamente și nave specializate pentru asigurarea navigabilității în porturi;<br>✓ Modernizarea şi dezvoltarea infrastructurii porturilor maritime şi fluviale situate pe TEN-T, inclusiv achiziţia de instalații portuare și alte echipamente; |
| **Axa Prioritară 2 - Creşterea mobilităţii regionale prin conectarea la TEN-T** | | |
| *7.b. Stimularea mobilităţii regionale prin conectarea nodurilor secundare şi terţiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale* | OS 2.1. Stimularea mobilităţii regionale prin conectarea la infrastructura rutieră a TEN-T a întregului teritoriu | ✓ Modernizarea şi dezvoltarea reţelei rutiere, inclusiv prin construcţia de variante de ocolire şi autostrăzi/drumuri expres care asigură legătura zonelor deficitare cu conexiuni adecvate |
| | OS 2.2. Stimularea mobilităţii regionale prin conectarea la infrastructura feroviară a TEN-T | ✓ Modernizarea infrastructurii de transport feroviar, electrificarea liniilor şi conectarea la TEN-T, inclusiv prin îmbunătăţirea calităţii serviciilor de transport feroviar şi achiziţia/ modernizare de material rulant; |
| | OS 2.3 Stimularea mobilităţii regionale prin modernizarea porturilor | ✓ Investiţii în infrastructura portuară situată în afara TEN-T; |
| | OS 2.4 Stimularea mobilităţii prin modernizarea aeroporturilor | ✓ Investiţii în infrastructura aeroportuară; |

| Priorităţi de investiţii | Obiective specifice | Acţiuni |
|---|---|---|
| **Axa Prioritară 3 - Dezvoltarea unui sistem de transport sigur şi prietenos cu mediul** | | |
| *7.c. Dezvoltarea şi îmbunătăţirea unor sisteme de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus, şi care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare şi a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale şi infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional şi local* | OS 3.1. Creșterea capacității transportului intermodal pentru stimularea utilizării modurilor de transport sustenabil | ✓ Dezvoltarea infrastructurii în terminalele intermodale şi modernizarea instalațiilor echipamentelor de transfer intermodal pentru reducerea blocajelor la transferul intermodal; |
| | OS 3.2. Creșterea gradului de siguranţă şi securitate pe toate modurile de transport şi reducerea impactului transporturilor asupra mediului | ✓ Măsuri de îmbunătăţire a siguranţei traficului şi securităţii transporturilor pentru toate modurile de transport, inclusiv în localităţile de tip liniar;<br>✓ Achiziţionarea de echipamente pentru deszăpezire, echipamente de pe şenale - canal navigabil şi alte tipuri de echipamente cu rol în asigurarea siguranţei şi securităţii transporturilor indiferent de modul de transport;<br>✓ Lucrări de infrastructură destinate protecţiei mediului, la nivelul tuturor modurilor de transport. |
| | OS 3.3. Fluidizarea traficului la nivelul birourilor vamale și în punctele de trecere a frontierei | ✓ Acțiuni integrate de dezvoltare a infrastructurii aferente punctelor de trecere a frontierei, constând în:<br>o Investiţii în infrastructura de acces aferentă punctelor de trecere a frontierei;<br>o Extinderea și modernizarea infrastructurii de control vamal și rutiere în birourile vamale, inclusiv a clădirilor aferente;<br>o Achiziția de echipamente specifice activității de control vamal în vederea fluidizării traficului în birourile vamale, inclusiv achiziționarea de echipamente de scanare (ROBOSCAN);<br>o Extinderea, modernizarea și achiziția de instrumente și echipamente aferente activității de monitorizare dinamică a perimetrului și dirijare a traficului |
| | OS 3.4 Creșterea eficienței sistemelor de transport | ✓ Sprijin pentru autorităţile responsabile de implementarea măsurilor de reformă în sectorul transport în vederea eficientizării managementului în sistem, inclsuiv în ceea ce priveşte pregătirea, implementarea şi managementul proiectelor de investiţii;<br>✓ Echiparea cu sisteme de management al traficului (ERTMS, RIS, ITS, etc.);<br>✓ Informatizarea fluxurilor de date în interiorul terminalelor |

| Priorităţi de investiţii | Obiective specifice | Acţiuni |
|---|---|---|
| | | intermodale și conectarea la sistemele de monitorizare a traficului de mărfuri și pasageri<br>✓ Identificarea şi sprijinirea dezvoltării unor portofolii de proiecte majore şi strategice pentru perioada de programare 2014-2020 şi post 2020, inclusiv studii, planuri şi strategii pentru fundamentarea acestora; |
| **Axa Prioritară 4 – Protecţia mediului şi promovarea utilizării eficiente a resurselor** | | |
| *6.ii. Investiţii în sectorul apă pentru a îndeplini cerinţele acquis-ului de mediu al Uniunii şi pentru a răspunde nevoilor identificate de statele membre pentru investiţii suplimentare acestor cerinţe* | OS 4.1. Creşterea nivelului de colectare şi epurare a apelor uzate urbane şi creşterea gradului de asigurare a alimentării cu apă potabilă a populaţiei | ✓ Proiecte integrate regionale de management al apei și apei uzate, constând în:<br>o Construirea/reabilitarea reţelelor de canalizare şi a staţiilor de epurare a apelor uzate în aglomerări mai mari de 2.000 l.e.;<br>o Implementarea şi eficientizarea managementului nămolului rezultat în cadrul procesului de epurare;<br>o Reabilitarea şi construcţia de staţii de tratare a apei potabile, împreună cu măsuri de creştere a siguranţei în alimentare şi reducerea riscurilor de contaminare a apei potabile;<br>o Reabilitarea şi extinderea sistemelor existente de transport şi distribuţie a apei;<br>o Dezvoltarea şi îmbunătăţirea infrastructurii sistemelor centralizate de alimentare cu apă în localităţile urbane şi rurale;<br>✓ Modernizarea laboratorului pentru îmbunătăţirea monitorizării substanţelor deversate în ape |
| *6.i. Investiţii în sectorul deşeuri pentru a îndeplini cerinţele acquis-ului de mediu al Uniunii şi pentru a răspunde nevoilor identificate de statele membre pentru investiţii suplimentare acestor cerinţe* | OS 4.2. Creşterea capacităţii sistemelor de management integrat al deşeurilor și a gradului de reutilizare, reciclare a acestora | ✓ Consolidarea şi extinderea sistemelor integrate de management al deşeurilor, cu respectarea ierarhiei deşeurilor (prevenire, colectare selectivă, pregătirea pentru reutilizare, reciclare, recuperare, tratare, depozitare)<br>✓ Consolidarea capacităţii instituţionale a ADI şi a Consiliilor Judeţene în domeniul sistemelor integrate de management al deşeurilor<br>✓ Implementarea unor soluţii specifice de management al deşeurilor la nivelul municipiului Bucureşti |

| Priorităţi de investiţii | Obiective specifice | Acţiuni |
|---|---|---|
| **Axa Prioritară 5 - Protejarea şi conservarea biodiversităţii, decontaminarea solurilor poluate şi monitorizarea calităţii aerului** | | |
| *6.ii. Protejarea şi refacerea biodiversităţii, protecţia solului şi refacerea şi promovarea serviciilor ecosistemelor, inclusiv prin reţeaua Natura 2000 şi infrastructurile verzi* | OS 5.1. Îmbunătăţirea stării de conservare a speciilor şi habitatelor de importanţă comunitară, fie la nivel naţional, fie la nivel de sit | ✓ Elaborarea seturilor de măsuri/planurilor de management şi de acţiune pentru conservarea habitatelor şi speciilor de importanţă comunitară şi a activităţilor necesare elaborării acestora;<br>✓ Implementarea seturilor de măsurui/planurilor de management şi de acţiune elaborate şi aprobate |
| *6.iii. Realizarea de acţiuni destinate îmbunătăţirii mediului urban, revitalizării oraşelor, regenerării şi decontaminării terenurilor industriale dezafectate (inclusiv a zonelor de reconversie) şi reducerii poluării aerului* | OS 5.2. Creșterea capacității de evaluare a calităţii aerului la nivel naţional, inclusiv pentru monitorizarea calităţii aerului | ✓ Dezvoltarea şi optimizarea Reţelei Naţionale de Monitorizare a Calităţii Aerului;<br>✓ Dezvoltarea unui sistem de prognoză a calităţii aerului;<br>✓ Dezvoltarea unui sistem unic, interactiv de inventariere a emisiilor de poluanţi în aer, prin crearea unei baze de date în conformitate cu cerinţele directivei INSPIRE |
| | OS 5.3. Reducerea suprafețelor poluate istoric | ✓ Măsuri de decontaminare şi ecologizare a siturilor poluate istoric, inclsuiv refacerea ecosistemelor naturale şi asigurarea calităţii solului în vederea protejării sănătăţii umane |
| **Axa Prioritară 6 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea şi gestionarea riscurilor** | | |
| *5.i. Sprijinirea investiţiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv a unor abordări bazate pe ecosistem* | OS 6.1. Reducerea daunelor economice cauzate de riscurile exacerbate de schimbările climatice | ✓ Măsuri non-structurale care vor include:<br>o controlul utilizării albiilor minore;<br>o infrastructura verde, precum împăduririle, cu efect asupra prevenirii inundaţiilor şi deşertificării;<br>o stabilirea unor zone inundabile controlat; măsuri bazate pe ecosisteme; zone umede; torenţi şi desecări;<br>o actualizarea/completarea hărţilor de hazard şi risc la inundaţii, dezvoltarea de studii, metodologii, evaluări şi rapoarte;<br>o alte tipuri de măsuri non-structurale specifice riscurilor identificate prin evaluarea naţională şi/sau prin planul de acţiune de adaptare la schimbări climatice.<br>✓ Realizarea de măsuri structurale de protecţie, constând în construirea ori reabilitarea infrastructurii de reducere a riscului de inundaţii. Acestea vor include cu prioritate investiţii pentru stocarea/devierea apelor provenite de la inundaţii, dar şi construirea de îndiguiri/baraje, regularizări de albii şi consolidări de |

| Priorităţi de investiţii | Obiective specifice | Acţiuni |
|---|---|---|
| | | maluri.<br>✓ Alte tipuri de acţiuni specifice gestiunii riscului la inundaţii, conform celor prevăzute în Strategia Naţională de management al riscului la inundaţii pe termen lung mediu şi lung sau în planurile de management al riscului la inundaţii.<br>✓ Acţiuni specifice de limitare a efectelor negative ale eroziunii costiere asupra plajelor, și activități de reabilitarea şi protecţia plajelor incluzând înnisipări artificiale, crearea de noi plaje, diguri şi epiuri pentru retenţia nisipului, diguri de stabilizare a plajelor; lucrări de consolidare, drenaje, ziduri de sprijin; ș.a. |
| *5.ii Promovarea investiţiilor pentru abordarea riscurilor specifice, asigurând rezilienţa la dezastre şi dezvoltarea de sisteme de gestionare a dezastrelor* | OS 6.2. Reducerea timpului de răspuns la urgenţe, prin întărirea capacităţii de intervenţie la dezastre a autorităţilor implicate în managementul situațiilor de criză | ✓ Dezvoltarea infrastructurii şi a sistemului de pregătire a personalului ce încadrează serviciile de urgenţă profesioniste şi voluntare prin dezvoltarea bazelor şi poligoanelor specializate de pregătire în domeniile CBRN, căutarea-salvarea din medii ostile şi asanarea de muniţie;<br>✓ Modernizarea sistemului de comandă a incidentelor şi a sistemelor IT asociate, în vederea asigurării interoperabilităţii structurilor cu atribuţii în domenul gestionării situaţiilor de urgenţă;<br>✓ Modernizarea infrastructurii de monitorizare și avertizare a fenomenelor hidro-meteorologice severe în vederea asigurării protecţiei vieţii şi a bunurilor materiale;<br>✓ Constituirea şi dotarea unor centre regionale de intervenţie multi-risc în vederea asigurării unui răspuns oportun şi eficient la nivel regional şi completarea şi dotarea centrelor rapide de intervenţie<br>✓ Dotarea serviciilor profesioniste şi voluntare pentru situaţii de urgenţă cu tehnică, mijloace şi echipament de intervenţie care să permită reducerea timpului de intervenţie în caz de dezastre, răspunsul în caz de dezastru major, protecţia personalului de intervenţie, creşterea eficienţei răspunsului şi protejarea mediului;<br>✓ Măsuri non-structurale specifice pentru prevenirea şi combaterea riscurilor specifice, ierarhizate în conformitate cu evaluarea naţională. |

| Priorităţi de investiţii | Obiective specifice | Acţiuni |
|---|---|---|
| **Axa Prioritară 7 – Energie curate și eficiență energetică** | | |
| *7.a. Promovarea producției și a distribuției de energie obținută din surse regenerabile de energie* | OS 7.1. Creșterea capacității instalate bazate pe resurse regenerabile pentru producerea energiei electrice şi termice | ✓ Realizarea și modernizarea capacităţilor de producţie a:<br>• energiei electrice în microhidrocentrale<br>• energiei a energiei electrice şi termice în centrale pe biomasă<br>• energiei termice în centrale geotermale |
| | | ✓ Sprijinirea investiţiilor în extinderea şi modernizarea reţelelor de distribuţie a energiei electrice, în scopul preluării energiei produse din resurse regenerabile în condiţii de siguranţă a funcţionării SEN |
| *7.g. Promovarea utilizării cogenerării de înaltă eficiență a energiei termice și a energiei electrice, bazată pe cererea de energie termică utilă* | OS 7.2. Creșterea eficienţei energetice la întreprinderi prin sisteme de cogenerare de înaltă eficienţă | ✓ Realizarea centralelor electrice de cogenerare de înaltă eficienţă:<br>• de mică putere pe combustibili fosili la nivelul întreprinderilor<br>• care utilizează gaze reziduale provenite din procese industriale |
| *7.d. Dezvoltarea și implementarea unor sisteme de distribuție inteligente care funcționează la niveluri de tensiune joasă și medie* | OS 7.3. Creșterea eficienţei energetice prin implementarea distribuţiei inteligente de energie electrică la joasă tensiune | ✓ Implementarea distribuției inteligentă într-o zonă omogenă de consumatori rezidențiali de energie electrică (8 proiecte demonstrative) |
| | OS 7.4. Creșterea eficienţei energetice prin monitorizarea distribuţiei energiei la nivelul unor zone industriale | ✓ Implementarea unui număr de sisteme de monitorizare a consumurilor de energie la consumatorii industriali |
| **Axa Prioritară 8 – Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale** | | |
| *7.e. Îmbunătățirea eficienței energetice și siguranța aprovizionării prin dezvoltarea sistemelor inteligente de distribuție, stocare și transmisie și prin integrarea producției din resurse regenerabile distribuite* | OS 8.1. Extinderea şi consolidarea reţelei electrice de transport pentru asigurarea stabilităţii Sistemului Energetic Național | ✓ Realizarea şi/sau modernizarea reţelelor electrice de transport |
| | OS 8.2 Creşterea flexibilităţii Sistemului Naţional de Transport al gazelor naturale din România în vederea eficientizării serviciilor furnizate | ✓ Realizarea de noi reţele de transport a gazelor naturale în vederea eficientizării interconectării cu sistemele de transport ale statelor vecine |

| Priorităţi de investiţii | Obiective specifice | Acţiuni |
|---|---|---|
| **Axa Prioritară 9 - Modernizarea sistemului centralizat energiei termice în Municipiul București** | | |
| *4.iii. Sprijinirea eficienței energetice, a gestionării inteligente a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructurile publice, inclusiv în clădirile publice, și în sectorul locuințelor* | OS 9.1. Creșterea eficienței energetice prin modernizarea sistemului centralizat de furnizare a energiei termice în Municipiul București | ✓ Modernizarea sistemului centralizat de furnizare a energiei termice în Municipiul București |
| *7.ii Dezvoltarea și îmbunătățirea unor sisteme de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus, și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local* | OS 9.2. Creşterea mobilităţii urbane şi îmbunătățirea calității a serviciilor pentru călători prin dezvoltarea transportului urban cu metroul în Regiunea Bucureşti - Ilfov | ✓ Investiţii în infrastructură, constând în construirea de noi tronsoane, inclusiv staţiile aferente, conform strategiei de dezvoltare a transportului urban subteran în Municipiului Bucureşti;<br>✓ Investiţii în mijloace de transport public de mare capacitate şi viteză (material rulant), moderne şi modernizarea instalaţiilor pe reţeaua de metrou existentă, pentru creşterea gradului de confort şi siguranţă pentru publicul călător şi reducerea duratelor de călătorie;<br>✓ Investiţii în echipamente pentru accesul călătorilor în staţiile de metrou şi în sisteme moderne de siguranţă a circulaţiei. |