



**Cofinanțat de
Uniunea Europeană**



**Regio
Sud-Est**

**Servicii privind Evaluarea intermediară timpurie a
Programului Regional Sud-Est 2021-2027**

**Autoritatea Contractantă:
Agenția pentru Dezvoltare Regională a Regiunii de Dezvoltare
Sud-Est**

**Raport de evaluare
Prioritatea 3
O regiune cu emisii de carbon reduse**

civitta





Acest raport a fost elaborat în baza unei evaluări independente efectuate de asocieria formată Civitta Strategy & Consulting SA (lider), LIDEEA Development Actions SRL. Opiniile exprimate în raport sunt cele ale echipei de evaluare și nu reprezintă neapărat punctul de vedere al Agenției pentru Dezvoltare Regională a Regiunii de Dezvoltare Sud-Est.



Autorii raportului de evaluare:

Liliana Lucaciu	Coordonator de proiect
Alexandra Sălcudean	Expert Cheie 3, Prioritatea 3: O regiune cu emisii de carbon reduse
Alina David	Director proiect
Alți experți non-cheie	Irina Stăvilă, Ana Miruna Toma, Roberta Vancea, Laura Voinea, Aurel Rizescu, Elena Bacale

Fișa documentului

Versiune inițială	20.02.2025
Versiune 1	06.03.2025
Versiune finală	24.03.2025



CUPRINS

LISTA ABREVIERILOR.....	4
PREAMBUL.....	5
DATE SINTETICE ALE CONTRACTULUI DE SERVICII ȘI ALE RAPORTULUI DE EVALUARE	6
SUMAR EXECUTIV.....	7
1.INTRODUCERE	8
1.1. Obiectivul evaluării	8
1.2. Întrebările de evaluare.....	9
1.3. Structura Raportului de evaluare.....	9
2.ABORDAREA METODOLOGICĂ.....	9
2.1. Analiza literaturii de specialitate	9
2.2. Metodologia de evaluare	12
2.2.1. Aplicarea metodelor și instrumentelor de evaluare	12
2.2.2. Probleme întâmpinate și limitări în aplicarea metodologiei de evaluare, robustețea concluziilor	14
3.ANALIZA INTERVENȚIILOR EVALUATE	14
3.1. Contextul programului.....	14
3.2. Logica intervenției.....	19
3.3. Analiza portofoliului de proiecte finanțate în cadrul Priorității.....	21
4.ANALIZELE ȘI CONSTATĂRILE CORESPUNZĂTOARE FIECĂREI ÎNTREBĂRI DE EVALUARE	24
4.1. Relevanță și coerență.....	24
4.1.1. Relevanță față de Recomandările Specifice de Țară (RST).....	24
4.1.2 Relevanța față de nevoile regiunii Sud-Est. Strategia programului.	27
4.2. Eficiență și eficacitate	31
4.3. Contribuția la implementarea PNIESC și PEDS	33
4.4. Mecanisme de implementare generale la nivel de P3	39
4.5. Mecanisme de implementare la nivelul ITI-Delta Dunării.....	42
5.CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI	45
5.1. Concluzii	45
5.2. Recomandări.....	46
ANEXE	47
ANEXA I. ASPECTE CHEIE ALE PROGRAMULUI PRSE ȘI PRIORITĂȚII 3.....	47
ANEXA II. ANALIZA SOCIO-ECONOMICĂ.....	49
2.1. ANALIZA SOCIO-ECONOMICĂ A REGIUNII SUD-EST	49
2.2. PROVOCĂRI ȘI NEVOI CARE SUSȚIN INTERVENȚIILE DIN CADRUL PRIORITĂȚII 3.....	54
ANEXA III. CONTRIBUȚIA LA RST	56
ANEXA IV. CONTRIBUȚIA PRSE LA PNIESC	59
ANEXA V. CONTRIBUȚIE PRSE LA PEDS.....	61
ANEXA VI. PROGRESUL ÎN IMPLEMENTAREA PRSE.....	62

LISTA TABELELOR

Tabel 1. Instrumente de evaluare și contribuția lor în procesul de evaluare.....	12
Tabel 2. Metodologia de evaluare pentru P3.....	12
Tabel 3-Situația proiectelor P3 la 31.12.2024.....	21
Tabel 4-Distribuția contractelor în rândul beneficiarilor.....	22
Tabel 5-Situația indicatorilor de rezultat	32
Tabel 6-Structura programului	47
Tabel 7-Alocări FEDR conform OS PRSE 2021-2027	47
Tabel 8-Valoarea alocării pe coduri de intervenție în cadrul Priorității 3	48
Tabel 9-Contribuția PRSE la RST	56
Tabel 10-Contribuția indirectă a PRSE la RST.....	57
Tabel 11-OS și intervenții care contribuie indirect la politici și măsuri de eficiență energetică ale PNIESC.....	59
Tabel 12 - OS și intervenții care contribuie indirect la obiective de mediu ale PNIESC	59
Tabel 13-Obiective de mediu ale PNIESC la care PRSE contribuie prin măsuri orizontale	60
Tabel 14-Identificarea contribuției intervențiilor PRSE la pilonii PEDS.....	61
Tabel 15-Date privind progresul implementării programului la 31.12.2024.....	62
Tabel 16 - Date privind progresul implementării programului la 31.12.2024	62



Tabel 17 - Situația contractelor la 31.12.2024 pe OS, etapizate și ITI Delta Dunării	62
Tabel 18 - Situația realizărilor pe obiective specifice și indicatori	63

LISTA FIGURILOR

Figură 1-Alocare financiară (FEDR) pe priorități PRSE 2021-2024	15
Figură 2-Alocare financiară ITI DD (FEDR) pe priorități PRSE 2021-2024	15
Figură 3-Distribuția finanțării alocate în cadrul ITI DD (milioane EUR, FEDR)	16
Figură 4-Logica intervenției Prioritatea 3	20
Figură 5-P&M la care contribuie PRSE și volumul finanțării (mil EUR)	34
Figură 6-Contribuția obiectivelor specifice la obiectivele PNIESC, volumul finanțării (mil EUR)	35
Figură 7-Percepția beneficiarilor privind măsura în care proiectele contribuie la obiectivele de mediu (pe o scară de la 1 la 5, 1 fiind minim, 5 fiind maxim, 0 nu știu/nu răspund)	36
Figură 8-Percepția beneficiarilor privind contribuția proiectelor la atingerea țintelor PEDS (pe o scară de la 1 la 5, 1 fiind minim, 5 maxim iar 0 nu știu/nu răspund)	38
Figură 9-Factori care afectează implementarea PRSE. Entități afectate sau care pot influența factorii	40
Figură 10-Percepția beneficiarilor în ceea ce privește măsura în care factorii influențează implementarea proiectelor (pe o scară de la 1 la 5, unde 1 e minim iar 5 maxim, 0 nu știu/nu răspund)	41

Lista abrevierilor

Acronim	Denumire
ADI ITI DD	Asociația pentru Dezvoltare Intercomunitară ITI Delta Dunării
ADR SE	Agenția pentru Dezvoltare Regională a Regiunii de Dezvoltare Sud-Est
AM	Autoritate de Management
CdS	Caiet de Sarcini
CE	Comisia Europeană
CM	Comitet de Monitorizare
FEDR	Fondul European de Dezvoltare Regională
FSE +	Fondul Social European Plus
ITI DD	Instrument Teritorial Integrat Delta Dunării
PRSE	Programul Regional Sud-Est 2021-2027
MIPE	Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene
PEDS	Pilonul European al Drepturilor Sociale
PNIESC	Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice
PNRR	Planul Național de Redresare și Reziliență
RDC	Regulamentul dispozițiilor comune 1060/ 2021
RST	Recomandările specifice de țară
UE	Uniunea Europeană



Preambul

Acest raport prezintă **rezultatele evaluării intermediare timpurii a Priorității 3 a Programului Regional Sud-Est 2021-2027 (PRSE)**. Raportul de evaluare a Priorității 3 reprezintă unul dintre cele șapte studii de evaluare ale contractului de servicii nr. 5157/ADRSE/06.12.2024, alături de evaluările următoarelor priorități:

Prioritate	Obiectul prezentului raport de evaluare
PRIORITATEA 1 O REGIUNE COMPETITIVĂ PRIN INOVARE, DIGITALIZARE ȘI ÎNTRERPRINDERI DINAMICE 	
PRIORITATEA 2 O REGIUNE CU LOCALITĂȚI PRIETENOASE CU MEDIUL ȘI MAI REZILIENTĂ LA RISCURI 	
	PRIORITATEA 3 O REGIUNE CU EMISII DE CARBON REDUSE 
PRIORITATEA 4 O REGIUNE ACCESIBILĂ 	
PRIORITATEA 5 O REGIUNE EDUCATĂ 	
PRIORITATEA 6 O REGIUNE ATRACTIVĂ 	
PRIORITATEA 7 ASISTENȚĂ TEHNICĂ 	



Date sintetice ale contractului de servicii și ale raportului de evaluare

Titlul contractului de servicii	„Servicii privind Evaluarea intermediară timpurie a Programului Regional Sud-Est 2021-2027”
Contract de prestări servicii	5157/ADRSE/06.12.2024
Beneficiar	Agencia pentru Dezvoltare Regională a Regiunii de Dezvoltare Sud-Est (ADR SE)
Autoritate Contractantă	Agencia pentru Dezvoltare Regională a Regiunii de Dezvoltare Sud-Est (ADR-SE)
Contractor	Asocierea formată din Civitta Strategy & Consulting SA (lider) și Lideea Development Actions SRL (partener)
Obiectiv general	Obiectivul general al evaluării este de a analiza procesul de implementare a PRSE 2021-2027, prin prisma cerințelor prevăzute de art.18 din Regulamentul EU 1060/2021, dar și din punctul de vedere al optimizării implementării Programului.
Livrabile	7 rapoarte de evaluare (câte unul pentru fiecare prioritate de investiție PRSE): - Prioritatea 1: O regiune competitivă, prin inovare, digitalizare, întreprinderi dinamice - Prioritatea 2: O regiune cu localități prietenoase cu mediul și mai rezilientă la riscuri - Prioritatea 3: O regiune cu emisii de carbon reduse - Prioritatea 4: O regiune accesibilă - Prioritatea 5: O regiune educată - Prioritatea 6: O regiune atractivă - Prioritatea 7: Asistență Tehnică 2 rapoarte sintetice ale rezultatelor rapoartelor de evaluare: - o sinteză a celor 7 studii de evaluare realizate în cadrul contractului, prezentând concluziile, recomandările și lecțiile învățate care reies din studii. - o sinteză aplicabilă pentru ITI Delta Dunării, pornind de la informațiile obținute pe parcursul analizei realizate pentru cele 7 priorități ale PRSE 2021-2027.
Data de începere	11.12.2024 (conform ordinului de începere emis de ADR SE)
Data de încheiere	24.03.2024



SUMAR EXECUTIV

Evaluarea implementării Priorității 3 evidențiază atât progresele realizate, cât și provocările întâmpinate.

Nevoile legate de mobilitatea urbană sustenabilă rămân în continuare actuale, deoarece infrastructura de transport electric nu a cunoscut progrese semnificative. Majoritatea proiectelor de modernizare a transportului public finanțate prin POR 2014–2020 au fost finalizate cu întârziere sau se află încă în implementare, ceea ce explică lipsa unor schimbări vizibile la nivel regional. În prezent, tramvaiele sunt utilizate doar în Brăila și Galați, iar troleibuzele exclusiv în Galați, fără extinderea rețelelor electrificate după anul 2021.

PR SE prin Prioritatea 3 este aliniat în mare măsură cu Recomandările de Țară, contribuind la implementarea acestora prin acțiunile ce vizează transportul durabil ca recomandări din anii 2019 și 2020 din cadrul Rapoartelor de Țară. Prin aceste acțiuni se sprijină dezvoltarea mobilității urbane sustenabile și reducerea emisiilor de carbon (OS 2.8), ca aspecte recomandate de CE, subliniind necesitatea menținerii acestor tipuri de investiții.

Contribuția Priorității 3 la Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice (PNIESC) și Pilonul European al Drepturilor Sociale (PEDS) este potențială din cauza implementării în stadiu incipient a proiectelor, însă sunt vizate acțiuni care să sprijine aceste obiective și principii. Privind PNIESC, Prioritatea 3 sprijină obiectivul de mediu eficiență energetică prin patru politici și măsuri, cu o alocare totală de 159,60 milioane EUR, respectiv *Modernizarea transportului public urban, Mobilitatea alternativă și Creșterea ponderii autoturismelor și autovehiculelor de transport pasageri alimentate cu combustibili alternativi*.

Intervențiile din cadrul Priorității 3 contribuie indirect la atingerea obiectivelor Pilonului European al Drepturilor Sociale (PEDS), prin integrarea principiilor egalității de șanse, nediscriminării și accesibilității pentru persoanele cu dizabilități ca cerințe orizontale în procesul de implementare a proiectelor. Chiar dacă nu sunt prevăzute alocări financiare specifice pentru aceste aspecte, ele sunt incluse sub forma criteriilor de selecție și implementare, asigurând respectarea și promovarea lor în cadrul intervențiilor Priorității 3.

În domeniul mobilității urbane sustenabile, progresul în atingerea obiectivelor intermediare este semnificativ, datorită contractelor etapizate. Valorile variază de la 191% pentru infrastructura dedicată mentenanței materialului rulant ecologic din transportul public, până la 233% pentru orașele și localitățile care beneficiază de sisteme de transport urban digitalizate, noi sau modernizate. Nivelul de realizare în raport cu ținta finală diferă, de asemenea, între 5% pentru capacitatea materialului rulant ecologic destinat transportului public colectiv și 241% pentru lungimea infrastructurii de transport urban curat.

Portofoliul de proiecte este dominat de investiții etapizate din perioada 2014–2020, aceasta asigurând continuitatea unor proiecte importante pentru dezvoltarea comunităților locale demarate prin POR 2014–2020, dar reduce disponibilitatea fondurilor pentru inițiative noi. Totodată, ritmul de implementare este inegal, unele proiecte au înregistrat progrese semnificative, în timp ce altele se confruntă cu întârzieri în procedurile de achiziție și în demararea lucrărilor.

Evaluarea a evidențiat că implementarea Priorității 3 în cadrul ITI Delta Dunării se află într-o fază incipientă, cu un nivel scăzut de contractare. Până la sfârșitul anului 2024, progresul a fost limitat, din cauza întârzierilor în lansarea apelurilor dedicate și a dificultăților în pregătirea proiectelor eligibile. Deși ITI beneficiază de o alocare semnificativă-aproximativ 11% din bugetul total al Priorității 3 – aceasta nu este încă utilizată la capacitate maximă. Resursele financiare alocate ITI s-au concentrat în special pe achiziția de material rulant pentru transport urban curat (47% din totalul alocat în P3), ceea ce reflectă o direcție clară spre modernizarea transportului public.

Pentru îmbunătățirea dinamicii de implementare a programului, se recomandă:

- Accelerarea lansării apelurilor de proiecte, în special pentru ITI Delta Dunării, și a procesului de evaluare, selecție și contractare și încadrarea în termenele calendarului de lansări pentru anul 2025.
- Organizarea de campanii de informare pentru promovarea transportului public ecologic;
- Acordarea de suport personalizat beneficiarilor cu capacitate administrativă redusă, pentru a preveni blocajele în implementare.
- Accelerarea implementării și execuției lucrărilor prin stimularea beneficiarilor în sensul introducerii unor clauze contractuale vizând penalități pentru depășirea graficelor de rambursare.



1. INTRODUCERE

1.1. Obiectivul evaluării

1. Cerința caietului de sarcini este de a realiza o *evaluare intermediară timpurie a intervențiilor PRSE 2021-2027, cu accent pe managementul și implementarea acestora*. Această evaluare este prevăzută în Planul de Evaluare (PE) al PRSE 2021-2027, document aprobat de Comitetul de Monitorizare al PRSE (CM PRSE) la data de 29.12.2023, în conformitate cu prevederile articolului 40 din Regulamentul (UE) nr. 1060/2021.
2. Obiectivul general al acestei evaluări este de a contribui la îmbunătățirea procesului de implementare și a performanței PRSE, sprijinind managementul programului cu identificarea problemelor apărute în implementare și propunerea de soluții practice pentru rezolvarea lor și îmbunătățirea calității și impactului programului ca intervenție publică. Îmbunătățirile acoperă atât cerințele prevăzute de articolul 18 din Regulamentul EU 1060/2021, cât și criteriile de evaluare UE, transpuse în articolul 44 a regulamentului menționat (**Relevanță, Eficacitate, Eficiență, Coerență, Valoarea adăugată europeană**). Obiectivul general subliniază necesitatea unei evaluări extinse și detaliate a procesului de implementare a PRSE 2021-2027, incluzând atât aspectele generale ale programului, comune diversității de intervenții, cât și particularitățile specifice, cum ar fi particularitățile intervențiilor pe fiecare prioritate sau particularitățile instrumentului ITI Delta Dunării.
3. Obiectivele specifice ale evaluării intermediare timpurii au fost definite prin Caietul de Sarcini (CdS) astfel:
 - **Furnizarea de informații relevante conform Regulamentului EU 1060/2021:** Evaluarea trebuie să asigure că toate cerințele articolului 18 din regulament sunt respectate, furnizând date și analize care să acopere aspectele esențiale ale implementării PRSE 2021-2027.
 - **Analiza eficacității mecanismelor de implementare:** Acest obiectiv specific vizează analiza mecanismelor de implementare utilizate în PRSE. Este esențial să se determine în ce măsură aceste mecanisme contribuie la realizarea obiectivelor programului și care sunt punctele lor forte sau vulnerabilitățile care ar putea afecta succesul programului.
 - **Formularea de recomandări pentru creșterea gradului de absorbție și realizarea indicatorilor:** Un aspect critic al evaluării este identificarea strategiilor pentru a crește gradul de absorbție al fondurilor și pentru a asigura atingerea indicatorilor de realizare și rezultate pentru prioritățile programului. Aceste recomandări vor trebui să fie specifice și aplicabile, adresând direct problemele identificate în timpul evaluării.
 - **Identificarea punctelor tari și vulnerabilităților procesului de implementare:** Acest obiectiv implică o evaluare exhaustivă a procesului de implementare pentru a evidenția aspectele pozitive care pot fi replicate și îmbunătățite, precum și vulnerabilitățile care trebuie remediate pentru a asigura succesul programului.
4. Grupurile țintă ale evaluării definite prin CdS sunt următoarele:
 - Personalul de execuție și decizie din cadrul AM PRSE și a altor direcții care gestionează sau sprijină implementarea PRSE;
 - Membrii CM, CCE PRSE;
 - Categoriile de beneficiari eligibili din cadrul priorităților PRSE;
 - Parteneri relevanți implicați implicați în pregătirea și implementarea programului;
 - Ministerele de linie care elaborează politica principală în domeniile de interes (Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene (MIPE), Autoritatea de Certificare și Plată, etc);
 - Categoriile sociale vizate de efectele intervențiilor;
 - Comisia Europeană (CE).
5. Rezultatele evaluării vor fi formulate ca răspunsuri la întrebările de evaluare ale fiecărei priorități ale PRSE 2021-2027 și vor fi prezentate în cele șapte rapoarte de evaluare, livrabile ale contractului alături de acestea și cele două rapoarte de sinteză la nivel de regiune și ITI Delta Dunării.
6. În acest context este realizat **prezentul raport de evaluare ce vizează P3 a PRSE**. Metodologia de evaluare și structura raportului sunt coerente cu cele 6 întrebări de evaluare formulate în caietul de sarcini așa cum vom detalia în continuare.
7. Având în vedere că această evaluare este o evaluare intermediară timpurie, recomandările vizează îmbunătățirea procesului de implementare și a performanței PRSE 2021-2027 și se vor adresa structurilor cu

responsabilități în implementarea PRSE 2021-2027. Totodată, evaluarea intermediară timpurie va sprijini AM în pregătirea evaluării intermediare (Mid Term Review) prevăzută la art. 18 din Regulamentul (UE) 1060/2021.

Aria de acoperire a evaluării

8. Prezentul studiu de evaluare cuprinde proiectele finanțate prin **P3. O regiune cu emisii reduse de carbon**.
9. Evaluarea a acoperit perioada de implementare a programului, începând cu data aprobării acestuia, 21 octombrie 2022 până la data de 31 decembrie 2024.
10. Aria teritorială de acoperire, respectiv zona geografică acoperită, este reprezentată de întregul teritoriu al Regiunii de Dezvoltare Sud-Est, cu județele componente, respectiv Brăila, Buzău, Constanța, Galați, Tulcea și Vrancea, inclusiv zona Deltei Dunării. Referitor la dimensiunea teritorială a analizelor, acestea se vor derula pe toate nivelurile la care se pot colecta date relevante privind efectele ce pot fi atribuite intervenției, fiind avut în vedere nivelul local și regional (în funcție de disponibilitatea datelor administrative și statistice). Datele la nivel național și european sunt folosite ca referințe pentru a analiza diferențe.

1.2. Întrebările de evaluare

11. Conform CdS, pentru **P3** au fost prevăzute **6 întrebări de evaluare (ÎE)**, structurate astfel:

- **ÎE1.** În ce măsură obiectivele, acțiunile și intervențiile implementate continuă să răspundă la recomandările relevante din cadrul Semestrului European? În ce măsură obiectivele, acțiunile și intervențiile implementate continuă să răspundă problemelor socio-economice din regiune și a nevoilor identificate prin strategia PRSE? Continuu să fie design-ul P3 de calitate? Ce se poate îmbunătăți în acest sens?
- **ÎE2.** Care este nivelul de performanță al priorității, prin raportare la obiectivele de etapă identificate în Cadrul de Performanță? Care sunt cauzele pentru care obiectivele nu au fost atinse sau au fost depășite: Ce ipoteze de la baza estimării țintelor trebuie modificate?
- **ÎE3.** Cum contribuie P3 la implementarea PNIEESC (prin proiecte în implementare și contracte/estimate)? Dar la satisfacerea nevoilor celor mai vulnerabile categorii ale grupurilor țintă?
- **ÎE4.** Care sunt principalele îmbunătățiri care trebuie să fie aduse procesului de implementare a programului și a intervențiilor în zona Instrument Teritorial Integrat Delta Dunării (ITI DD), pentru a se îmbunătăți calitatea acestuia?
- **ÎE5.** Care sunt obstacolele întâmpinate de către beneficiari în implementarea P3?
- **ÎE6.** Progresul realizat în ceea ce privește contractarea proiectelor în zona ITI DD este suficient astfel încât să se atingă obiectivele acestui mecanism?

1.3. Structura Raportului de evaluare

12. Structura raportului de evaluare a fost concepută pentru a furniza utilizatorilor evaluării în primul rând informații despre obiectivele evaluării. Capitolele următoare prezintă metodologia de evaluare asigurând utilizatorii că rezultatele sunt de încredere și totodată indicând limitările metodologice, și anume ce nu poate să informeze evaluarea. Raportul de evaluare prezintă aspecte legate de intervenția evaluată, atât din perspectiva apelurilor de proiecte cât și din perspectiva proiectelor implementate, urmând apoi pentru cele 6 întrebări de evaluare formularea răspunsurilor prin prezentarea evidențelor colectate prin diferite metode și sintetizarea concluziilor.
13. Ultimul capitol al raportului este dedicat recomandărilor coerente cu concluziile și evidențele prezentate pentru fiecare întrebare de evaluare.

2. ABORDAREA METODOLOGICĂ

2.1. Analiza literaturii de specialitate

14. Evaluările mid-term (evaluările de la mijlocul perioadei de programare) sunt instrumente esențiale în managementul programelor și al politicilor publice. Acestea joacă un rol esențial în analiza progresului realizat până la un anumit punct al perioadei de implementare. Ele oferă informații critice care permit ajustarea intervențiilor, îmbunătățirea performanței și atingerea obiectivelor strategice. Literatura de specialitate subliniază că evaluările mid-term sunt indispensabile pentru asigurarea eficienței și eficacității programelor, în contextul obiectivelor Uniunii Europene pentru perioada de programare 2021-2027.

2.1.1. Evaluările mid-term în context național și internațional



Context național

15. În România, evaluările mid-term au fost implementate în mod regulat pentru a monitoriza și ajusta programele operaționale finanțate prin Fondurile Europene Structurale și de Investiții (FESI). Aceste evaluări sunt esențiale pentru identificarea problemelor și a oportunităților încă din fazele incipiente ale implementării programelor. Ele permit ajustări timpurii, contribuind la îmbunătățirea proceselor și la maximizarea impactului programelor înainte de finalizarea perioadei de programare.
16. Un raport realizat de Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene (MIPE) evidențiază faptul că evaluările mid-term sprijină îmbunătățirea managementului programelor prin furnizarea de date empirice esențiale pentru luarea deciziilor informate. Acestea ajută, de asemenea, la optimizarea utilizării resurselor și la adaptarea strategiilor pentru a răspunde mai bine nevoilor beneficiarilor și priorităților regionale.

Context internațional

17. La nivel internațional, evaluările mid-term sunt recunoscute ca bune practici în gestionarea programelor finanțate din fonduri publice și internaționale. Organizația pentru Cooperare și Dezvoltare Economică (OECD) încurajează utilizarea acestor evaluări pentru a verifica dacă programele sunt pe drumul cel bun și pentru a permite ajustări bazate pe dovezi. Ele joacă un rol esențial în răspunsul la schimbările contextului socio-economic și în menținerea relevanței și eficienței intervențiilor.
18. CE susține utilizarea evaluărilor mid-term ca parte integrantă a ciclului de programare și monitorizare a fondurilor europene. Pentru perioada de programare 2021-2027, aceste evaluări sunt esențiale pentru monitorizarea progresului în cadrul obiectivelor Politicii de Coeziune, incluzând tranziția către o economie verde și digitală, creșterea rezilienței economice și întărirea coeziunii sociale.

Scopul evaluărilor mid-term pentru perioada 2021-2027

19. Pentru perioada de programare 2021-2027, scopul principal al evaluărilor mid-term este de a asigura alinierea intervențiilor cu obiectivele strategice ale Uniunii Europene și cu nevoile regionale specifice. Evaluările urmăresc să identifice:
 1. Progrese și rezultate: Analizarea gradului de atingere a obiectivelor stabilite și evaluarea impactului asupra beneficiarilor, pentru a determina rezultatele tangibile și măsurabile.
 2. Eficiență și eficacitate: Evaluarea utilizării resurselor și identificarea gradului de adecvare a metodelor de implementare față de obiectivele propuse.
 3. Relevanță: Verificarea faptului că intervențiile rămân relevante în contextul schimbărilor economice, sociale și politice.
 4. Sustenabilitate: Analizarea durabilității rezultatelor pe termen lung, precum și identificarea riscurilor și oportunităților pentru viitor.
20. Literatura de specialitate subliniază importanța evaluărilor mid-term, atât la nivel național, cât și internațional, în gestionarea eficientă a programelor finanțate din fonduri publice și europene. Acestea oferă o bază solidă pentru ajustarea intervențiilor și pentru luarea deciziilor informate, contribuind la asigurarea relevanței, eficienței și eficacității programelor, în vederea atingerii obiectivelor strategice ale Uniunii Europene pentru perioada 2021-2027.
21. În acest context, rezultatele evaluărilor intermediare joacă un rol esențial nu doar pentru optimizarea implementării actualului cadru financiar multianual, ci și pentru conturarea direcțiilor strategice ale politicii de coeziune post-2027. Pe măsură ce Uniunea Europeană (UE) își redefinesc prioritățile pentru viitor, lecțiile desprinse din aceste evaluări vor influența modul în care sunt structurate viitoarele intervenții, mecanisme de finanțare și abordări teritoriale.
22. Politica de coeziune a UE post-2027 se conturează în jurul unor direcții esențiale menite să consolideze coeziunea economică, socială și teritorială în toate regiunile europene.

Principalele perspective includ:

- Menținerea eligibilității universale: Toate regiunile europene vor continua să fie eligibile pentru finanțare, asigurându-se că nicio zonă nu este lăsată în urmă în procesul de dezvoltare.



- Consolidarea principiilor de guvernanță: Se va pune un accent deosebit pe modelul de gestionare partajată, guvernanța pe mai multe niveluri și principiul parteneriatului, recunoscând rolul esențial al autorităților locale și regionale în implementarea eficientă a politicilor.
 - Aplicarea principiului "nu dăuna coeziunii": Toate politicile UE vor fi evaluate prin prisma impactului lor asupra coeziunii, asigurându-se că nicio inițiativă nu contravine obiectivului de reducere a disparităților regionale.
 - Stabilitatea și predictibilitatea reglementărilor: Pentru a facilita o implementare rapidă și eficientă, se va urmări menținerea unui cadru legislativ stabil și previzibil, reducând complexitatea birocratică.
 - Buget adecvat pentru coeziune: Se propune ca bugetul alocat politicii de coeziune post-2027 să fie cel puțin echivalent, în termeni reali, cu cel din perioada 2021-2027, incluzând suplimentările precum REACT-EU, pentru a răspunde eficient provocărilor actuale și viitoare.
 - Adoptarea unui cadru strategic unic: Implementarea unui "pact european de parteneriat" va defini obiectivele și direcțiile principale ale politicii de coeziune, garantând coerența și implicarea activă a autorităților locale și regionale în toate etapele procesului.
23. Perspectivele politicii de coeziune post-2027 reflectă un proces complex de negociere și adaptare la noile priorități și provocări ale Uniunii Europene. Dezbaterile privind viitorul acestei politici este deja în desfășurare și va căpăta amploare, oferind oportunități pentru părțile interesate locale și regionale de a influența pozițiile instituțiilor europene înainte de începerea procesului legislativ, estimat pentru prima jumătate a anului 2025.
24. Rezultatele evaluării intermediare a programelor din perioada 2021-2027, așteptate până în 2025, vor influența direct reformele post-2027, iar toate reglementările aferente trebuie stabilite până în vara anului 2027 pentru a permite statelor membre să-și finalizeze pregătirile și programarea. Bugetul alocat politicii de coeziune post-2027 va fi decisiv pentru numărul și amploarea priorităților abordate, însă cadrul financiar multianual și alocările aferente rămân incertitudini majore.
25. Simplificarea regulilor de implementare este un subiect central, având în vedere că eforturile anterioare nu au produs rezultatele așteptate. Relația dintre politica de coeziune și Mecanismul de Redresare și Reziliență (RRF) va trebui clarificată, mai ales dacă RRF va continua post-2027, deoarece acesta este perceput de actorii locali ca prea centralizat și uneori contradictoriu cu valorile politicii de coeziune. Lecțiile privind simplificarea din RRF ar putea fi integrate în noul cadru de coeziune.
26. O altă dezbateră esențială este legătura politicii de coeziune cu Semestrul European, precum și abordarea problemelor legate de statul de drept, ratele de eroare, guvernarea regională și locală. Totodată, se observă o tendință de adoptare a unor politici „place-based”, orientate către regiunile rurale, de frontieră, insulare sau montane, deși rămâne incert cum vor fi implementate și dacă vor exista fonduri dedicate pentru aceste regiuni.
27. Posibile scenarii de recentralizare a politicii de coeziune ar putea contraveni nevoilor specifice ale regiunilor. Vor fi analizate și măsuri pentru regiunile prinse în capcana dezvoltării, alături de viitorul agendei urbane a UE și posibila integrare a noilor domenii, cum ar fi problema locuirii. În plus, politica de coeziune va trebui să răspundă provocărilor legate de imigrație, extindere, securitate și apărare, existând riscul ca fondurile acestea să fie redirectionate frecvent, afectându-i obiectivul principal.
28. Demografia, cu accent pe „dreptul/libertatea de a rămâne”, va influența discuțiile viitoare, deși nu este clar dacă vor fi introduși noi indicatori sau mecanisme de stimulare financiară pentru regiunile afectate de declin demografic. În același timp, tranziția verde și digitală, schimbările climatice și necesitatea unui răspuns rapid la dezastre naturale vor juca un rol semnificativ, mai ales în contextul unui cadru bugetar restrictiv. Aceste provocări vor intensifica discuțiile privind alocările bugetare între diferitele regiuni și priorități, posibil deschizând tensiuni între statele contribuatoare nete și cele beneficiare nete, precum și între actorii politici interesați de menținerea finanțării pentru propriile domenii de intervenție.

2.1.2. Importanța investițiilor în infrastructura de transport

29. O analiză cuprinzătoare a mai multor surse cheie dezvăluie beneficiile multifacetate ale investițiilor în infrastructura de transport, subliniind semnificația lor nu doar pentru economiile locale, ci și pentru rezultatele sociale extinse. Asociația Americană a Transportului Public subliniază impactul economic substanțial al transportului public, menționând că fiecare dolar investit în acest sector generează aproximativ patru dolari în beneficii economice. Această rentabilitate remarcabilă a investiției se datorează mai multor factori, inclusiv creării de locuri de muncă, creșterii valorilor proprietăților și activității comerciale sporite.

30. Prin furnizarea unor opțiuni de transport fiabile și eficiente, sistemele de transport public stimulează economiile locale, făcându-le componente vitale ale planificării și dezvoltării urbane. În mod similar, Departamentul de Transport al Statelor Unite accentuează beneficiile pe termen lung derivate din investițiile federale în infrastructură. Aceste investiții îmbunătățesc accesul la locuri de muncă și servicii esențiale, favorizând astfel creșterea economică regională.
31. Rețelele de transport îmbunătățite reduc timpii de călătorie și cresc productivitatea, elemente critice pentru o economie prosperă. Raportul ilustrează modul în care investițiile strategice în infrastructura de transport pot conduce la dezvoltare economică durabilă în timp. Forumul Internațional al Transportului detaliază importanța eficienței în investițiile în infrastructura de transport, pledând pentru planificarea strategică și prioritizarea proiectelor pentru a maximiza returnările economice și a minimiza costurile. Această abordare asigură utilizarea eficientă a resurselor, conducând în cele din urmă la rezultate mai bune pentru comunități. Accentul pe eficiență rezonă cu necesitatea unei evaluări atente a proiectelor de transport pentru a le alinia la obiectivele economice mai largi. În plus, raportul Băncii Mondiale subliniază impactul social al investițiilor în infrastructură, care nu doar îmbunătățesc productivitatea, ci și calitatea vieții. Este necesară o abordare holistică care să integreze factorii sociali, de mediu și economici în planificarea infrastructurii. OECD subliniază importanța soluțiilor inovatoare și a parteneriatelor public-private (PPP) pentru asigurarea fondurilor necesare.

2.2. Metodologia de evaluare

2.2.1. Aplicarea metodelor și instrumentelor de evaluare

32. **Metodologia de evaluare** a utilizat o abordare integrată pentru evaluarea P3 a PRSE. Pe parcursul evaluării a fost acordată o importanță deosebită factorilor de context, dar și modului în care s-au modificat legăturile cauzale și mecanismele de producere a rezultatelor.
33. Pentru a răspunde întrebărilor de evaluare (ÎE) s-a elaborat o metodologie bazată pe o combinație de metode și instrumente adaptate specificului intervenției evaluate. Conform Raportului Inițial (RI), instrumentele de evaluare au fost proiectate astfel încât să sprijine formularea răspunsurilor la întrebările de evaluare. Contribuția metodelor și instrumentelor de evaluare la formularea răspunsurilor este sumarizată în tabelul 1 de mai jos.

Tabel 1. Instrumente de evaluare și contribuția lor în procesul de evaluare

Instrumente	ÎE1	ÎE2	ÎE3	ÎE4	ÎE5	ÎE6
Cercetare documentară	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Interviuri	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Studii de caz	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Colectare de date statistice și administrative, inclusiv date de monitorizare a programului	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Sondaj de opinie cu beneficiarii	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Ateliere de lucru	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Focus grup	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Panel de experți	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Sursa: autori

Tabel 2. Metodologia de evaluare pentru P3

Metoda de evaluare	Detalii privind modul de aplicare
Cercetare documentară	Cercetarea documentară a fost folosită pentru toate întrebările de evaluare și a presupus analiza documentelor privind cadrul strategic, legislativ și instituțional, la nivel european și național, privind mobilitatea urbană din România. Analiza documentelor de programare (PRSE 2021-2027), Rapoartele Anuale de Implementare, Rapoartele de Evaluare anterioare, Ghiduri generale și specifice, etc.

Interviuri	Interviurile au fost realizate cu scopul de a surprinde aspecte legate de: program, intervențiile P3, impactul intervențiilor la nivel de proiecte, efectele așteptate dar și alte efecte, procesul de implementare, capacitatea administrativă și financiară a beneficiarilor, eficiența intervențiilor, principii orizontale, contribuția la obiectivele de PNIESC. Interviurile au implicat atât reprezentanți ai autorităților programului, cât și beneficiari de finanțare.
Colectare de date statistice și administrative, inclusiv date de monitorizare a programului	Principalele date colectate : - Date administrative privind proiectele finanțate (extragere din MySMIS, date AMPRSE); - Date privind contextul intervențiilor, preluate din baze de date statistice privind localitățile în care se realizează investițiile în infrastructura regională, extragere din baze de date și surse de date statistice relevante (Eurostat, INS)
Ateliere de lucru	Atelierele de lucru au avut scopul de a sprijini procesul de colectare de informații și analiză cu privire la efecte, gradul de implementare a proiectelor și impact, eficiența sub aspectul mecanismelor de implementare, dar și soluții economice, contribuție la obiectivele de mediu și la incluziunea socială, principii orizontale. Atelierele de lucru au fost organizate cu firme de consultanță implicate în pregătirea de cererilor de finanțare sau implementarea de proiecte respectiv 3 firme, precum și beneficiari de finanțare P3. Au fost organizate 2 ateliere de lucru. În cadrul acestora au participat în total 12 persoane și 5 beneficiari. Dezbaterile s-au desfășurat online.
Focus Grup	Focus-grupul a avut ca scop completarea, clarificarea și validarea informațiilor colectate prin cercetarea documentară și alte instrumente de evaluare. Focus grupul a fost organizat cu reprezentanți ai Autorității de Management în format online, participând în total 13 persoane.
Sondaj în rândul beneficiarilor de finanțare	Sondajul a avut ca scop colectarea de date pe bază de chestionar în rândul beneficiarilor de finanțare P3. Chestionarul a conținut un mixt de întrebări deschise, cu sau fără opțiuni de răspuns predefinite și întrebări închise. - Tipul sondajului: chestionar online prin intermediul platformei Survey Monkey (metoda CAWI¹); - Perioada derulării sondajului: sondajul a fost derulat în luna ianuarie 2025; - S-a optat pentru un sondaj exhaustiv pentru a include întreaga populație vizată, beneficiari de finanțare și anume 48 entități (6 UAT-uri la nivel județean, 9 UAT-uri la nivel de municipiu, 13 UAT la nivel de orașe, 12 UAT-urile la nivel comuna, 3 instituții de cult, 2 IMM-uri, 1 instituție în subordinea consiliului local, 1 instituție în subordinea/coordonarea Guvernului, 1 instituție de învățământ). - Rata de răspuns a fost de 38%, respectiv 41 de răspunsuri din care 26% au fost furnizate de către UAT-uri la nivel județean, 31% UAT la nivel de municipiu, 24% UAT-uri la nivel de oraș, 14% UAT-uri la nivel de comună și 2% alt tip de beneficiar. Din totalul răspunsurilor 26% au fost furnizate de către beneficiari ai P3. - Metode de asigurare a calității: retransmiterea invitației periodice prin e-mail, contactare telefonică.
Panel de experți	Panelul de experți a avut ca scop colectarea de informații cu privire la relevanța intervențiilor și contextul de implementare; identificarea efectelor pozitive și negative pe care intervențiile le generează la nivel regional și local, aspecte cheie ce trebuie îmbunătățite procesul de implementare. În panel au fost implicați 4 experți cu experiență în dezvoltare regională și mobilitate urbană, aceștia acoperind toate axele prioritare ce fac obiectul evaluării.

¹ Computer-Assisted Web Interviewing (Interviuri Web Asistate de Calculator)

	Panelul de experți a fost realizat în două etape. În prima etapă a fost transmis spre analiză un document sumativ al principalelor constatări (inclusiv din concluziile sondajului), dar și temele de discuție. În etapa a doua a fost realizată o dezbatere online, concluziile dezbaterii fiind transpuse în analizele evaluării.
Studii de caz	Studiile de caz au fost realizate cu scopul de a colecta dovezi de la nivelul proiectelor, implicând beneficiari de finanțare, privind relevanța programului raportat la nevoile locale și regionale, eficiența mecanismelor de implementare, modalitățile de îmbunătățire a procesului, identificarea de bune practici în implementarea măsurilor de PINESC și cele referitoare la pilonul social european și lecții învățate. La nivelul P3 au fost realizate 4 studii de caz, acestea fiind selectate după o serie de criterii ce au vizat valoarea și complexitatea investiției, tipurile de beneficiari, încadrarea proiectelor în etapizate/noi contractate dar și disponibilitatea beneficiarilor de a răspunde demersurilor echipei de evaluare.
Procesarea și analiza statistică a datelor	Procesarea și analiza statistică a datelor a vizat: - progresul fizic și financiar; - numărul de proiecte aprobate/ contractate/ finalizate, rezultatele financiare înregistrate; - gradul de atingere a indicatorilor; - gradul de realizare a indicatorilor la nivel de proiect/pe tipuri de intervenții. - gradul de realizare al indicatorilor de rezultat/realizare și a indicatorilor suplimentari și raportul față de indicatorii de realizare.

2.2.2. Probleme întâmpinate și limitări în aplicarea metodologiei de evaluare, robustețea concluziilor

34. Una dintre principalele provocări ale procesului de evaluare a fost **intervalul de timp restrâns**, de aproximativ **trei luni**, alocat desfășurării acesteia, ceea ce a îngreunat considerabil procesul de colectare a datelor, desfășurat sub presiunea necesității de a furniza informații pentru analize. Organizarea proceselor de colectare în paralel, cu implicarea unor resurse umane suplimentare, a permis obținerea datelor necesare din surse multiple, asigurând condițiile unei triangulări optime.
35. O altă constrângere a procesului de evaluare a fost reprezentată de **termenul de referință al evaluării**, 31 decembrie 2024, aproape la mijlocul perioadei de desfășurare a acesteia. Astfel, după realizarea analizelor preliminare pe baza datelor disponibile până în noiembrie 2024, a fost necesară reluarea acestora utilizând datele de la 31 decembrie 2024, a căror extragere completă a fost posibilă abia la sfârșitul lunii ianuarie, generând o presiune suplimentară asupra procesului de evaluare.
36. Majoritatea proiectelor contractate sunt **proiecte etapizate**, respectiv proiecte finanțate inițial prin POR 2014-2020, nefinalizate, a căror continuare este asigurată prin PRSE 2021-2027, precum și proiecte noi aflate în stadii incipiente de implementare. În absența unor proiecte finalizate, analiza realizărilor s-a bazat exclusiv pe țintele asumate prin proiectele contractate, fără posibilitatea de a evalua rezultatele efective.

3. ANALIZA INTERVENȚIILOR EVALUATE

3.1. Contextul programului

37. Programul Regional Sud-Est (PRSE) 2021-2027, alături de celelalte șapte programe regionale, reprezintă o **premieră în cadrul Acordului de Parteneriat** al României cu UE, fiind pentru prima dată gestionate la nivel regional în cadrul Politicii de Coeziune. În perioadele de programare anterioare intervențiile de dezvoltare regională au fost implementate prin programe concepute la nivel național pentru toate regiunile de dezvoltare.
38. PRSE a demarat cu **importante provocări** legate de crearea unui sistem instituțional eficient la nivel regional pentru gestionarea programului. Autoritatea de Management, înființată pentru prima dată în cadrul Agenției pentru Dezvoltare Regională, își asumă un rol nou, sprijinindu-se pe experiența acumulată ca organism intermediar în perioadele anterioare de programare. Abordarea descentralizată aduce nu doar așteptări ridicate, ci și o responsabilitate suplimentară de a demonstra beneficiile acestei structuri inovatoare. Gestionarea eficientă a acestor provocări va fi esențială pentru a confirma potențialul descentralizării în implementarea Politicii de Coeziune.

39. PRSE a fost aprobat **prin Decizia nr. C(2022)7639/21.10.2022** pentru sprijin din partea FEDR în cadrul obiectivului „Investiții pentru ocuparea forței de muncă și creștere economică” pentru Regiunea Sud-Est.
40. Practic aprobarea și demararea implementării vin la mai mult de un an de la intrarea în vigoare a Regulamentului privind dispozițiile comune (RDC) pentru Politica de Coeziune 2021-2027 care a fost aprobat la 24 iunie 2021 și publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene la 30 iunie 2021. Regulamentul este cunoscut oficial ca Regulamentul (UE) 2021/1060 al Parlamentului European și al Consiliului, stabilind cadrul general pentru fondurile europene structurale și de investiții, inclusiv Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR), Fondul Social European Plus (FSE+), Fondul de Coeziune și altele.

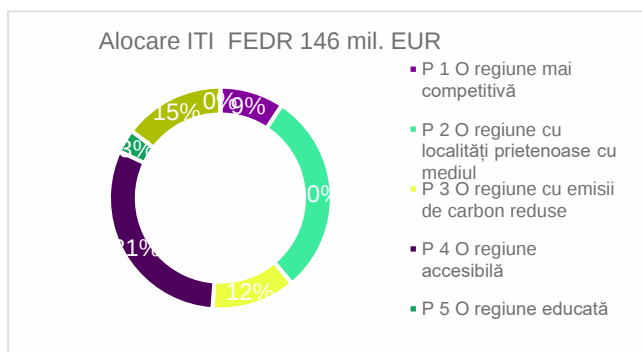
1.2. Modificări ale programului

41. Programul a fost modificat o singură dată, noua versiune fiind aprobată prin Decizia nr. C(2024)3872/05.06.2024. Modificările au vizat:

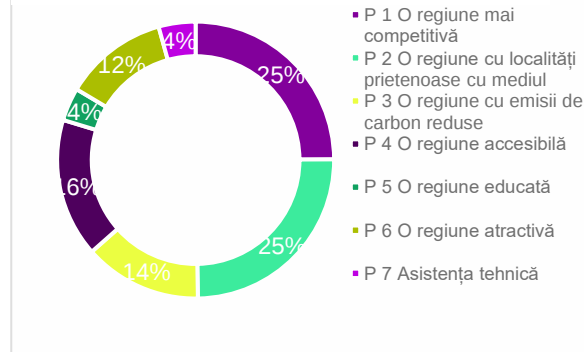
- preluarea proiectelor finanțate din POR 2014-2020 pe baza listei de proiecte aprobate ;
- modificări ale acțiunilor și alocărilor aferente pentru arealul ITI Delta Dunării;
- modificarea descrierilor activităților/indicatorilor/alocărilor pe coduri de intervenție pentru Obiectivele specifice ale PRSE;
- clarificarea aspectelor legate de mecanismul de guvernanță al dezvoltării urbane integrate;
- actualizarea îndeplinirii stadiului condițiilor favorizante.

42. **Obiectivul general al PR Sud-Est 2021-2027** constă în creșterea competitivității economice regionale și îmbunătățirea condițiilor de viață ale comunităților locale prin sprijinirea dezvoltării mediului de afaceri, a infrastructurii și serviciilor, în scopul reducerii disparităților intraregionale și dezvoltării sustenabile, prin gestionarea eficientă a resurselor, valorificarea potențialului demografic și de inovare, precum și prin asimilarea progresului tehnologic.
43. PR Sud-Est 2021-2027 urmărește ca Regiunea de dezvoltare Sud-Est să devină **una dintre cele mai dinamice regiuni europene** în ceea ce privește **creșterea inteligentă și sustenabilă a economiei**, valorificând diversitatea locală și stimulând inovarea în vederea diminuării disparităților și creșterii standardului de viață.
44. ADR Sud-Est, în calitate de Autoritate de Management (AM) a conceput Programul Regional Sud-Est, adaptat la nevoile și specificul regional.
45. Bugetul total al programului este 1,47 mld Euro, din care 1,24 mld EUR FEDR și 0,25 mld EUR contribuție de la bugetul de stat (BS). Alocarea financiară FEDR asigură resursele financiare pentru intervențiile încadrate în cele șapte priorități așa cum se vizualizează în Figura 1.
46. Programul are o distribuție a alocării pe obiective specifice neuniformă pe cele 7 priorități dintre care 6 sunt priorități de investiții, respectând concentrările tematice impuse prin RDC 1060/2021 după cum urmează:
- Alocarea Obiectiv de politică 1: 26% (min 25% cerință RDC)
 - Alocarea Obiectiv de politică 2: 33% (min 30% cerință RDC)
 - Coeficient alocare schimbări climatice : 31% (min 30%, cerință RDC Anexa 1)
 - Alocarea Dezvoltare Urbană: 20% (min 8% cerință RDC)

Figură 2-Alocare financiară ITI DD (FEDR) pe priorități PRSE 2021-2024



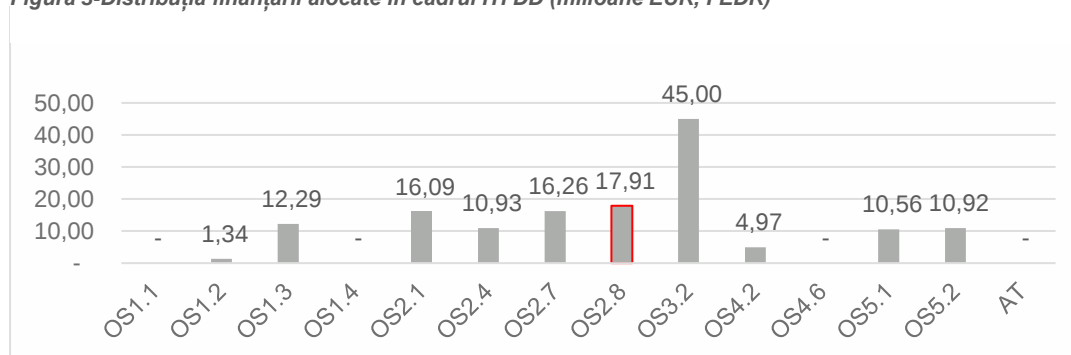
Figură 1-Alocare financiară (FEDR) pe priorități PRSE 2021-2024



Alocarea financiară pentru ITI Delta Dunării.

47. ITI Delta Dunării beneficiază de o alocare dedicată de 146 mil EUR FEDR (171 mil EURO alocarea FEDR+BS), reprezentând 11,8% din totalul alocării PRSE. Toate prioritățile au alocări pentru ITI Delta Dunării și cea mai mare parte a OS, așa cum poate fi urmărit în tabelele 16 și 17 ale Anexei VI și Figura 4 de mai jos.
48. OS 2.7 apare cu cea mai mare alocare pentru ITI din totalul alocării din PRSE, 60% explicabil prin natura obiectivului specific și anume "Intensificarea acțiunilor de protecției și conservare a naturii, a biodiversității și a infrastructurii verzi, inclusiv în zonele urbane, precum și reducerea tuturor formelor de poluare". În schimb nu sunt alocări pentru ITI Delta Dunării în cazul OS 1.1 "Dezvoltarea și creșterea capacităților de cercetare și inovare și adoptarea tehnologiilor avansate", 1.4 "Dezvoltarea competențelor pentru specializare inteligentă, tranziție industrială și antreprenoriat" și 4.6 "Creșterea rolului culturii și al turismului durabil în dezvoltarea economică, incluziunea socială și inovarea socială".
49. Cele 171 mil EUR disponibile pentru ITI Delta Dunării sunt oferite prioritar pentru accesibilitate OS 3.2, urmată de mobilitate urbană, OS 2.8, biodiversitate OS2.7 și eficiență energetică OS 2.1, astfel cum este prezentat în figura 3 de mai jos.
50. PRSE contribuie cu mai mult de jumătate din contribuția totală a fondurilor Europene ale Politicii de Coeziune la finanțarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Durabilă Delta Dunării.

Figură 3-Distribuția finanțării alocate în cadrul ITI DD (milioane EUR, FEDR)

**Complexitatea PRSE 2021-2027**

51. Programul Regional Sud-Est (PRSE) 2021-2027 se distinge prin complexitatea sa, fiind conceput pentru a răspunde diverselor Obiective de Politică (OP) ale Uniunii Europene.

5 Obiective de politică, 6 priorități de investiții, 12 obiective specifice și 19 acțiuni.

52. PRSE înglobează cinci obiective de politică, fiecare dintre ele fiind tradus într-o serie de priorități regionale și acțiuni specifice, care acoperă domenii de maxim interes precum digitalizarea, inovația, mobilitatea, educația, protecția mediului și dezvoltarea durabilă. Această legătură directă cu prioritățile europene subliniază integrarea sa în viziunea strategică a Uniunii Europene.
53. Fiecare prioritate din cadrul PRSE este susținută de un set de acțiuni concrete, care detaliază modul practic de implementare. Spre exemplu, prioritățile dedicate digitalizării și sprijinului acordat IMM-urilor cuprind măsuri ce vizează infrastructura digitală regională, transferul tehnologic, dezvoltarea competențelor digitale și accesul la finanțare.
54. În același timp, programul promovează o abordare integrată, îmbinând dimensiuni sociale, economice, culturale și ecologice. De exemplu, acțiunile de regenerare urbană și dezvoltarea infrastructurii educaționale includ obiective precum promovarea incluziunii sociale și sustenabilitatea pe termen lung.



55. Un alt aspect distinctiv al PRSE este atenția acordată specificului regional. Programul recunoaște diversitatea teritorială, disparitățile și răspunde acestora prin măsuri adaptate unor zone cu caracteristici unice, precum ITI Delta Dunării. Măsurile dedicate protecției patrimoniului și dezvoltării locale integrate reflectă o adaptare precisă la nevoile și potențialul regiunilor.
56. Programul sprijină, de asemenea, cele două mari tranziții strategice ale Uniunii Europene: tranziția verde și tranziția digitală. Acestea sunt promovate prin acțiuni dedicate eficienței energetice, infrastructurii verzi, reducerii emisiilor de carbon, digitalizării IMM-urilor și modernizării serviciilor publice. În plus, utilizarea unor instrumente financiare diverse, permite integrarea investițiilor directe, finanțării încrucișate și susținerii proiectelor inovatoare.
57. PRSE este conectat la politica și procesele de dezvoltare a Regiunii Sud-Est, pe mai multe niveluri, de la politici strategice europene relevante, la priorități regionale și politici și acțiuni locale. Această abordare multi-nivel asigură flexibilitatea necesară pentru a răspunde eficient nevoilor fiecărui nivel de intervenție. În același timp, fiecare obiectiv politic are asociat un set clar de rezultate și indicatori, ceea ce subliniază importanța unui sistem de monitorizare și evaluare bine definit pentru a măsura eficiența implementării.
58. **Complexitatea PRSE reflectă interconexiunile** dintre priorități coborând în logica intervenției până la legăturile directe și indirecte dintre acțiuni și reflectă adaptarea sa la specificul regional și cerințele Uniunii Europene. Aceste elemente impune Autorității de Management asigurarea unui sistem de implementare bazat pe o coordonare robustă și mecanisme eficiente de implementare și evaluare, fiind un exemplu elocvent al modului în care politica de coeziune poate fi personalizată la nivel regional pentru a genera un impact semnificativ.
59. Implementarea PRSE a demarat cu o provocare importantă generată de numărul mare de proiecte finanțate prin POR 2014-2020 și propuse spre etapizare și continuarea finanțării din PRSE 2021- 2027. Această situație pe de o parte limitează accesul la finanțare pentru proiecte noi și a generat o încărcare administrativă semnificativă la nivelul AM pentru contractarea finalizării acestor proiecte, în detrimentul lansării timpurii al apelurilor pentru noile proiecte ale perioadei 2021-2027.

1.3. Contextul Priorității 3 - O regiune cu emisii de carbon reduse

60. În cadrul Programului Regional Sud-Est (PRSE) 2021-2027, Prioritatea 3 intitulată „O regiune cu emisii de carbon reduse” are alocată o finanțare de 200.377.804 euro reprezentând doar 14% din bugetul PRSE
61. Prioritatea 3 vizează implementarea de măsuri care să contribuie la reducerea emisiilor de carbon în regiune. Prioritatea 3 este centrată pe un singur obiectiv specific: Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon (OS.2.8) și răspunde prin Acțiunea 3.1 Reducerea emisiilor de carbon în zona urbană prin investiții pentru dezvoltarea infrastructurii urbane curate (infrastructuri de transport, ciclism, material rulant, combustibili alternativi, culoare de mobilitate) inclusiv în arealul ITI Delta Dunării, bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, așa cum se poate observa în tabelul 6 al Anexei 1.

Acțiunea finanțată prin PRSE în ITI Delta Dunării specifică Priorității 3

- OS2.8 Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon
- Acțiunea 3.1 Reducerea emisiilor de carbon în mediul urban prin investiții pentru dezvoltarea infrastructurii urbane curate (infrastructuri de transport, ciclism, material rulant, combustibili alternativi, culoare de mobilitate), bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila inclusiv ITI DD.

62. Prin Obiectivul specific OS 2.8 - Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon sunt sprijinite proiecte care dovedesc un impact pozitiv asupra reducerii emisiilor de CO₂, generate în principal de transportul bazat pe combustibil fosil și managementul ineficient al transportului public la nivelul zonelor urbane din Regiunea de Dezvoltare Sud-Est.
63. Toate intervențiile vizând Prioritatea 3 sunt corelate cu Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană (SIDU) elaborate/actualizate și implementate de autorități publice locale/asociații de dezvoltare intercomunitară



pentru o perioadă acoperitoare din punctul de vedere al intervalului european de programare 2021-2027 și cu Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD)/Planul de Mobilitate, elaborate/actualizate și implementate de autorități publice locale/asociații de dezvoltare intercomunitară pentru o perioadă acoperitoare din punctul de vedere al intervalului european de programare 2021-2027, în conformitate cu Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare.

64. Grupurile țintă vizate prin intervențiile finanțate prin P3 au în vedere:

- UAT-uri din mediul urban – atât municipii reședință de județ, cât și orașe mici și mijlocii
- UAT-uri ale municipiilor reședință de județ în parteneriat cu ADI/Consilii Județene/comune din Zona Metropolitană Constanța
- Locuitorii din mediul urban din Regiunea Sud-Est
- Turisți/vizitatori

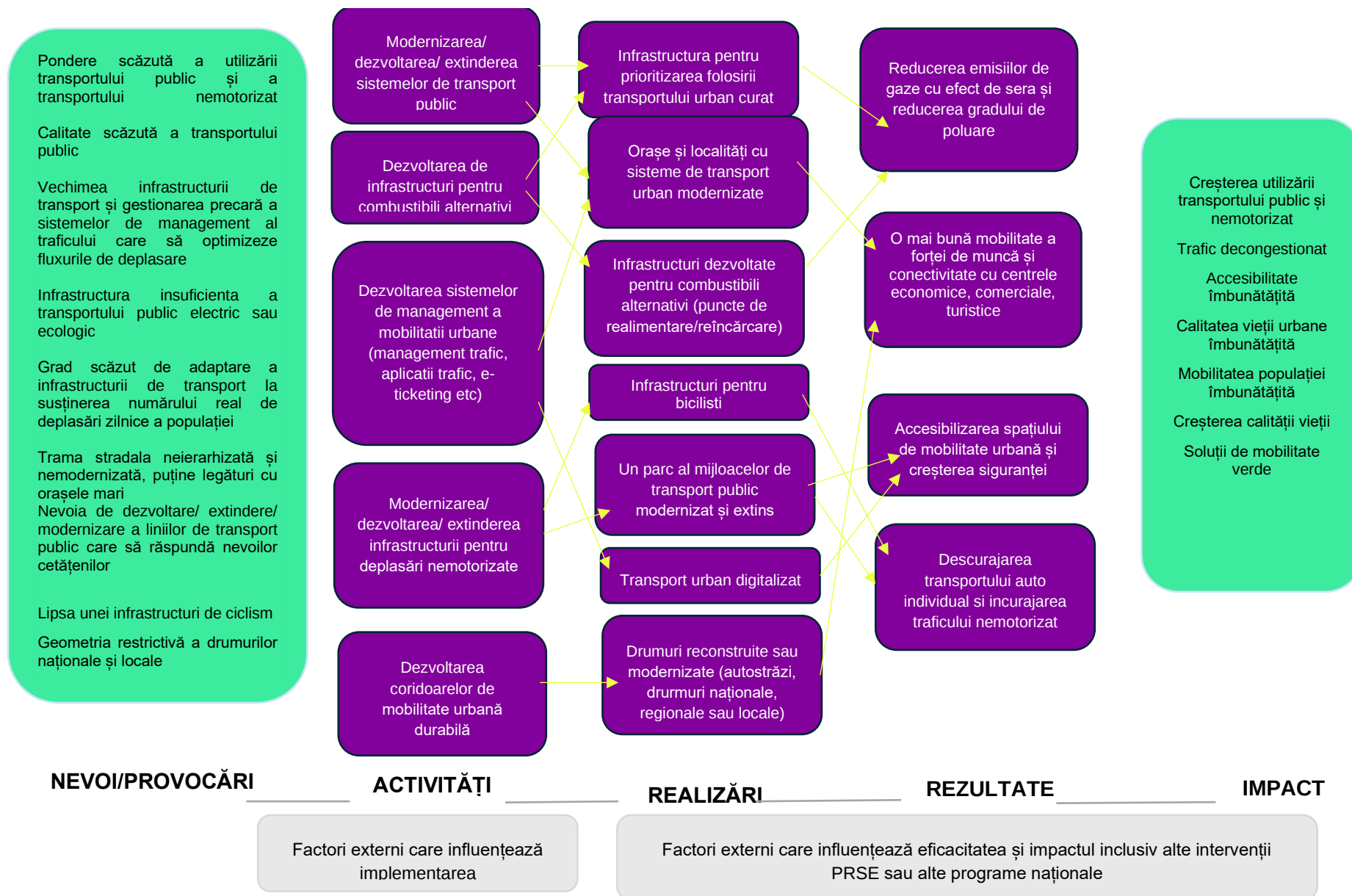


3.2. Logica intervenției

65. Logica intervenției este construită în mod cauzal și secvențial, plecând de la identificarea nevoilor și provocărilor regionale existente, continuând cu activitățile planificate pentru a răspunde acestora, realizările așteptate, rezultatele pe termen mediu și culminând cu impactul preconizat pe termen lung.
66. Prioritatea 3 răspunde unor provocări critice privind mobilitatea urbană și infrastructura de transport, direcțiile de acțiune pleacă de la nevoi precum ponderea scăzută a utilizării transportului public, calitatea precară a infrastructurii de transport existentă, lipsa infrastructurii pentru combustibili alternativi.
67. Pentru a răspunde acestor provocări sunt planificate intervenții precum modernizarea și extinderea sistemelor de transport public, dezvoltarea sistemelor de management al mobilității urbane dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.
68. Aceste activități vor genera realizări tangibile precum: infrastructura pentru prioritizarea folosirii transportului urban curat, linii de tramvai reconstruite și modernizate, infrastructuri pentru combustibili alternativi, străzi cu transport public prioritizat.
69. Efectele așteptate prin implementarea măsurilor constau în: decongestionarea și reducerea traficului auto individual, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, o mai bună mobilitate a forței de muncă dar și creșterea siguranței și accesibilității spațiului urban.
70. Pe termen lung intervențiile aferente Priorității 3 sunt concepute pentru a avea un impact asupra obiectivelor de dezvoltare ale Regiunii Sud-Est, în final fiind vorba de îmbunătățirea calității vieții inclusiv prin reducerea poluării și adaptarea unor soluții de mobilitate verde, conectivitate sustenabilă aliniată obiectivelor europene mobilitate îmbunătățită pentru populație.

Toate aceste investiții urmăresc să contribuie la consolidarea rolului orașelor ca motoare de creștere, prin abordarea deficiențelor actuale identificate la nivel de program: mobilitate urbană redusă, transport public ineficient și cu acoperire limitată care conduce la folosirea autoturismelor personale, creșterea poluării prin creșterea transportului personal.

Figură 4-Logica intervenției Prioritatea 3



3.3. Analiza portofoliului de proiecte finanțate în cadrul Priorității

ALOCARE FINANCIARĂ P3 ȘI GRAD DE ABSORBȚIE (PERSPECTIVE)

71. Valoarea totală alocată în funcție de fond și cu contribuția națională pentru finanțarea intervențiilor aferente P3 reprezintă aprox. 13,46% (200,377,804 milioane EUR) din valoarea totală alocată programului PRSE. Din valoarea totală a P3, aprox. 11% este alocată pentru proiecte prin mecanismul ITI Delta Dunării iar din totalul alocat până în prezent a fost contractat suma de 97,372,979 euro reprezentând 48,59%.
72. Din perspectiva alocării pe coduri de intervenție (a se vedea Tabelul 8 al Anexei I) se observă o alocare prioritară pe 3 domenii și anume 081 Infrastructuri de transport urban curate reprezentând 45,85% din total alocare P3, 082 Material rulant de transport urban curat – 29,76% din total alocare P3 și cod 083 Infrastructuri pentru bicicliști – 17,67% din P3 domenii care contribuie 100% la atingerea obiectivelor stabilite prin PNIESC.
73. Din perspectiva alocării pe domenii de intervenție pentru mecanismul ITI-Delta Dunării, prioritar este codul 082 Material rulant de transport urban curat ce reprezintă 47,41% din alocarea pentru ITI din P3 răspunzând astfel nevoie identificate prin strategiile de dezvoltare locale și europene privind crearea unor soluții integrate de transport multimodal, care să permită combinarea transportului auto, feroviar și naval și Dezvoltarea unor terminale de transfer moderne între mijloacele de transport (ex. stații de autobuz conectate la puncte de îmbarcare fluvială).

ANALIZA APELURILOR DIN CADRUL P3

74. În cadrul P3, la data de 31.12.2024 au fost contractate un număr de 15 proiecte din 6 apeluri, dintre care 14 proiecte etapizate și 1 proiect nou. Alte două apeluri lansate nu au condus la proiecte contractate încă două proiecte se află în stadiul de evaluare. Valoarea alocării apelurilor este reprezentată mai jos:
- 103.993.201 Euro pentru apelul de proiecte PRSE/3.1/1.1/1/2024 dedicat municipiilor reședință de județ;
 - 17.706.738 Euro pentru apelul de proiecte PRSE/3.1/1.2/1/2024 dedicat municipiilor;
 - 17.829.003 Euro pentru apelul de proiecte PRSE/3.1/1.3/1/2024 dedicat orașelor.

Tabel 3-Situația proiectelor P3 la 31.12.2024

Status proiecte	Număr proiecte	Valoare proiecte (EUR)
Proiecte depuse	18	146,126,752
Proiecte semnate	15	82,780,674
Proiecte în evaluare	2	41,155,219

75. Progresul proiectelor este limitat având vedere data demarării acestora:

- **Progres proiecte noi:** În baza principiului “primul venit, primul servit”, pe linia de finanțare dedicate orașelor a fost contractat un proiect nou, beneficiar UAT Oraș Eforie “Înființarea sistemului de transport public de călători cu material rulant ecologic, inclusiv infrastructură de parcare și facilități pentru bicicliști în cadrul coridorului de mobilitate urbană creat”, semnat cu octombrie 2024 și care a fost inclus în eșantionul de studii de caz și care la momentul interviului proiectul era în stadiul demarării activităților de management și achiziții și a solicitării prefinanțării.
- **Progres proiecte etapizate:** 15 proiecte au fost contractate în cadrul apelului destinat proiectelor etapizate și care au demarat la sfârșitul anului 2024. În prima etapă (POR 2014-2020) multe din proiectele etapizate au înregistrat un progres mediu, având cu grad de maturitate relativ ridicat, lucrările fiind finalizate într-o proporție de 50%. Din cele 15 proiecte contractate, 2 dintre ele sunt aproape de finalizare și anume proiectul “Modernizare transport electric Calea Galați” – beneficiar UAT Municipiul Brăila și

“Implementarea unui sistem de management al traficului și monitorizare în Municipiul Focșani” – UAT Municipiul Focșani. În etapa a doua (PRSE 2021-2027), vor fi finalizate lucrările rămase, din cele 15 proiecte un număr de 5 au ca data de finalizare anul 2025, 7 anul 2026 și 1 anul 2027.

76. La 31.12.2024 situația plăților avansate în proiecte (FEDR) la nivelul P3 era în valoare de 66,310,096.13 Euro (63,994,540.34 Euro FEDR + 2,315,555.79 Euro BS, ceea ce reprezintă aprox. 39% din valoarea alocată P3. În majoritate sunt cereri de prefinanțare.
77. În trim. II-III 2025 este planificată lansarea a 2 apeluri de proiecte aferente acțiunii 3.1 Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane din ITI Delta Dunării bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă (3.1) în valoare de totală de 20,645,977 Euro (17,907,225 Euro - FEDR și 2,738,752 Euro BS) din care 1 apeluri necompetitiv dedicat UAT Municipiul Tulcea și un apel competitiv dedicat UAT orașe din ITI DD.
78. Din analiza distribuției proiectelor după tipul de beneficiar se remarcă o distribuție echilibrată între UAT municipii de județ – 4 dintre cele 6 (Brăila, Constanța, Focșani, Tulcea), UAT municipii – 1 (Râmnicu Sărat) și UAT oraș - 4 (Eforie, Odobești, Năvodari, Isaccea).

Tabel 4-Distribuția contractelor în rândul beneficiarilor

Beneficiar	Număr proiecte	Valoare totală finanțare nerambursabilă proiecte (EUR)
UAT Oraș Eforie	1	13,993,975.90
UAT Municipiul Brăila	3	33,829,518.61
UAT Municipiul Constanta	2	2,314,806.49
UAT Municipiul Focșani	4	15,613,514.67
UAT Oraș Odobești	1	3,874,239.54
UAT Oraș Navodari	1	1,948,471.96
UAT Municipiul Râmnicu Sarat	1	2,058,753.22
UAT Oraș Isaccea	1	3,044,794.12
UAT Municipiul Tulcea	1	19,432,045.42

79. Din analiza valorii finanțării nerambursabile accesate se detașează UAT Municipiul Brăila care are contractate un număr de 3 proiecte a căror valoare totală se ridică la peste 33 milioane euro, prin care susțin investiții importante în modernizarea infrastructurii utilizate în transportul public prin realizarea unei benzi dedicate transportului în comun, trotuare, măsuri de siguranță rutieră, stații de transport moderne, piste de biciclete, transport electric și modernizarea liniilor de tramvai. Pe de altă parte Municipiile Buzău și Galați nu au proiecte contractate pe această prioritate. Aceste diferențe se datorează procesului de pregătire și depunere de proiecte respectiv de evaluare și selecție în evoluție.

TIPURI DE INTERVENȚII FINANȚATE DIN P3

80. Prin Prioritatea 3 se finanțează mai multe tipuri de intervenții precum:

- Modernizarea/ dezvoltarea/ extinderea sistemelor de transport public, inclusiv prin investiții în material rulant, mijloace de transport și infrastructura necesară acestora, inclusiv depouri, stații de autobuz/ tramvai/ troleibuz, stații intermodale pentru transportul public, soluții de tip park & ride în zone limitrofe cu acces la transportul public de călători;
- Dezvoltarea de infrastructuri pentru combustibili alternativi
- Dezvoltarea sistemelor de management a mobilității urbane (management trafic, aplicații trafic, e-ticketing etc)
- Modernizarea/ dezvoltarea/ extinderea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate: dezvoltarea, extinderea infrastructurii pentru mersul cu bicicleta, amenajarea de zone pietonale, zone semi-pietonale, introducerea de sisteme de bike-sharing, sisteme de monitorizare etc.;



- Dezvoltarea coridoarelor de mobilitate urbană durabilă (prin dezvoltarea unor trasee dedicate cu prioritate transportului public de călători, inclusiv a benzilor dedicate transportului în comun, a liniilor de tramvai - acolo unde este cazul, reconfigurarea fluxurilor de circulație prin stabilirea de sensuri unice, reconfigurarea spațiilor prin includerea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate – piste de bicicliști, zone pietonale care să asigure legătura între stațiile de transport în comun sau accesul pietonilor la coridorul de mobilitate, toate acestea în conformitate cu soluțiile identificate și validate în cadrul Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă aprobate la nivelul fiecărei autorități publice locale/ zone metropolitane/ zone urbane funcționale).

81. La tipurile de intervenții prevăzute în program se adaugă modernizarea străzilor urbane pe care circulă transportul public de călători (cu transport public prioritarizat).

82. În majoritate prin proiectele etapizate principalele intervenții finanțate au în vedere câteva categorii:

- Modernizarea transportului public prin achiziționarea de autobuze electrice, benzi dedicate transportului, reabilitatea stațiilor de transport, construirea/reabilitare depouri (UAT Municipiul Brăila - Modernizare transport electric Parc Monument - Radu Negru, UAT Municipiul Brăila - Modernizare transport electric Calea Galați, UAT Municipiul Brăila - Modernizare transport electric Șoseaua Baldovinești, UAT Municipiul Focșani - Modernizarea transportului public în Municipiul Focșani, UAT Municipiul Tulcea - Modernizarea parcului auto de transport calatori din municipiul Tulcea prin achiziționarea de vehicule nepoluante pentru transportul public)
- Înființarea unui sistem public de transport (UAT Oraș Odobești - Înființare transport public nepoluant pentru mobilitatea urbană a populației și reducerea emisiilor de carbon în orașul Odobești, UAT Oraș Isaccea - Serviciu integrat de transport public urban în contextul dezvoltării durabile a orașului Isaccea)
- Creșterea mobilității prin piste de biciclete și reabilitarea spațiului pentru pietoni (UAT Municipiul Constanța - Acces și mobilitate pietonală în zona centrală a municipiului Constanța, UAT Municipiul Focșani - Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor, implementarea unui sistem de bike-sharing, UAT Municipiul Constanța - Îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța, zona Bd. 1 Mai-Șoseaua Mangaliei - Etap II, UAT Oraș Năvodari - Îmbunătățirea mobilității urbane în Orașul Năvodari pe străzile ce deservește transportul în comun: strada Rândunelelor, strada Albinelor, strada Constanței, strada Plopilor, strada Recoltei, strada Corbului, strada Nuferilor, UAT Municipiul Focșani - Resistemizarea infrastructurii de transport la nivelul municipiului Focșani, în vederea creșterii atractivității și accesibilității deplasărilor cu transportul public, cu bicicleta și pietonale, UAT Municipiul Râmnicul -Sărat - Creșterea mobilității urbane prin investiții cu caracter integrat în infrastructura de transport public pentru reducerea emisiilor GES)
- Implementarea de sisteme inteligente de eficientizare a traficului în vederea creșterii siguranței pasagerilor (UAT Focșani - Implementarea unui sistem de management al traficului și monitorizare în Municipiul Focșani)
- Reabilitatea și extinderea sistemului de iluminat pe drumurile publice (UAT Municipiul Focșani - Reabilitarea, modernizarea și extinderea sistemului de iluminat public în Municipiul Focșani)

83. Singurul proiect nou contractat UAT Oraș Eforie – “Înființarea sistemului de transport public de călători cu material rulant ecologic, inclusiv infrastructură de parcare și facilități pentru bicicliști în cadrul coridorului de mobilitate urbană” vizează realizarea unui coridor de transport între Eforie Sud și Eforie Nord care cuprinde construirea a două park and ride la intrarea în cele două stațiuni, 4,89 km piste pentru transportul cu bicicleta, 47 de puncte de realimentare/reîncărcare pentru mijloacele de transport în comun și se estimează un număr de 190.000 de utilizatori/an ai infrastructurii de transport după terminarea lucrărilor.

84. Privind proiectele care se află în etape premergătoare celei de contractare, P3 dispune de un număr restrâns de proiecte care se integrează în această categorie. Astfel, analiza realizată la data de 31 decembrie 2024 marchează



existența a două proiecte încadrate pe OS 2.8 aflate în etapa de evaluare, cu o valoare totală finanțată din fonduri europene de 41,1 mil. EUR.

85. Din 8 apeluri lansate, în etapa de precontractare la momentul realizării analizei nu se afla niciun proiect înregistrat. Acest aspect subliniază numărul restrâns de proiecte aflate în stadii mai avansate privind intrarea la finanțare.

4. ANALIZELE ȘI CONSTATĂRILE CORESPUNZĂTOARE FIECĂREI ÎNTREBĂRI DE EVALUARE

4.1. Relevanță și coerență

ÎE1. În ce măsură obiectivele, acțiunile și intervențiile implementate continuă să răspundă la recomandările relevante din cadrul Semestrului European? În ce măsură obiectivele, acțiunile și intervențiile implementate continuă să răspundă problemelor socio-economice din regiune și a nevoilor identificate prin strategia PRSE? Continua să fie design-ul P3 de calitate? Ce se poate îmbunătăți în acest sens?

4.1.1. Relevanță față de Recomandările Specifice de Țară (RST)

86. RST sunt documente emise anual de CE pentru fiecare stat membru al Uniunii Europene, ca parte a Semestrului European, un ciclu de coordonare a politicilor economice și bugetare în UE. Ele **oferă orientări privind prioritățile economice, sociale și de mediu ale fiecărei țări**, cu scopul de a **sprijini implementarea reformelor și utilizarea eficientă** a fondurilor Europene.
87. Programul Regional Sud-Est a integrat RST (formulate în 2019-2020 perioada de elaborare a programului), în fundamentarea priorităților de investiții și a obiectivelor specifice iar în mod particular adresează nevoi de investiții cu un rang înalt de prioritate pentru a promova mobilitatea urbană durabilă și precizează, investiții care sunt necesare în toate orașele, care să facă tranziția de la traficul individual motorizat către transportul sustenabil, ecologic și nepoluant. (susținând obiectivul specific RSO2.8. Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon).
88. CE a adresat României în perioada 2019-2024 un total de **54 de recomandări de țară**, dintre care pentru 12 recomandări PRSE include acțiuni cu o contribuție directă la implementarea recomandării după cum se vede în Anexa III. Din această listă evidențiem cele mai recente recomandări. În anul **2024 au fost formulate două recomandări**, dintre care una nu poate fi adresată prin PRSE fiind o recomandare privind politica bugetară. Cea de a doua recomandare este relevantă pentru PRSE și constă într-o recomandare mai generală :
- "Să accelereze în mod semnificativ punerea în aplicare a programelor politicii de coeziune" și trei mai specifice: o guvernare eficientă și consolidarea capacității administrative
 - "(...)răspunde mai bine nevoilor legate de locuințele sociale, serviciile sociale conexe și dezvoltarea zonelor urbane mai mici, luând în considerare, în același timp,
 - " (...) răspunde la oportunitățile oferite de inițiativa platformei „Tehnologii strategice pentru Europa” pentru a îmbunătăți competitivitatea”
 - Accelerarea punerii în aplicare a programelor politicii de coeziune și guvernare eficientă și consolidarea capacității administrative**
89. PRSE include acțiuni de consolidare a capacității administrative și de sprijinire a implementării programului adaptate unor domenii de intervenție cheie unde deficiențele din perioada anterioară au indicat o nevoi de sprijin. Aceste acțiuni vizează capacitatea actorilor regionali și locali, iar dimensiunea sprijinului de 1,4 milioane EUR, din care 1 milion în CDI, este limitată, sprijinul oferit fiind specific intervențiilor finanțate.
- Detaliile sprijinului:**
90. Acțiuni aferente codului de intervenție 170 "Îmbunătățirea capacității autorităților responsabile de programe și a organismelor implicate în execuția fondurilor" regăsite în Prioritatea 3 - O regiune cu emisii de carbon reduse :
- OS 2.8 Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de carbon



- Acțiunea 3.1 Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ și zona lor funcțională prin investiții pentru dezvoltarea infrastructurii urbane curate (...)
- 91. Alocarea de 200.000 EUR (FEDR) vizează acțiuni privind formarea și dezvoltarea profesională, dezvoltarea și optimizarea procedurilor de implementare a proiectelor finanțate, consolidarea cooperării interinstituționale. În ceea ce privește progresul efectiv pentru aceste intervențiile, el este similar cu progresul altor intervenții din P3 deoarece nu sunt proiecte finalizate, și gradul de contractare este scăzut nu se poate evalua contribuția acestor intervenții la atingerea indicatorilor.
- 92. În domeniul transportului și mobilitate durabil (RST4 2019, RST3 2020), PRSE alocă 163,6 milioane EUR pentru investiții care vizează reducerea emisiilor de carbon (OS 2.8). Deși 21,2 milioane EUR sunt deja contractate, ceea ce indică un început promițător, ritmul investițiilor trebuie menținut pentru a sprijini infrastructura urbană curată și modernizarea transportului public.
- 93. Acțiuni precum dezvoltarea infrastructurii pentru mobilitate durabilă și integrarea combustibililor alternativi sunt esențiale pentru atingerea obiectivelor europene privind tranziția verde. Proiectele contractate au vizat investiții reduse în domeniul infrastructurii pentru bicicliști și a infrastructurii pentru combustibili alternativi, aceste investiții fiind finanțate și din alte surse (de ex. PNRR).
- 94. Dintre RST formulate în perioada **2019-2024**, în continuare valide (indicate ca nefiind implementate conform Raportului de Țară 2024) **12 recomandări sunt relevante pentru implementarea întregului program**. Dintre cele 12 recomandări sunt identificate ca relevante pentru P3 două recomandări din 2019 și 2020 recurente ambele cu referire la transportul durabil și mobilitate curată.
 - *RST4 2019 Să axeze politica economică în materie de investiții pe sectorul transporturilor, vizând în special sustenabilitatea acestuia*
 - *RST3 2020 Să direcționeze cu prioritate investițiile către tranziția verde și tranziția digitală, în special către transportul durabil*
- 95. PRSE include acțiuni aferente P3 cu o contribuție directă la implementarea recomandărilor după cum urmează:
 - Prin acțiunea 3.1 Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ și zona lor funcțională prin investiții pentru dezvoltarea infrastructurii urbane curate (...) cu o alocare de 200.377.804 EUR (întreaga alocare a obiectivului specific 2.8) .
 - Contribuția constă în investiții aferente codului de intervenție **082 Material rulant de transport urban curat** (Prin material rulant de transport urban curat se înțelege material rulant cu emisii zero) suma de 50,1 milioane EUR din care 8 milioane EUR pentru ITI Delta Dunării și pentru codul de intervenție **081 Infrastructuri de transport urban curate** suma de 75 milioane EUR din care 5 milioane EUR pentru ITI Delta Dunării.
 - Dintre proiectele contractate până la 31.12.2024 un număr de 6 proiecte se adresează direct acestei recomandări prin finanțarea intervențiilor care vizează modernizarea transportului public prin achiziționarea de autobuze electrice, benzi dedicate transportului, reabilitarea stațiilor de transport, construirea/ reabilitare depouri și înființarea în orașe a unui sistem de transport public care să reducă dependența de transportul personal.
- 96. **PRSE prin prioritate 3 are și contribuții la alte recomandări mai specifice ale Semestrului European cum ar fi :**
 - **creșterea** conectivității între zonele urbane și rurale și dezvoltarea unei rețele de transport multimodal reprezintă priorități majore pentru România - **RST3 2020**
 - adoptarea de soluții digitale pentru optimizarea transportului public, cum ar fi sistemele inteligente de management al traficului. - **RST3 2020**
- 97. Intervențiile PRSE pot include acțiuni eligibile relevante acestor RST cum ar fi:
 - Extinderea infrastructurii de transport public, inclusiv în zonele periurbane, este vitală pentru reducerea decalajelor de accesibilitate.



- Extinderea parcului de vehicule electrice și construirea infrastructurii pentru stațiile de încărcare sunt implementate cu respectarea recomandărilor europene privind sustenabilitatea și eficiența costurilor. Orașele mari din regiune, cum ar fi Constanța și Galați, ar beneficia de o mai bună calitate a aerului prin încurajarea utilizării transportului public electric și prin crearea de zone verzi interconectate cu infrastructura de mobilitate urbană.
- Implementarea unor soluții digitale, cum ar fi planificarea traseelor și platformele integrate de transport, ar putea crește eficiența și atractivitatea transportului public. Din analiza portofoliului de proiecte contractate, 1 proiect aproape de finalizare și avut ca unul din obiectivele principale implementarea unui sistem de management al traficului și monitorizare în Municipiul Focșani, în general toate proiectele contractate au în vedere achiziția de sisteme de monitorizare și digitalizare a transportului public.

98. Raportul de țară și recomandările Consiliului evidențiază necesitatea ca mobilitatea urbană să fie accesibilă tuturor categoriilor de populație, inclusiv celor vulnerabile, la care PRSE are un potențial ridicat de a contribui.

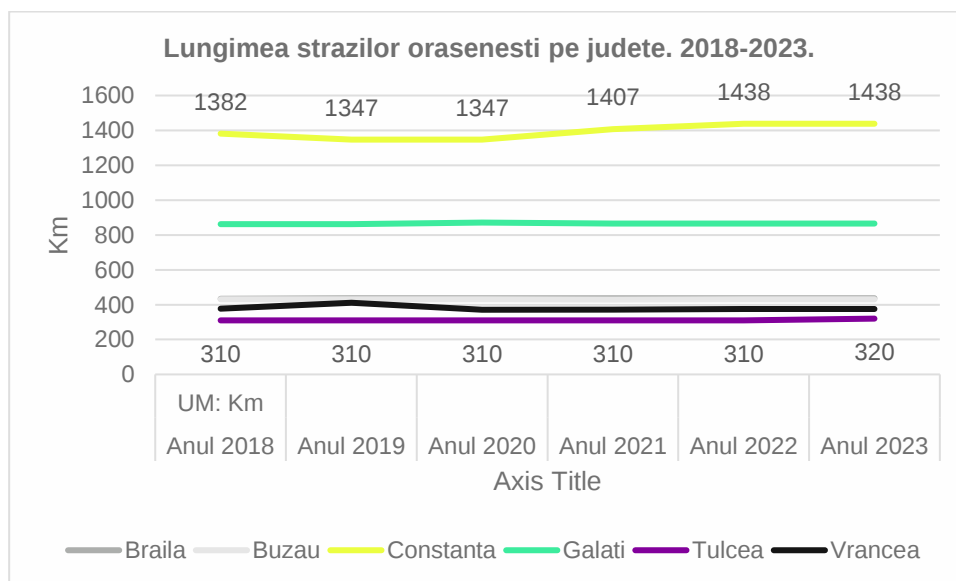
Într-o regiune cu disparități sociale mari, dezvoltarea unor mijloace de transport accesibile pentru persoane cu dizabilități sau din zone defavorizate este esențială. Acestea ar facilita accesul la locuri de muncă, educație și servicii publice. PRSE răspunde recomandării prin integrarea principiilor orizontale drept criteriu de evaluare tehnică și financiară, fiind încurajate măsuri de respectare a egalității de gen, facilitarea accesului persoanelor cu mobilitate redusă. Au fost identificate astfel de exemple ca urmare a analizei cererilor de finanțare și a datelor calitative, cum ar fi :

- Instalații de semaforizare prevăzute cu dispozitive acustice de avertizare
- Dispecerate prevăzute cu rampe de acces
- butoni reflectorizanți la trecerile de pietoni
- stații de încărcare autovehicule adaptate nevoilor persoanelor cu dizabilități
- coborâri la nivel în conformitate cu prevederile legislației specifice (NP-051/2012) la trotuarele aferente străzilor care traversează zona pietonală
- realizarea unor platforme automatizate care să asigure accesul persoanelor cu dizabilități în interiorul pasajelor pietonale pentru subtraversarea străzilor.

4.1.2 Relevanța față de nevoile regiunii Sud-Est. Strategia programului.

99. În perioada 2021-2023 nu se observă progrese în ceea ce privește infrastructura de transport urban sustenabilă, alimentată cu energie electrică. Proiectele de mobilitate urbană finanțate prin POR 2014-2020, principalul finanțator al acestor intervenții, s-au finalizat la sfârșitul perioadei sau nu s-au finalizat făcând obiectul etapizării și continuării finanțării prin PRSE 2021-2027, explicând absența unor schimbări la nivel local, sau regional privind mobilitatea urbană durabilă. Doar două județe din regiune, Brăila și Galați continuă să aibă în utilizare linii de tramvai, în lungime de 53 de km și respectiv 45,2 km. În Galați, lungimea s-a dublat în anul 2021, față de anul 2019, când era de 22 km. Un singur județ folosește transport public cu troleibuze, Galați. Lungimea liniei electrificate aeriene nu s-a modificat după 2021, fiind de 25,4 km. Transportul public este deservit de autobuze sau microbuze convenționale, în principal pe combustibil fosil.
100. Anii 2023, dar mai ales 2024, aduc îmbunătățiri semnificative prin folosirea autobuzelor electrice, în principal ca efect al proiectelor POR 2014-2020. Prin fonduri Europene (în majoritate PNRR) s-au achiziționat autobuze electrice în toate județele, iar numărul de călători care folosesc transportul sustenabil a crescut – cu valori estimate de până la 30%. Distribuția este Galați (2 autobuze)², Constanța³(21 autobuze), Focșani⁴ (20 de autobuze), Brăila (11 autobuze), Tulcea⁵ (30 de autobuze), Buzău⁶ (16 autobuze). Calitatea transportului public a crescut, noile autobuze fiind echipate cu dotări moderne, iar municipalitățile au implementat aplicații mobile prin care orarul de transport sa poată fi urmărit de pasageri în timp real.
101. În paralel, s-a continuat îmbunătățirea parcului auto și cu autobuze pe motor diesel. Lungimea străzilor orășenești nu a s-a modificat semnificativ după anul 2021.

Figură 5 Evoluția indicatorului lungimea străzilor pe județe (km) (2018-2023)



Sursa: INS

² <https://www.economica.net/>.

³ <https://www.ziuaconstanta.ro/stiri/actualitate/>.

⁴ <https://www.focsani.info/>

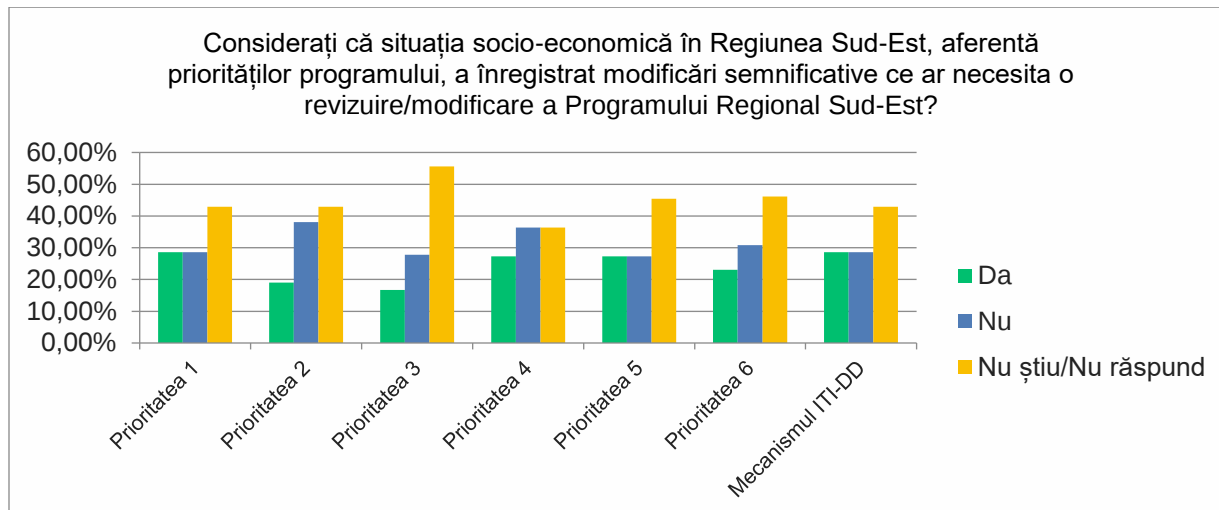
⁵ <https://focuspress.ro/>

⁶ <https://www.buzoienii.ro/>



102. Calitatea transportului public rămâne problematică, fiind afectată de vechimea parcului auto, lipsa sistemelor moderne de management al serviciilor și conectivitatea limitată între localități. De exemplu, doar un număr redus de orașe din regiune beneficiază de transport public electric, iar investițiile în mijloace de transport ecologice sunt insuficiente pentru a transforma acest sector într-o alternativă viabilă la utilizarea autoturismelor personale.
103. Expansiunea urbană necontrolată exacerbează aceste probleme, mai ales în orașele mari, unde infrastructura de transport nu este pregătită să susțină numărul tot mai mare de deplasări zilnice între zonele periurbane și centrele urbane. În multe dintre noile zone periurbane, trama stradală este dezorganizată, nemodernizată și insuficient conectată la rețelele principale de transport, creând blocaje și supraîncărcări pe rutele existente.
104. Pe de altă parte, utilizarea soluțiilor verzi de transport este în creștere, mai ales în aglomerările urbane mari, ceea ce evidențiază potențialul mobilității electrice în reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a poluării aerului. Cu toate acestea, adoptarea rapidă a mobilității electrice depinde de extinderea rețelelor de infrastructură pentru încărcarea vehiculelor electrice, care rămân subdezvoltate.
105. O infrastructură modernizată și eficientă pentru transportul public urban, intra- și interjudețean poate aduce beneficii semnificative pentru mediu, poate sprijini mobilitatea forței de muncă și poate îmbunătăți conectivitatea cu centrele economice, comerciale și turistice. De asemenea, o mai bună integrare a sistemelor de transport public la nivel regional, inclusiv prin implementarea unor soluții multimodale, este esențială pentru reducerea dependenței de autoturismele personale.
106. În contextul extinderii urbane și al creșterii cererii de transport, este imperativă dezvoltarea, modernizarea și extinderea parcului de mijloace de transport cu emisii zero. Acest lucru include atât vehiculele pentru transportul public local, cât și crearea unor rețele interurbane verzi care să răspundă nevoilor locuitorilor.
107. Totodată, autoritățile locale trebuie să acorde prioritate implementării soluțiilor de transport electric și ecologic, alături de infrastructuri moderne, cum ar fi stații de încărcare pentru vehicule electrice, în conformitate cu obiectivele de reducere a emisiilor de carbon stabilite la nivel național și european.
108. **Din analizele calitative, interviuri și studii de caz** a rezultat faptul că nevoile locale/regionale sunt mult mai mari decât alocările programului pentru OS 2.8 și că multe din orașele din regiune au nevoie de susținerea financiară pentru a dezvolta sisteme de transport eficiente și sustenabile de a crește conectivitatea inter și intrajudețean.
109. **Din sondaj**, datele indică faptul că majoritatea respondenților nu au o opinie clară sau nu au răspuns la întrebarea privind modificările semnificative ale situației socio-economice în Regiunea Sud-Est, asociate acestei priorități. Astfel, 55,56% dintre respondenți au selectat opțiunea „Nu știu/Nu răspund”, ceea ce sugerează fie o lipsă de informații sau de claritate asupra impactului programului, fie o incertitudine cu privire la necesitatea unei revizui. Dintre cei care au oferit un răspuns clar, 16,67% consideră că sunt necesare modificări ale Programului Regional Sud-Est, semnalând că au observat schimbări semnificative în situația socio-economică. Pe de altă parte, 27,78% dintre respondenți consideră că nu sunt necesare modificări, ceea ce indică faptul că o parte dintre beneficiari nu percep schimbări relevante care să justifice o ajustare a programului.

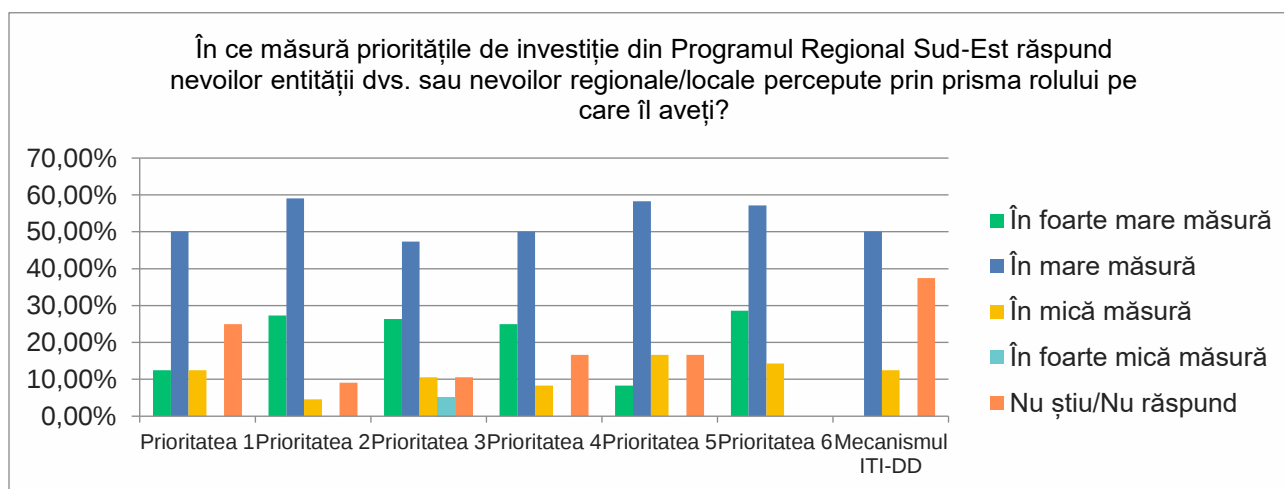
Figură 6. Percepția beneficiarilor privind situația socio-economică



Sursa : sondaj beneficiari PRSE SurveyMonkey

110. În general, Prioritatea 3 este percepută ca **fiind relevantă și bine adaptată nevoilor entităților și ale regiunii**, având un nivel ridicat de satisfacție din partea beneficiarilor. Totuși, un procent mai mic de respondenți consideră că aceasta nu reușește să adreseze în mod adecvat nevoile lor, ceea ce ar putea indica necesitatea unor ajustări sau măsuri de îmbunătățire pentru a crește impactul acestei priorități.
111. Conform sondajului adresat beneficiarilor de finanțare, exemplificat în graficul de mai jos, majoritatea respondenților consideră că Prioritatea 3 răspunde adecvat nevoilor lor, 26,32% apreciind-o „în foarte mare măsură” și 47,37% „în mare măsură”. Totuși, 15,79% dintre respondenți consideră că impactul său este limitat, iar 10,53% nu au oferit un răspuns clar, ceea ce sugerează o posibilă lipsă de informații sau incertitudine privind efectele acestei priorități.

Figură 7. Percepția beneficiarilor privind relevanța priorităților de investiții față de nevoi.



Sursa : sondaj beneficiari PRSE SurveyMonkey



Sumarul răspunsului ÎE1

- 112.** Strategia programului subliniază importanța investițiilor în mobilitatea urbană, iar interesul din partea UAT-urilor este foarte ridicat, așa cum reiese din numărul mare de proiecte pregătite. Diferențierea alocării fondurilor pe categorii de localități – municipii reședință de județ, municipii și orașe mici și mijlocii – facilitează accesul UAT-urilor mai mici, evitând competiția directă cu cele care dispun de o capacitate administrativă mai ridicată. Această abordare poate contribui la reducerea disparităților dintre localități.
- 113.** Totuși, fondurile alocate sunt insuficiente în raport cu nevoile existente. În acest sens, ar fi util o modificare a grilelor de evaluare în vederea introducerii de criterii care ar direcționa finanțarea spre anumite categorii de UAT-uri. Deși investițiile din cadrul PRSE sunt limitate, având o finanțare de doar 200 de milioane de euro, ele reprezintă un sprijin important pentru dezvoltarea mobilității urbane și pentru încurajarea transportului sustenabil. Este esențială complementaritatea acestor investiții cu alte surse de finanțare, precum și menținerea standardelor ridicate impuse prin PRSE și, în general, prin finanțările UE, pentru a asigura schimbări vizibile la nivel local. Pe de altă parte, schimbarea modului în care populația utilizează transportul necesită timp și este influențată de comportamentele sociale și promovarea avantajelor transportului în comun.
- 114.** P3 aduce o contribuție importantă la RST privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și tranziția verde, contribuind totodată la accelerarea implementării politicii de coeziune și la consolidarea capacității administrative. Integrarea PMUD-urilor în planificarea strategică locală reprezintă o provocare, iar PRSE contribuie la îmbunătățirea acestei capacități prin standardele ridicate impuse. Analiza efectuată pentru răspunsul la întrebarea de evaluare oferă dovezi substanțiale privind menținerea relevanței finanțării pentru nevoile reședințelor de județ, municipiilor și orașelor mici. Deși situația variază între aceste categorii, provocările rămân semnificative pentru toate tipurile de intervenții din cadrul P3. Prioritatea 3, prin obiectivul specific, acțiunile și intervențiile finanțate, răspunde în mod direct multor recomandări ale Semestrului European, aducând o contribuție semnificativă la nivel regional pentru reducerea emisiilor, promovarea utilizării energiei verzi și sprijinirea tranziției digitale și verzi

4.2. Eficiență și eficacitate

ÎE2. Care este nivelul de performanță al priorității, prin raportare la obiectivele de etapă identificate în Cadrul de Performanță? Care sunt cauzele pentru care obiectivele nu au fost atinse sau au fost depășite: Ce ipoteze de la baza estimării țintelor trebuie modificate?

115. Această întrebare a urmărit să evalueze performanța P3 în raport cu obiectivele de etapă identificate în Cadrul de Performanță al programului. Aceasta implică o comparație între rezultatele obținute și țintele prestabilite, pentru a determina eficacitatea măsurilor implementate și succesul în atingerea obiectivelor. De asemenea, întrebarea investighează cauzele pentru care obiectivele nu au fost atinse sau, dimpotrivă, au fost depășite. S-a analizat ipotezele care au stat la baza estimării țintelor inițiale, identificând dacă acestea necesită ajustări pentru a reflecta mai precis condițiile actuale și pentru a îmbunătăți acuratețea planificării și implementării viitoare.
116. Pentru a răspunde acestei întrebări, s-a efectuat o analiză comparativă a datelor de performanță obținute până în prezent cu țintele inițiale stabilite în Cadrul de Performanță. Această analiză s-a realizat prin colectarea și evaluarea datelor cantitative privind realizările intervențiilor din cadrul P3, comparându-le cu țintele planificate pentru a evalua gradul de atingere a obiectivelor. Pe lângă analiza comparativă, s-au desfășurat interviuri semi-structurate cu responsabilii de implementare și alte părți interesate pentru a identifica cauzele variațiilor față de țintele prestabilite. Aceste interviuri au furnizat informații critice despre provocările întâmpinate și factorii care au influențat performanța, permițând o înțelegere aprofundată a contextului în care sunt implementate intervențiile. Factori precum alocarea bugetară, eficiența managementului de proiect, stabilitatea legislativă și eventualele crize economice sau de mediu pot influența semnificativ performanța P3. Este important să luăm în considerare și capacitatea instituțională de a implementa și coordona intervențiile, precum și disponibilitatea resurselor umane și tehnice necesare pentru atingerea obiectivelor.
117. Cadrul de performanță pentru Programul Regional Sud-Est (PRSE) 2021-2027 stabilit în conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) 2021/1060, care reglementează gestionarea fondurilor europene, acesta include indicatori specifici de rezultat și de realizare, ținte intermediare și finale, precum și mecanisme de monitorizare și evaluare. Scopul cadrului de performanță este de a asigura implementarea eficientă și eficace a programului, în raport cu obiectivele naționale și europene.
118. Cadrul de performanță al Priorității 3 (A se vedea Tabel 18, Anexa VI) indică, pentru realizările asumate de beneficiarii de finanțare prin contractele semnate, progrese mixte, cu domenii de succes și altele fără progrese sau cu progrese modeste, bazate pe proiectele care urmează a fi contractate. În prezent, realizările planificate provin în cea mai mare parte din **proiectele etapizate**. Astfel de diferențe în progresul unor domenii din cadrul aceleiași priorități sunt normale, mai ales când gama de realizări este foarte variată, iar proiectele pot fi focalizate pe anumite tipuri de realizări.
119. Analiza **indicatorilor de realizare** relevă o **performanță ridicată** și depășirea obiectivelor (>80% grad de îndeplinire potențială) pentru indicatori precum Infrastructuri pentru combustibili alternativi (RCO59) – 135% din ținta finală atinsă, ceea ce indică o implementare peste așteptări, Orașe și localități cu sisteme de transport urban digitalizate noi sau modernizate (RCO60) – 233% îndeplinire a obiectivului de etapă și 78% față de ținta finală, ceea ce arată un avans semnificativ, Lungimea infrastructurii de transport urban curat (8S9) – Grad de îndeplinire de 241%, ceea ce indică o implementare accelerată, Infrastructura pentru mentenanța materialului rulant ecologic destinat transportului public (8S10) – A depășit obiectivul de etapă (191%), dar rămâne mult sub ținta finală.
120. Se înregistrează o performanță **slabă** (0-20% grad de îndeplinire potențială) la o serie de indicatori precum Lungimea liniilor noi de tramvai și metrou (RCO55) – Nu s-au selectat operațiuni până la 31.12.2024, ceea ce înseamnă că obiectivul pentru 2024 nu este atins, iar atingerea țintei finale rămâne incertă. Capacitatea materialului rulant ecologic pentru transportul public colectiv (RCO57) – Doar 5% din ținta finală a fost atinsă, ceea ce indică o implementare foarte lentă; Infrastructura pentru mentenanța materialului rulant ecologic destinat transportului public (8S10) – Gradul de îndeplinire a obiectivului de etapă este ridicat (191%), dar față de ținta finală este de doar 19%, ceea ce sugerează că progresul este insuficient pentru a atinge ținta stabilită până în 2029, Infrastructura

pentru prioritizarea folosirii transportului urban curat (8S11) – Deși obiectivul de etapă este aproape atins (91%), gradul de îndeplinire față de ținta finală este de doar 9%, indicând necesitatea accelerării implementării proiectelor în acest domeniu.

121. Se remarcă o performanță **moderată** (20-80% grad de îndeplinire potențială) la indicatori precum Lungimea liniilor de tramvai și metrou reconstruite sau modernizate (RCO56) – Grad de îndeplinire de 63%, ceea ce arată un progres bun pentru etapa intermediară, dar mai este necesar un efort semnificativ pentru atingerea țintei finale. Piste ciclabile care beneficiază de sprijin (RCO58) – Cu 21% îndeplinire față de ținta finală, progresul este vizibil, dar insuficient pentru a asigura atingerea obiectivului final în ritmul actual. Populația vizată de proiecte derulate în cadrul strategiilor de dezvoltare teritorială integrată (RCO74) – Grad de îndeplinire de 66%, ceea ce arată un progres solid, dar mai este necesară o extindere a implementării pentru a asigura impactul planificat; Strategii de dezvoltare teritorială integrată care beneficiază de sprijin (RCO75) – Grad de îndeplinire de 82%, ceea ce indică un progres bun, dar cu necesitatea finalizării celor rămase. Lungime străzi cu transport public prioritizat (8S21) – cu 84% din ținta intermediară atinsă, există șanse mari de a atinge ținta finală dacă ritmul se menține.
122. Rezultatele așteptate pot fi observate doar după finalizarea investițiilor. Riscul de nefinalizare a investițiilor datorită întârzierilor în lansarea apelurilor de evaluare, selecție și contractare și ulterior în implementarea proiectelor reprezintă principalii factori ce pot determina nu numai o eficiență scăzută dar și eficacitate limitată.
123. Analiza indicatorilor de output și rezultat aferenți Priorității 3 sugerează un risc moderat de neîndeplinire a unora dintre țintele finale până în 2029, deși anumite obiective au fost deja depășite. Indicatorii precum lungimea infrastructurii de transport urban curat (241%) și infrastructurile pentru combustibili alternativi (135%) arată progrese remarcabile. Totuși, capacitatea materialului rulant ecologic achiziționat (5%) și infrastructura pentru prioritizarea transportului urban curat (9%) indică întârzieri semnificative, iar realizările planificate pentru 2024 în ceea ce privește numărul de utilizatori ai transportului public nou sau modernizat acoperă doar aproximativ 42% din ținta finală. Deși investițiile sunt considerabile, ritmul actual al implementării necesită accelerare, mai ales în segmentele critice, pentru a evita riscul de neîndeplinire a țăntelor finale.

Tabel 5-Situația indicatorilor de rezultat

Cod Indicator	Denumire indicator	Valoare de bază în program	Ținta (2029)	Operațiunile selectate 31/12/2024	Realizări planificate	Operațiune pusă în aplicare 31/12/2024	Operațiuni realizate
RCR62	Număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate (utilizatori/an)	0	17585000	7368197	16909766	0	0
RCR63	Număr anual de utilizatori ai liniilor de tramvai și de metrou noi sau modernizate (utilizatori/an)	8464000	10147000	4662844	5025533	0	0
RCR64	Număr anual de utilizatori ai pistelor ciclabile(utilizatori/an)	0	257600	572991	1206012	0	0

124. Construcția cadrului de performanță a considerat costurile asociate tipurilor de infrastructuri finanțate pe baza experienței anterioare și o rată estimată a inflației. Mediul economic și politic actual indică un risc de creștere a



prețurilor peste nivelul estimat ceea ce va pune o presiune pe bugetele locale, în condițiile unei austerități bugetare deja anunțată.

Sumarul răspunsului ÎE2

125. Există domenii care înregistrează progres, însă acestea se bazează în mare parte pe proiectele continuate din perioada 2014-2020, și vorbim despre realizări asumate prin contracte, deci potențiale cu un grad ridicat de probabilitate însă nu efective. Progresele se observă în infrastructura pentru combustibili alternativi, transportul urban digitalizat și infrastructura de transport urban curat. Alte sectoare, cum ar fi liniile noi de tramvai și metrou sau capacitatea materialului rulant ecologic, sunt semnificativ în urmă și necesită măsuri de accelerare a implementării.
126. Pentru obiectivele cu progres moderat (piste ciclabile, modernizarea liniilor de tramvai și metrou, strategii de dezvoltare integrată), se impune menținerea ritmului actual sau accelerarea implementării. În unele cazuri, deși obiectivul de etapă este depășit, ținta finală rămâne departe, ceea ce sugerează că proiectele trebuie să continue fără încetinerii.
127. La jumătatea perioadei de programare, dar semnificativ mai devreme de jumătatea perioadei de implementare, începută cu un an întârziere, nu se pot evalua rezultatele raportate la țintele planificate deoarece Prioritatea 3 nu are proiecte finalizate.
128. Perspectiva îndeplinirii țințelor cadrului de performanță este pozitivă și este susținută de interesul și cererea UATurilor pentru finanțare, peste bugetul alocat. Pe de altă parte însă există riscuri privind nefinalizarea proiectelor, dacă contractarea de proiecte noi continuă să întârzie, sau resursele financiare locale nu vor putea acoperi o eventuală creștere imprevizibilă a prețurilor.

4.3. Contribuția la implementarea PNIESC și PEDS

ÎE3. Cum contribuie P3 la implementarea PNIESC (prin proiecte în implementare și contracte/estimate)? Dar la satisfacerea nevoilor celor mai vulnerabile categorii ale grupurilor țintă?

129. Această întrebare de evaluare a implicat o examinare a modului în care P3 sprijină realizarea obiectivelor PNIESC, în special în contextul tranziției energetice și combaterii schimbărilor climatice. În același timp, întrebarea explorează în ce măsură P3 contribuie la satisfacerea nevoilor celor mai vulnerabile categorii din grupurile țintă. S-a avut în vedere, în măsura în care datele colectate au permis evaluarea eficacității măsurilor implementate în cadrul P3 pentru a răspunde nevoilor specifice ale acestor grupuri, asigurând incluziunea și reducerea inegalităților socio-economice în contextul tranziției către un model energetic durabil.
130. Evaluarea a inclus o analiză documentară a documentelor PNIESC, a rapoartelor de implementare ale P3 și a altor documente strategice relevante. Această analiză a permis evaluarea contribuției formale a P3 la atingerea obiectivelor naționale privind energia și schimbările climatice.
131. În paralel, s-au desfășurat interviuri cu experți în domeniul energiei și schimbărilor climatice pentru a obține perspective detaliate asupra relevanței și eficienței intervențiilor din cadrul P3.
132. Analiza documentară a fost crucială pentru a evalua alinierea formală a P3 cu PNIESC și pentru a verifica dacă intervențiile contribuie în mod semnificativ la obiectivele naționale. Interviurile au oferit o perspectivă valoroasă asupra impactului intervențiilor asupra grupurilor vulnerabile, asigurând că evaluarea este nuanțată și reflectă realitățile din teren precum nivelul de educație și conștientizare al grupurilor vulnerabile, accesul acestora la resurse și servicii, eficiența politicilor de incluziune socială și capacitatea instituțiilor locale de a implementa măsuri de tranziție energetică.
133. **Programul Național Integrat pentru Energie și Schimbări Climatice**, principalul cadru strategic al României pentru atingerea obiectivelor europene privind tranziția energetică și combaterea schimbărilor climatice este structurată pe 5 dimensiuni (decarbonizare; eficiență energetică, securitate energetică, piața internă a energiei, cercetare,

inovare și competitivitate) și stabilește o serie de obiective pentru atingerea Țintelor propuse incluzând politici și măsuri specifice pe fiecare dimensiune. Măsurile relevante pentru P3 sunt după cum urmează:

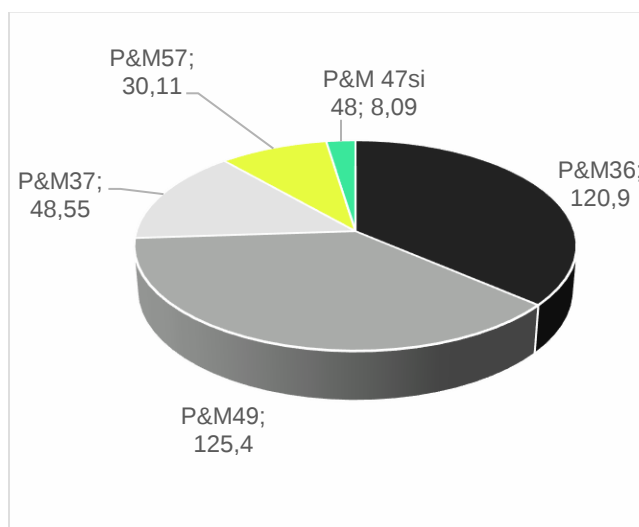
- Promovarea electromobilității în transportul rutier (vehicule ușoare și transport public urban)
- Promovarea utilizării biocarburanților în transport (atât continuarea utilizării celor tradiționali, cât și introducerea celor avansați în transportul rutier)
- Dezvoltarea și promovarea mobilității alternative
- Reînnoirea parcului auto

134. Programul Regional Sud-Est 2021-2027 prin strategia adoptată, prin obiectivele specifice și acțiunile planificate, se aliniază cu obiectivele naționale și europene în domeniul energiei și schimbărilor climatice, având o contribuție importantă la tranziția verde și la reducerea impactului asupra mediului. PRSE 2021-2027 sprijină PNIESC prin investiții strategice în eficiența energetică, energia regenerabilă și mobilitatea urbană durabilă. La elaborarea PRSE au fost abordate probleme emergente la nivel regional precum poluarea zonelor urbane ca urmare a consumului ridicat de energie în clădiri, performanță energetică limitată a clădirilor publice și a celor rezidențiale, grad ridicat de deșertificare, sistem de transport public învechit și neadaptarea infrastructurii de mobilitate și conectivitate, transport public electric redus, rețea rutieră de transport insuficient dezvoltată și de o calitate necorespunzătoare, și altele.

135. PRSE sprijină șase politici și măsuri (P&M) ale PNIESC legate de eficiența energetică și mobilitatea sustenabilă, printr-o alocare totală de 333,05 milioane EUR. Prioritatea 3 contribuie direct la P&M 49 Modernizarea transportului public urban și la mobilitate alternativă și P&M 57i Creșterea ponderii transportului pe baza de combustibili alternativi (P&M 47 și 48) așa cum se vede mai jos.

- Modernizarea transportului public urban (P&M 49), **finanțată prin OS 2.8 cu 125,40 milioane EUR**
- Mobilitatea alternativă (P&M 57) beneficiază de 30,11 milioane EUR
- Creșterea ponderii autoturismelor și autovehiculelor de transport pasageri alimentate cu combustibili alternativi (P&M 47 și P&M 48) este sprijinită prin infrastructuri specifice finanțate cu 8,09 milioane EUR

Figură 5-P&M la care contribuie PRSE și volumul finanțării (mil EUR)

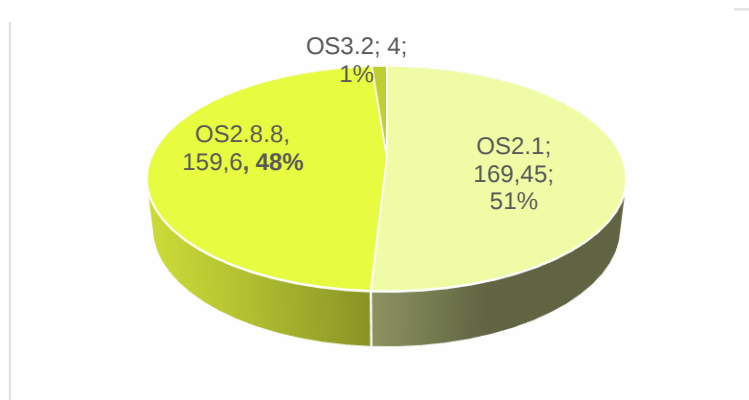


Sursa: Prelucrările autorilor

136. Contribuția PRSE la PNIESC văzută din perspectiva obiectivelor specifice evidențiază trei Obiective Specifice (OS) care sprijină obiectivul de mediu al PNIESC privind eficiența energetică, cu o alocare totală de 333,05 milioane EUR, unde se încadrează și OS 2.8, din cadrul P3.

Distribuția fondurilor este următoarea:

Figură 6-Contribuția obiectivelor specifice la obiectivele PNIESC, volumul finanțării (mil EUR)



Sursa: Prelucrările autorilor

- OS 2.1 – Promovarea eficienței energetice și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră: 50,9% din alocare (169,45 milioane EUR).
- **OS 2.8 – Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile: 47,9% din alocarea totală pe PNIESC (159,60 milioane EUR - contribuția directă).**
- OS 3.2 – Dezvoltarea unei mobilități sustenabile și intermodale: 1,2% din alocare (4 milioane EUR).

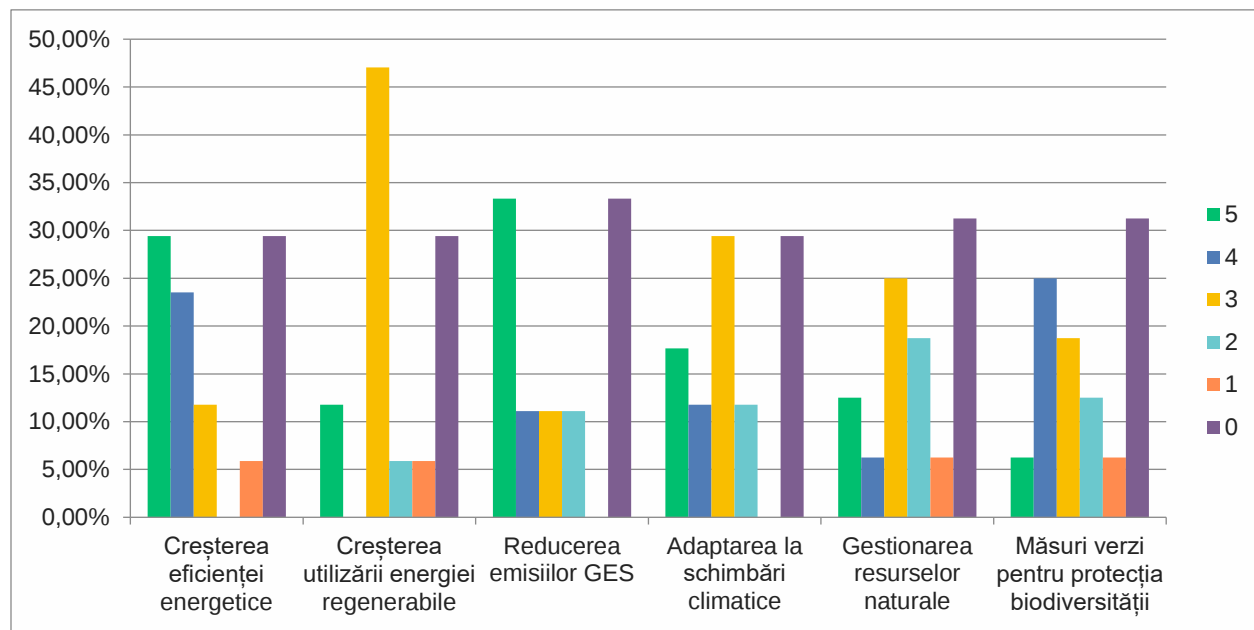
137. OS2.8 Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon contribuie la obiectivul de mediu prin următoarele tipuri de intervenții:

- Infrastructuri de transport urban curate (Prin infrastructuri de transport urban curate se înțelege infrastructuri care permit exploatarea materialului rulant cu emisii zero),
 - Alocare FEDR de 74.70 milioane EUR, intervenție aferentă P&M49 Modernizarea transportului public urban.
- Material rulant de transport urban curat (Prin material rulant de transport urban curat se înțelege material rulant cu emisii zero),
 - Alocare de 50.70 milioane EUR, intervenție aferentă P&M 49 Modernizarea transportului public urban.
- Infrastructuri pentru bicicliști,
 - Alocare FEDR de 30.11 milioane EUR, intervenție aferentă P&M 57 Mobilitate alternativă.
- Infrastructuri pentru combustibili alternativi
 - Alocare de 4.09 milioane EUR, aferentă P&M 47 Creșterea ponderii autoturismelor alimentate cu combustibili alternativi bună și P&M 48 Creșterea ponderii autovehiculelor de transport pasageri alimentate cu combustibili alternativi.

138. Conform datelor extrase din sondajul adresat beneficiarilor de finanțare, contribuția proiectelor contractate la obiectivele de mediu și la Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice (PNIESC) este evaluată diferit în funcție de fiecare obiectiv.

139. În ceea ce privește Prioritatea 3, beneficiarii au indicat faptul că proiectele implementate la nivelul acestei priorități contribuie la obiectivul de mediu Reducerea emisiilor GES în mare măsură, acordând punctaj maxim, respectiv 5 puncte, în proporție de 33%. De asemenea, 29% dintre respondenți consideră că proiectele aferente acestei priorități contribuie în mare măsură și la obiectivul de mediu creșterea eficienței energetice.

Figură 7-Percepția beneficiarilor privind măsura în care proiectele contribuie la obiectivele de mediu (pe o scară de la 1 la 5, 1 fiind minim, 5 fiind maxim, 0 nu știu/nu răspund).



Sursa : sondaj beneficiari SurveyMonkey

140. Proiectele contractate în cadrul Priorității 3 sunt percepute ca având un impact moderat asupra obiectivelor de mediu și PNIESC, cu o contribuție mai importantă la creșterea eficienței energetice și utilizarea energiei regenerabile.
141. În 2025, programul va sprijini reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane din arealul ITI Delta Dunării bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă, acestea fiind planificate pentru trimestrul II. Având în vedere complexitatea proiectelor este nevoie de susținerea beneficiarilor, lipsa capacității administrative de pregătire și gestionare a proiectelor complexe fiind un obstacol important.
142. Elaborarea la nivel de proiect a Raportului privind DNSH care reia din principiile PNIESC a fost în cele mai multe cazuri considerată de către beneficiari ca o cerință dificil de îndeplinit în ciuda existenței Metodologiei privind abordarea principiului DNSH și imunizarea infrastructurii la schimbări climatice în cadrul PRSE 2021-2027. În elaborarea cereri de finanțare și a documentației tehnice solicitantii trebuie să urmeze o serie de pași precum:
- În cererea de finanțare și anexele acesteia, solicitantul trebuie să detalieze modul în care proiectul respectă obligațiile minime prevăzute de legislația specifică aplicabilă, precum și acțiunile suplimentare propuse pentru a asigura conformitatea cu principiul DNSH.
 - Documentația tehnică trebuie să includă măsuri privind imunizarea la schimbările climatice și respectarea principiului DNSH, conform Comunicării Comisiei Europene privind orientările tehnice referitoare la imunizarea infrastructurii la schimbările climatice în perioada 2021-2027
 - Solicitantul trebuie să evalueze impactul proiectului asupra obiectivelor de mediu, conform articolului 17 din Regulamentul (UE) 2020/852: atenuarea schimbărilor climatice, adaptarea la schimbările climatice, utilizarea durabilă și protecția resurselor de marine, tranziția spre o economie circulară, prevenirea controlului poluării, protecția și restaurarea biodiversității și a ecosistemelor. Pentru

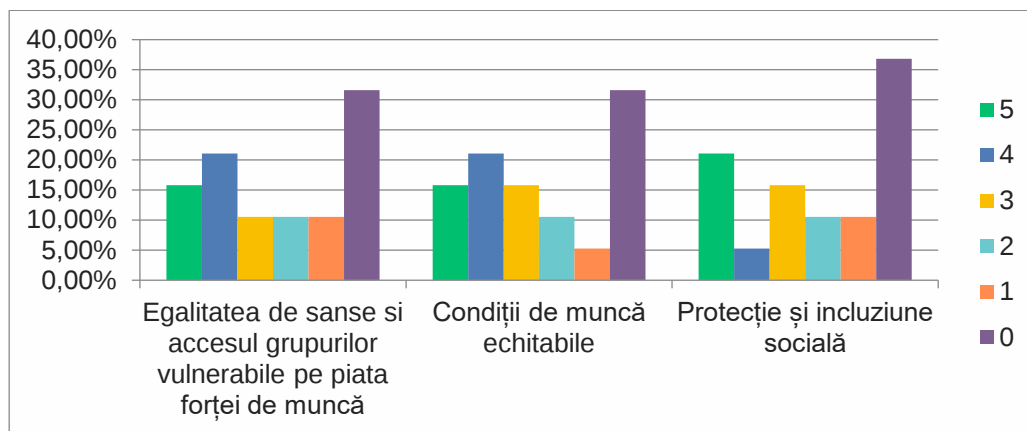


fiecare obiectiv relevant, trebuie identificate și implementate măsuri de atenuare a impactului negativ.

ÎE3S. Cum contribuie P3 la implementarea PEDS (prin proiecte în implementare și contracte/estimate) la satisfacerea nevoilor celor mai vulnerabile categorii ale grupurilor țintă?

143. PEDS cadrul strategic adoptat de UE în 2017, având rolul de a consolida drepturile sociale ale cetățenilor și de a asigura o convergență ascendentă a standardelor de viață și de muncă în statele membre stabilește 20 de principii fundamentale grupate în trei domenii-cheie (egalitate de șanse și acces la piața muncii, condiții de muncă echitabile, protecție socială și incluziune).
144. Potrivit Raportului de Țară 2024, în ceea ce privește transpunerea în practică a Pilonului European al Drepturilor Sociale, chiar dacă au fost înregistrate unele progrese, România continuă să se confrunte cu unele dintre cele mai mari riscuri de sărăcie și inegalitate din Europa.
145. PRSE adresează nevoile regionale în ceea ce privește educația, formarea profesională și învățarea pe tot parcursul vieții, contribuind la atingerea Țintelor PEDS atât în mod direct prin realizările și rezultatele proiectelor, cât și indirect prin integrarea principiilor ca aspecte orizontale în implementarea proiectelor sau în operarea infrastructurilor.
146. Prioritatea 3 prin proiectele finanțate contribuie transversal la punerea în practică principiilor Pilonului European al Drepturilor Sociale. Datele colectate oferă o perspectivă pozitivă asupra gradului în care beneficiarii încearcă la nivel de proiect să aplice principiilor orizontale. Exemplele oferite de beneficiari sunt multiple: achiziție de biciclete pentru persoanele cu dizabilități, achiziție de tramvaie cu podea joasă, benzi speciale pentru biciclete și dispozitive electrice pentru persoanele cu dizabilități, sisteme audio și vizuale pentru pietoni-semafoare acustice, rampe de acces, echipamente, grupuri sanitare pentru persoanele cu dizabilități, angajarea persoanelor cu dizabilități în echipe de implementare.
147. Cu toate acestea la nivelul managementului de proiect aceste acțiuni sunt considerate marginale și uneori conduc la implementarea parțială sau defectuoasă a principiilor privind egalitatea de șanse, nediscriminarea sau accesul persoanelor cu dizabilități.
148. De cele mai multe ori inacțiunea este pusă pe seama unor explicații generale și interpretabile, lipsite de claritate, unii experți constatând faptul că, în unele cazuri, costul măsurilor suplimentare peste cerințele legale a fost creat artificial, numai la nivel scriptic, pentru obținerea unor punctaje mai bune pentru aceste criterii, chiar dacă măsurile nu sunt în totalitate aplicate ulterior.
149. În cele mai multe cazuri proiectele satisfac normativele în vigoare, în general, și nu propun adoptarea unor soluții inovative, în ceea ce privește implementarea acestor principiilor, limitându-se, în cea mai mare parte, la respectarea normativelor sau a legislației în vigoare.
150. Beneficiarii apreciază că ar fi utile dacă manuale/ghidurile ar fi mai clare pentru implementarea acestor măsuri suplimentare și ar putea beneficia de prezentări ale experților în domeniul egalității de șanse; alocarea unor sume adecvate pentru implementarea unor măsuri suplimentare, peste cerințele legale.
151. Conform datelor extrase din sondajul adresat beneficiarilor, proiectele contractate în cadrul Priorității 3 sunt percepute ca având un impact moderat asupra obiectivelor PEDS, în special în ceea ce privește egalitatea de șanse și condițiile de muncă echitabile.

Figură 8-Percepția beneficiarilor privind contribuția proiectelor la atingerea țintelor PEDS (pe o scală de la 1 la 5, 1 fiind minim, 5 maxim iar 0-nu știu/nu răspund)



Sursa : sondaj beneficiari SurveyMonkey

152. În ceea ce privește egalitatea de șanse și accesul grupurilor vulnerabile pe piața forței de muncă, 15,79% dintre respondenți consideră că proiectele contribuie „în foarte mare măsură”, iar 21,05% „în mare măsură”. Cu toate acestea, 31,58% nu au oferit un răspuns clar, ceea ce sugerează fie o lipsă de informații, fie un impact limitat al proiectelor în acest domeniu.
153. Pentru condițiile de muncă echitabile, 15,79% dintre respondenți au acordat nota 5, iar 21,05% nota 4, ceea ce indică o percepție relativ pozitivă asupra contribuției proiectelor. Totuși, și în acest caz, 31,58% dintre respondenți nu au răspuns, iar 5,26% au acordat nota minimă, ceea ce poate reflecta o percepție inegală asupra impactului acestor inițiative.
154. În ceea ce privește protecția și incluziunea socială, 21,05% dintre respondenți au evaluat contribuția proiectelor cu nota maximă, dar 36,84% nu au oferit un răspuns, ceea ce indică o nevoie de clarificare a impactului real al proiectelor în acest domeniu.
155. Dacă prin strategia și operaționalizarea programului contribuțiile descrise mai sus sunt semnificative îndeosebi pentru PNIEC, contribuția efectivă nu este încă concretizată deoarece proiectele nu sunt finalizate și realizările asumate, doar pentru proiectele etapizate se așteaptă a se produce pe termen scurt.

Sumarul răspunsului

156. În 2024, PRSE a atins un grad de contractare de peste 77% pentru proiecte de transport urban curat, dar accelerarea implementării și lansarea de noi apeluri sunt necesare pentru atingerea țintelor. Programul contribuie, de asemenea, la reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane. Aplicarea principiilor DNSH antrenează mai multă preocupare și focalizează acțiunile pe obiectivele de mediu, dar instrumentul nu este încă eficient, este puțin înțeles, fiind necesare eforturi pentru ca beneficiarii să li folosească pentru creșterea impactului pozitiv asupra mediului.
157. Pentru a maximiza impactul PRSE asupra obiectivelor PNIEC și a realiza o contribuție complet optimă, la nivelul programului sunt necesare o serie de măsuri care accelereze implementarea programului:
- Revizuirea priorităților și alocarea de resurse suplimentare către proiectele critice din perspectiva tranziției verzi;
 - Lansarea apelurilor de proiecte conform calendarului agreed și asigurarea unui proces rapid și eficient de evaluare și contractare a proiectelor;
 - Creșterea măsurilor de informare/triangluri pentru potențiali solicitanți în ceea ce privește cerințele impuse în elaborarea Rapoartelor de DNSH

- Întărirea capacității tehnice și administrative la nivelul autorităților de implementare (beneficiarilor) pentru a gestiona proiectele complexe și pentru a depăși barierele operaționale;

158. În privința Pilonului European al Drepturilor Sociale (PEDS), PRSE contribuie prin integrarea principiilor de egalitate și incluziune în proiecte. Totuși, aplicarea acestor principii este adesea marginalizată, iar măsurile asumate nu au alocări dedicate.

159. Pentru a maximiza impactul PRSE asupra implementării și respectării principiilor prevăzute în Pilonul Social European și pentru a realiza o contribuție complet optimă, la nivelul programului sunt necesare o serie de măsuri precum:

- Oferirea unor exemple de bune practici și modele de completare a cerințelor de respectare a egalității de gen și a accesibilității.
- Creșterea numărului de workshop-uri și webinarii pentru beneficiari, în care să fie explicate principiile orizontale și cum pot fi aplicate în proiecte.

4.4. Mecanisme de implementare generale la nivel de P3

ÎE5. Care sunt obstacolele întâmpinate de către beneficiari în implementarea P3?

160. Întrebarea de evaluare IE5 s-a concentrat pe identificarea obstacolelor întâmpinate de beneficiari în procesul de implementare a priorității P3. Aceasta implică o analiză a provocărilor și dificultăților pe care beneficiarii le-au întâmpinat, fie ele de natură administrativă, financiară, tehnică sau legată de reglementări, care au afectat eficiența și succesul implementării proiectelor. Scopul acestei întrebări este de a înțelege mai bine barierele care stau în calea realizării obiectivelor P3 și de a oferi o bază pentru dezvoltarea de soluții care să sprijine beneficiarii în depășirea acestor obstacole, facilitând astfel o implementare mai eficientă și de succes a priorității P3.

161. Pentru a răspunde acestei întrebări, s-au realizat interviuri semi-structurate și studii de caz cu beneficiarii de finanțare, autorități locale. Interviurile au avut rolul de a identifica provocările întâmpinate în procesul de implementare și de a colecta sugestii privind modalitățile de depășire a acestor obstacole.

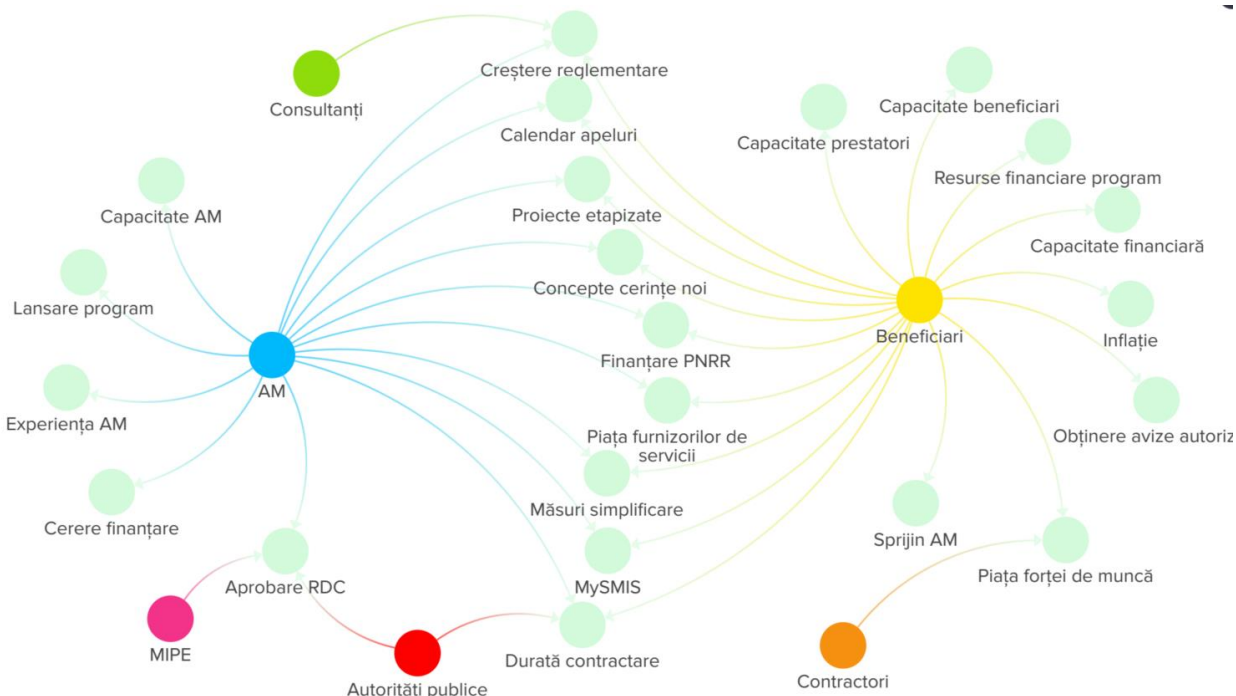
162. Potrivit analizelor desfășurate pțiunile de costuri simplificate sunt limitate la aplicarea ratei forfetare pentru cheltuielile indirecte și aceasta valorificând parțial oferta regulamentului, menținând un proces complicat de justificare a ratei pe baza unui buget justificat la nivelul fiecărei cereri de finanțare.

163. Pe lângă interviuri, s-a efectuat o analiză documentară a rapoartelor de implementare și a altor documente relevante pentru a corobora și valida informațiile obținute din interviuri. Analiza documentară a ajutat la identificarea problemelor recurente și la formularea de recomandări bazate pe dovezi solide. Interviurile semi-structurate au fost esențiale pentru a obține informații directe și detaliate de la beneficiari cu privire la dificultățile întâmpinate, iar analiza documentară a asigurat un cadru obiectiv pentru verificarea și completarea acestor informații. Factori precum complexitatea procedurilor administrative, accesibilitatea și disponibilitatea resurselor necesare, nivelul de colaborare între actorii implicați, capacitatea de gestionare a proiectelor la nivel local și schimbările legislative sunt esențiali în evaluarea obstacolelor întâmpinate de beneficiari. De asemenea, pot apărea bariere tehnice sau financiare care trebuie abordate pentru a asigura succesul implementării intervențiilor din cadrul P3.

164. Analiza documentară, interviurile cu beneficiarii de finanțare și reprezentanți ai autorităților și instituțiilor care gestionează P3, precum și atelierele cu experți ai domeniului, au reliefat dificultățile și barierele în implementare.

Figura de mai jos este o reprezentare grafică a principalilor factori care afectează implementarea programului. În ceea ce privește barierele întâmpinate de beneficiari se remarcă cu precădere capacitatea financiară limitată, inflația, operarea platformei MySmis, capacitatea prestatorilor dar și capacitatea administrativă a beneficiarilor.

Figură 9-Factori care afectează implementarea PRSE. Entități afectate sau care pot influența factorii

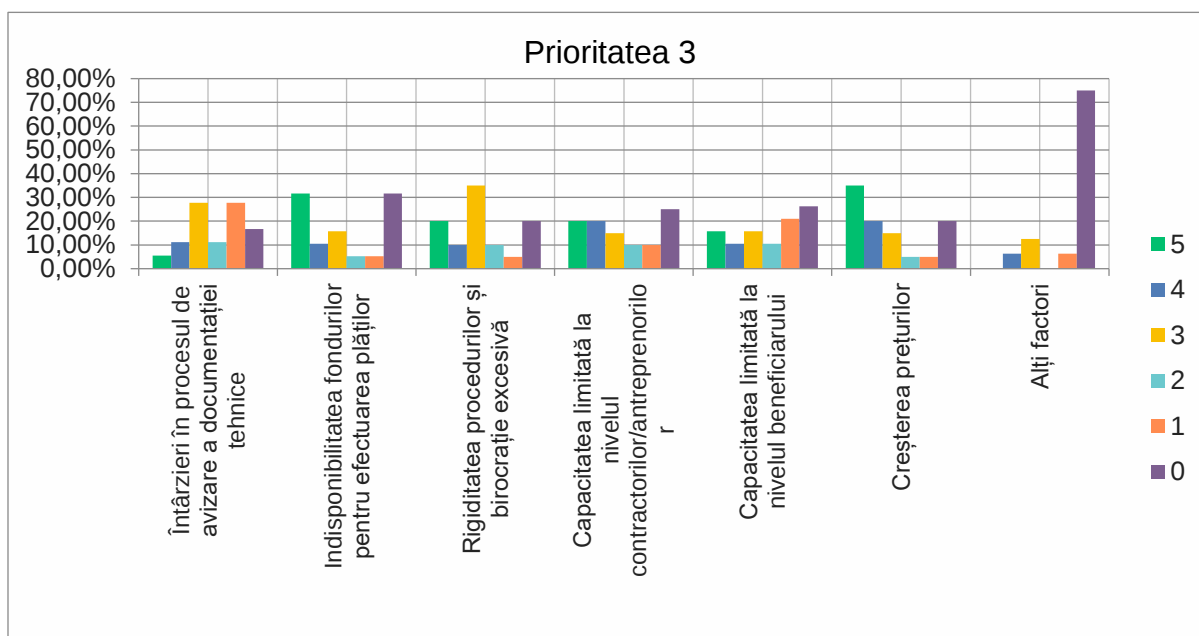


165. **Durata lungă de la pregătirea documentațiilor până la evaluare/contractare** a făcut ca unele premise inițiale să se schimbe și documentațiile tehnico-economice (proiectele la fazele SF sau DALI) nu au mai reflectat condițiile inițiale și premisele de calcul luate în considerare la pregătirea proiectelor;
166. **Resursele financiare limitate ale autorităților locale** în special pentru orașele mici nu permit pregătirea din timp a documentațiilor tehnice, rămânând un timp foarte scurt pentru realizarea acestora, după momentul lansării apelurilor, cu consecințe asupra calității documentațiilor; astfel încât atât în evaluare cât și în contractare și implementare sunt necesare numeroase corecții care întrerup fluxul normal al implementării și generează costuri suplimentare. Astfel, demararea cu întârziere a pregătirii documentațiilor tehnice, după lansare, are ca efect o presiune majoră asupra furnizorilor, de a termina cât mai repede, afectând calitatea; apar probleme la studiile geo-tehnice, dar și în ceea ce privește omiterea unor costuri;
167. **Unitățile Administrativ-Teritoriale (UAT) se confruntă cu mai multe probleme în elaborarea Rapoartelor Do No Significant Harm (DNSH)**, esențiale pentru a demonstra conformitatea proiectelor principiilor sustenabilității. Cele mai importante dificultăți întâmpinate referă la interpretări diferite ale cerințelor care trebuie îndeplinite; lipsa expertizei tehnice la nivelul funcționarilor din UAT ceea ce conduce la externalizarea serviciului și evident la costuri suplimentare și posibile abordări diferite; dificultăți în colectarea și analiza datelor necesare pentru a demonstra conformitatea proiectelor cu principiul DNSH; datele necesare sunt furnizate cu întârziere de către instituțiile responsabile (ex: Agenția de Protecție a Mediului); procesul de avizare și validare este greoi, mai ales când există suprapuneri cu alte cerințe de raportare (de ex. evaluări de mediu).
168. **Durata excesivă pentru obținerea avizelor aferente tuturor fazelor**, inclusiv la finalizarea și recepția lucrărilor, dar și întreaga problematică asociată acestora (diverse tipuri de dificultăți pe care avizele le presupun).
169. **Creșterea costurilor materialelor pentru contractele de lucrări** și dificultăți majore în aplicarea procedurilor de actualizare a prețurilor; Guvernul a emis OUG 15/2021, OUG 64/2022 și OUG 44/2023 ca instrumente de ajustare a prețurilor și actualizare a devizelor generale la lucrărilor de construcții rămase de făcut; aplicarea metodologiei a fost dificilă și de durată, consumatoare de resurse de timp pentru beneficiari și autorități și în cazul proiectelor

etapizate a întârziat contractarea lor fapt ce a condus la costuri suplimentare pentru UAT care fie au trebui să sisteze lucrările, fie au continuat execuția din bugetul local, aceste cheltuieli fiind încadrate ca neeligibile.

- 170. Capacitate limitată a contractorilor**, din cauze legate de piața forței de muncă, lipsa forței de muncă în domeniul construcțiilor, dar și în proiectare și consultanță
- 171. Întârzieri datorate procedurilor privind achizițiile publice** (anularea repetată a procedurilor de achiziție datorită neprezentării ofertanților sau neprezentării unor oferte admisibile). Conform opiniei experților intervievați, procedurile de licitație au avut durate lungi, iar calitatea firmelor de construcții a reprezentat o problemă, necesitând reluarea procedurilor de achiziție
- 172. Noua platformă MySMIS a adus un volum suplimentar de muncă**, beneficiarii având nevoie de timp ca să se familiarizeze cu noile module și cu legăturile dintre ele. Au apărut dificultăți datorate solicitării de reîncărcare a documentelor deja încărcate în platformă, la module diferite. Practic, platforma MySMIS îngreunează procesul întrucât se încarcă repetat aceleași documente și informații, documentele dublându-se, fiind practic un sistem ineficient bazat pe un volum mult prea mare al documentelor justificative solicitate;
- 173.** Beneficiarii au apreciat că **noul rol al Agenției pentru Dezvoltare de AM are un efect pozitiv** asupra procesului de implementare a proiectelor prin faptul că durata verificărilor în etapa de evaluare, selecție și contractare s-a scurtat nefiind necesară verificarea la nivel central.
- 174. Capacitatea administrativă a beneficiarilor este considerată esențială în implementarea la timp și eficace a proiectelor.** Deși multe dintre autoritățile locale apelează la servicii de consultanță pentru scrierea cererilor de finanțare și pentru etapele de implementare a proiectelor, echipele acestora întâmpina dificultăți, în asigurarea resurselor umane în special în domeniile urbanism arhitectură, investiții unde este necesară colaborarea strânsă cu proiectanții și constructorii.
- 175.** Atât interviurile cât și focus **grupul au evidențiat dificultățile beneficiarilor cu calitatea prestației contractorilor**, fie consultanți pentru pregătirea și implementarea proiectelor, fie proiectanți și executanți de lucrări.

Figură 10-Percepția beneficiarilor în ceea ce privește măsura în care factorii influențează implementarea proiectelor (pe o scală de la 1 la 5, unde 1 e minim iar 5 maxim, 0 nu știu/nu răspund)



Sursa : sondaj beneficiari SurveyMonkey

176. Sondajul aplicat beneficiarilor din cadrul Priorității 3 a Programului Regional Sud-Est, a evidențiat mai multe dificultăți și provocări în implementarea proiectelor.
177. Creșterea prețurilor a fost cel mai frecvent menționat obstacol, cu 35% dintre respondenți acordând nota 5, ceea ce indică un impact major asupra bugetelor proiectelor, cauzat de fluctuațiile economice. La fel de problematică a fost și indisponibilitatea fondurilor pentru efectuarea plăților, cu același procent de 31,58% dintre respondenți care au evaluat-o la cel mai ridicat nivel de impact, sugerând întârzieri financiare ce afectează implementarea proiectelor.
178. Rigiditatea procedurilor și birocrația excesivă au fost semnalate ca o barieră semnificativă, 35% dintre respondenți oferindu-i nota 3, ceea ce indică faptul că, deși nu este percepută ca un obstacol extrem, îngreunează considerabil desfășurarea proiectelor. De asemenea, întârzierile în procesul de avizare a documentației tehnice au fost raportate de un număr mare de beneficiari, în special la nivelurile 3 și 1 (27,78%), confirmând că aspectele administrative contribuie la întârzieri în implementare.
179. Capacitatea limitată a contractorilor și antreprenorilor a fost evidențiată de 20% dintre respondenți care i-au acordat nota maximă, semnalând o dificultate în identificarea și colaborarea cu furnizori adecvați. În mod similar, capacitatea limitată la nivelul beneficiarului a fost considerată un obstacol doar pentru o parte dintre respondenți, 26,32% dintre aceștia acordând nota 0, ceea ce indică faptul că, deși nu este o problemă generalizată, afectează anumite proiecte.
180. În ceea ce privește „alți factori”, 75% dintre respondenți au acordat nota 0, ceea ce sugerează că majoritatea nu au identificat probleme suplimentare relevante, însă unii dintre aceștia au oferit observații specifice.

Sumarul răspunsului

181. Unitățile Administrativ-Teritoriale (UAT-urile) au făcut progrese semnificative în **consolidarea capacității lor de a accesa fonduri europene**, demonstrând un angajament constant în direcția dezvoltării locale. În acest sens, au fost formate echipe cu dimensiuni variabile, care au acumulat experiență valoroasă în cadrul exercițiilor financiare anterioare. Aceste echipe includ, de regulă, 2-3 experți în orașele mici, în timp ce orașele mai mari și municipiile au reușit să formeze echipe mai extinse, cu peste 10 specialiști. Această diversitate în structura echipelor reflectă adaptabilitatea UAT-urilor la resursele umane disponibile și la complexitatea proiectelor gestionate.
182. Cu toate acestea, UAT-urile se confruntă în continuare cu multiple provocări care influențează capacitatea lor de a implementa cu succes proiectele finanțate. Printre barierele interne se numără volumul mare de finanțări nerambursabile atrase, care necesită gestionarea simultană de către un personal insuficient numeric, ceea ce conduce la supraîncărcarea echipelor cu sarcini diverse și complexe. În plus, limitările resurselor financiare interne creează dificultăți în pregătirea anticipată a cererilor de finanțare, ceea ce poate întârzia procesul de accesare a fondurilor și, implicit, implementarea proiectelor.
183. Pe lângă aceste aspecte interne, există și factori externi care îngreunează procesul de implementare. Procedurile de achiziție publică, adesea complicate și birocratizate, reprezintă o sursă majoră de întârzieri. De asemenea, ajustările de prețuri survenite pe parcursul derulării proiectelor pot genera dificultăți financiare suplimentare. Capacitatea limitată a contractorilor de a finaliza lucrările conform standardelor și termenelor asumate este un alt factor de risc semnificativ. Nu în ultimul rând, durata excesivă a obținerii avizelor necesare creează blocaje administrative care afectează progresul proiectelor.

4.5. Mecanisme de implementare la nivelul ITI-Delta Dunării

ÎE4. Care sunt principalele îmbunătățiri care trebuie să fie aduse procesului de implementare a programului și a intervențiilor în zona ITI DD, pentru a se îmbunătăți calitatea acestuia?

ÎE6. Progresul realizat în ceea ce privește contractarea proiectelor în zona ITI DD este suficient astfel încât să se atingă obiectivele acestui mecanism?

184. Aceste întrebări vizează evaluarea progresului realizat în contractarea proiectelor în zona ITI Delta Dunării (ITI DD) și în ce măsură acest progres contribuie la atingerea obiectivelor strategice ale mecanismului ITI. Întrebarea de evaluare IE4 solicită identificarea principalelor îmbunătățiri necesare pentru procesul de implementare a programului și a intervențiilor în zona ITI Delta Dunării (ITI DD). Aceasta a implicat o analiză detaliată a aspectelor actuale ale implementării, evidențiind punctele slabe sau provocările care pot afecta eficiența și calitatea rezultatelor.
185. Pentru a răspunde acestor întrebări, s-a realizat o analiză documentară a rapoartelor de progres și a documentelor strategice relevante, pentru a evalua stadiul actual al contractării proiectelor în ITI DD, o analiză documentară a rapoartelor de implementare și a altor documente relevante care reflectă stadiul actual al intervențiilor în zona ITI Delta Dunării. Acest demers a fost completat prin interviuri semi-structurate cu autorități locale, responsabili de program și beneficiari, pentru a capta percepțiile și provocările întâmpinate în procesul de contractare și implementare. De asemenea, s-a efectuat o analiză cantitativă a datelor statistice și administrative pentru a măsura eficacitatea procesului de contractare. În plus, au fost realizate studii de caz pe proiecte reprezentative, care au oferit o înțelegere mai profundă a contribuției acestora la obiectivele ITI DD.
186. Analiza documentară a fost esențială pentru a obține o imagine clară asupra stadiului actual al implementării și pentru a identifica eventualele probleme structurale sau procedurale. Factorii contextuali care pot influența implementarea în zona ITI Delta Dunării includ condițiile geografice specifice regiunii, capacitatea administrativă locală, nivelul de colaborare între diferiți actori, resursele financiare disponibile, precum și cadrul legislativ și de reglementare specific regiunii. De asemenea, trebuie luate în considerare barierele culturale și sociale care pot afecta implementarea eficientă a intervențiilor.
187. Utilizarea combinată a analizei documentare și a interviurilor semi-structurate asigură o evaluare completă și detaliată a progresului în contractarea proiectelor dar și o perspectivă globală asupra implementării în regiunea ITI Delta Dunării, pentru a obține sugestii și recomandări specifice de îmbunătățire.
188. Această metodologie permite colectarea de date concrete și obiective, completate de perspectivele și experiențele actorilor implicați, ceea ce facilitează formularea unor recomandări clare și aplicabile pentru îmbunătățirea procesului.
189. Capacitatea administrativă, flexibilitatea mecanismului ITI, barierele legislative și financiare, precum și cooperarea între actorii implicați, sunt factori esențiali care pot influența succesul contractării proiectelor și atingerea obiectivelor strategice ale ITI DD. Acești factori au fost luați în considerare în evaluarea finală pentru a oferi o imagine completă asupra procesului și a progresului realizat.

Principalele constatări din mixul de metode și instrumente aplicate

190. În perioada de programare 2014-2020, România a folosit instrumentul Investiții teritoriale integrate (ITI) în Rezervația Biosferei Delta Dunării și zonele limitrofe ale acesteia (Arealul Delta Dunării). Acest teritoriu unic este acoperit din punct de vedere administrativ de județele Tulcea (în cea mai mare parte) și respectiv Constanța, și reprezintă o parte a Regiunii Sud-Est cu caracteristici foarte specifice: populație rară și izolată, specializare și vulnerabilitate economică, acces limitat la servicii. ITI a fost singura Investiție Teritorială Integrată ce s-a implementat în România, iar alocarea inițială de 1,11 mld euro a fost distribuită pe 5 Piloni, identificați în cadrul Strategiei ITIDD. ITI a beneficiat de alocări din toate cele 8 programe operaționale, cu precădere POR (35% din alocări) și POIM (36% din alocări).
191. Principalele acțiuni au răspuns nevoilor asociate fiecărui Pilon și au vizat, spre exemplu, transportul public pentru mobilitate urbană, zonele și speciile protejate, serviciile de urgență, gestionarea inundațiilor, investițiile în prevenirea eroziunii costiere, asistența pentru șomeri și gestionarea deșeurilor.
192. O concentrare foarte mare a finanțării a fost vizibilă în cazul Pilonului III (Conectivitate) pe proiecte de transport, în principal datorită proiectului de mare anvergură al podului de la Brăila și a Pilonului IV (Servicii publice) pentru investiții în serviciile de urgență.

193. Teritoriul acoperit de ITI prezintă câteva tendințe care sunt comune cu cele le regiunii Sud-Est. Astfel, populația a urmat tendința regiunii, de scădere, dar rata depopulării este semnificativ mai mare decât media pe țară. În localități precum Chilia Veche, Ceatalchioi sau C.A. Rosetti, rata de scădere este sub -6%. Spre deosebire de alte regiuni care au cunoscut o creștere a populației urbane sau peri-urbane, în teritoriul ITI scăderea populației se manifestă atât la nivel urban cât și rural.
194. Fondurile ITI din această prioritate sunt dedicate promovării mobilității urbane multimodale durabile, tranziției către o economie cu emisii reduse de carbon și reducerii impactului asupra mediului cu obiective care include: intervenții care vizează transportul public pe apă, infrastructura de mobilitate și protecția mediului în Delta Dunării și zonele înconjurătoare cu accent pe modernizarea infrastructurii pentru transport fluvial cu emisii reduse și pe integrarea ecosistemelor naturale în planificarea urbană. La data de 31.12.2024 pe P3 – ITI Delta Dunării fuseseră contractate 2 proiecte ambele etapizate: UAT Municipiul Tulcea - Modernizarea parcului auto de transport calatori din municipiul Tulcea prin achiziționarea de vehicule nepoluante pentru transportul public și UAT Oraș Isaccea - Serviciu integrat de transport public urban în contextul dezvoltării durabile a orașului Isaccea. Valoarea totală a proiectelor contractate în prezent pe ITI este de 22,476,839.55 EUR și plățile efectuate la 31.12.2024 pentru aceste proiecte este de 2,800,299.98 EUR reprezentând 12,45% din valoarea totală.
195. Aproximativ 12% din valoarea totală a P3 este alocată proiectelor finanțate prin mecanismul ITI Delta Dunării. Gradul de suprasubscripție al contractelor depuse pentru cele două apeluri dedicate reflectă interesul ridicat și nevoia de finanțare a proiectelor de mobilitate urbană din acest areal. Proiectele depuse pentru apelul PR/SE/2024/Etap/3.1/ITI/Tulcea, cu o alocare de 4 milioane EUR, depășesc valoarea disponibilă, ajungând la 428%, iar cele pentru apelul PR/SE/2024/Etap/3.1/ITI/O – apel orașe valoarea proiectelor depuse însumează 183% din totalul alocării.

Apel	Tip Apel	Valoare apel (FEDR)	Nr. Proiecte depuse	Valoare proiecte depuse (FEDR)	Grad de suprasubscripție
PR/SE/2024/Etap/3.1/ITI/Tulcea	necompetitiv	3.937.755,10	1	16.868.551,60	428%
PR/SE/2024/ Etap/3.1/ITI/O – apel orașe	necompetitiv	1.439.795	1	2.643.122	183%

196. Din perspectiva alocării pe cod de intervenție pentru mecanismul ITI-Delta Dunării, prioritar este cod de intervenție 082 Material rulant de transport urban curat ce reprezintă 47,41 din alocarea pentru ITI din P3 răspunzând astfel nevoie identificate prin strategiile de dezvoltare locale si europene privind crearea unor soluții integrate de transport multimodal, care să permită combinarea transportului auto, feroviar și naval și Dezvoltarea unor terminale de transfer moderne între mijloacele de transport (ex. stații de autobuz conectate la puncte de îmbarcare fluvială).
197. Proiectul „Serviciu integrat de transport public urban în contextul dezvoltării durabile a orașului Isaccea” are ca obiectiv implementarea unui serviciu integrat de transport public urban bazat pe soluții durabile, în concordanță cu planurile de mobilitate urbană și tranziția către o economie verde prin promovarea mobilității urbane multimodale durabile prin dezvoltarea infrastructurii curate, cum ar fi transportul electric, piste pentru biciclete și zone pietonale, crearea de culoare de mobilitate și utilizarea combustibililor alternativi pentru a reduce poluarea și implementarea de soluții digitale inteligente pentru gestionarea traficului urban. Principalele activități vizează crearea și modernizarea pistelor pentru bicicliști, amenajarea zonelor pietonale și stațiilor de transport public electric, dezvoltarea unui sistem de transport public pe bază de vehicule electrice și instalarea de stații de încărcare pentru vehicule electrice. Indicatori propuși a fi atinși până la data de finalizare (28.10.2026) sunt: construirea/modernizarea unui total de 2.140,85 metri liniari de piste/trasee pentru biciclete, amenajarea a două centre de închiriere/depozitare biciclete, fiecare cu o capacitate de 20 biciclete disponibile pentru închiriere și 20 rastele pentru depozitare, creșterea numărului anual de utilizatori ai transportului public ecologic: 127.750 pasageri/an la finalizare și în ultimul an al perioadei de durabilitate: 146.000 pasageri/an.



198. Proiectul Modernizarea parcului auto de transport călători din municipiul Tulcea prin achiziționarea de vehicule nepoluante pentru transportul public” are ca obiectiv implementarea unui transport public urban curat și ecologic, aliniindu-se la tranziția către o economie cu emisii zero de dioxid de carbon. Principalele activități vizează achiziția unui număr de 14 autobuze electrice și hibride, cu stații de încărcare corespunzătoare, pentru modernizarea flotei existente de transport public, instalarea de stațiile de încărcare la principalele puncte de plecare și terminus ale autobuzelor, modernizarea și extinderea stațiilor de transport public pentru a include facilități prietenoase cu mediul și accesibile persoanelor cu dizabilități, implementarea soluțiilor digitale pentru eficientizarea rutelor de transport și a managementului flotei. Principali rezultate și indicatori la finalul proiectului sunt: 14 autobuze electrice, destinate modernizării flotei de transport public, 14 stații de încărcare lentă, 3 stații de încărcare rapidă, amplasate strategic pentru eficiența operațională, 40 de stații de transport public renovate pentru a asigura accesibilitate, număr anual de utilizatori ai transportului public 127.750 de pasageri/an pentru transportul public ecologic în primul an de implementare, estimarea reducerii emisiilor de dioxid de carbon prin utilizarea vehiculelor electrice este de aproximativ 360 tone/an. (informații suplimentare privind proiectul se găsesc în studiul de caz).

Sumarul răspunsului:

199. România continuă și în noul exercițiu financiar Investițiile Teritoriale Integrate (ITI) exclusiv în Rezervația Biosferei Delta Dunării și zonele limitrofe, un teritoriu unic administrativ din județele Tulcea și Constanța, caracterizat prin populație rară, vulnerabilitate economică și acces limitat la servicii.
200. Principalele intervenții vizează mobilitatea urbană, protecția mediului, gestionarea riscurilor naturale și serviciile de urgență. Cea mai mare parte a fondurilor este direcționată către transport și servicii publice.
201. Teritoriul ITI a urmat tendința de depopulare accelerată, cu rate de scădere mai mari decât media națională, afectând atât zonele urbane, cât și cele rurale. Proiectele ITI se concentrează pe mobilitate durabilă și protecția mediului, incluzând modernizarea infrastructurii de transport fluvial și integrarea ecosistemelor naturale în planificarea urbană.
202. La 31.12.2024, valoarea totală a proiectelor contractate în cadrul ITI Delta Dunării era de 22,47 milioane EUR, iar plățile efectuate reprezentau 12,45% din această sumă. Codul de intervenție prioritar a fost "Material rulant de transport urban curat" (47,41% din alocare), sprijinind soluții integrate de transport multimodal. Pian la data elaborării raportului erau finanțate doar două proiecte și conform calendarului de lansări apeluri se așteaptă ca în a doua parte anului 2025 să mai fie lansat un apel special dedicat ITI.

5. CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI

5.1. Concluzii

203. PRSE prin P3 include intervenții care sprijină RST în ceea ce privește sustenabilitatea transporturilor, tranziția verde și digitală în domeniul transportului durabil prin investiții în domenii aferente cum ar fi infrastructuri de transport urban curate, transport urban digitalizat sau infrastructuri pentru combustibili alternativi. Programul prin P3 contribuie și la accelerarea punerii în aplicare a programelor politicii de coeziune și consolidarea capacității administrative prin alocarea în cadrul priorității a 200.000 EUR pentru acțiuni privind creșterea capacității administrative a AM-ului, a beneficiarilor și APL, în etapa de programare și implementare.
204. Analiza socio-economică relevă că în pofida progreselor înregistrate, calitatea transportului public rămâne o provocare din cauza parcului auto învechit și a infrastructurii insuficiente. Expansiunea urbană necontrolată accentuează aceste probleme, iar adoptarea soluțiilor verzi depinde de extinderea rețelelor de încărcare. Pentru a acoperi aceste nevoi este necesară o modernizare rapidă a transportului public pentru a sprijini mobilitatea și conectivitatea regională. Beneficiarii susțin că nevoile regiunii în ceea ce privește mobilitatea depășesc alocările actuale.
205. Performanța actuală a Priorității 3 arată un progres mixt: deși unele obiective, precum infrastructura pentru combustibili alternativi (135%) și lungimea infrastructurii de transport urban curat (241%), au fost depășite, există întârzieri majore la indicatori esențiali, cum ar fi capacitatea materialului rulant ecologic (5%) și infrastructura pentru



prioritizarea transportului curat (9%). Proiectele etapizate contribuie semnificativ la realizările planificate, dar ritmul de implementare este lent, cu riscul de a nu atinge toate țintele până în 2029. Analiza performanței indică provocări legate de alocarea bugetară, managementul proiectelor și capacitatea instituțională, subliniind nevoia de accelerare a implementării și de optimizare a resurselor. Riscul de nefinalizare a investițiilor rămâne moderat, fiind influențat de întârzierile în lansarea și implementarea proiectelor, iar presiunile economice actuale ar putea afecta bugetele locale.

- 206.** Arealul ITI Delta Dunării urmează aceeași tendință cu restul contractelor din PRSE, majoritatea proiectelor fiind etapizate, aflate în grade diferite de maturitate. Proiectele se concentrează pe modernizarea transportului public și infrastructura ecologică, dar ritmul actual necesită intervenții rapide și sprijin suplimentar.
- 207.** Obstacolele în implementarea Priorității 3 includ durata lungă a proceselor de evaluare și contractare, lipsa resurselor financiare și expertizei la nivel local, dificultăți în elaborarea rapoartelor DNSH, întârzieri în obținerea avizelor, creșterea costurilor materialelor și capacitatea limitată a contractorilor. Platforma MySMIS a fost identificată ca un obstacol administrativ semnificativ, iar calitatea scăzută a prestațiilor contractorilor afectează implementarea. Cu toate acestea, beneficiarii apreciază rolul pozitiv al Agenției pentru Dezvoltare Regională Sud-Est ca AM, ceea ce sugerează că îmbunătățirea capacității administrative și simplificarea procedurilor sunt esențiale pentru succesul programului.
- 208.** Creșterea prețurilor la materialele de construcții au avut o influență negativă asupra devizelor de construcții care au fost revizuite în mai multe rânduri. Creșterea costurilor materialelor de construcții a fost atenuat prin OUG 15/2021 și 64/2022 care au avut rolul de a compensa, însă redactarea complexă a acestor acte adiționale a creat dificultăți suplimentare, necesitând o abordare atentă și clarificări ulterioare.
- 209.** Prioritatea 3 a PRSE contribuie semnificativ la obiectivele PNIESC prin investiții în infrastructuri de transport curat și mobilitate alternativă, sprijinind modernizarea transportului public urban și creșterea ponderii vehiculelor cu emisii zero. De asemenea, PRSE susține PEDS prin integrarea principiilor orizontale de incluziune socială și prin măsuri de accesibilizare pentru persoanele cu dizabilități asumate la nivelul contractelor.

5.2. Recomandări

- 210.** Lansarea rapidă a noilor apeluri de proiecte, mai ales pentru arealul ITI Delta Dunării, cu termene clare și suport extins pentru beneficiari în pregătirea cererilor de finanțare.
- 211.** Simplificarea sistemului de implementare, inclusiv metodologia de evaluare și selecție, simplificarea grilelor și evitarea criteriilor care necesită informații complexe și timp îndelungat pentru analiză și completare în special în faza de contractare.
- 212.** Creșterea sprijinului tehnic și administrativ oferit beneficiarilor prin ghiduri metodologice detaliate, sesiuni de instruire regulate și suport dedicat pentru depășirea dificultăților legate de platforma MySMIS și cerințele DNSH.
- 213.** Lansarea unor campanii de informare și educație privind beneficiile utilizării transportului public și a mijloacelor de transport ecologice la nivel de Regiune, pentru a încuraja schimbarea comportamentului cetățenilor, creșterea utilizării transportului sustenabil și sprijinirea tranziției către mobilitate verde. Aceste campanii ar trebui să includă inițiative locale, colaborări cu școli, universități și mediul privat, precum și promovarea avantajelor economice, sociale și de mediu ale transportului ecologic.
- 214.** Asistență tehnică personalizată pentru beneficiarii cu capacitate administrativă redusă, în special orașele mici, pentru a evita blocajele și întârzierile.



ANEXE

Anexa I. Aspecte cheie ale programului PRSE și Priorității 3

Tabel 6-Structura programului

Obiectiv de politică/ Prioritate/Obiectiv Specific	Acțiuni
OP 2 O Europă mai verde, rezilientă cu emisii reduse de carbon, care se îndreaptă către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon, prin promovarea tranziției către o energie curată și echitabilă, a investițiilor verzi și albastre, a economiei circulare, a atenuării schimbărilor climatice și a adaptării la acestea, a prevenirii și gestionării riscurilor precum și a unei mobilități urbane durabile	
P 3 O REGIUNE CU EMISII DE CARBON REDUSE	
b (viii) Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de carbon	Acțiunea 3.1 Reducerea emisiilor de carbon în mediul urban prin investiții pentru dezvoltarea infrastructurii urbane curate (infrastructuri de transport, ciclism, material rulant, combustibili alternativi, culoare de mobilitate), bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila

Tabel 7-Alocări FEDR conform OS PRSE 2021-2027

Obiectiv specific	OS	Alocare Regiunea SE (EUR) FEDR	din care ITI Delta Dunării (EUR) FEDR	% ITI DD in total OS
b (viii) Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de carbon	OS2.8	170,321,133	17,907,225	10.5%



Tabel 8-Valoarea alocării pe coduri de intervenție în cadrul Priorității 3

Cod de intervenție	Alocare FEDR cod	Alocare Regiunea SE (EUR)				din care ITI Delta Dunării (EUR)			
		FEDR	CN	FEDR + BS	Total	FEDR	CN	FEDR + BS	Total
081 Infrastructuri de transport urban curate	74,696,973	74,696,973	13,181,819	86,121,216	87,878,792	5,169,697	912,299	5,960,357	6,081,996
082 Material rulant de transport urban curat	50,700,819	50,700,819	8,947,203	58,455,062	59,648,022	8,491,163	1,498,441	9,789,811	9,989,604
083 Infrastructuri pentru bicicliști	30,109,693	30,109,693	5,313,475	34,714,705	35,423,168	3,500,000	617,647	4,035,294	4,117,647
084 Digitalizarea transportului urban	3,372,005	3,372,005	595,060	3,887,723	3,967,065	337,201	59,506	388,773	396,707
086 Infrastructuri pentru combustibili alternativi	4,091,643	4,091,643	722,055	4,717,424	4,813,698	409,164	72,205	471,742	481,370
093 Alte drumuri reconstruite sau modernizate	7,000,000	7,000,000	1,235,294	8,070,588	8,235,294	0	0	0	0
169 Inițiative privind dezvoltarea teritorială, inclusiv pregătirea strategiilor teritoriale	150,000	150,000	26,471	172,941	176,471	0	0	0	0
170 Îmbunătățirea capacității autorităților responsabile de programe și a organismelor implicate în execuția fondurilor	200,000	200,000	35,294	230,588	235,294	0	0	0	0

Total	170,321,133	170,321,133	30,056,671	196,370,247	200,377,804	17,907,225	3,160,099	20,645,977	21,067,324
-------	-------------	-------------	------------	-------------	-------------	------------	-----------	------------	------------

Anexa II. Analiza socio-economică

2.1. Analiza socio-economica a Regiunii Sud-Est

Această secțiune evidențiază aspectele specifice relevante pentru **contextul regional și intra-regional al Regiunii Sud-Est**. Analiza se concentrează pe aspecte relevante din perspectiva priorităților de investiții ale PR SE 2021-2027. S-au urmărit progresele la nivel regional în cazul unor domenii relevante precum resursele umane, dinamica economică, turismul, serviciile publice de educație și sănătate, infrastructura în vederea evidențierii unor tendințe distincte de cele prezentate la nivel național.

Dinamica populației

Regiunea Sud-Est are o populație totală de 2.345.172 de locuitori (2024)⁷, cu o densitate de 66 locuitori/km², reprezentând 12,32% din populația totală a țării și fiind a patra regiune ca mărime. Între 2012 și 2021, populația regiunii a scăzut constant, cu o diminuare mai pronunțată în mediul urban decât în mediul rural.

Tendința de scădere a populației a continuat și după anul 2021, dar cu un ritm mai puțin accelerat (de -0,5%), astfel încât populația înregistrată la 1 ian 2024 era de 2.345.172 persoane. La nivel de județ, în termeni relativi scăderile au variat între -0,2 % (județul Constanța) și -2,1 % (județul Brăila). Se remarcă un județ care are o creștere a populației de 5%, respectiv județul Vrancea. Principalele cauze ale declinului demografic sunt reducerea natalității și migrația către zone mai dezvoltate economic, atât din țară, cât și din străinătate. Sporul natural al Regiunii Sud-Est a fost în continuare negativ, de -5,6 persoane/1000, cu o valoare minimă de -3 persoane/1000 în județul Constanța. Spre deosebire de perioada până în anul 2021, Sporul migratoriu are o tendință nouă după anul 2022, când se transformă din emigrație în imigrație netă. Pe regiune a avut loc o creștere cu 11.961 persoane, cea mai mare fiind în jud Constanța, 4.338 persoane. Pe fondul războiului din Ucraina, un număr semnificativ de refugiați își stabilesc reședința în județe de graniță precum Constanța sau Tulcea, dar și în alte județe, iar astfel declinul demografic este atenuat.

Durata medie a vieții este un indicator care oferă o imagine a nivelului de trai al regiunii. În anul 2021 aceasta a atins un vârf la nivelul Regiunii Sud-Est, de 75,42 de ani, iar în anul 2022 nivelul a scăzut în toate cele 6 județe. Ulterior, a crescut până la 74,85 ani, cu cea mai mare valoare în jud Vrancea.

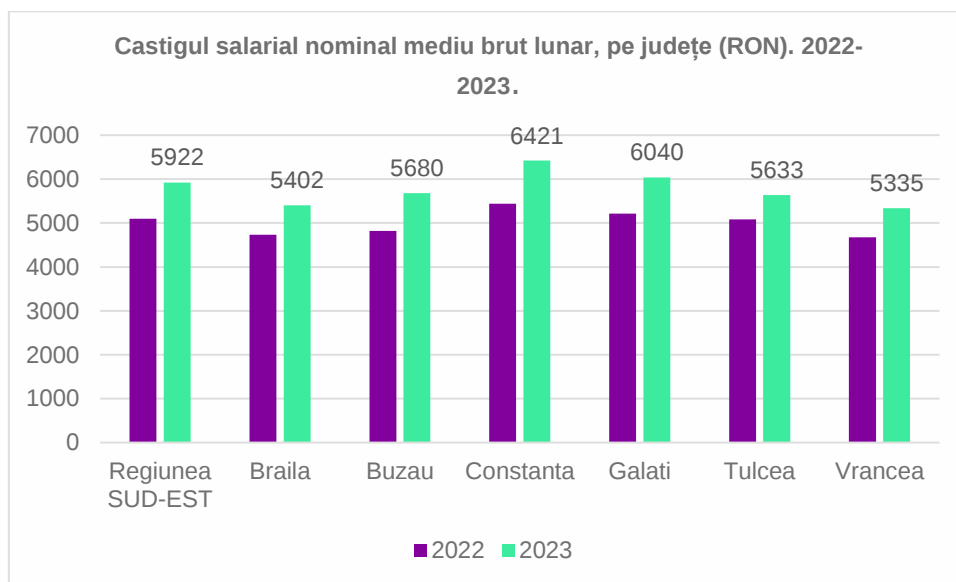
Evoluții economice intra-regionale

Regiunea Sud-Est are o situație nefavorabilă pe piața muncii în perioada 2021-2024, reflectată de rate ridicate ale șomajului și câștiguri salariale sub media națională.

⁷ INS, TEMPO, 2024

Rata șomajului în RSE este peste media pe media națională de 5,6%, fiind de peste 9% în anul 2023. De altfel, acesta valoare este cea mai ridicată din țară, fiind pe o tendință de creștere, contrar dinamicii la nivel național sau European. La nivel intra-regional, județele Galați și Buzău au cele mai ridicate rate ale șomajului, în timp de Constanța, un județ dinamic, centru universitar și economic, are cea mai redusă rată a șomajului, sub media națională, potrivit INS⁸⁹. Această situație este completată de Ratele de activitate care în Regiunea Sud Est sunt sub media Europeană și sub media națională, evidențiind o subutilizare a resurselor de muncă la nivel regional. Cea mai ridicată rata de ocupare este în Constanța, iar cea mai redusă în Galați.

Câștigul salarial mediu brut este de 5.922 RON, sub media națională de 7042 RON. Creșterile succesive ale salariului minim brut pe țară garantat au antrenat creșteri ale salariului mediu la nivel de județe. Județele Constanța și Galați au câștiguri salariale de peste 6.000 RON, iar în Vrancea se înregistrează cel mai redus salariu brut (5335 RON), trendul fiind crescător.



Sursa: date INS, TEMPO online

Mobilitate urbană

În perioada 2021-2023 nu s-au făcut progrese în ceea ce privește infrastructura de transport urban sustenabilă, alimentată cu energie electrică. Doar două județe din regiune, Brăila și Galați continuă să aibă în utilizare linii de tramvai, în lungime de 53 de km. și respectiv 45,2 km. În Galați, lungimea s-a dublat în anul 2021, față de anul 2019, când era de 22 km. Un singur județ folosește transport public cu troleibuze, Galați. Lungimea liniei electrificate aeriene nu s-a modificat după 2021, fiind de 25,4 km.

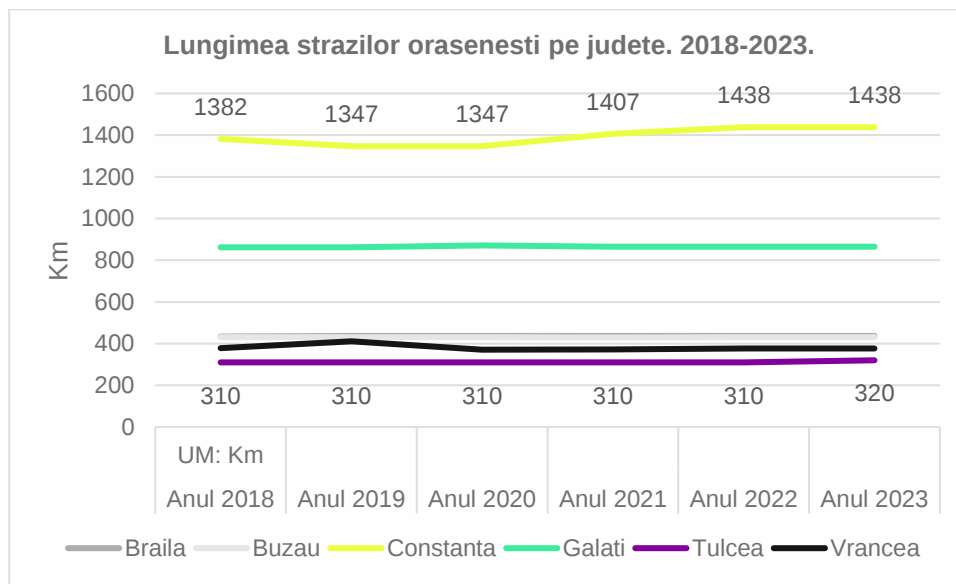
Transportul public este deservit de autobuze sau microbuze convenționale, în principal pe combustibil fosili. Anii 2023, dar mai ales 2024, aduc îmbunătățiri semnificative prin folosirea autobuzelor electrice. Prin fonduri Europene

⁸ INS raportează la nivel de județ doar rata șomajului pentru șomerii înregistrați, sensibil mai redusă decât rata șomerilor BIM, raportată de EUROSTAT.

⁹ <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>

(în majoritate PNRR) s-au achiziționat autobuze electrice în toate județele, iar numărul de călători care folosesc transportul sustenabil a crescut – cu valori estimate de până la 30%. Distribuția este Galați (2 autobuze)¹⁰, Constanța¹¹, Focșani (20 de autobuze)¹², Brăila (11), Tulcea¹³ (30 de autobuze), Buzău (16 autobuze)¹⁴. Calitatea transportului public a crescut, noile autobuze fiind echipate cu dotări moderne, iar municipalitățile au implementat aplicații mobile prin care orarul de transport sa poată fi urmărit de pasageri în timp real. În paralel, s-a continuat îmbunătățirea parcului auto și cu autobuze pe motor diesel.

Lungimea străzilor orășenești nu a s-a modificat semnificativ după anul 2021.



Rol esențial al Transportului și Infrastructurii în dezvoltare

La nivel național **lungimea totală a drumurilor publice** a cunoscut o creștere deosebit de modestă. Un progres real s-a realizat în ceea ce privește **lungimea drumurilor publice modernizate**, care a cunoscut o creștere vizibilă după anul 2018. În anul 2023 erau 5888 de drumuri publice modernizate, ceea ce reprezintă 53,4% din total, peste media pe țară de 49,4%. Lungimea drumurilor modernizate la nivel de regiune a crescut în perioada 2021-2023 cu 411 km, preponderent ca urmare a investițiilor din fonduri Europene; cea mai mare creștere fiind în județul Vrancea, 134 km.

Datele statistice nu evidențiază progrese în ceea ce privește infrastructura feroviară sau maritimă. Dimpotrivă infrastructura feroviară s-a diminuat de la 1744 în anul 2021 la 1272 km în anul 2023¹⁵. În același timp, a crescut lungimea căilor ferate electrificate de la 522 la 544 km, în aceeași perioadă, în linie cu tendința de creștere la nivel național.

¹⁰ <https://www.economica.net/>

¹¹ <https://www.ziuaconstanta.ro/>

¹² <https://www.focsani.info/>

¹³ <https://focuspress.ro/>

¹⁴ <https://www.buzoienii.ro/>

¹⁵ INS, Baza de date TEMPO online, <http://statistici.insse.ro> <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>



Regiunea Sud-Est are cel mai mare rețea de transport navigabil interior. Sectorul de transport naval din România beneficiază de investiții susținute, dar rămâne nevoie de continuarea modernizării infrastructurii și de atragerea unui număr mai mare de investiții pentru a maximiza potențialul acestui sector.

În contextul războiului din Ucraina, Regiunea Sud-Est capătă o importanță strategică în transportul navigabil național și internațional. Ca urmare a reticenței transportatorilor de a mai folosi căile navigabile ale Dunării în contextul războiului din țara vecină, **transportul pe măruri pe căi navigabile interioare** s-a scăzut în anul 2022 de la 32,120 mii t la 28,620 mii t¹⁶; în anul 2023 volumul a revenit la 32,102 mii t.

Prin urmare eforturile de creștere a mobilității trebuie să continue, dar acestea trebuie să fie însoțite de îmbunătățirea infrastructurii de transport.

Analiza arealului ITI Delta Dunării

În perioada de programare 2014-2020, România a folosit instrumentul **Investiții teritoriale integrate (ITI)** în Rezervația Biosferei Delta Dunării și zonele limitrofe ale acesteia (Regiunea Delta Dunării)¹⁷, cu orizont 2030. Acest un teritoriu unic este acoperit din punct de vedere administrativ de județele Tulcea (în cea mai mare parte) și respectiv Constanța, și reprezintă o parte a Regiunii Sud-Est cu caracteristici foarte specifice: populație rară și izolată, specializare și vulnerabilitate economică, acces limitat la servicii.

ITI a fost singura Investiție Teritorială Integrată ce s-a implementat în România, iar alocarea inițială de 1,11 mld Euro a fost distribuită pe 5 Piloni, identificați în cadrul Strategiei ITIDD¹⁸. ITI a beneficiat de alocări din toate cele 8 programe operaționale, cu precădere POR (35% din alocări) și POIM (36% din alocări).

Datele disponibile arată că la momentul 31 decembrie 2021 erau semnate 1086 de proiecte din care 582 erau încheiate, iar 504 erau în implementare¹⁹. Principalele acțiuni au răspuns nevoilor asociate fiecărui Pilon și au vizat, spre exemplu, transportul public pentru mobilitate urbană, zonele și speciile protejate, serviciile de urgență, gestionarea inundațiilor, investițiile în prevenirea eroziunii costiere, asistența pentru șomeri și gestionarea deșeurilor. O concentrare foarte mare a finanțării este vizibilă în cazul Pilonului III (Conectivitate) pe proiecte de transport, în principal datorită proiectului de mare anvergură al podului de la Brăila, și o alocare semnificativă (aproape 40%) a Pilonului IV (Servicii publice) este pentru investiții în serviciile de urgență. La momentul acestui raport- 31.12.2024, s-au încheiat 129 proiecte.

Evaluările derulate demonstrează valoarea adăugată a mecanismului de finanțare, dar sunt evidențiate și anumite probleme precum întârzieri în implementare sau necesitatea focusării de performanță a investițiilor²⁰. Podul de la Brăila, cea mai reprezentativă investiție ITI, a fost inaugurat pe 6 iulie 2023, și a întâmpinat multiple probleme

¹⁶ <https://ec.EURopa.eu/EURostat/>

https://ec.EURopa.eu/EURostat/databrowser/view/iww_go_atygo/default/table?lang=en&category=iww.iww_go.iww_go_a

¹⁷ Teritoriul ITI Delta Dunării este alcătuit din 40 Unități Administrative – Teritoriale (5 urbane și 33 rurale, din care 4 localități în județul Constanța) și 2 consilii județene, [Consiliul Județean Tulcea](#), [Consiliul Județean Constanța](#). Cele 5 orașe sunt din județul Tulcea, respectiv: Babadag, Isaccea, Măcin, Sulina, municipiul Tulcea.

Cele 33 comune sunt distribuite astfel: (i) în județul Tulcea: Baia, Beștepe, C.A. Rosetti, Ceamurlia de Jos, Ceatalchioi, Chilia Veche, Crișan, Frecăței, Greci, Grindu, I.C. Brătianu, Jijila, Jurilovca, Luncavița, Mihail Kogălniceanu, Mahmudia, Maliuc, Mihai Bravu, Murighiol, Niculițel, Nufăru, Pardina, Sarichioi, Sfântu Gheorghe, Slava Cercheză, Smârdan, Somova, Văcăreni, Valea Nucarilor; (ii) în județul Constanța: Corbu, Istria, Mihai Viteazu, Săcele (nu este membru Asociația pentru Dezvoltare Intercomunitară ITI Delta Dunării (ADI ITI DD)).

¹⁸ Strategia Integrată de Dezvoltare Durabilă a Deltei Dunării, accesibil la <https://assets.itideltadunarii.com/>

¹⁹ Comisia Europeană, Integrated Territorial Instrument of the Danube Delta – an assessment of its implementation, performance orientation and governance during 2016-2021 (2023), accesibil la: https://ec.EURopa.eu/regional_policy/

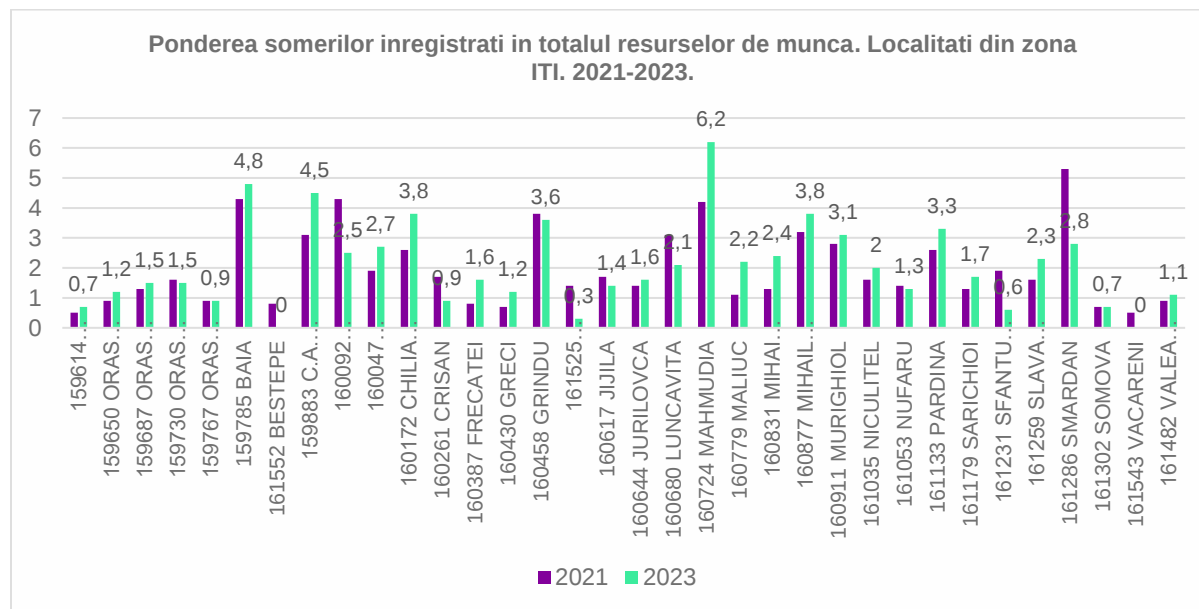
²⁰ Idem, pag 91

tehnice și de construcție în primul său an de funcționare.²¹ Folosirea acestei investiții se preconizează că va reduce timpul de călătorie cu aproximativ 50 de minute și că va fi folosit de aproximativ 11 400 de vehicule pe zi. Efectele așteptate ale acestei investiții sunt multiple, de la creșterea volumului transportului de pasageri și mărfuri, la o mai rapidă dezvoltare a regiunii și a turismului.

Teritoriul acoperit de ITI prezintă *câteva tendințe care sunt comune cu cele ale regiunii Sud-Est*. Astfel, populația a urmat tendința regiunii, de scădere, dar rata depopulării este semnificativ mai mare decât media pe țară. În localități precum Chilia Veche, Ceatalchioi sau C.A. Rosetti, rata de scădere este sub -6%. Spre deosebire de alte regiuni care au cunoscut o creștere a populației urbane sau peri-urbane, în teritoriul ITI scăderea populației se manifestă atât la nivel urban cât și rural.

Rata șomajului la nivel de localitate este aproximată de ponderea șomerilor în resursele de muncă²².

Rata șomajului este peste media pe regiune, cu valori de peste 4% în Mahmudia, Baia și CA Rosetti. Datele INS arată o dinamică a șomajului similară celei la nivel regional. În cele mai multe localități acest indicator a crescut, cu câteva excepții: în Sfântu Gheorghe, Ceamurlia de Jos și în Smârdan s-au înregistrat scăderi vizibile, de peste 1 puncte procentuale.



Sursa: date INS, TEMPO online

²¹ <https://economedia.ro/> <https://economedia.ro/podul-de-la-braila-un-an-de-provocari-si-probleme-tehnice-un-timeline-al-dificultatilor-intampinate-de-golden-gate-de-romania.html>

²² Rata șomajului la nivel de localitate nu se poate calcula decât la 10 ani, cu ocazia recensămintelor de populație și locuințe. Nu se poate calcula pentru că nu există informații așa de detaliate la nivel de localitate în cadrul surselor administrative, însă, INS a dezvoltat un indicator proxy, respectiv ponderea șomerilor în totalul resurselor de muncă, chiar dacă nu corespunde pe deplin modului de calcul al ratei șomajului.



2.2. Provocări și nevoi care susțin intervențiile din cadrul Priorității 3

Analiza socio-economică confirmă problemele și provocările care au stat la baza planificării intervențiilor pentru o regiune prietenoasă cu mediul:

1. Poluarea ridicată în zonele urbane:

- Municipiile reședință de județ din regiunea Sud-Est, cum ar fi Constanța, Galați și Brăila, se confruntă cu niveluri ridicate de poluare a aerului cauzate de emisiile de carbon din traficul rutier. Concentrarea vehiculelor cu combustibili fosili contribuie semnificativ la degradarea calității aerului.

2. Dezvoltarea insuficientă a transportului public curat:

- Transportul public este dominat de vehicule pe combustibili convenționali. În 2023, doar o parte din flotele de autobuze din regiune a fost modernizată prin achiziționarea de vehicule electrice (de exemplu, 20 de autobuze electrice în Constanța, 11 în Brăila, 30 în Tulcea), ceea ce reprezintă un progres, dar insuficient pentru a acoperi întreaga regiune.

3. Lipsa infrastructurii pentru transport alternativ:

- Infrastructura pentru ciclism și culoarele dedicate mobilității alternative sunt subdezvoltate în majoritatea municipiilor reședință de județ. Aceasta limitează posibilitățile cetățenilor de a utiliza mijloace de transport nepoluante.

4. Congestia traficului în orașe:

- Reședințele de județ din regiune se confruntă cu probleme de gestionare a traficului, ceea ce crește emisiile de gaze cu efect de seră și reduce eficiența mobilității urbane.

5. Planuri de mobilitate urbană durabilă insuficient implementate:

- Deși multe municipii au adoptat planuri de mobilitate urbană durabilă (PMUD), implementarea acestora este fragmentată, iar investițiile necesare pentru infrastructura verde și sisteme de transport integrate sunt insuficiente.

6. Creșterea presiunilor asupra calității aerului:

- Emisiile de CO₂ și alte poluanți continuă să afecteze calitatea vieții cetățenilor din regiune, necesitând investiții urgente în transport curat și soluții de mobilitate urbană sustenabilă.

7. Necesitatea integrării combustibililor alternativi:

- Regiunea are o infrastructură limitată pentru vehiculele cu combustibili alternativi, cum ar fi stațiile de încărcare electrică sau cele pentru combustibili pe bază de hidrogen.

8. Stimularea schimbării modale:

- Promovarea transportului public și alternativ este crucială pentru a reduce utilizarea mașinilor personale și a susține o tranziție către o mobilitate urbană mai curată.

9. Îmbunătățirea conectivității urbane și periurbane:

- Zonele funcționale ale municipiilor necesită soluții integrate care să conecteze mai eficient cartierele și localitățile adiacente cu centrele urbane.



Tendențele și datele recente susțin în continuare necesitatea finanțării acțiunilor Priorității 3 O regiune prietenoasă cu mediul.

- **Flotele de autobuze electrice** din regiune au început să crească în urma investițiilor europene, dar acestea acoperă doar o parte din necesar (de exemplu, 2 autobuze electrice în Galați, 16 în Buzău).
- **Lungimea pistelor de biciclete** este redusă în majoritatea municipiilor, iar infrastructura existentă pentru transport alternativ este neconectată sau subtilizată.
- **Poluarea aerului în zonele urbane** rămâne peste limitele acceptabile în mai multe municipii din Sud-Est, contribuind la probleme de sănătate publică.
- **Creșterea numărului de vehicule electrice** și cererea pentru combustibili alternativi sunt în trend ascendent, dar infrastructura necesară (de exemplu, stații de încărcare) este insuficientă pentru a susține această tranziție.



Anexa III. Contribuția la RST

RST formulate de CE stabilesc direcțiile strategice pentru politica economică, socială și de mediu a statelor membre, având un impact direct asupra utilizării fondurilor europene. În cadrul Programului Regional Sud-Est (PRSE), aceste recomandări sunt integrate în obiectivele prioritare, astfel încât investițiile să contribuie eficient la dezvoltarea regiunii. Prin urmare, implementarea PRSE are ca scop stimularea inovării, promovarea digitalizării, îmbunătățirea eficienței energetice, dezvoltarea infrastructurii educaționale și crearea unui mediu urban mai sustenabil. Dezvoltarea infrastructurii. Tabelul 9 de mai jos evidențiază RST adresate României în perioada 2019-2024, cu un nivel de relevanță ridicat, respectiv fiind direct relevante prin obiectivele și rezultatele planificate ale intervențiilor.

Tabel 9-Contribuția PRSE la RST

Nr crt	România	Priorit atea PRSE	OS corespon dent	Valoar e alocata (FEDR)(EUR)	Valoare contrac tata (FEDR) (EUR) ²³	Exemple de acțiuni
1	<i>RST4 2019 Să axeze politica economică în materie de investiții pe sectorul transporturilor, vizând în special sustenabilitatea acestuia</i>	3,4	OS 2.8, OS 3.2	163599 128	82.767. 033	Reducerea emisiilor de carbon în mediul urban prin investiții pentru dezvoltarea infrastructurii urbane curate, Investiții destinate reabilitării și modernizării infrastructurii rutiere de importanță regională pentru asigurarea conectivității la rețeaua TEN-T, Investiții destinate sistemului de transport public adaptat nevoilor, cerințelor actuale ale mediului și siguranței pasagerilor, coroborate cu infrastructura de acostare din arealul ITI DD și creșterea siguranței traficului
2	<i>RST3 2020 Să direcționeze cu prioritate investițiile către tranziția verde și tranziția digitală, în special către transportul durabil</i>	3	OS 2.8, OS 3.2	163599 128	827670 33	Reducerea emisiilor de carbon în mediul urban prin investiții pentru dezvoltarea infrastructurii urbane curate (infrastructuri de transport, ciclism, material rulant, combustibili alternativi, culoare de mobilitate), bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă

²³ Calculat în EUR din lei la curs 31.12.2024 1 EUR=4.9761 lei

Tabel 10-Contribuția indirectă a PRSE la RST

Prioritate	OS corespunzător	Valoare alocată (EUR)	Arie	Exemple de acțiuni	România
1	OS 1.4	5,882,353	Competențe verzi și digitale	Dezvoltarea competențelor pentru specializare inteligentă și antreprenoriat ce pot include competențe verzi fără a fi obiectivul principal al formării	<i>RST3 2019 Să asigure îmbunătățirea competențelor, inclusiv a competențelor digitale, în special prin sporirea relevanței pe piața forței de muncă a educației și formării profesionale și a învățământului superior</i> <i>RST2 2020 Să consolideze competențele și învățarea digitală</i> <i>RST3 2023 Intensificarea eforturilor în materie de politici care vizează furnizarea și dobândirea de competențe și competențele necesare pentru tranziția verde.</i>
Implementare transversală			Eficiență energetică	Includerea în investiții a surselor regenerabile de energie, fără ca producția de energie să fie obiectivul proiectului. Includerea de soluții de economisire a energiei pe perioada exploatarei	<i>RST3 2022 / 2023 Reducerea dependenței de combustibilii fosili</i>
Implementare transversală			Eficiență energetică	Includerea în investiții a surselor regenerabile de energie, fără ca producția de energie să fie obiectivul proiectului.	<i>RST3 2023 accelerează tranziția energetică, în special prin implementarea energiei din surse regenerabile mai rapid și îmbunătățirea capacității rețelei pentru a permite noi capacități de opera pe piață.</i>
Implementare transversală			Eficiență energetică	Stimularea producerii de energie regenerabilă ca și componentă a proiectelor de investiție	<i>RST3 2022 Să faciliteze extinderea în continuare a producției durabile de energie prin accelerarea dezvoltării surselor regenerabile de energie</i>



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regio
Sud-Est

Anexa IV. Contribuția PRSE la PNIESC

Tabel 11-OS și intervenții care contribuie indirect la politici și măsuri de eficiență energetică ale PNIESC

Nr crt	Politici & Măsuri PNIESC	OS	Cod Intervenție	Alocare FEDR pentru obiective climatice (milioane EUR)
4	P&M 49 Modernizarea transportului public urban	OS2.8	081 Infrastructuri de transport urban curate (Prin infrastructuri de transport urban curate se înțelege infrastructuri care permit exploatarea materialului rulant cu emisii zero)	74.70
5	P&M 49 Modernizarea transportului public urban	OS2.8	082 Material rulant de transport urban curat (Prin material rulant de transport urban curat se înțelege material rulant cu emisii zero)	50.70
7	P&M 47 Creșterea ponderii autoturismelor alimentate cu combustibili alternativi P&M 48 Creșterea ponderii autovehiculelor de transport pasageri alimentate cu combustibili alternativi	OS2.8	086 Infrastructuri pentru combustibili alternativi	4.09

Tabel 12 - OS și intervenții care contribuie indirect la obiective de mediu ale PNIESC

Nr crt	Obiectiv de mediu	OS	Cod Intervenție	Alocare FEDR pentru obiective climatice (milioane EUR)
5	Eficiență energetică P&M 49 Modernizarea transportului public urban	OS2.8	084 Digitalizarea transportului urban	



Tabel 13-Obiective de mediu ale PNIESC la care PRSE contribuie prin măsuri orizontale

Nr crt	Obiectiv de mediu	Politici si masuri
1	Creșterea ponderii energiilor regenerabile	P&M 22 Creșterea capacității instalate de producere a energiei electrice din surse solare
2	Îmbunătățirea eficienței energetice	P&M 41 Achiziții verzi
3	Îmbunătățirea eficienței energetice	P&M 42 Auditul și managementul energetic
4	Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră	P&M 17 Reducerea nivelului de deșeuri municipale per capita
5	Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră	P&M 18 Îmbunătățirea reciclării și a colectării deșeurilor biodegradabile pentru compostare



Anexa V. Contribuție PRSE la PEDS

Tabel 14-Identificarea contribuției intervențiilor PRSE la pilonii PEDS

Arie/ Pilon principal	Pilon / Principiu	Relevanță PRSE	OS Relevant	
			Alocare specifică EUR)	FEDR (mil EUR)
Egalitate de șanse și accesul pe piața forței de muncă	PEDS 2-Egalitate de gen – Eliminarea diferențelor de remunerare și de acces pe piața muncii.	Contribuții indirecte prin integrarea principiului ca aspect orizontal în implementarea proiectelor sau în operarea infrastructurilor	Aplicare transversală pentru mai multe OS	
Egalitate de șanse și accesul pe piața forței de muncă	PEDS 3-Egalitate de șanse – Nediscriminare pe criterii de gen, origine, dizabilitate sau alte factori.-	Contribuții indirecte prin integrarea principiului ca aspect orizontal în implementarea proiectelor sau în operarea infrastructurilor	Aplicare transversală pentru mai multe OS	
Protecție și incluziune socială	PEDS 17- Incluziune pentru persoanele cu dizabilități	Contribuții indirecte prin integrarea principiului ca aspect orizontal în implementarea proiectelor sau în operarea infrastructurilor	OS 5.1 2	



Anexa VI. Progresul in implementarea PRSE

Tabel 15-Date privind progresul implementării programului la 31.12.2024

Obiectiv specific	Total alocări financiare în funcție de fond și contribuția națională (mil EUR)	Costul eligibil total al operațiunilor selectate (în mil EUR)	Contribuția din partea fondurilor la operațiunile selectate (în mil EUR)	Totalul cheltuielilor eligibile declarate de beneficiari (mil EUR)	Numărul de operațiuni selectate
OS2.8	200.38	97.37	82.77	3.58	15

Tabel 16 - Date privind progresul implementării programului la 31.12.2024

OS apel	Aloc are FEDR (mil EUR)	Aloc are ITI (mil EUR)	Nr apel uri	Numă r contra cte	Valo are FEDR (mil EUR)	Nr apelur i etapiz ate	Contra cte etapiz ate	Valoar e contra cte etapiz ate (mil EUR)	Nr apel uri ITI	Nr contra cte ITI	Valoar e contra cte ITI (mil EUR)	Chelt declara te de benefic iari (mil Eur)
OS 2.8	170.32	17.91	6	15	82.77	5	14	70.6	2	2	19.5	3.6

Tabel 17 - Situația contractelor la 31.12.2024 pe OS, etapizate si ITI Delta Dunării

OS apel	%val contractata din alocare	%val etapizate din total contractat	%nr proiecte etap din total contracte	%ITI fin total contractat	%nr proiecte ITI din total contracte
OS 2.8	49%	85%	93%	24%	13%



Tabel 18 - Situația realizărilor pe obiective specifice și indicatori

OS Indicator or cod	Denumirea indicatorului	Obiectiv de etapă (2024)	Ținta pentru 2029	Operațiuni selectate 31/12/2024	Operațiuni pusă în aplicare 31/12/2024	Grad îndeplinire potențial la Obiectiv de etapă	Grad îndeplinire potențial la țintă finală
OS2.8							
8S10	Infrastructura pentru mentenanța material rulant ecologic destinat transportului public	2500	25000	4764.91	0	191%	19%
8S11	Infrastructura pentru prioritizarea folosirii transportului urban curat	8500	85000	7719.88	0	91%	9%
8S21	Lungime străzi cu transport public prioritizat	0	34.66	29.03	0		84%
8S9	Lungimea infrastructurii de transport urban curat	0	10	24.07	0		241%
RCO55	Lungimea liniilor noi de tramvai și metrou	0	6.67	0	0		0%
RCO56	Lungimea liniilor de tramvai și metrou reconstruite sau modernizate	0	11.7	7.37	0		63%
RCO57	Capacitatea materialului rulant ecologic pentru transportul public colectiv	0	6740	318	0		5%
RCO58	Piste ciclabile care beneficiază de sprijin	0	161	33.58	0		21%
RCO59	Infrastructuri pentru combustibili alternativi (puncte de realimentare/reîncărcare)	0	40	54	0		135%
RCO60	Orașe și localități cu sisteme de transport urban digitalizate noi sau modernizate	3	9	7	0	233%	78%
RCO74	Populația vizată de proiecte derulate în cadrul strategiilor de dezvoltare teritorială integrată	134900 0	134900 0	892132	0	66%	66%
RCO75	Strategii de dezvoltare teritorială integrată care beneficiază de sprijin	11	11	9	0	82%	82%



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regio
Sud-Est