



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regiō
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 4 :
O regiune accesibilă**

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 de Dezvoltare Regională Sud-Est.



Autorii raportului de evaluare:

Liliana Lucaciu

Coordonator de proiect

Corina Roșu

Expert Cheie 4, Prioritatea 4: O regiune accesibilă

Alina David

Director proiect

Alți experți non-cheie

Fișa documentului

Versiune inițială	20.02.2025
Versiune revizuită 1	06.03.2025
Versiune revizuită 2	20.03.2025



CUPRINS

LISTA ABREVIERILOR	4
PREAMBUL	6
DATE SINTEITICE ALE CONTRACTULUI DE SERVICII ȘI ALE RAPORTULUI DE EVALUARE	6
SUMAR EXECUTIV	8
1.INTRODUCERE	10
1.1. <i>Obiectivul evaluării</i>	10
1.2. <i>Întrebările de evaluare</i>	11
1.3. <i>Structura Raportului de evaluare</i>	11
2.ABORDAREA METODOLOGICĂ	11
2.1. <i>Analiza literaturii de specialitate</i>	11
2.1.1. <i>Evaluările mid-term în context național și internațional</i>	12
2.1.2. <i>Importanța investițiilor în mobilitate durabilă, rezilientă la schimbările climatice</i>	14
2.2. <i>Metodologia de evaluare</i>	15
2.2.1. <i>Aplicarea metodelor și instrumentelor de evaluare</i>	15
2.2.2. <i>Probleme întâmpinate și limitări în aplicarea metodologiei de evaluare, robustețea concluziilor</i>	17
3.ANALIZA INTERVENȚIILOR EVALUATE	17
3.1. <i>Contextul programului</i>	17
3.2. <i>Modificări ale programului</i>	18
3.3. <i>Contextul Priorității 4. O regiune accesibilă</i>	21
3.4. <i>Logica intervenției</i>	21
3.5. <i>Analiza portofoliului de proiecte finanțate în cadrul Priorității</i>	24
4.ANALIZELE ȘI CONSTATĂRILE CORESPUNZĂTOARE FIECĂREI ÎNTREBĂRI DE EVALUARE	28
4.1. <i>Relevanță și coerență</i>	28
4.1.1. <i>Relevanță față de Recomandările Specifice de Țară</i>	29
4.1.2. <i>Relevanța față de nevoile regiunii Sud-Est. Strategia programului.</i>	31
4.2. <i>Eficiență și eficacitate</i>	35
4.3. <i>Contribuția la implementarea PNIESC și PEDS</i>	38
4.3.1. <i>Contribuția la obiectivele PNIESC</i>	39
4.3.2. <i>Contribuția la obiectivele PEDS</i>	43
4.4. <i>Mecanisme de implementare</i>	46
4.4.1. <i>Procesul de implementare a programului – provocări și soluții</i>	46
4.4.2. <i>Mecanisme de implementare la nivelul ITI DD</i>	50
5.CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI	51
5.1. <i>Concluzii 51</i>	
5.2. <i>Recomandări</i>	52
6. Anexe 54	
6.1. <i>Anexa I. Aspecte cheie ale programului Priorității 4 în cadrul PRSE</i>	54
6.2. <i>Anexa II. Analiza socio-economică a Regiunii Sud-Est</i>	54
6.2.1. <i>Dinamica populației</i>	54
6.2.2. <i>Evoluții economice intra-regionale</i>	54
6.2.3. <i>Rol esențial al Transportului și Infrastructurii în dezvoltare</i>	55
6.2.4. <i>Provocări și nevoi care susțin intervențiile din cadrul Priorității 4 O regiune accesibilă</i>	55
6.3. <i>Anexa III. Contribuția la RST</i>	56
6.4. <i>Anexa IV. Contribuția Priorității 4 a PRSE la PNIESC</i>	57
6.5. <i>Anexa V. Progresul în implementarea Priorității 4</i>	58

LISTA TABELELOR

Tabel 1. <i>Instrumente de evaluare și contribuția lor în procesul de evaluare al P4</i>	15
Tabel 2. <i>Metodologia de evaluare pentru P4</i>	15



Tabel 3. Alocare financiară P4 (alocare regională + alocare ITI DD).....	24
Tabel 4. Gradul de contractare la nivelul P4 la 31.12.2024	25
Tabel 5. Calendar lansări apeluri P4 preconizate pentru 2025	26
Tabel 6. Tipuri de intervenții finanțate P4, 31.12.2024.....	27
Tabel 7. Indicatori, gradul de realizare a obiectivelor de etapă.....	35
Tabel 8. Situația indicatorilor de rezultat	38
Tabel 9-Structura Priorității 4	54
Tabel 10-Contribuția directă a Priorității 4 la RSJ	56
Tabel 11-Politici și Măsuri ale PNIESC la care contribuie direct intervențiile Priorității 4.....	57
Tabel 12-Contribuția indirectă a Priorității 4 la PNIESC.....	57
Tabel 13-Date privind progresul implementării programului la 31.12.2024.....	58
Tabel 14-Distribuția finanțării contractate pe județele regiunii.....	58
Tabel 15-Situația plăților autorizate la 31.12.2024	58
Tabel 16-Situația realizărilor Priorității 4	58

LISTA FIGURILOR

Figură 1. Alocare financiară (FEDR) pe priorități PRSE 2021-2027	19
Figură 2. Alocare financiară ITI DD (FEDR) pe priorități PRSE 2021-2027.....	19
Figură 3. Distribuția finanțării alocate în cadrul ITI DD (milioane EUR, FEDR)	20
Figură 4. Logica intervenției Prioritatea 4	23
Figură 5. Alocarea financiară Prioritatea 4 – distribuție pe acțiuni	24
Figură 6. Distribuirea proiectelor la nivelul Regiunii Sud-Est în funcție de finanțarea nerambursabilă (Mil. Eur).....	28
Figură 7. Evoluția drumurilor publice modernizate.....	31
Figură 8. Evoluția numărului persoanelor accidentate în accidente de circulație rutieră la nivelul județelor din Regiunea Sud-Est, perioada 2020-2023	32
Figură 9. Percepția beneficiarilor privind situația socio-economică	33
Figură 10. Percepția beneficiarilor privind relevanța priorităților de investiții față de nevoi.....	34
Figură 11. Stadiul actual al implementării contractelor de finanțare P4	37
Figură 12. Gradul de risc al nesătingerii indicatorilor P4 cu resursele contractate	37
Figură 13. P&M la care contribuie PRSE și volumul finanțării (mil EUR)	40
Figură 14. Contribuția obiectivelor specifice la obiectivele PNIESC, volumul finanțării (milioane EUR FEDR)	40
Figură 15. Percepția beneficiarilor privind măsura în care proiectele contribuie la obiectivele de mediu	42
Figură 16. Percepția beneficiarilor privind măsura în care proiectele contribuie la obiectivele sociale	45
Figură 17. Factori care afectează implementarea PRSE. Entități afectate sau care pot influența factorii	48
Figură 18. Percepția beneficiarilor P4 în ceea ce privește măsura în care factorii influențează implementarea proiectelor	49

Lista abrevierilor

Acronim	Denumire
ACP	Autoritatea de Certificare și Plată
ADR SE	Agencia pentru Dezvoltare Regională Sud-Est
ADI ITI DD	Asociația pentru Dezvoltare Intercomunitară Investiții Teritoriale Integrate Delta Dunării
AM PRSE	Autoritatea de Management pentru Programul Regional Sud-Est
BS	Bugetul de Stat
CCE	Comitetul de Coordonare a Evaluării
CdS	Caiet de Sarcini
CM PR SE	Comitetul de Monitorizare al PR SE
DJ	Drum Județean
DN	Drum Național
DNSH	Do No Significant Harm („A nu prejudicia în mod semnificativ”)
FEDR	Fondul European de Dezvoltare Regională
FESI	Fonduri Europene Structurale și de Investiții
FSE+	Fondul Social European Plus
GES	Gaze cu efect de seră
ÎE	Întrebări de evaluare
IMM	Întreprinderi Mici și Mijlocii
INS	Institutul Național de Statistică
ITI DD	Investiții Teritoriale Integrate Delta Dunării
MIPE	Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene
MRR	Mecanismul de Redresare și Reziliență



MTI	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
MySMIS	Sistemul informatic unitar dezvoltat pentru gestionarea asistenței financiare nerambursabile
OECD	Organizația pentru Cooperare și Dezvoltare Economică
OP	Obiectiv de Politică
OS	Obiectiv Specific
OUG	Ordonanță de Urgență a Guvernului
P	Prioritate
PE	Planul de Evaluare
PEDS	Pilonul European al Drepturilor Sociale
PNDR	Programul Național de Dezvoltare Rurală
PNIESC	Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice
PNRR	Planul Național de Redresare și Reziliență
POR	Programul Operațional Regional
POS	Programul Operațional Sănătate
PR SE	Programul Regional Sud-Est
RDC	Regulamentul privind dispozițiile comune
REACT-EU	Recovery Assistance for Cohesion and the Territories of Europe
RI	Raport Inițial
RSO	Regional Strategic Objectiv
RȘT	Recomandări Specifice de Țară
SFC	System for Fund Management
TEN-T	Trans-European Transport Network
UAT	Unitate Administrativ Teritorială
UE	Uniunea Europeană

Preambul

1. Acest raport prezintă **rezultatele evaluării intermediare timpurii a Priorității 4 a Programului Regional Sud-Est 2021-2027**. Raportul de evaluare a Priorității 4 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 ÎNTRERINDERI 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. Conform prevederilor caietului de sarcini raportul de evaluare este aprobat de către membrii CCE și cuprinde următoarele:

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 Act Adțional nr. 1/28.02.2025
Beneficiar	Agencia pentru Dezvoltare Regională a Regiunii Sud-Est (ADR SE)
Autoritate Contractantă	Agencia pentru Dezvoltare Regională a Regiunii Sud-Est (ADR-SE)
Prețul contractului	581.400,00 lei fără TVA, respectiv 691.866,00 lei cu TVA
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 PR SE 2021-2027, prin prisma cerințelor prevăzute de art.18 din Regulamentul UE 1060/2021, dar și din punctul de vedere al optimizării implementării Programului.
Livrabile	<ul style="list-style-type: none">• 7 rapoarte de evaluare (câte unul pentru fiecare prioritate de investiție PR SE):<ul style="list-style-type: none">- 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:<ul style="list-style-type: none">- 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 PR SE 2021-2027.
Data de începere	11.12.2024 (conform ordinului de începere emis de ADR SE)
Data de încheiere	24.03.2025 (modificat prin Actul Adțional nr. 1/28.02.2025)



SUMAR EXECUTIV

Programul Regional Sud-Est 2021-2027 este un instrument cheie pentru dezvoltarea regională, având ca scop îmbunătățirea calității vieții și creșterea competitivității economice prin investiții sustenabile. Gestionat de Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Est, în calitate de Autoritate de Management, programul dispune de o alocare financiară totală de 1.47 miliarde EUR, din care 85% reprezintă contribuția UE și 15% contribuția națională, pentru implementarea celor șapte priorități ce vizează regiunea Sud-Est și zona Delta Dunării.

Prioritatea 4 „O regiune accesibilă” are ca scop dezvoltarea și creșterea mobilității naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere. Aceasta vizează investiții în reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere de importanță regională pentru asigurarea conectivității la rețeaua TEN-T, îmbunătățirea sistemului public de transport adaptat infrastructurii specifice din zona Delta Dunării.

Finanțarea totală alocată pentru această prioritate este de 231 milioane EUR (180 milioane EUR pentru regiunea Sud-Est și 52 milioane EUR pentru zona Delta Dunării), reprezentând 16% din bugetul al programului. Principalele domenii de intervenție includ: dezvoltarea infrastructurii pentru transport public ecologic; extinderea rețelelor de piste pentru biciclete și soluții de mobilitate nemotorizată; implementarea de sisteme digitale de gestionare a mobilității urbane; crearea de infrastructuri pentru combustibili alternativi; îmbunătățirea siguranței și accesibilității transportului public.

În perioada decembrie 2024-martie 2025 a fost realizată o evaluare intermediară timpurie a Programului Regional Sud-Est. Au fost analizate coerența, relevanța, eficiența, eficacitatea și mecanismele de implementare ale priorității, în raport cu obiectivele strategice ale Uniunii Europene și ale Programului Regional Sud-Est. Evaluarea a utilizat o combinație de metode calitative și cantitative, incluzând analiza documentară, interviuri, sondaje, ateliere de lucru și focus grupuri, panel de experți.

Evaluarea a subliniat faptul că obiectivele Priorității 4 sunt aliniate atât cu direcțiile strategice stabilite de Uniunea Europeană, cât și cu nevoile specifice ale regiunii Sud-Est. Prioritatea 4 răspunde problemelor critice din regiune, cum ar fi mobilitatea și accesibilitatea reduse, siguranța rutieră scăzută și nivelul ridicat de poluare, generate de o infrastructură regională insuficientă și învechită. În zona Delta Dunării, sistemul public naval de transport este învechit și insuficient, ceea ce afectează mobilitatea pasagerilor și accesul acestora la servicii esențiale, precum cele de sănătate, educație și servicii sociale în localitățile urbane.

Până la 31 decembrie 2024, din bugetul Priorității 4 au fost contractate 8 proiecte ce vizează reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere de importanță regională pentru asigurarea conectivității la rețeaua TEN-T. Ritmul de implementare este variabil, cu unele proiecte aflate în stadii avansate și altele întâmpinând dificultăți în procedurile de achiziție și implementare. La finalizarea celor 8 contracte vor rezulta aprox. 227 km drumuri reconstruite sau modernizate - din afara TEN-T și un număr total anual de utilizatori de peste 62 miliarde pasager-km/an. Proiectele vor contribui la creșterea siguranței în trafic prin amenajarea a peste 67200 mp de trotuare, montarea a 18 elemente suplimentare destinate siguranței circulației, amenajarea a 90 de stații pentru transport public, 56 de treceri de pietoni suplimentar iluminate.

Dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, dezvoltarea sistemului de transport public și a infrastructurii de acostare în zona Delta Dunării (inclusiv achiziția de nave cu performanțe energetice ridicate și instalarea de puncte de reîncărcare electrică la mal) sunt intervenții ce nu au fost vizate de apeluri de proiecte până la data de 31.12.2024, apelurile fiind în pregătire.

Evaluarea arată că Prioritatea 4 este bine aliniată la recomandările relevante din cadrul Semestrului European, în special în ceea ce privește tranziția către o economie verde, reducerea emisiilor de carbon și mobilitatea urbană sustenabilă. Investițiile din cadrul programului urmăresc să contribuie la obiectivele Uniunii Europene privind decarbonizarea, eficiența energetică și dezvoltarea infrastructurii de transport public ecologic.

Rezultatele proiectelor finanțate prin Prioritatea 4 vor avea un impact direct asupra utilizatorilor infrastructurii rutiere reabilite, cum ar fi agenții economici, locuitorii din regiunea Sud-Est, precum și turiștii și vizitatorii. De asemenea, beneficiari vor fi și pasagerii, respectiv locuitorii și turiștii/vizitatorii care utilizează transportul public naval de pasageri din zona Delta Dunării.



Prioritatea 4 contribuie la atingerea obiectivelor de mediu și Planului Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice prin reducerea emisiilor de carbon și promovarea transportului sustenabil. Din cele 8 proiecte contractate până la 31.12.2024 vor rezulta 3 stații cu câte două locuri fiecare, ce se vor utiliza exclusiv pentru încărcarea mijloacelor de transport public al elevilor în locațiile Ulmu, Cireșu, Liscoteanca din județul Brăila, un total de 20.25 km de piste de biciclete realizați în județul Tulcea, județul Constanța, județul Galați. Aproximativ 24300 km de aliniamente de arbori și perdele forestiere vor fi realizate de-a lungul căilor de transport.

În raport cu Pilonul European al Drepturilor Sociale, Prioritatea 4 sprijină îmbunătățirea accesibilității persoanelor cu dizabilități prin realizarea de rampe de acces, stații de autobuz accesibile și treceri de pietoni cu borduri coborâte etc.

Principalele provocări identificate la nivel program sunt legate de capacitate administrativă redusă la nivel local, ceea ce duce la întârzieri în elaborarea și aprobarea proiectelor, birocrăția excesivă în procesele de achiziție publică ce afectează derularea eficientă a proiectelor, capacitatea limitată a constructorilor de a finaliza lucrările conform termenelor stabilite, din cauza lipsei forței de muncă etc.

Colaborarea strânsă și comunicarea constantă între beneficiari și reprezentanții Autorității de Management asigură un proces eficient de implementare a proiectelor.

În concluzie, evaluarea a subliniat importanța fondurilor europene, care, prin investițiile destinate modernizării și dezvoltării infrastructurii de transport din regiunea Sud-Est și zona Deltei Dunării, vor juca un rol esențial în promovarea dezvoltării economice locale și îmbunătățirea condițiilor de viață ale populației din aceste zone.



1. INTRODUCERE

1.1. Obiectivul evaluării

3. Cerința caietului de sarcini este de a realiza o *evaluare intermediară timpurie a intervențiilor PR SE 2021-2027, cu accent pe managementul și implementarea acestora*. Această evaluare este prevăzută în Planul de Evaluare (PE) al PR SE 2021-2027, document aprobat de Comitetul de Monitorizare al PR SE (CM PR SE) la data de 29.12.2023, în conformitate cu prevederile articolului 40 din Regulamentul (UE) nr. 1060/2021.
4. Obiectivul general al acestei evaluări este de a contribui la îmbunătățirea procesului de implementare și a performanței PR SE, 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 UE 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 PR SE 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.
5. Obiectivele specifice ale evaluării intermediare timpurii au fost definite prin CdS astfel:
 - **Furnizarea de informații relevante conform Regulamentului UE 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 PR SE 2021-2027.
 - **Analiza eficacității mecanismelor de implementare:** Acest obiectiv specific vizează analiza mecanismelor de implementare utilizate în PR SE. 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.
6. Grupurile țintă ale evaluării definite prin CdS sunt următoarele:
 - Personalul de execuție și decizie din cadrul AM PR SE și a altor direcții care gestionează sau sprijină implementarea PR SE;
 - Membrii CM, CCE PR SE;
 - Categoriile de beneficiari eligibili din cadrul priorităților PR SE;
 - Parteneri relevanți implicați în pregătirea și implementarea programului;
 - Ministerele de linie care elaborează politica principală în domeniile de interes (MIPE, ACP, etc);
 - Categoriile sociale vizate de efectele intervențiilor;
 - Comisia Europeană.
7. Rezultatele evaluării vor fi formulate ca răspunsuri la întrebările de evaluare ale fiecărei priorități ale PR SE 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.
8. În acest context este realizat **prezentul raport de evaluare ce vizează P4 a PR SE**. Metodologia de -evaluare și structura raportului sunt coerente cu cele 4 întrebări de evaluare formulate în caietul de sarcini așa cum vom detalia în continuare.

9. Având în vedere că această evaluare este o evaluare intermediară timpurie, recomandările vizează îmbunătățirea procesului de implementare și a performanței PR SE 2021-2027 și se vor adresa structurilor cu responsabilități în implementarea PR SE 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

10. Prezentul studiu de evaluare cuprinde proiectele finanțate prin **P4. O regiune accesibilă**.
11. Evaluarea a acoperit perioada de implementare a programului, începând cu data aprobării acestuia, 30 iunie 2022 până la data de 31 decembrie 2024.
12. 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

13. Conform CdS, pentru **P4** au fost prevăzute **4 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 nevoilor identificate prin strategia PR SE? Continuă să fie design-ul P4 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 P4 la implementarea PNIESC (prin proiecte în implementare și contractate / estimate)?
- **ÎE4.** Care sunt principalele îmbunătățiri care trebuie să fie aduse procesului de implementare a programului, pentru a se îmbunătăți calitatea acestuia, inclusiv pentru ITI DD?

1.3. Structura Raportului de evaluare

14. 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 4 întrebări de evaluare formularea răspunsurilor prin prezentarea evidențelor colectate prin diferite metode și sintetizarea concluziilor.
15. 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

16. Pentru a evalua intervențiile specifice P4 a fost realizată o analiză a literaturii de specialitate. Analiza a urmărit să surprindă mai multe aspecte perspective care să susțină pe de o parte abordarea metodologică, cât și concluziile și recomandările formulate. Lista documentelor analizate este prezentată în **Anexa 7** la raport.



2.1.1. Evaluările mid-term în context național și internațional

17. 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.

Context internațional

18. 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 progresează conform așteptărilor 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.
19. Comisia Europeană 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.

Context național

20. 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.
21. Un raport realizat de Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene 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.

Scopul evaluărilor mid-term pentru perioada 2021-2027

22. 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:
- **Progrese și rezultate:** Analizarea gradului de atingere a obiectivelor stabilite și evaluarea impactului asupra beneficiarilor, pentru a determina rezultatele tangibile și măsurabile.
 - **Eficiență și eficacitate:** Evaluarea utilizării resurselor și identificarea gradului de adecvare a metodelor de implementare față de obiectivele propuse.
 - **Relevanță:** Verificarea faptului că intervențiile rămân relevante în contextul schimbărilor economice, sociale și politice.
 - **Sustenabilitate:** Analizarea durabilității rezultatelor pe termen lung, precum și identificarea riscurilor și oportunităților pentru viitor.
23. 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.
24. 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 își redefinește prioritățile pentru viitor, lecțiile desprinse



din aceste evaluări vor influența modul în care sunt structurate viitoarele intervenții, mecanisme de finanțare și abordări teritoriale.

25. Politica de coeziune a Uniunii Europene (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 guvernanta: Se va pune un accent deosebit pe modelul de gestionare partajată, guvernanta 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.

26. 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.

27. 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.

28. 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 (MRR)¹ va trebui clarificată, mai ales dacă MRR 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 MMR ar putea fi integrate în noul cadru de coeziune.

29. O altă dezbateră esențială este legătura politicii de coeziune cu Semestrul European, precum și abordarea problemelor legate de statul de drept, ratele de eroare, guvernanta 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.

30. 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 redirecționate frecvent, afectându-i obiectivul principal.

31. 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

¹ RRF - Recovery and Resilience Facility = MRR - Mecanismul de Redresare și Reziliență

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 mobilitate durabilă, rezilientă la schimbările climatice

32. În contextul îmbunătățirii accesului la TEN-T și al mobilității transfrontaliere, literatura de specialitate subliniază importanța integrării schimbărilor climatice și a adaptării infrastructurii de transport într-un cadru mai larg de dezvoltare sustenabilă. Pactul ecologic european², cu accent pe mobilitatea verde și infrastructura durabilă, prezintă oportunități semnificative pentru dezvoltarea sustenabilă a regiunilor, inclusiv în România. Acest cadru promovează tranziția către un sistem de transport mai rezilient la schimbările climatice, oferind o bază solidă pentru implementarea strategiilor de adaptare în regiunile europene. Politicile climatice ale Uniunii Europene și Planul Uniunii Europene privind obiectivele climatice pentru 2030 subliniază necesitatea unor intervenții care să sprijine reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și tranziția către un transport sustenabil, în paralel cu implementarea unor soluții pentru a face față efectelor schimbărilor climatice.
33. Conform unor documente și studii europene³, transportul joacă un rol esențial în asigurarea accesibilității regiunilor și în adaptarea la schimbările climatice. Astfel, este necesar ca infrastructura de transport să fie modernizată pentru a face față provocărilor legate de reziliența la climă. Aceste strategii pun accent pe dezvoltarea rețelelor TEN-T și pe investițiile transfrontaliere, având în vedere interconectivitatea regiunilor europene și necesitatea de a investi în infrastructuri durabile și reziliente. În acest context, Strategia Europeană de Mobilitate Durabilă și Inteligentă evidențiază faptul că transportul va trebui să îndeplinească obiectivele de decarbonizare, promovând mobilitatea multimodală, utilizarea vehiculelor electrice și soluțiile de transport inteligente.
34. În același timp, Strategia de Adaptare la Schimbările Climatice a Uniunii Europene⁴ și evaluările ulterioare⁵ ale implementării acesteia subliniază că acțiunile de adaptare nu țin pasul cu obiectivele stabilite, acestea fiind foarte ambițioase. Aceste documente sugerează că pentru a răspunde provocărilor legate de accesibilitate, este esențial ca regiunile să se concentreze pe îmbunătățirea infrastructurii de transport, integrând măsuri de adaptare climatică și dezvoltând soluții inovative pentru a sprijini dezvoltarea regională durabilă. În acest context, Planul Uniunii Europene pentru obiectivele climatice 2030⁶ propune o reducere semnificativă a emisiilor de CO₂, promovând investiții în infrastructura de transport durabilă, printre care și mobilitatea verde și eficiența energetică.
35. Rețelele de transport îmbunătățite reduc timpurile de călătorie și cresc productivitatea, elemente critice pentru o economie prosperă. Raportul⁷ 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

² Institutul European din România (2021): Pactul ecologic european: oportunități și provocări pentru dezvoltarea sustenabilă a României, http://ier.gov.ro/wp-content/uploads/2022/03/SPOS-nr.-3_Pactul-ecologic_final_site.pdf

³ Banca Mondială (2015): Moving Toward Climate-Resilient Transport The World Bank's Experience from Building Adaptation into Programs, <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/326861449253395299-0190022015/render/WorldBankPublicationResilientTransport.pdf>

Comisia Europeană (2021): Adaptation to Climate Change Support at least 150 European regions and communities to become climate resilient by 2030, https://research-and-innovation.ec.europa.eu/system/files/2021-09/climat_mission_implementation_plan_final_for_publication.pdf

⁴ Comisia Europeană (2021): EU strategy on adaptation to climate change, https://climate.ec.europa.eu/eu-action/adaptation-climate-change/eu-adaptation-strategy_en

⁵ Banca Mondială (2021): First assessment of the EU's 2021 Adaptation Strategy – EEB, <https://eeb.org/library/first-assessment-of-the-eus-2021-adaptation-strategy-eeb/>

Uniunea Europeană (2024): Support study on the climate adaptation and cross-border investment needs to realise the TEN-T network, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/26731a63-b904-11ef-91ed-01aa75ed71a1/language-en>

Curtea Europeană de Audit (2024): Climate adaptation in the EU Action not keeping up with ambition, https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-15/SR-2024-15_EN.pdf

⁶ ERTRAC (2011): European Roadmap Climate Resilient Road Transport, <https://www.ertrac.org/wp-content/uploads/2022/07/Climate-Change-Resilient-Transport.pdf>

⁷ Idem 3

eficiență a resurselor, conducând în cele din urmă la rezultate mai bune pentru comunități⁸. Accentul pe eficiență rezonază cu necesitatea unei evaluări atente a proiectelor de transport pentru a le alinia la obiectivele economice mai largi. În plus, raportul Băncii Mondiale⁹ 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.

36. În concluzie, este esențial ca regiunile să îmbine obiectivele de accesibilitate cu strategii de adaptare climatică, având în vedere impactul schimbărilor climatice asupra infrastructurii de transport și importanța creării unor condiții de transport reziliente și durabile. Fondurile europene și politicile regionale ale Uniunii Europene sunt esențiale pentru sprijinirea acestor intervenții, care pot contribui la îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere. Implementarea Strategiei Europene de Mobilitate Durabilă și Inteligentă va oferi regiunilor cadrul necesar pentru dezvoltarea unor sisteme de transport inteligente și sustenabile, complet aliniate cu obiectivele climatice ale UE pentru 2030.

2.2. Metodologia de evaluare

2.2.1. Aplicarea metodelor și instrumentelor de evaluare

37. **Metodologia de evaluare** a utilizat o abordare integrată pentru evaluarea P4 a PR SE. 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.
38. Astfel, 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 întrebări de evaluare. Contribuția metodelor și instrumentelor de evaluare la formularea răspunsurilor este sumarizată în tabelul de mai jos.

Tabel 1. Instrumente de evaluare și contribuția lor în procesul de evaluare al P4

Metode de colectare cantitativă și calitativă a datelor	ÎE1	ÎE2	ÎE3	ÎE4
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 P4

Metoda de evaluare	Detalii privind modul de aplicare
Cercetare documentară	Cercetarea documentară a presupus analiza documentelor privind cadrul strategic, legislativ și instituțional, la nivel european și național, privind infrastructura din România. Analiza documentelor de programare PR SE 2021-2027 cu toate modificările de program, Rapoartele întocmite de AM PR SE și încărcate în SFC, Rapoartele de Evaluare anterioare; Ghiduri specifice, etc.
Colectare de date statistice și administrative	Principalele date colectate : - Date administrative privind proiectele finanțate (date extrase din MySMIS, date AM PRSE); - Date privind contextul intervențiilor, preluate din baze de date statistice privind localitățile în care se realizează investițiile în infrastructură, extragere din baze de date și surse de date statistice relevante (INS-Tempo, etc).

⁸ Idem 5

⁹ Idem 3

Interviu	<p>Interviurile au fost realizate cu scopul de a surprinde aspecte legate de: program, intervențiile PR SE, relevanța, coerența, eficiența, eficacitatea programului, mecanisme de accesare/implementare, factori de influență, contribuția la atingerea obiectivelor PNIESC și PEDs / principii orizontale, bune practici, recomandări de îmbunătățire a implementării PR SE. Interviurile au implicat atât reprezentanți ai AM PR SE, cât și beneficiari de finanțare.</p> <p>Interviuri cu autorități: Au fost realizate interviuri cu reprezentanți ai AM PR SE, cu responsabilități privind:</p> <ul style="list-style-type: none">• planificarea și programarea, 21.01.2025;• evaluarea și contractarea, 22.01.2025;• monitorizarea și raportarea, 21.01.2025. <p>Interviuri cu beneficiari: Interviurile au fost realizate cu beneficiari ai proiectelor cu scopul de a obține date și informații relevante în vederea realizării studiilor de caz:</p> <ul style="list-style-type: none">• UAT Județul Buzău, Cod SMIS 303818, 21.01.2025;• UAT Tulcea, Cod SMIS 302324, 21.01.2025;• UAT Galați, Cod SMIS 328339 (etapizat), 20.01.2025;• UAT Vrancea, Cod SMIS 328595 (etapizat), 16.01.2025.
Focus grup	<p>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 în data de 07.02.2025 cu reprezentanți ai AM PR SE, participând în total 13 persoane.</p>
Atelier de lucru	<p>Atelierele de lucru au avut scopul de a sprijini procesul de colectare de informații și analiză cu privire la efecte, gradul de implementare al proiectelor și impact, eficiența sub aspectul mecanismelor de implementare, dar și soluții economice, contribuție la obiectivele de mediu și la incluziunea socială, principii orizontale. Au fost organizate 2 ateliere de lucru:</p> <ul style="list-style-type: none">• un atelier cu beneficiarii de finanțare (22.01.2025) și• un atelier cu experți/consultanți și reprezentanți ai unor firme de consultanță implicate în pregătirea de cereri de finanțare sau implementarea de proiecte finanțate din Programe Regionale (22.01.2025). <p>În cadrul acestora au participat în total 12 persoane și 5 beneficiari.</p>
Panel de experți	<p>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 pot fi îmbunătățite în procesul de implementare etc. În panel au fost implicați 4 experți cu experiență în dezvoltare regională și mobilitate urbană, aceștia acoperind toate cele 7 priorități ce fac obiectul evaluării.</p>
Sondaj de opinie	<p>Sondajul a avut ca scop colectarea de date pe bază de chestionar și a fost realizat în rândul beneficiarilor de finanțare P4. Chestionarul a conținut întrebări deschise, cu sau fără opțiuni de răspuns predefinite (în cazul răspunsurilor predefinite a fost utilizată o scală de tip Likert).</p> <ul style="list-style-type: none">- Tipul sondajului: chestionar online prin intermediul platformei Survey Monkey;- Perioada derulării sondajului: ianuarie-februarie 2025;- Tip de eșantionare: exhaustiv, cuprinzând toți beneficiarii de finanțare P4;- Populația: 8 beneficiari unici de finanțare P4 identificați;- Număr de răspunsuri: 5;- Rata de răspuns: 62.5%;- Metode de asigurare a calității: retransmiterea invitației periodic prin e-mail, contactare telefonică.
Analiza socio-economică	<p>Analiza socio-economică prezintă tendințele economice și sociale la nivel național și regional după anul 2021, cu accent pe modificările semnificative comparativ cu perioada precedentă și pe identificarea a noi direcții și modele ale indicatorilor socio-economici în anii 2021, 2022, 2023 și 2024, în măsura în care datele sunt disponibile.</p>
Analize privind contribuția la implementarea RȘT, PNIESC și PEDS	<p>Au fost realizate analize ample cu privire la modul în care programul contribuie la implementarea Recomandărilor de Țară ale Comisiei Europene. Analiza a vizat în principal RȘT 2024, dar a fost extinsă și către alte RȘT din perioada 2019-2023 care au înregistrat un progres modest sau chiar niciun progres. De asemenea, au fost realizate analize ample cu privire la contribuția PR SE la atingerea obiectivelor de mediu și PNIESC. De asemenea au fost realizate analize ample cu privire la contribuția PR SE la atingerea obiectivelor PEDS. Au fost analizate atât contribuțiile directe, cât și contribuțiile indirecte.</p>
Analiza calitativă	<p>Procesarea și analiza statistică a datelor a vizat:</p> <ul style="list-style-type: none">- progresul fizic și financiar;- numărul de proiecte aprobate/ contractate/ finalizate, rezultatele financiare înregistrate;

	<ul style="list-style-type: none">- gradul de atingere a indicatorilor/obiectivelor de etapă;- gradul de realizare a indicatorilor la nivel de proiect/pe tipuri de intervenții, precum și la nivelul teritorial relevant;- gradul de realizare al indicatorilor de rezultat și raportul față de indicatorii de realizare.
Studii de caz	<p>Studiile de caz au fost realizate cu scopul de a colecta dovezi de la nivelul proiectelor, implicând beneficiari de finanțare, privind:</p> <ul style="list-style-type: none">• Relevanța și coerența intervențiilor PR SE 2021-2027 prin raportare la provocările socio-economice regionale și la nevoile grupurilor țintă;• Eficiența/eficacitatea procesului de implementare a programului/proiectului;• Mecanisme de accesare/implementare;• Contribuția intervențiilor finanțate la obiectivele PNIESC și PEDs / principii orizontale;• Identificarea de bune practici și lecții învățate, recomandări pentru îmbunătățirea implementării PR SE P4. <p>La nivelul P4, din cele 8 proiecte contractate, au fost realizate 4 studii de caz, acestea fiind selectate după o serie de criterii ce au vizat tipologia de proiecte, acoperirea regională, apelurile de proiecte P4, tipurile de beneficiari, valoarea și complexitatea investiției, disponibilitatea beneficiarilor de a răspunde demersurilor echipei de evaluare.</p> <ul style="list-style-type: none">• „Stimularea mobilității la nivel regional prin modernizarea infrastructurii rutiere de transport pe tronsonul Vintilă Vodă-Plaiul Nucului, județul Buzău”, Cod SMIS 303818;• „Modernizare infrastructură de transport regional pe traseul Sarighiol de Deal-Rahman”, Cod SMIS 302324;• „Extindere și modernizare variantă ocolitoare a Municipiului Galați - etapa a II-a”, Cod SMIS 328339 (etapizat);• „Modernizarea infrastructurii rutiere de drum județean dintre localitățile: Focșani-Golești-Vîrteșcoiu-Odobesti cu conectivitate directă la rețeaua TEN-T”, Cod SMIS 328595 (etapizat).
Reprezentări tabelare, grafice	<p>Acest tip de analiză a fost utilizată pentru a facilita vizualizarea anumitor aspecte analizate cu privire la alocări financiare la nivelul P4, rata de contractare, progresul programului, gradul de atingere a indicatorilor, rezultatelor înregistrate la nivelul P4 etc. Au fost realizate tabele și grafice pentru a prezenta nivelul de acoperire teritorială a proiectelor implementate în cadrul P4 la nivel regional și reprezentări grafice atât în corpul principal al raportului, cât și în anexe.</p>

Surse: autori

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

39. 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.
40. 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.
41. Portofoliul de proiecte este unul limitat la nivelul P4, majoritatea proiectelor contractate fiind 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

42. Programul Regional Sud-Est (PRSE) 2021-2027, alături de celelalte șapte programe regionale, reprezintă o **premieră în cadrul Acordului de Parteneriat** al României cu Uniunea Europeană, 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.

43. 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 Sud-Est, 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.
44. 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.
45. 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.

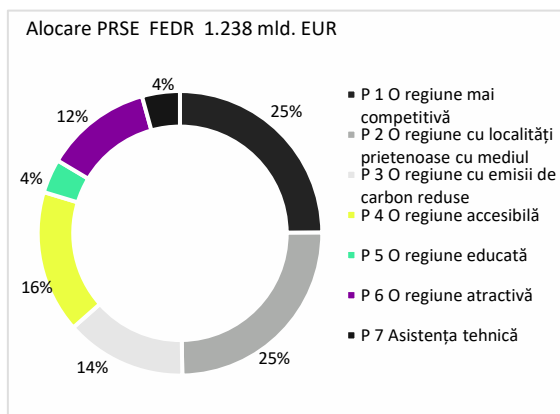
3.2. Modificări ale programului

46. 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.
47. Modificările la nivelul P4 au vizat:
 - introducerea Apelului de proiecte etapizate pentru îmbunătățirea infrastructurii rutiere de importanță regională în RSE:
 - extinderea infrastructurii regionale de transport rutier;
 - reabilitarea/modernizarea lucrărilor de artă ca parte a DJ;
 - modernizarea /extinderea drumurilor județene cu rol de descongestionare a traficului (drumuri de centura) etc
 - actualizarea îndeplinirii stadiului condițiilor favorizante.
48. **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 intra-regionale și dezvoltării sustenabile, prin gestionarea eficientă a resurselor, valorificarea potențialului demografic și de inovare, precum și prin asimilarea progresului tehnologic.
49. PR Sud-Est 2021-2027 urmărește ca Regiunea pentru 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.
50. ADR Sud-Est, în calitate de Autoritate de Management (AM) a conceput Programul Regional Sud-Est, adaptat la nevoile și specificul regional.
51. Bugetul total al programului este 1.47 mld EUR, din care 1.24 mld EUR FEDR și 0.25 mld EUR contribuție de la bugetul de stat (BS). Acest buget asigură resursele financiare pentru intervențiile încadrate în șapte priorități așa cum este prezentat în figura de mai jos.

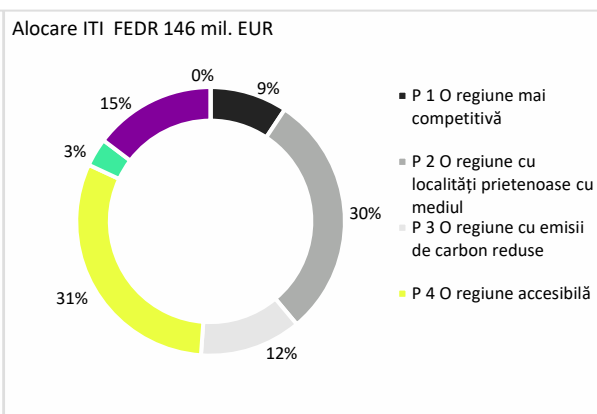
52. Programul are o distribuție a alocării pe obiective specifice neuniformă pe cele 7 priorități dintre care 6 sunt priorități de investiții, respectând concentrările tematice impuse prin RDC 1060/2021 după cum urmează:

- 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 1. Alocare financiară (FEDR) pe priorități PRSE 2021-2027



Figură 2. Alocare financiară ITI DD (FEDR) pe priorități PRSE 2021-2027

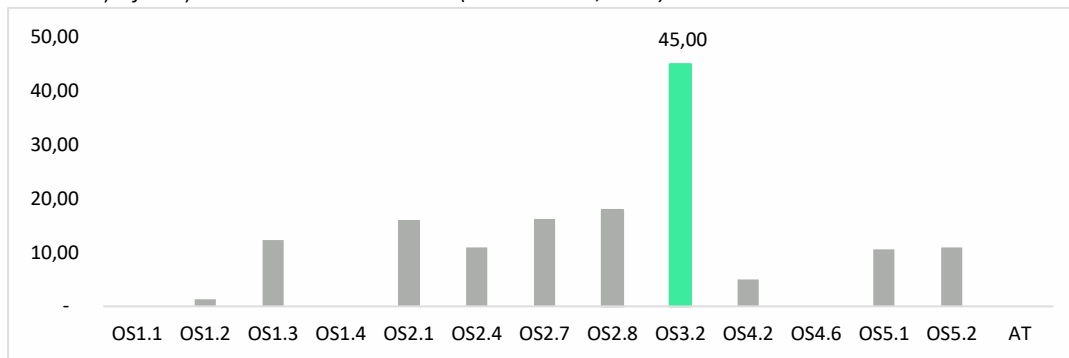


Sursa datelor: prelucrările autorilor pe baza datelor din PR SE 2021-2027 (versiunea iunie 2024)

Alocarea financiară pentru ITI Delta Dunării

53. 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 figura de mai sus.
54. OS2.7 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.
55. Cele 171 mil EUR disponibile pentru ITI Delta Dunării sunt oferite prioritar pentru accesibilitate OS3.2, urmată de mobilitate urbană, OS2.8, biodiversitate OS2.7 și eficiență energetică OS2.1, așa cum este prezentat în figura de mai jos.
56. 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)



Sursa: prelucrările autorilor pe baza datelor furnizate de AM PRSE

Complexitatea PRSE 2021-2027

57. 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.

58. 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.

59. 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. 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.

60. 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.

61. 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.

62. 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.

63. **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.

64. 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.

3.3. Contextul Priorității 4. O regiune accesibilă

65. În cadrul PRSE 2021-2027, P4 are o alocare financiară de peste 200 milioane de EUR FEDR, reprezentând aprox. 16% din valoarea totală a PR SE. Prioritatea 4 contribuie la realizarea obiectivului de politică 3 prin intermediul unui obiectiv specific, respectiv OS 3.2.
66. Prioritatea 4 vizează implementarea de măsuri care să contribuie la dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere. Acțiunea 4.1 vizează intervenții ce au ca scop reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere de importanță regională pentru asigurarea conectivității la rețeaua TEN-T, Acțiunea 4.2 vizează intervenții ce au ca scop îmbunătățirea sistemului public de transport adaptat infrastructurii specifice din zona ITI DD.
67. În cadrul P4 vor fi finanțate proiectele prioritizate la nivel regional și avizate de MTI pe baza unei analize corelate cu alte moduri de transport (feroviar).
68. Grupurile țintă vizate de intervențiile P4:
 - autorități și instituții publice locale și Ministerul Transporturilor
 - utilizatorii infrastructurii rutiere de transport reabilitate, ca obiect al intervenției (agenți economici, locuitori ai RSE, turiști/vizitatori);
 - pasagerii (locuitori+turiști/vizitatori) care utilizează transportul public naval de pasageri din arealul ITI DD.

3.4. Logica intervenției

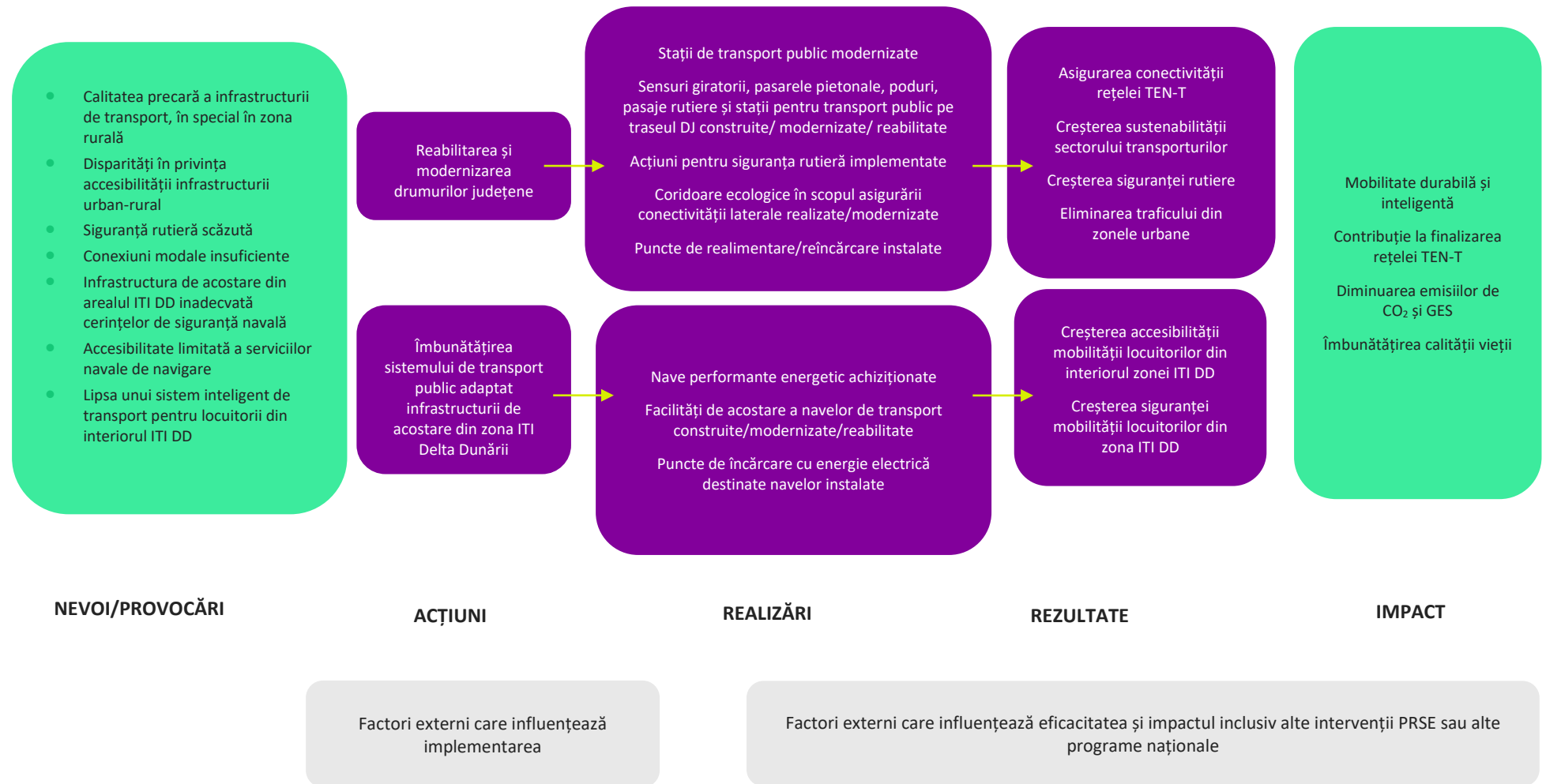
69. Logica intervenției pentru Prioritatea 4 este construită în mod causal, plecând de la identificarea nevoilor și a provocărilor din Regiunea Sud-Est, continuând cu activitățile planificate, realizările și rezultatele pe termen mediu și culminând cu impactul ce vizează termenul lung al intervenției.
70. Prioritatea 4 răspunde unor provocări majore privind mobilitatea sustenabilă și rezilientă la schimbări climatice, inteligentă și intermodală. Direcțiile de acțiune pornesc de la nevoi¹⁰ precum calitatea slabă a infrastructurii de transport, inegalitatea privind accesul la infrastructură, siguranță rutieră limitată, lipsa unui sistem inteligent de transport, conexiuni modale insuficiente și sectorul navigabil ce prezintă inaccesibilitate la servicii specifice și cu risc asupra siguranței navale.
71. Pentru a răspunde acestor provocări sunt planificate intervenții precum reabilitarea și modernizarea drumurilor județene, cât și îmbunătățirea sistemului public de transport adaptat infrastructurii specifice din zona ITI DD.
72. Aceste activități vor genera realizări tangibile, spre exemplu infrastructură rutieră modernizată ce cuprinde sensuri giratorii, pasaje pietonale, poduri, pasaje rutiere, acțiuni de îmbunătățire a siguranței rutiere, puncte de reîncărcare și realimentare, cât și dezvoltarea de coridoare ecologice pentru asigurarea conectivității laterale. Alte activități vizează sectorul naval, incluzând achiziția de nave performante din punct de vedere energetic, sporirea facilităților de acostare a navelor și crearea de puncte de reîncărcare cu energie electrică a navelor.
73. Efectele așteptate prin implementarea măsurilor constau în asigurarea unei conectivități adecvate pe tronsonul TEN-T, creșterea sustenabilității la nivelul sectorului de transport, sporirea siguranței rutiere și decongestionarea traficului din nodurile urbane. Privind zona ITI DD, rezultatul major al intervenției pe termen mediu se rezumă la creșterea nivelului de accesibilitate privind mobilitatea din zona în cauză. Pe termen lung, intervențiile aferente P4 sunt concepute pentru a avea vor avea impact asupra obiectivelor de dezvoltare ale Regiunii Sud-Est în ceea ce privește dezvoltarea unei mobilități durabile și inteligente. Se va urmări facilitarea finalizării rețelei TEN-T, diminuarea emisiilor de gaze de seră și îmbunătățirea calității vieții locuitorilor din regiune.
74. Prioritatea 4 a PRSE 2021-2027 se concentrează pe **sprijinirea tranziției către o economie verde, digitală și rezilientă**, contribuind la dezvoltarea sustenabilă a regiunii. Logica intervenției Priorității 4 presupune

¹⁰ Concluziile evaluării intermediare a POR 2014-2020 confirmă că nevoile de dezvoltare identificate în perioada anterioară de programare, rămân actuale și au fost amplificate de impactul contextului economico-social.



implementarea de proiecte care să sprijine adoptarea de soluții ecologice și inovative, promovarea tranziției digitale și creșterea capacității de adaptare a regiunii la provocările economice și climatice actuale.

Figură 4. Logica intervenției Prioritatea 4

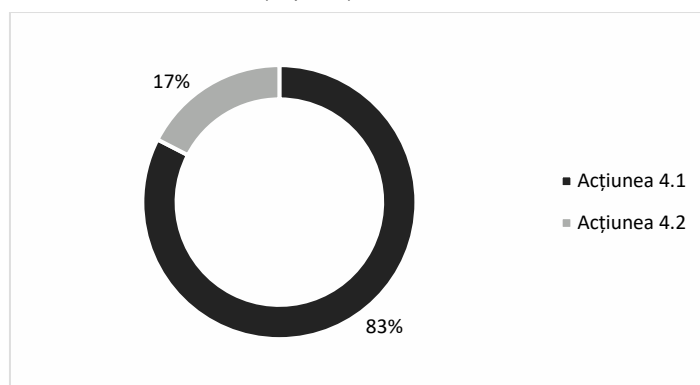


3.5. Analiza portofoliului de proiecte finanțate în cadrul Priorității

ALOCARE FINANCIARĂ P4

75. Valoarea totală alocată pentru P4 reprezintă aprox. 16% din valoarea totală a PR SE. Din valoarea totală a P4, aprox. 23% este alocată pentru ITI Delta Dunării.
76. Din perspectiva alocării pe acțiuni, alocarea este în favoarea acțiunii ce vizează reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere de importanță regională pentru asigurarea conectivității la rețeaua TEN-T, reprezentând peste 80% din bugetul total al P4.

Figură 5. Alocarea financiară Prioritatea 4 – distribuție pe acțiuni



Sursa datelor: PR SE 2021-2027 (versiunea iunie 2024)

77. Din perspectiva alocării pe coduri de intervenție, alocarea este în favoarea codului 093 Alte drumuri reconstruite sau modernizate (autostrăzi, drumuri naționale, regionale sau locale) - aprox. 81% (Acțiunea 4.1), codul 086 Infrastructuri pentru combustibili alternativi beneficiind de o alocare de aprox. 2% (Acțiunea 4.1). Acțiunea 4.2 include codul 116 Căi navigabile și porturi interioare (regionale și locale) cu o alocare de aprox. 17% din bugetul total al P4.
78. Din punct de vedere al coeficientului pentru calcularea sprijinului acordat obiectivelor legate de schimbările climatice (PNIESC) la nivelul P4 este aplicat unui singur domeniu de intervenție, respectiv 100% din cod 086 Infrastructuri pentru combustibili alternativi.

Tabel 3. Alocare financiară P4 (alocare regională + alocare ITI DD)

Acțiuni	Cod de intervenție	Alocare Regiune SE (EUR)		din care ITI DD (EUR)		alocare apeluri regionale	
		FEDR	FEDR+BS	FEDR	FEDR+BS	FEDR	FEDR+BS
Acțiunea 4.1 Investiții destinate reabilitării și modernizării infrastructurii rutiere de importanță regională pentru asigurarea conectivității la rețeaua TEN-T	086 Infrastructuri pentru combustibili alternativi	4,000,000	4,705,882	0	0	4,000,000	4,705,882
	093 Alte drumuri reconstruite sau modernizate (autostrăzi, drumuri naționale, regionale sau locale)	161,632,594	186,352,873	10,000,000	11,529,412	151,632,594	174,823,461
Acțiunea 4.2 Investiții destinate sistemului de transport public adaptat nevoilor, cerințelor actuale ale mediului și siguranței pasagerilor, coroborate cu infrastructura de acostare din arealul ITI DD	116 Căi navigabile și porturi interioare (regionale și locale)	35,000,000	40,352,941	35,000,000	40,352,941	0	0
TOTAL		200,632,594	231,411,697	45,000,000	51,882,353	155,632,594	179,529,344

Sursa datelor: PRSE 2021-2027 (versiunea iunie 2024)

ANALIZA APELURILOR DIN CADRUL P4, GRAD DE CONTRACTARE ȘI PLĂȚI

79. În cadrul P4 au fost contractate 8 proiecte din 2 apeluri (un apel pentru proiecte etapizate și un apel nou). Pentru zona ITI DD nu a fost contract niciun proiect, nefiind lansate apeluri de proiecte.
80. Din perspectiva gradului de contractare raportat la total alocare P4, analiza portofoliului de proiecte indică un grad de supracontractare de 125%.

Tabel 4. Gradul de contractare la nivelul P4 la 31.12.2024

Cod apel	Nr. proiecte contractate	Total FEDR (EUR)	Alocare P4 FEDR (EUR)	% din alocare FEDR
PRSE/4.1/1/2023	2	12,123,740		
PR/SE/2024/ Etap/4.1	6	238,071,105		
Total	8	250,194,844	200,632,594	125%

Sursa datelor: ADR SE

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

- *Progres proiecte noi:* Cele 6 proiecte contractate din primul apel P4 au demarat în trim. I-III 2024, acestea nefiind într-un stadiu foarte avansat la data realizării evaluării. În general, au fost realizate activități specifice de promovare, fiind în derulare procedurile de achiziție publică pentru selectarea furnizorilor pentru execuția de lucrări, supervizarea acestora. Termenele preconizate de finalizare: 4 proiecte în 2027 și 2 proiecte în 2028.
- *Progres proiecte etapizate:* Cele două proiecte contractate în cadrul apelului destinat proiectelor etapizate au demarat la sfârșitul anului 2024. În prima etapă (POR 2014-2020), s-a înregistrat un progres semnificativ, lucrările fiind finalizate într-o proporție foarte mare. În etapa a doua (PR SE 2021-2027), vor fi finalizate lucrările rămase. Astfel:

În cazul proiectului implementat de UAT Județul Vrancea (lider de parteneriat) - „Modernizarea Infrastructurii rutiere de drum județean dintre localitățile: Focșani - Golești - Vârteșcoiu - Odobești” cu conectivitate directă la rețeaua TEN-T, SMIS 328595: la data de 31.12.2023, stadiul fizic al lucrărilor era de 82%, rămânând de finalizat până la 31.12.2025 următoarele lucrări: Amenajarea terenului, incluzând doborârea arborilor, dezdăcăinarea cioatelor, decaparea și depozitarea; Lucrări de protecție a mediului, constând în așternerea pământului vegetal; Reabilitarea și modernizarea drumului pe tronsoanele km 1+000 - km 16+265, incluzând execuția de șanțuri pereate, acostamente consolidate și trotuare; Finalizarea podețelor de acces la drumurile laterale și la proprietăți, precum și refacerea celor existente; Implementarea măsurilor pentru siguranța circulației, incluzând marcaje rutiere, indicatoare, borne indicatoare, parapete metalice și semnalizarea trecerilor de pietoni; Execuția infrastructurii și suprastructurii podului peste pârâul Dălhăuți, în timp ce podul situat la km 10+568 a fost finalizat; Modernizarea trecerii la nivel cu calea ferată și organizarea de șantier.

În cazul proiectului implementat de UAT Județul Galați (lider) - „Extindere și modernizare variantă ocolitoare a Municipiului Galați - Etapa a II-a”, SMIS 328339, unele lucrări erau finalizate în proporție de 90% și chiar 100%, rămânând de finalizat până la 31.12.2024 următoarele lucrări: Suprastructura viaductului hobanat; Extinderea infrastructurii carosabile pe tronsonul II; Lucrări de protecție a mediului conform cerințelor DNSH, inclusiv o stație de încărcare pentru autobuze electrice cu două posturi de încărcare; Amenajarea spațiilor verzi prevăzute în proiect.

82. La 31.12.2024 situația plăților (FEDR) la nivelul P4 era în valoare de 17,207,623 EUR (14,924,979 EUR FEDR + 2,282,644 EUR BS), ceea ce reprezintă aprox. 6% din valoarea contractată. Plățile reprezintă contravaloarea a 2 cereri de rambursare ale beneficiarului UAT Galați (proiect etapizat).
83. În trim. II-III 2025 este planificată lansarea a 4 apeluri de proiecte cu un buget de 131,494,118 EUR, din care buget FEDR 114,051,020 EUR. Cele 4 apeluri includ: 3 apeluri necompetitive (2 ITI DD și unul regional) și un apel competitiv (regional).

Tabel 5. Calendar lansări apeluri P4 preconizate pentru 2025

Denumire apel de finanțare	Zona geografică vizată	Buget total apel (EUR)	Din care buget UE apel (EUR)	Beneficiari eligibili	Tip apel	Data ESTIMATĂ publicare ghid final	Data ESTIMATĂ deschidere apel	Data ESTIMATĂ închidere apel
Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere de importanță regională pentru asigurarea conectivității la rețeaua TEN-T - apel 2	Regiunea Sud-Est	75,000,000	65,051,020	UAT județ, parteneriate între UAT-uri	necompetitiv	25.04.2025	26.05.2025	25.11.2025
Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere din ITI Delta Dunării pentru asigurarea conectivității la rețeaua TEN-T (4.1)	ITI Delta Dunării	11,529,412	10,000,000	UAT județ din ITI DD	necompetitiv	25.04.2025	26.05.2025	25.11.2025
Instalarea de puncte de realimentare/ reîncărcare pentru vehicule electrice pe traseele drumurilor județene (4.1)	Regiunea Sud-Est	4,611,765	4,000,000	UAT județ	competitiv	20.06.2025	21.07.2025	20.01.2026
Sprrijinirea dezvoltării sistemului de transport public și a infrastructurii de acostare în ITI Delta Dunării (4.2)	ITI Delta Dunării - Județul Tulcea	40,352,941	35,000,000	UAT județ din ITI DD, Autorități publice centrale	necompetitiv	28.08.2025	30.09.2025	30.12.2025
TOTAL		133,191,584	113,995,275					

TIPURI DE INTERVENȚII FINANȚATE DIN P4 ȘI TIPURI DE BENEFICIARI

84. Dacă Acțiunea 4.1 vizează intervenții ce au ca scop reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere de importanță regională pentru asigurarea conectivității la rețeaua TEN-T, Acțiunea 4.2 vizează intervenții ce au ca scop îmbunătățirea sistemului public de transport adaptat infrastructurii specifice din zona ITI DD.

Tipuri de intervenții – Acțiunea 4.1:

a) Modernizarea și reabilitarea DJ (pentru îmbunătățirea parametrilor relevanți-creșterea vitezei, siguranței rutiere, portanței etc) care asigură conectivitatea, directă (DJ/trasee compuse din mai multe DJ legate direct) sau indirectă (DJ/trasee legate de rețea prin intermediul unui DN modernizat) cu rețeaua TEN-T, inclusiv prin:

- construirea/modernizarea/reabilitarea sensurilor giratorii, pasarelelor pietonale, podurilor, a pasajelor rutiere, precum și a stațiilor pentru transport public pe traseul DJ, infrastructurii de descongestionare a traficului;
- construirea lucrărilor noi de artă ca parte a DJ, în funcție de soluțiile tehnice propuse;
- realizarea de investiții destinate siguranței rutiere pentru participanții la trafic în conformitate cu Auditul de siguranță rutieră sau măsuri pentru creșterea siguranței rutiere precum: măsuri de siguranță pasivă (atenuatori de impact și parapete de ghidare), semnalizarea acustică și vizuală a sectoarelor de drum periculoase și obstacolelor prin utilizarea energiei verzi (benzi rezonatoare, limitatoare de viteză etc), construire de pasaje denivelate, construire/amenajare de senzori giratorii;
- măsuri de prevenire a incidentelor/accidentelor cauzate de fauna sălbatică (pasaje, tunele, casete betonate, canale pentru amfibieni etc.), construirea pasarelelor pietonale, acțiuni pentru siguranța rutieră pentru pietoni și bicicliști etc;
- realizarea de investiții specifice destinate mediului și rezilienței la măsuri climatice (în special plantări de aliniamente de arbori și arbuști în exteriorul amprizei drumului), precum și măsuri de reducerea impactului asupra ariilor protejate prin realizarea, refacerea coridoarelor ecologice în scopul asigurării conectivității laterale.

b) Instalarea de puncte de realimentare/reîncărcare pentru vehicule electrice pe traseele drumurilor județene reabilitate, în afara localităților care implementează PMUD.

Apel proiecte etapizate pentru îmbunătățirea infrastructurii rutiere de importanță regională în RSE:

- extinderea infrastructurii regionale de transport rutier;
- reabilitarea/modernizarea lucrărilor de artă ca parte a DJ;

- modernizarea /extinderea drumurilor județene cu rol de descongestionare a traficului (drumuri de centură).

Tipuri de beneficiari – Acțiunea 4.1: UAT județ, parteneriate între UAT-uri;

Tipuri de intervenții – Acțiunea 4.2:

- achiziționarea de nave performante energetic, destinate transportului public de pasageri, dotate cu sisteme de transport inteligente, care satisfac cerințele actuale ale mediului și siguranța pasagerilor;
- construirea/modernizarea/reabilitarea facilităților de acostare a navelor de transport pasageri, sistemele de ancorare și îmbarcare/ debarcare a pasagerilor situate pe rețeaua TEN-T navală;
- instalarea de puncte de reîncărcare cu energie electrică la mal pentru navele performante energetic.

Tipuri de beneficiari – Acțiunea 4.2: UAT județ din ITI DD, Autorități publice centrale

85. Proiectele contractate până la 31.12.2024 vizează reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere de importanță regională pentru asigurarea conectivității la rețeaua TEN-T (Acțiunea 4.1, cod O93). La finalizarea celor 8 contracte vor rezulta aprox. 227 km drumuri reconstruite sau modernizate - din afara TEN-T și un număr total anual de utilizatori de peste 62 mld pasager-km/an.

Tabel 6. Tipuri de intervenții finanțate P4, 31.12.2024

Beneficiar	Proiect	Valoare totală finanțare nerambursabilă proiecte (EUR)	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate – din afara TEN-T (km)	Nr. anual de utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite, reabilite sau modernizate (pasager-km/an)
UAT Județul Galați	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii de transport regional pe tronsonul funcțional de interes județean DN24D-DJ 251B-DJ 251A-DJ 251H-DJ 251-DJ 255A-DN 25, Cod SMIS 302314	71,550,589	57.3	102,678,769
UAT Județul Tulcea	Modernizare infrastructură de transport regional pe traseul Sarighiol de Deal-Rahman, Cod SMIS 302324	78,206,210	28	27,366,004
UAT Județul Buzău	Stimularea mobilității la nivel regional prin modernizarea infrastructurii rutiere de transport pe tronsonul Vintilă Vodă-Plaiul Nucului, județul Buzău, Cod SMIS 303818	28,151,761	30	29,542,005
UAT Județul Brăila	Reabilitare Drum Județean DJ 203R, km 0+000 - km 35+530,Cod SMIS 304272	40,275,249	35.16	498,882
UAT Județul Constanța	Reabilitarea și modernizarea drumurilor județene DJ226A Tronsonul DN22/Tariverde-Cogealac și DJ226B Tronsonul Cogealac-Gradina-Pantelimon-DN2A/Crucea, Cod SMIS 305544	30,883,741	33.86	1,594,685
UAT Județul Vrancea	Modernizare infrastructură rutieră de drum județean DJ 204E dintre localitățile Mirceștii Noi-Ciușlea-Străjescu-Doaga-DN 24, Cod SMIS 314685	25,414,430	18.26	2,174,232
UAT Județul Galați	Extindere și modernizare variantă ocolitoare a Municipiului Galați - etapa a II-a, Cod SMIS 328339 (etapizat)	2,777,211	10	61,881,104,243
UAT Județul Vrancea	Modernizarea infrastructurii rutiere de drum județean dintre localitățile: Focșani-Golești-Vîrteșcoiu-Odobești cu conectivitate directă la rețeaua TEN-T, Cod SMIS 328595 (etapizat)	11,200,748	15.19	29,534
Total		288,459,938	227.77	62,044,988,354

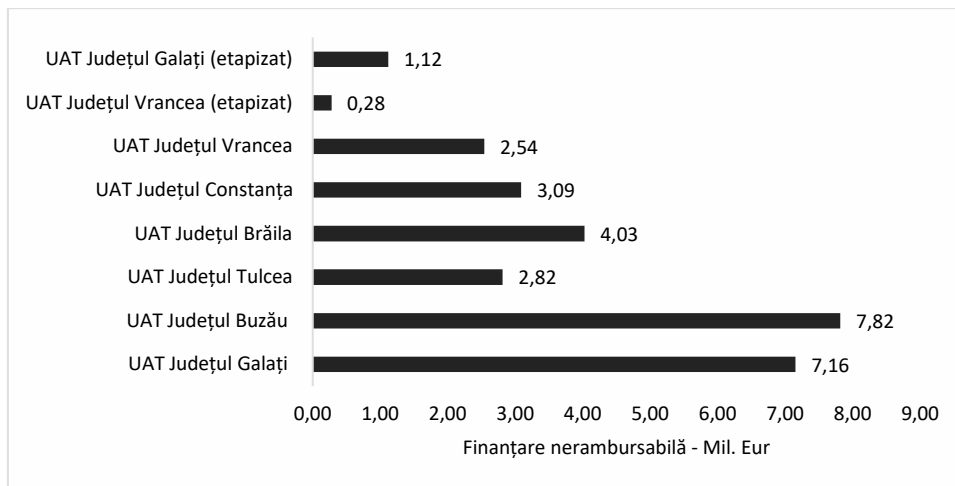
Sursa datele: ADR SE

86. Dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, dezvoltarea sistemului de transport public și a infrastructurii de acostare în zona ITI Delta Dunării (inclusiv achiziția de nave cu performanțe energetice ridicate și instalarea de puncte de reîncărcare electrică la mal) sunt intervenții ce nu au fost vizate de apeluri de proiecte până la data de 31.12.2024, apelurile fiind în pregătire.

87. Analiza distribuirii proiectelor la nivelul Regiunii Sud-Est indică UAT Galați și UAT Vrancea cu 2 proiecte în implementare fiecare și UAT Constanța, UAT Buzău, UAT Brăila și UAT Tulcea cu un proiect. Din punct de vedere al implementării - 4 proiecte din cele 8 sunt implementate în parteneriat cu alte UAT-uri, în timp ce 4 sunt implementate de un singur UAT.

88. În ceea ce privește distribuția alocării financiare între beneficiari, UAT Județul Buzău se distinge cu cea mai mare alocare, de peste 12 milioane de euro, ceea ce indică implementarea unui proiect de amploare. UAT Județul Galați urmează cu o alocare de peste 7 milioane de euro. La polul opus, se află cele 2 proiecte etapizate implementate de UAT Județul Vrancea și UAT Județul Galați, lucrările fiind finalizate în proporție foarte mare în perioada anterioară (POR 2014-2020).

Figură 6. Distribuirea proiectelor la nivelul Regiunii Sud-Est în funcție de finanțarea nerambursabilă (Mil. Eur)



Sursa datele: Prelucrările autorilor (portofoliu de proiecte ADR SE, 31.12.2024)

89. Această distribuție scoate în evidență diferențele semnificative între județe în ceea ce privește capacitatea de atragere și implementare a proiectelor, dar și dimensionarea nevoilor la nivel local.

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 nevoilor identificate prin strategia PR SE? Continuă să fie design-ul P4 de calitate? Ce se poate îmbunătăți în acest sens?

90. Această întrebare a urmărit să evalueze relevanța și calitatea intervențiilor planificate în cadrul P4, analizând în ce măsură acestea rămân aliniate cu recomandările din Semestrul European și răspund eficient problemelor socio-economice și nevoilor identificate în regiune. De asemenea, întrebarea a explorat calitatea design-ului Priorității 4 și necesitatea unor eventuale îmbunătățiri pentru viitoare apeluri.
91. Având în vedere gradul de contractare la nivelul P4, evaluarea a verificat dacă design-ul și implementarea P4 rămân adecvate sau dacă sunt necesare ajustări pentru a asigura o mai bună aliniere cu prioritățile europene și naționale. Evaluarea s-a concentrat pe analiza logicii intervenției, a clarității și adecvării Ghidurilor solicitantului, precum și pe identificarea corespondenței dintre nevoile regionale și intervențiile propuse.
92. Evaluarea a inclus o analiză documentară a documentelor programului, a Rapoartelor de Țară și a altor documente strategice relevante. Analiza documentară a fost esențială pentru a evalua relevanța P4 față de Recomandările Specifice de Țară, precum și față de nevoile regiunii Sud-Est. Analiza s-a concentrat pe RST2024, însă analiza a fost extinsă și către recomandări din anii anteriori a căror evoluție este modestă.
93. În paralel, s-au desfășurat interviuri cu reprezentanți ai autorităților și experți în domeniul infrastructurii, energiei și schimbărilor climatice pentru a obține perspective detaliate asupra relevanței și coerenței programului prin corelare cu nevoile identificate, precum și cu evoluția socio-economică din regiune ulterior aprobării PRSE. Au fost colectate opinii de la beneficiari prin intermediul atelierelor de lucru, sondajului și studiilor de caz. De asemenea, panelul de experți și focus-grupul au consolidat informațiile colectate.



4.1.1. Relevanță față de Recomandările Specifice de Țară

94. **Recomandările Specifice de Țară (RST)** sunt documente emise anual de Comisia Europeană 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.
95. 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 reducerea ratei ridicate a fatalităților rutiere și atenuarea daunelor aduse mediului. Intervențiile vor viza și realizarea de investiții destinate siguranței rutiere pentru participanții la trafic/participanții vulnerabili la trafic (susținând obiectivul specific RSO3.2. Dezvoltarea și ameliorarea unei mobilități naționale, regionale și locale sustenabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere).
96. Comisia Europeană 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 3**. 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 guvernanta 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”

RST privind Accelerarea punerii în aplicare a programelor politicii de coeziune și guvernanta eficientă și consolidarea capacității administrative

97. 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 nevoi de sprijin. La nivelul P4 nu au fost prevăzute astfel de acțiuni de sprijin, deși discuțiile cu beneficiarii (interviuri, sondaj, atelier de lucru) au evidențiat o astfel de nevoie, mai ales în contextul demarării unui nou exercițiu financiar și utilizării unei noi platforme cu funcționalități mult diferite față de cea anterioară. Pentru beneficiarii noua platforma MySMS2021 a fost și continuă să fie o provocare.
98. Având în vedere că AM este un actor regional, și acțiunile de natura asistenței tehnice pot fi considerate ca o contribuție la creșterea capacității administrative regionale, prin domeniul de intervenție 182 Consolidarea capacităților autorităților statelor membre, ale beneficiarilor și ale partenerilor relevanți, pentru care este alocată o sumă de 535.000 EUR (FEDR), în cadrul Priorității 7. Creșterea capacității administrative se va concretiza în personalul experimentat și competent în implementarea programului, studii analize rapoarte și strategii elaborate. Un contract de asistență tehnică este finalizat și un altul este în implementare, precum și alte contracte integrate într-o Strategie de Asistență Tehnică și Foaie de parcurs a dezvoltării capacității administrative sunt în pregătire.

RST relevante pentru PRSE (RST4 2019 și RST3 2020)

99. Programul Regional Sud-Est (PRSE) abordează în mod direct recomandările de țară formulate în perioada **2019-2023** prin finanțarea unor domenii prioritare și implementarea unor acțiuni specifice. Cu toate acestea, ritmul de implementare variază în funcție de sector, iar unele domenii necesită o accelerare a contractării fondurilor pentru a avea un impact semnificativ.
100. Prioritatea 4 din cadrul PRSE se concentrează pe **creșterea accesibilității și conectivității**, recunoscând importanța unui sistem de transport eficient și sustenabil pentru dezvoltarea regiunii. Deși regiunea Sud-Est a făcut progrese, încă există provocări în ceea ce privește conectivitatea inter-regională, care afectează atât economia locală, cât și calitatea vieții locuitorilor. În acest sens, PRSE susține **modernizarea infrastructurii de transport, reducerea emisiilor de carbon** și dezvoltarea soluțiilor de mobilitate urbană durabilă, inclusiv



îmbunătățirea infrastructurii rutiere pentru o conectivitate mai bună la rețeaua TEN-T, extinderea transportului public ecologic și dezvoltarea infrastructurilor pentru mobilitate alternativă, precum piste pentru biciclete.

101. În domeniul transportului și mobilității durabile (RST4 2019, RST3 2020), PRSE alocă prin P4 peste 200.6 milioane EUR FEDR pentru investiții care vizează modernizarea infrastructurii de transport, reducerea emisiilor de carbon (OS 3.2). Deși 28.8 milioane EUR sunt deja contractate, ceea ce indică un început promițător, ritmul investițiilor trebuie menținut pentru a sprijini modernizarea infrastructurii de transport, reducerea emisiilor de carbon.

102. Acțiuni precum modernizarea infrastructurii de transport 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).

103. 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 P4 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*

104. PRSE include în cadrul Priorității 4, două acțiuni cu o contribuție directă la implementarea recomandărilor de țară după cum urmează:

- Prin OS 3.2, Acțiunea 4.1 sunt prevăzute investiții destinate reabilitării și modernizării infrastructurii rutiere de importanță regională pentru asigurarea conectivității la rețeaua TEN-T. Contribuția constă în investiții aferente codului de intervenție **086 Infrastructuri pentru combustibili alternativi** (alocare 4 mil EUR FEDR) și **093 Alte drumuri reconstruite sau modernizate (autostrăzi, drumuri naționale, regionale sau locale)** (alocare 161.6 mil EUR FEDR).

Au fost lansate 2 apeluri pentru modernizarea drumurilor județene, fiind contractate 8 proiecte cu o valoare totală de 288 milioane EUR (FEDR + BS). Operațiunea care vizează infrastructura pentru combustibili alternativi propusă în program ca măsură pentru asigurarea imunității proiectelor de drumuri județene nu a fost demarată având în vedere că proiectele de modernizare drumuri județene au solicitat în foarte mică măsură utilizarea acestora (1 din cele 8 proiecte). Pentru restul măsurile de imunitate au fost incluse în cadrul proiectelor de drumuri județene, neavând nevoie de accesarea unor fonduri alocate pentru stații de încărcare/realimentare.

- Pentru asigurarea încărcării mașinilor electrice, se vor amenaja de-a lungul traseului DJ 203R, km 0+000 – km 35+530 - 3 stații cu câte două locuri fiecare, ce se vor utiliza exclusiv pentru încărcarea mijloacelor de transport public al elevilor, la pozițiile km: Ulmu: Km. 0+715 (partea dreaptă), Cireșu: Km. 6+965 (partea dreaptă), Liscoteanca: Km. 24+675 (partea dreaptă) (Județul Brăila, proiect cod SMIS 304272).

Din cele 8 proiecte, numai 3 au prevăzut și construire/modernizare/reabilitare de piste de biciclete rezultând un total de 20.25 km, după cum urmează:

- 7.88 km vor fi realizați pe traseul traseul Sarighiol de Deal-Rahman (Județul Tulcea, proiect cod SMIS 302324).
- 7.26 km vor fi realizați pe traseul traseul DJ226A Tronsonul DN22/Tariverde - Cogealac și DJ226B Tronsonul Cogealac - Gradina - Pantelimon - DN2A/Crucea (Județul Constanța, proiect cod SMIS 305544).
- 5.11 km vor fi realizați pe DN24D - DJ 251B - DJ 251A - DJ 251H - DJ 251 - DJ 255A – DN 25 (județul Galați, cod SMIS 302314).

De asemenea prin intermediul celor 8 proiecte vor fi realizate lucrări specifice de siguranță rutieră, ceea va contribui la scăderea numărului de accidente rutieră și victime. Vor fi amenajați peste 67200 mp de trotuare, vor fi montate 18 elemente suplimentare destinate siguranței circulației, vor fi amenajate/construite 90 de stații pentru transport public, 56 de treceri de pietoni vor fi iluminate suplimentar.

- Prin OS 3.2, Acțiunea 4.2 sunt prevăzute investiții destinate sistemului de transport public adaptat nevoilor, cerințelor actuale ale mediului și siguranței pasagerilor, coroborate cu infrastructura de acostare din arealul ITI DD.

Contribuția constă în investiții aferente codului de intervenție **116 Căi navigabile și porturi interioare (regionale și locale)**, respectiv achiziționarea de nave performante energetic, destinate transportului public de pasageri, dotate cu sisteme de transport inteligente, care satisfac cerințele actuale ale mediului și siguranța pasagerilor; instalarea de puncte de reîncărcare cu energie electrică la mal pentru navele performante energetic. Alocarea de 35 mil EUR FEDR este mult sub nevoile zonei ITI DD, așa cum au indicat consultările cu reprezentanții ADI ITI DD. Apelul de proiecte este estimat a fi lansat în a doua jumătate a anului 2025, beneficiind de asistență tehnică pentru pregătire.

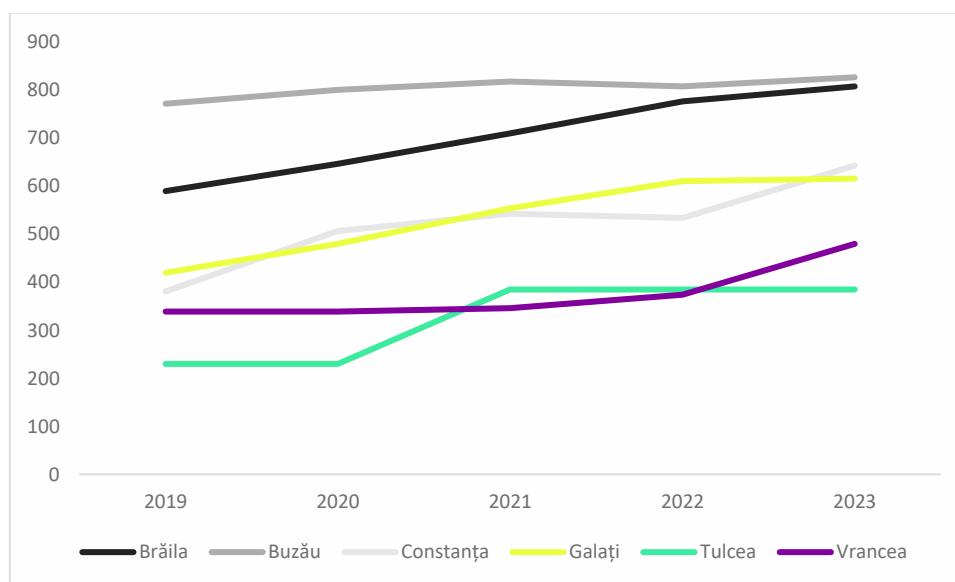
105. Analizând progresele realizate până în prezent, se poate concluziona că intervențiile din cadrul P4 au avut o contribuție relativ modestă la implementarea recomandărilor de țară din perioada 2019-2024. În acest context, se impune accelerarea implementării proiectelor deja în derulare, precum și lansarea de noi apeluri care să sprijine investițiile în infrastructuri destinate combustibililor alternativi, amenajarea de piste pentru biciclete și alte măsuri complementare. Deși nevoile regiunii ITI DD în ceea ce privește conectivitatea și accesibilitatea sunt semnificative, alocările financiare rămân insuficiente, iar ritmul lent al lansării apelurilor de proiecte subliniază necesitatea unei accelerări a acestui proces pentru a răspunde cerințelor existente.

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

106. Deși regiunea Sud-Est a făcut progrese, încă există provocări în ceea ce privește conectivitatea inter-regională, care afectează atât economia locală, cât și calitatea vieții locuitorilor.

107. La nivel național **lungimea totală a drumurilor publice** a înregistrat o creștere 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.

Figură 7. Evoluția drumurilor publice modernizate

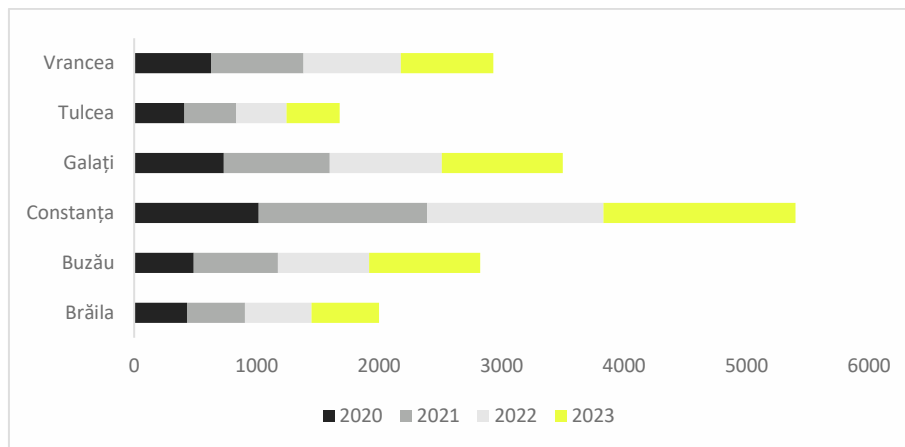


Sursa datelor: INS

108. În ceea ce privește siguranța rutieră datele statistice pentru anul 2023, situează regiunea Sud-Est pe locul 3 la nivel național în ceea ce privește numărul persoanelor implicate în accidente de circulație rutieră (5204 persoane), ceea ce indică o creștere cu 40,42% față de 2020. Analiza detaliată a acestor date evidențiază o creștere constantă a numărului de persoane accidentate pe drumurile din toate județele regiunii, județul Buzău

înregistrând cea mai mare creștere procentuală, de 87,04%, între 2020 și 2023, urmat de județul Constanța, cu o creștere de 54,13%. La polul opus se află Tulcea cu o creștere de 5,11%. Aceste tendințe subliniază necesitatea unor măsuri mai eficiente în domeniul siguranței rutiere pentru a reduce numărul accidentelor și a proteja viața participanților la trafic.

Figură 8. Evoluția numărului persoanelor accidentate în accidente de circulație rutieră la nivelul județelor din Regiunea Sud-Est, perioada 2020-2023



Sursa datelor: INS

109. În ceea ce privește flota de autovehicule, datele statistice indică o creștere a numărului de **înmatriculări noi de vehicule rutiere pentru transportul pasagerilor** (vehicule noi) la nivel național cu 16,97% în 2020 față de 2023. Totodată se observă o scădere a numărului de înmatriculări noi de vehicule rutiere pentru transportul pasagerilor (vehicule importate de ocazie) cu 18,42% în 2020 față de 2023. În ceea ce privește numărul de **înmatriculări noi de vehicule rutiere pentru transportul mărfurilor** (vehicule noi), datele arată o creștere cu 25,23% în 2020 față de 2023 și o scădere cu 18,42% a vehiculelor importate de ocazie. La nivel regional tendințele se mențin trendului național.
110. La nivel național, **numărul vehiculelor rutiere înmatriculate conform normelor europene de poluare** indică o reducere semnificativă a vehiculelor non-euro și Euro 1-3, concomitent cu o creștere notabilă a vehiculelor Euro 5 (31,15%) și Euro 6 (68,62%) în perioada 2020-2023. În anul 2023, România înregistra un total de 42.074¹¹ vehicule electrice și 2.754¹² de stații de încărcare. Aceste evoluții subliniază un progres semnificativ în direcția reducerii emisiilor poluante și în promovarea unui transport mai ecologic pe teritoriul național, însă în ceea ce privește infrastructura de încărcare fiind încă mult subdimensionată.
111. 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 2023¹³. 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.
112. Regiunea Sud-Est are cea mai mare rețea de transport navigabil interior. Sectorul de **transport naval** din România beneficiază de investiții susținute, dar rămâne nevoia de continuare a modernizării infrastructurii și de atragere a unui număr mai mare de investiții pentru a maximiza potențialul acestui sector.
113. 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 de mărfuri pe căi navigabile interioare** a scăzut în anul 2022 de la 32120 mii tone la 28620 mii tone¹⁴; în anul 2023 volumul a revenit la 32102 mii tone.

¹¹ INS, Baza de date TEMPO online, <http://statistici.insse.ro> <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/inse-table>

¹² Asociației Producătorilor de Automobile Europen (ACEA)

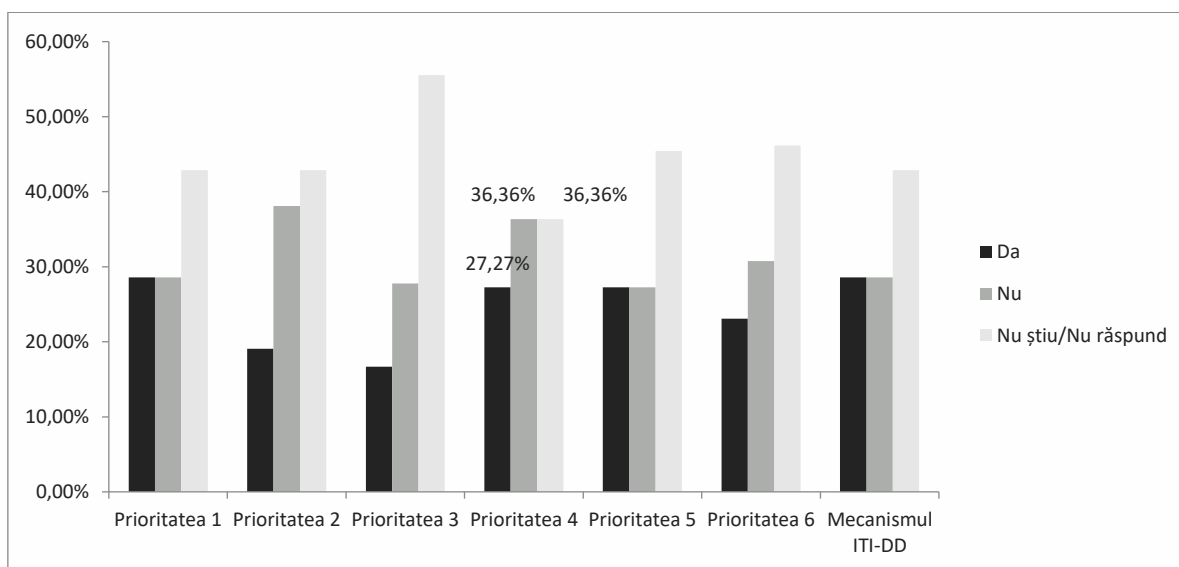
¹³ INS, Baza de date TEMPO online, <http://statistici.insse.ro> <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/inse-table>

¹⁴ <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

114. Evoluțiile indicatorilor analizați arată că eforturile de creștere a mobilității trebuie să continue. Lipsa unei infrastructuri adecvate riscă să adâncească decalajele economice și sociale
115. **Consultările cu reprezentanții autorităților din regiune** au evidențiat efectele războiului din Ucraina. Un efect colateral semnificativ al războiului, cu impact considerabil asupra regiunii, este intensificarea traficului de mărfuri provenind dinspre și către Ucraina. Isceea a devenit un nod principal de tranzit, iar fluxul continuu de camioane care transportă mărfuri a exercitat o presiune considerabilă asupra infrastructurii rutiere. Drumurile modernizate în perioada 2014-2020 au început să prezinte semne de deteriorare accelerată din cauza acestui trafic intensificat. În acest context, întreținerea și reabilitarea infrastructurii rutiere afectate reprezintă o provocare majoră, necesită resurse suplimentare și impune o abordare rapidă și eficientă pentru a menține siguranța și viabilitatea rețelei de transport.
116. **Studiile de caz, atelierele de lucru și sondajul** au evidențiat importanța investițiilor în infrastructura județeană și regională, având în vedere deficiențele existente și necesitatea urgentă de modernizare. Proiectele de reabilitare a infrastructurii rutiere sunt esențiale pentru dezvoltarea regiunii, însă fondurile disponibile nu sunt suficiente pentru a acoperi toate nevoile identificate. Totodată, a rezultat că nevoile identificate la momentul elaborării programului se mențin, iar conectivitatea la rețeaua TEN-T este văzută ca un factor esențial pentru creșterea mobilității și impulsivitatea dezvoltării economice.
117. Pe lângă problema subfinanțării, ITI DD se confruntă și cu alte dificultăți care generează întârzieri în rezolvarea problemelor. Modernizarea transportului public naval este un proiect strategic pentru ITI DD și cu impact semnificativ asupra regiunii pentru dezvoltarea economică și socială. Cu toate acestea, acest proiect a fost întârziat din cauza incertitudinii privind entitatea care ar trebui să administreze acest sistem. Din punctul de vedere al administrației locale, Ministerul Transporturilor este singura instituție care poate gestiona eficient acest proiect, având în vedere că transportul public naval nu este rentabil din punct de vedere economic pentru un operator privat.
118. Din **sondaj**, datele indică opinii echilibrate cu privire la modificările semnificative ale situației socio-economice în Regiunea Sud-Est, asociate acestei priorități care ar putea crea premisele revizuirii/modificării PRSE. Astfel, 36,36% 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 revizuirii. 36,36% dintre respondenți consideră că programul acoperă nevoile din regiune. Dintre cei care au oferit un răspuns clar, 27,27% consideră că sunt necesare modificări ale Programului Regional Sud-Est, semnalând că au observat schimbări semnificative în situația socio-economică. Pe de altă parte, 36,36% 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 9. Percepția beneficiarilor privind situația socio-economică

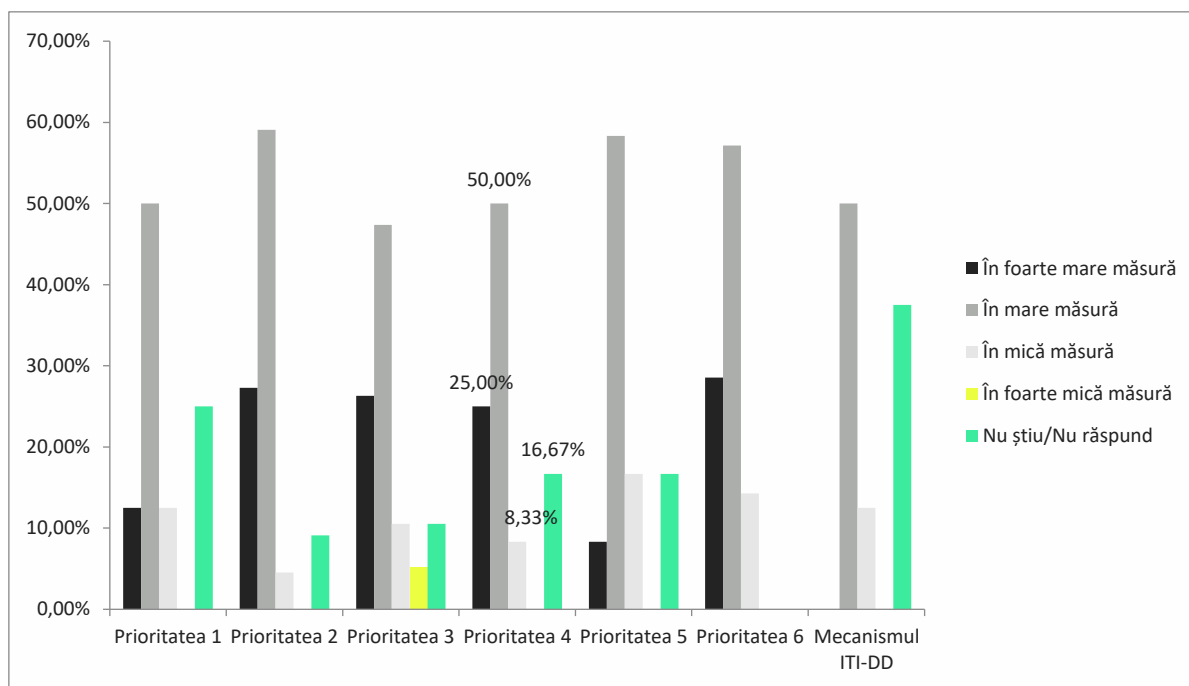


Sursa: Sondaj beneficiari PRSE

119. Prioritatea 4 este percepută ca fiind relevantă și bine adaptată nevoilor regionale/locale, nivelul de satisfacție al beneficiarilor fiind unul ridicat. 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.

120. Astfel, majoritatea respondenților consideră că P4 răspunde adecvat nevoilor lor, 25% apreciind „în foarte mare măsură” și 50% „în mare măsură”. 8.33% dintre respondenți consideră că impactul său este limitat, iar 16.67% nu au oferit un răspuns clar, ceea ce sugerează o posibilă lipsă de informații sau incertitudine privind efectele acestei priorități.

Figură 10. Percepția beneficiarilor privind relevanța priorităților de investiții față de nevoi



Sursa: Sondaj beneficiari PRSE

121. **Interviurile** și dezbaterile din cadrul **focus-grupului** au validat faptul că nevoile locale și regionale depășesc semnificativ alocările stabilite în cadrul programului pentru OS3.2. La nivelul P4 cererea este foarte mare, depășind 300% din alocare, ceea ce generează o competiție foarte mare pentru obținerea finanțării. O problemă majoră identificată este faptul că nu toate proiectele aflate pe lista de rezervă vor putea beneficia de finanțare din cadrul programului, ceea ce impune identificarea unor soluții pentru asigurarea finanțării suplimentare din alte surse, cum ar fi bugetul de stat.

Sumarul răspunsului:

122. Strategia programului subliniază importanța investițiilor în dezvoltarea unui transport sustenabil, iar interesul din partea UAT-urilor este foarte ridicat, așa cum reiese din numărul mare de proiecte pregătite. În lipsa posibilității finanțării tuturor proiectelor disparitățile dintre localități se mențin.

123. Deși sumele alocate prin program sunt importante, totuși, fondurile alocate sunt insuficiente în raport cu nevoile existente atât la nivelul regiunii cât și la nivelul ITI DD.

124. Deși investițiile din cadrul PRSE sunt limitate, având o finanțare de doar 200.6 de milioane de EUR FEDR la nivelul Priorității 4, ele reprezintă un sprijin important pentru dezvoltarea 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. Infrastructura modernizată la nivelul regiunii și zonei ITI DD accelerează dezvoltarea socio-economică și reduce disparitățile intra și inter-regionale.

125.P4 aduce o contribuție semnificativă la RST privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și tranziția verde, susținând transportul durabil. Analiza efectuată pentru răspunsul la întrebarea de evaluare oferă dovezi substanțiale privind menținerea relevanței finanțării pentru nevoile din regiune și zona ITI DD. Prioritatea 4, prin obiectivul specific, acțiunile și intervențiile finanțate, răspunde în mod direct mai multor recomandări ale Semestrului European, aducând o contribuție semnificativă la nivel regional pentru reducerea emisiilor, promovarea utilizării combustibililor alternativi și a mijloacelor de transport nepoluante.

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?

126. Această întrebare a urmărit să evalueze performanța P4 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 analizează cauzele pentru care obiectivele nu au fost atinse sau, dimpotrivă, au fost depășite. S-au 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.

127. 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 P4, comparându-le cu țintele planificate pentru a evalua gradul de atingere a obiectivelor. Pe lângă analiza comparativă, s-au desfășurat interviuri 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 P4. A fost avută în vedere și capacitatea instituțională de a implementa și coordona intervențiile, precum și disponibilitatea resurselor umane și tehnice necesare pentru atingerea obiectivelor.

128. 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.

129. Cadrul de performanță al Priorității 4 indică, pentru realizările asumate de beneficiarii de finanțare prin contractele semnate, progrese semnificative la nivelul unui domeniu de intervenție – construirea/modernizarea infrastructurii rutiere. Restul domeniilor din P4 nu au înregistrat progrese, apelurile de proiecte fiind în pregătire. În prezent, realizările planificate provin în cea mai mare parte din proiectele etapizate, proiectele noi fiind într-un stadiu incipient al implementării.

Tabel 7. Indicatori, gradul de realizare a obiectivelor de etapă

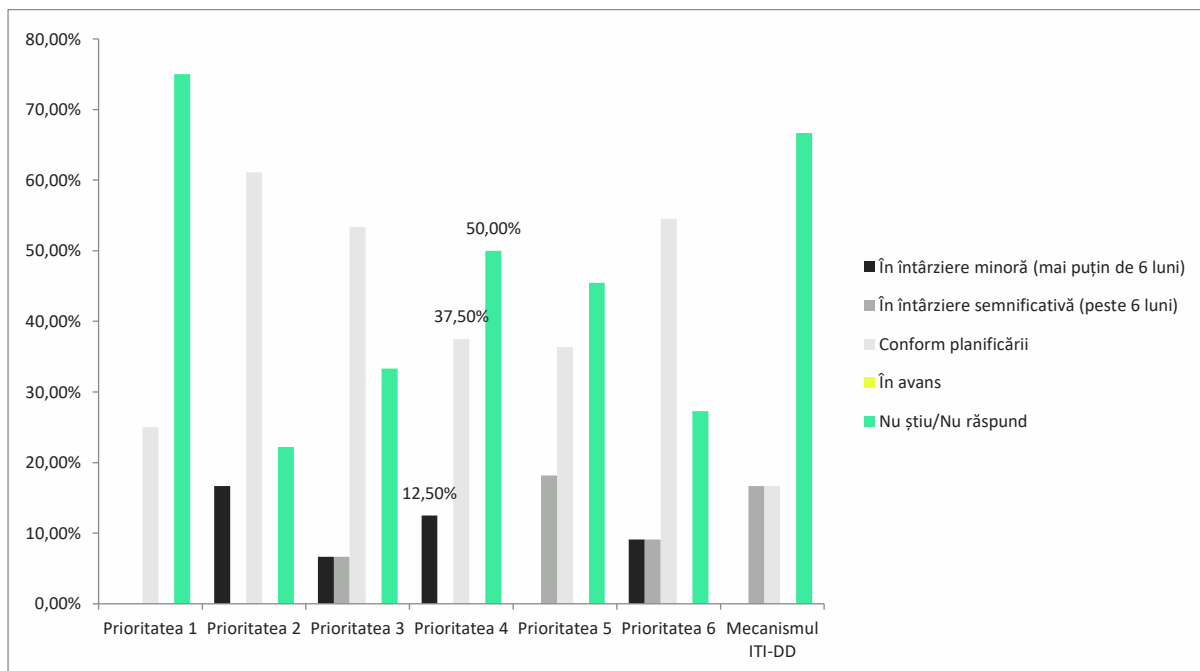
ID	Indicator	Valoare de bază în program	Ținta (2029)	Operațiunile selectate 31/12/2024	Realizări planificate	Operațiuni pusă în aplicare 31/12/2024	Operațiuni realizate
8S12	Numărul navelor de transport pasageri	0	10	0	0	0%	0%
RCO46	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate - din afara TENT-T (km)	23	256	227.76	0	990%	89%
RCO59	Infrastructuri pentru combustibili alternativi (puncte de realimentare/ reîncărcare)	5	47	0	0	0%	0%
RCO74	Populația vizată de proiecte derulate în cadrul	0	83427	0	0	0%	0%

	strategiilor de dezvoltare teritorială integrată (persoane)						
RCO75	Strategii de dezvoltare teritorială integrată care beneficiază de sprijin	1	1	0	0	0%	0%

Sursa datelor: ADR SE

130. Analiza **indicatorilor de realizare** evidențiază o **performanță ridicată** (89% grad de îndeplinire potențială) pentru indicatorul Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate - din afara TENT-T (km) (RCO46), ceea ce indică o performanță peste așteptări. ITI DD nu are nicio contribuție la această performanță, nefiind apeluri de proiecte lansate până la data de 31.12.2024.
131. Deși nivelul de performanță al indicatorului referitor la lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate - din afara rețelei TENT-T (km) (RCO46) este unul ridicat, pentru a asigura realizarea acestuia, este necesară accelerarea implementării proiectelor deja contractate, precum și demararea de noi proiecte (prin proiectele contractate nu este acoperită țintă preconizată pentru 2029). Lansarea apelurilor de proiecte la nivel regional și în cadrul ITI DD, însoțită de un proces eficient de evaluare, selecție și contractare, va avea un rol determinant în asigurarea realizării indicatorilor. De asemenea, implementarea proiectelor conform planificării stabilite reprezintă un alt factor esențial în atingerea acestora.
132. Atingerea indicatorului privind populația vizată de proiectele derulate în cadrul strategiilor de dezvoltare teritorială integrată (RCO74) este strâns legată de indicatorul RCO46. Finalizarea lucrărilor de infrastructură rutieră va conduce la o creștere semnificativă a traficului de călători și mărfuri. În acest context, finalizarea la timp a lucrărilor și stabilirea unor ținte realiste referitoare la numărul de utilizatori constituie factori esențiali pentru atingerea indicatorului propus.
133. Nu se înregistrează **nicio o performanță** (0% grad de îndeplinire potențială) la o serie de indicatori precum Numărul navelor de transport pasageri (8S12) și Infrastructuri pentru combustibili alternativi (puncte de realimentare/ reîncărcare) (RCO59). 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.
134. În ceea ce privește modernizarea transportului public naval în zona ITI DD, situația actuală sugerează că proiectul strategic va putea fi finalizat în cadrul perioadei de programare actuale doar dacă instituțiile desemnate pentru punerea în aplicare a proiectului vor urgenta procesul de pregătire și implementare a proiectului. Incertitudinea referitoare la entitatea responsabilă de administrarea acestui sistem public de transport, precum și stadiul incipient al pregătirii proiectului, aflat în faza de studiu de fezabilitate, reprezintă factori care ar putea pune în pericol realizarea indicatorului. Astfel, este necesară o accelerare a pregătirii proiectului strategic și o corelare eficientă cu lansarea rapidă a apelului de proiecte pentru a asigura atingerea obiectivelor stabilite. În ceea ce privește indicatorul Infrastructuri pentru combustibili alternativi (puncte de realimentare/reîncărcare) (RCO59), este esențială promovarea utilizării combustibililor alternativi pentru a stimula interesul și implicarea în dezvoltarea acestei infrastructuri. Scăderea gradului de interes pentru finanțarea prin PRSE, determinată de disponibilitatea unor surse alternative de finanțare, cum ar fi PNRR, necesită o abordare adaptată pentru a încuraja beneficiarii să investească în infrastructura de combustibili alternativi la nivel regional. În acest context, accelerarea lansării apelurilor de proiecte și consolidarea sprijinului pentru dezvoltarea infrastructurii în regiuni devin factori esențiali pentru atingerea valorii propuse pentru acest indicator.
135. Proiectele etapizate se află într-un stadiu avansat de implementare, iar proiectele noi sunt în diverse etape de realizare a procedurilor de achiziție, așa cum au evidențiat **studiile de caz**. În prezent, beneficiarii nu au identificat obstacole majore care ar putea compromite atingerea rezultatelor propuse. Cu toate acestea, există anumite aspecte care necesită atenție, precum asigurarea în timp util a fondurilor necesare pentru cheltuielile neeligibile, aspect esențial pentru asigurarea continuității și succesului implementării proiectelor.
136. În ceea ce privește stadiul actual de implementare al proiectelor, **sondajul** realizat în rândul beneficiarilor a evidențiat faptul că, deși există unele întârzieri în derularea acestora, acestea sunt considerate nesemnificative și nu se anticipează ca ele să pună în pericol atingerea indicatorilor. Astfel, 37.50% dintre respondenți au indicat că proiectele se desfășoară conform planificării, în timp ce 12.50% dintre aceștia au menționat o întârziere minoră (mai puțin de 6 luni). De asemenea, 50% dintre respondenți nu au furnizat un răspuns clar cu privire la acest aspect.

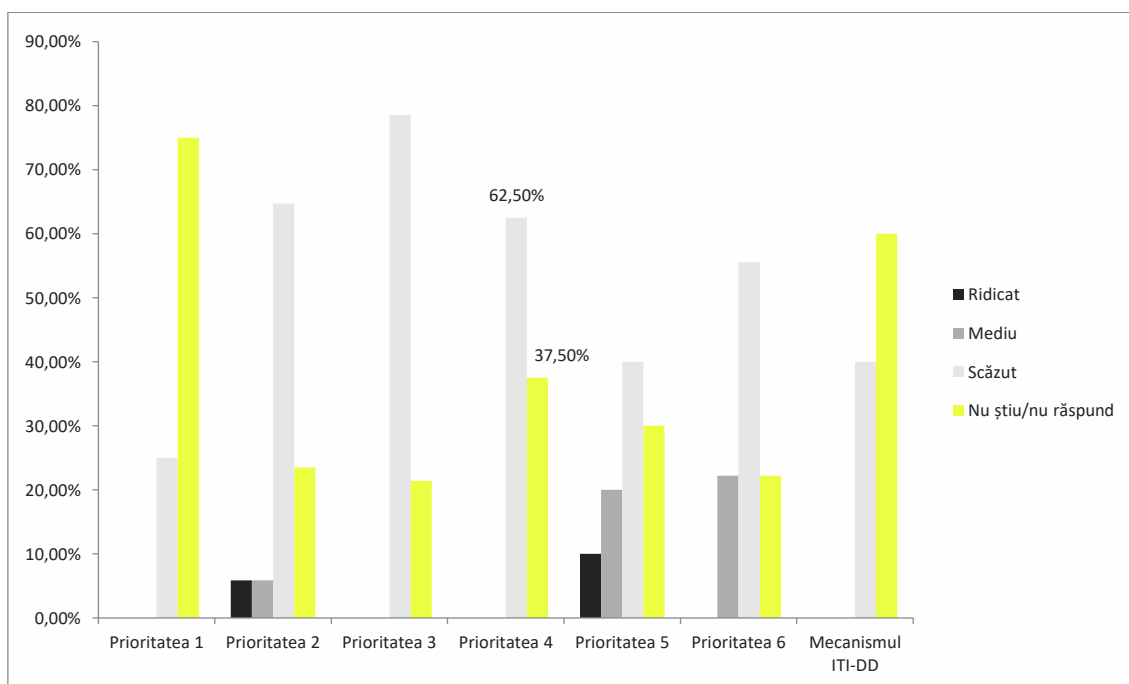
Figură 11. Stadiul actual al implementării contractelor de finanțare P4



Sursa: Sondaj beneficiari PRSE

137.Referitor la gradul de risc, **sondajul** a arătat că acesta este perceput ca fiind scăzut. Astfel, 62.50% dintre respondenți au considerat riscul scăzut, în timp ce 37.50% nu au putut exprima o opinie clară în acest sens.

Figură 12. Gradul de risc al nesătingerii indicatorilor P4 cu resursele contractate



Sursa: Sondaj beneficiari PRSE

138. 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.
139. Analiza indicatorilor de output și de rezultat aferenți P4 sugerează un risc moderat de neîndeplinire a unora dintre țintele finale până în 2029. Indicatorul de output Număr anual de utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite, reabilite sau modernizate (pasager-km/an) (RCR55) se va calcula pe baza RCO46 și RCO74, iar gradul de atingere al RCR55 va fi determinat de gradul de atingere al RCO46 și RCO74. Atingerea indicatorului privind Utilizatorii anuali de transport public naval (Pasageri/an) (8S13) este strâns legată de indicatorul 8S12. Dezvoltarea transportului naval public prin achiziția de nave eficiente energetic va conduce la o creștere semnificativă a traficului de pasageri. În acest context, achiziționarea navelor de transport pasageri și stabilirea unor ținte realiste referitoare la numărul de utilizatori constituie factori esențiali pentru atingerea indicatorului propus.

Tabel 8. Situația indicatorilor de rezultat

ID	Indicator	Valoare de bază în program	Ținta (2029)	Operațiunile selectate 31/12/2024	Realizări planificate	Operațiune pusă în aplicare 31/12/2024	Operațiuni realizate
RCR55	Număr anual de utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite, reabilite sau modernizate (pasager-km/an)	4.508.894,00	4.779.427,00	0	0	0%	0%
8S13	Utilizatori anuali de transport public naval (Pasageri/an)	93.935,00	122.115,00	0	0	0%	0%

Sursa datelor: ADR SE

140. 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:

141. La nivelul P4 se înregistrează un progres potențial numai la nivelul infrastructurii rutiere, alte domenii (de ex. infrastructura de combustibili alternativi, dezvoltarea transportului public naval, achiziția de nave pentru transportul pasagerilor) nefiind vizate de finanțare până la 31.12.2024. Se impune o accelerare a lansării apelurilor de proiecte la nivel regional și în cadrul ITI DD, derularea unui proces eficient de evaluare, selecție și contractare, precum și o implementare riguroasă.
142. Pentru obiectivele aflate în implementare, se impune menținerea ritmului actual sau accelerarea implementării. Deși obiectivul de etapă pentru indicatorul Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate este depășit, ținta finală rămâne departe, ceea ce sugerează că proiectele trebuie să continue fără încetiniri. De asemenea se impune lansarea de noi apeluri pentru a acoperi țintă preconizată pentru 2029.
143. 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. Mai mult decât atât Prioritatea 4 nu are proiecte finalizate.
144. Perspectiva îndeplinirii țintelor cadrului de performanță este pozitivă și este susținută de interesul și cererea UAT-urilor 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 P4 la implementarea PNIESC (prin proiecte în implementare și contractate / estimate)?



145. Această întrebare a analizat contribuția P4 la atingerea obiectivelor stabilite prin Planul Național Integrat privind Energia și Schimbările Climatice (PNIESC), în special în ceea ce privește reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră (GES). Evaluarea s-a concentrat pe identificarea și cuantificarea potențialului de reducere a emisiilor GES prin proiectele finanțate sau estimate în cadrul P4. Deși în această etapă a programului impactul efectiv nu poate fi măsurat complet, analiza a evidențiat alinierea intervențiilor planificate cu țintele PNIESC și măsura în care acestea pot contribui la obiectivele de mediu asumate de România. Analiza realizată a fost una extinsă, fiind analizată contribuția directă, indirectă și prin măsuri orizontale a PRSE la atingerea obiectivelor PNIESC.
146. Deși evaluarea nu a adresat în mod explicit o întrebare cu privire la contribuția P4 la implementarea PEDS, echipa de evaluare a extins analiza și către atingerea obiectivelor Pilonului European al Drepturilor Sociale.
147. Evaluarea a inclus o analiză documentară a documentelor PNIESC, a rapoartelor de implementare ale P4 și a altor documente strategice relevante. Această analiză a permis evaluarea contribuției formale a P4 la atingerea obiectivelor naționale privind energia și schimbările climatice.
148. În paralel, s-au desfășurat interviuri cu experți în domeniul infrastructurii, energiei și schimbărilor climatice pentru a obține perspective detaliate asupra relevanței și eficienței intervențiilor din cadrul P4. Au fost colectate opinii de la beneficiari prin intermediul atelierelor de lucru, sondajului și studiilor de caz. De asemenea, panelul de experți și focus-grupul au consolidat informațiile colectate.
149. Analiza documentară a fost esențială pentru a evalua alinierea formală a P4 cu obiectivele 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 modernizare a infrastructurii rutiere și a transportului public.

4.3.1. Contribuția la obiectivele PNIESC

150. **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, ceretare, inovare și competitivitate) și stabilește o serie de obiective pentru atingerea țăntelor propuse incluzând politici și măsuri specifice pe fiecare dimensiune. În ceea ce privește P4, se regăsește o singură măsură relevantă cu contribuție directă:

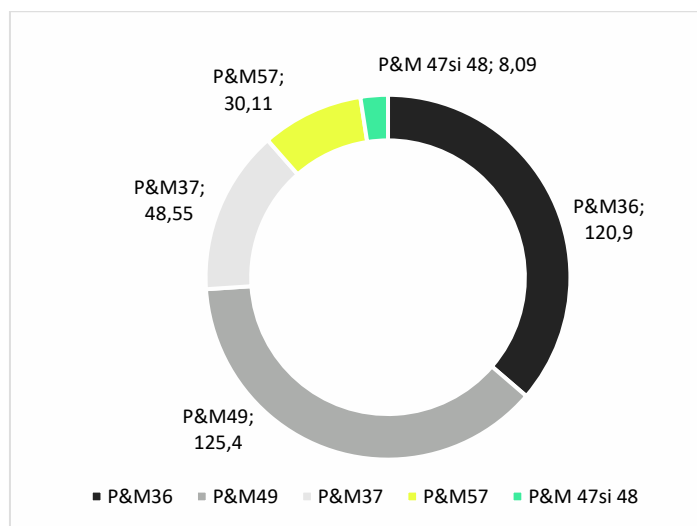
- **Dezvoltarea infrastructurilor pentru combustibili alternativi (codul de intervenție 086)**

151. 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.

152. 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 (FEDR). Prioritatea 4 contribuie direct la Creșterea ponderii transportului pe baza de combustibili alternativi (P&M 48) așa cum se vede mai jos.

- Modernizarea transportului public urban (P&M 49), finanțată cu 125.40 milioane EUR FEDR;
- Mobilitatea alternativă (P&M 57) beneficiază de 30.11 milioane EUR FEDR;
- 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 FEDR.

Figură 13. P&M la care contribuie PRSE și volumul finanțării (mil EUR)



Sursa: prelucrările autorilor

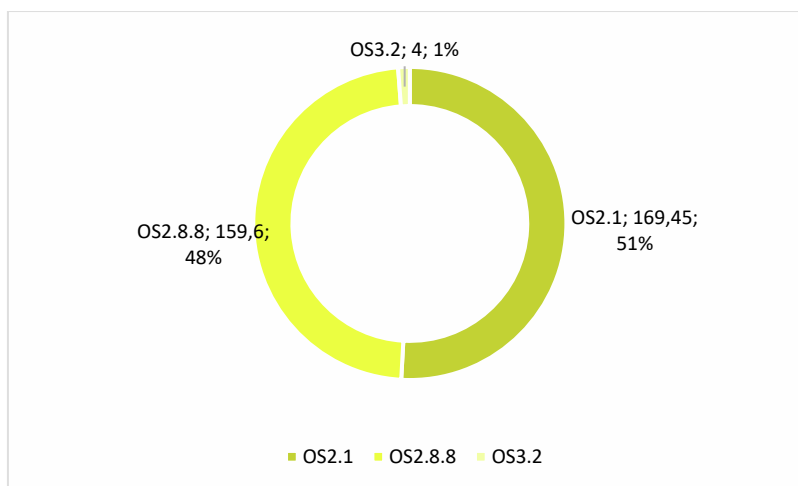
OS și intervenții care contribuie direct la obiective de mediu ale PNIESC

153. Contribuția PRSE la PNIESC analizată 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 FEDR, unde se încadrează și OS3.2, din cadrul P4.

154. Distribuția fondurilor este următoarea:

- OS 2.1 - Promovarea eficienței energetice și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră: 50.9% din alocare (169.45 milioane EUR FEDR).
- OS 2.8 - Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile: 47.9% din alocare (159.60 milioane EUR FEDR).
- **OS 3.2 - Dezvoltarea unei mobilități sustenabile și intermodale: 1.2% din alocare (4 milioane EUR FEDR).**

Figură 14. Contribuția obiectivelor specifice la obiectivele PNIESC, volumul finanțării (milioane EUR FEDR)



Sursa: prelucrările autorilor

155. **OS3.2. Dezvoltarea și ameliorarea unei mobilități naționale, regionale și locale sustenabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere**, contribuie la obiectivul de mediu prin următoarele tipuri de intervenții ce vizează infrastructura de transport:

- Infrastructuri pentru combustibili alternativi, cu o alocare de 4 milioane de EUR FEDR, aferentă P&M 47 Creșterea ponderii autoturismelor alimentate cu combustibili alternativi și P&M 48 Creșterea ponderii autovehiculelor de transport pasageri alimentate cu combustibili alternativi.
- 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.

156. Operațiunea care vizează dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi propusă în program ca măsură pentru asigurarea imunizării proiectelor de drumuri județene nu a fost demarată. Ținta indicatorului RCO59 este de 47 de puncte de realimentare/ reîncărcare în Regiunea Sud-Est, ceea ce reprezintă **contribuția directă** la atingerea obiectivelor PNIESC. Se anticipează lansarea apelului de proiecte în trim. III 2025.

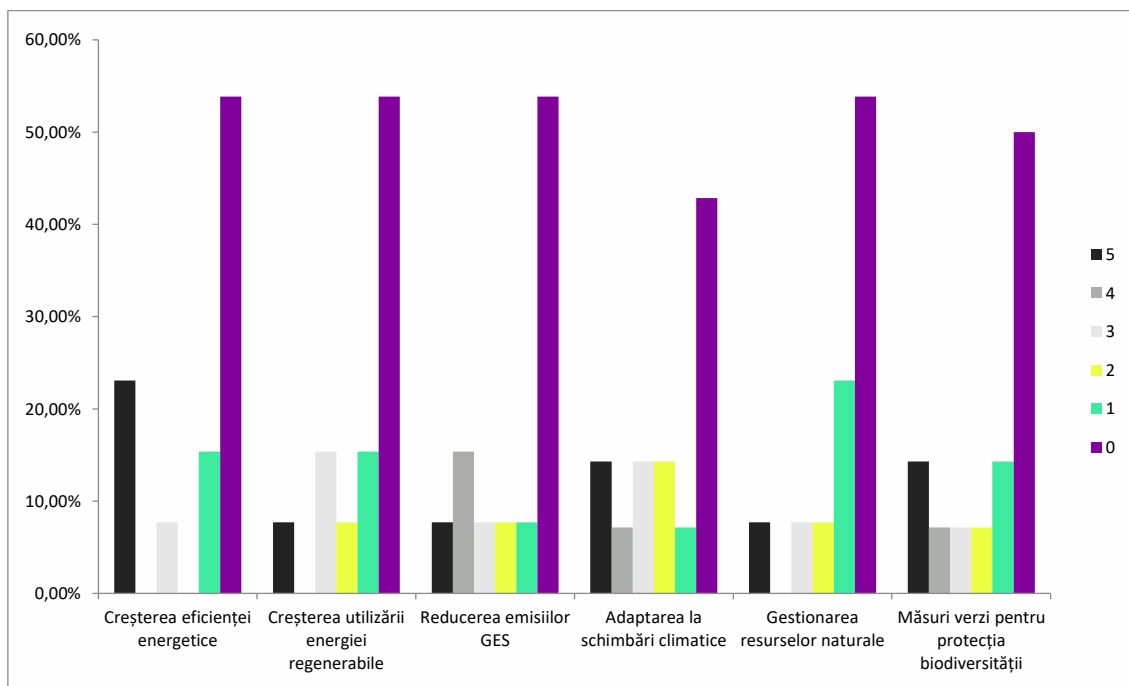
157. Rezultatele **sondajului** realizat în rândul beneficiarilor de finanțare a arătat că aceștia nu pot face aprecieri clare cu privire la contribuția proiectelor contractate la obiectivele de mediu și la Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice (PNIESC).

- **Creșterea eficienței energetice:** 23.08% dintre respondenți au evaluat contribuția proiectelor la acest principiu cu 5 puncte (impact ridicat), 7.69% cu 3 puncte (impact mediu), iar 15.38% cu 1 punct (impact scăzut). 53.85% dintre respondenți nu au putut face aprecieri clare asupra contribuției proiectelor la atingerea obiectivelor PNIESC.
- **Creșterea utilizării energiei regenerabile:** 7.69% au acordat 5 puncte, indicând un impact ridicat, 15.38% au acordat 3 puncte (impact mediu), iar 7.69% au acordat 2 puncte și 15.38% 1 punct, reflectând opinii variate. Aproape jumătate dintre respondenți consideră contribuția proprie ca având un impact ridicat, în timp ce cealaltă jumătate o percepe ca fiind mai redusă. 53.85% nu au oferit aprecieri clare.
- **Reducerea emisiilor de GES:** 7.69% dintre respondenți au evaluat contribuția proiectelor cu 5 puncte (impact ridicat), 15.38% cu 4 puncte, iar 7.69% cu 3 puncte. Există o majoritate care consideră că impactul este moderat spre ridicat, dar și o parte dintre respondenți care percep acest impact ca fiind mic. 53.85% dintre respondenți nu au exprimat o opinie clară.
- **Adaptarea la schimbările climatice:** 14.29% au acordat 5 puncte, 7.14% au acordat 4 puncte, 14.29% 3 puncte, iar 14.29% 2 puncte. Este evident că majoritatea consideră impactul proiectelor ca fiind mediu spre ridicat, dar există și respondenți care estimează contribuția la acest principiu ca fiind scăzută. 42.86% dintre respondenți nu au formulat o opinie clară.
- **Gestionarea resurselor naturale:** 7.69% au evaluat contribuția proiectelor cu 5 puncte, 7.69% cu 3 puncte și 7.69% cu 2 puncte, în timp ce 23.08% dintre respondenți au acordat doar 1 punct, indicând un impact

scăzut. Majoritatea respondenților consideră că proiectele proprii au o contribuție limitată în acest domeniu. 53.85% dintre respondenți nu au oferit evaluări clare.

- **Protecția diversității:** 14.29% dintre respondenți au acordat 5 puncte (impact ridicat), 7.14% 4 puncte, 7.14% și 7.14% 2 puncte, iar 14.29% au acordat doar 1 punct. Percepțiile sunt variate, jumătate dintre respondenți considerând că impactul proiectelor asupra protecției diversității este semnificativ, iar cealaltă jumătate având o percepție mai redusă. 50% dintre respondenți nu au putut oferi aprecieri clare.

Figură 15. Percepția beneficiarilor privind măsura în care proiectele contribuie la obiectivele de mediu



Sursa: Sondaj beneficiari PRSE (pe o scară de la 1 la 5, 1 fiind minim, 5 fiind maxim, 0 nu știu/nu răspund)

158. Principiul DNSH impune ca proiectele finanțate să nu aibă un impact negativ semnificativ asupra mediului. În cadrul **atelierelor de lucru**, beneficiarii au subliniat dificultățile întâmpinate în realizarea documentațiilor necesare pentru a respecta acest principiu, din cauza lipsei de expertiză tehnică și a cerințelor vagi din ghidurile de finanțare. De asemenea, s-a semnalat că unele măsuri necesare pentru respectarea DNSH implică costuri suplimentare care nu sunt eligibile pentru finanțare, iar procesul de verificare și monitorizare a conformității a fost considerat complicat și insuficient clarificat, generând dificultăți în implementarea acestora.

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

159. Pe lângă contribuția directă a codului de intervenție 086 la PNIESC, Prioritatea 4 are și o **contribuție indirectă** prin domeniile de intervenție:

- 093 Alte drumuri reconstruite sau modernizate (autostrăzi, drumuri naționale, regionale sau locale), cu o alocare de 161.6 milioane EUR FEDR
 - Din cele 8 proiecte, unul singur a prevăzut amenajarea a 3 stații de încărcare a mașinilor electrice cu câte două locuri fiecare în localitățile Ulmu, Cireșu, Liscoteanca (Județul Brăila, proiect cod SMIS 304272).
- 116 Căi navigabile și porturi interioare (regionale și locale) cu o alocare de 35 milioane EUR FEDR
 - Prin intermediul acestei intervenții va fi dezvoltat sistemul public de transport naval din zona ITI DD prin achiziția de nave performante din punct de vedere energetic, sporirea facilităților de acostare a navelor și crearea de puncte de reîncărcare cu energie electrică a navelor instalate. Ținta indicatorului 8S12 - Numărul navelor de transport pasageri este de 10, ceea ce reprezintă contribuția indirectă la atingerea obiectivelor PNIESC. Se anticipează lansarea apelului de proiecte în trim. III 2025.

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

160. Elaborarea la nivel de proiect a Raportului privind DNSH („Do No Significant Harm”) care reia din principiile PNIESC a fost în cele mai multe cazuri considerată de către beneficiari că o cerință dificil de îndeplinit în ciuda existenței Metodologiei privind abordarea principiului DNSH și imunizarea infrastructurii la schimbări climatice în cadrul PRSE 2021-2027. La 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 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.

161. Solicitarea elaborării unui Raport DNSH pentru proiectele etapizate, , cu documentații tehnice elaborate anterior, poate avea consecințe neprevăzute asupra atingerii țintelor propuse prin proiecte, iar la nivel global pot conduce la neatingerea țintelor de PNIESC stabilite la nivel de program.

Exemple de măsuri orizontale din **studiile de caz**:

- Reducerea emisiilor de GES prin utilizarea echipamentelor Euro 4 și Euro 5 și fluidizarea traficului.
- Protecția mediului, prin prevenirea defrișărilor majore și implementarea măsurilor ecologice de compensare.
- Adaptarea la schimbările climatice prin utilizarea de materiale rezistente la fenomene meteorologice extreme și sisteme moderne de drenaj.
- Protecția resurselor de apă și sol, evitând contaminarea acestora, și implementarea unui plan riguros de gestionare a deșeurilor.
- Prevenirea poluării aerului și apei prin utilizarea echipamentelor performante și măsuri de protecție a calității aerului, în special în zonele locuite.
- Conservarea biodiversității prin protejarea siturilor Natura 2000 și minimizarea impactului asupra faunei și florei locale.

Exemple de măsuri orizontale din **sondajul** realizat în rândul beneficiarilor, cu contribuție indirectă la atingerea obiectivelor de mediu:

- utilizarea de materiale de construcții eco-eficiente, utilizarea de utilaje moderne, etc.

162. În ceea ce privește obstacolele de întâmpinate în implementarea măsurilor s-a menționat că implementarea perdelelor forestiere este extrem de dificilă, din cauza problemelor legate de proprietatea terenurilor. Ca alternativă, autoritățile locale intenționează să depună cereri de finanțare pentru instalarea de stații de reîncărcare pentru vehicule electrice, soluție mai fezabilă în actualele condiții, fiind așteptată deschiderea liniei de finanțare din PRSE.

4.3.2. Contribuția la obiectivele PEDS

163. Pilonul European al Drepturilor Sociale (PEDS) cadrul strategic adoptat de Uniunea Europeană 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).

164. 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.

165. 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.

166. 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.
167. 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.
168. În cazul proiectelor de infrastructură cele mai vizibile sunt măsurile care privesc accesibilitatea persoanelor cu dizabilități prin realizarea de trotuare, stații de autobuz cu alveole și accesibilitate pentru persoanele cu dizabilități, amenajarea trecerilor de pietoni cu borduri să fie coborâte la nivelul carosabilului etc. Aceste măsuri sunt incluse în costurile totale ale lucrărilor.

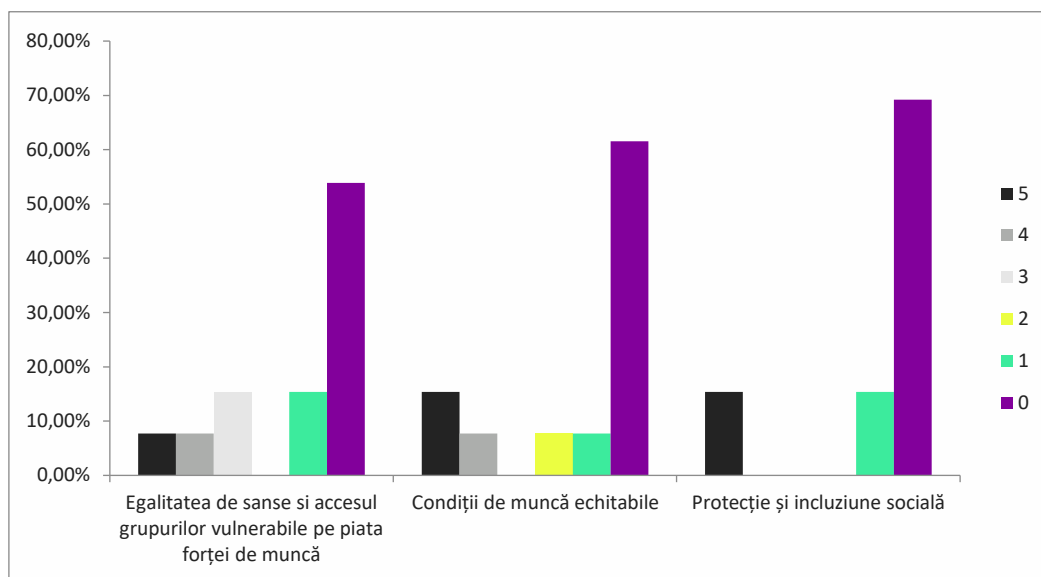
Exemple de măsuri privind accesibilitatea persoanelor cu dizabilități din **studiile de caz**:

- Amenajarea acceselor carosabile și pietonale la proprietățile private;
- Realizarea trotuarelor în interiorul localităților;
- Construirea de stații de autobuz dotate cu alveole, pentru a facilita urcarea și coborârea în siguranță a pasagerilor, inclusiv a celor cu mobilitate redusă.
- Alveolele permit oprirea mijloacelor de transport în comun la marginea părții carosabile, fără a interfera cu alți participanți la trafic, reducând astfel riscurile pentru pasageri.
- Bordurile vor fi coborâte la nivelul părții carosabile, astfel încât să se creeze rampă de acces pentru persoanele cu dizabilități.

169. Conform opiniilor respondenților din **sondajul** adresat beneficiarilor, proiectele contractate în cadrul Priorității 4 sunt percepute ca având un impact moderat asupra obiectivelor PEDS, în special în ceea ce privește egalitatea de șanse și condițiile de muncă echitabile.

- **Egalitatea de șanse și accesul grupurilor vulnerabile pe piața forței de muncă:** 7.69% dintre respondenți au evaluat impactul acestui factor la nivel înalt (5 puncte), 7.69% l-au evaluat cu 4 puncte, iar 15.38% au acordat 3 puncte. 15.38% dintre respondenți au acordat doar 1 punct. Aceasta sugerează un impact moderat, în timp ce 53.85% nu au putut oferi o evaluare clară a contribuției proiectelor la PEDS.
- **Condiții de muncă echitabile:** 15.38% dintre respondenți au acordat 5 puncte, indicând un impact semnificativ, iar 7.69% au acordat 4 puncte. 7.69% dintre respondenți au evaluat impactul cu 2 puncte, iar 7.69% cu 1 punct, sugerând o percepție moderată a acestui impact. 61.54% dintre respondenți nu au formulat o opinie clară în ceea ce privește contribuția proiectelor la PEDS.
- **Protecție și incluziune socială:** 15.38% dintre respondenți au evaluat acest factor cu 5 puncte, indicând un impact considerabil, în timp ce 15.38% a acordat doar 1 punct, semnalând un impact scăzut. 69.23% dintre respondenți nu au furnizat o opinie clară cu privire la contribuția proiectelor la PEDS.

Figură 16. Percepția beneficiarilor privind măsura în care proiectele contribuie la obiectivele sociale



Sursa: Sondaj beneficiari PRSE (pe o scară de la 1 la 5, 1 fiind minim, 5 fiind maxim, 0 nu știu/nu răspund)

170.În ceea ce privește obstacolele întâmpinate în implementarea măsurilor care vizează aplicarea principiilor privind egalitate de șanse, nediscriminare, accesul persoanelor cu dizabilități, majoritatea respondenților au specificat că nu au identificat astfel de obstacole sau natura investițiilor realizate în cadrul proiectelor finanțate nu este relaționată în mod direct cu aceste principii.

Sumarul răspunsului:

171.Dacă prin strategia și operaționalizarea programului contribuțiile descrise mai sus sunt semnificative îndeosebi pentru PNIESC, 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.

172.În 2024, PRSE a atins un grad de contractare de peste 125% pentru proiecte de modernizare a infrastructurii, dar accelerarea implementării și lansarea de noi apeluri sunt necesare pentru atingerea țintelor. Programul contribuie, de asemenea, la reducerea emisiilor de carbon. Aplicarea principiilor DNSH antrenează mai multă preocupare și focalizează acțiunile pe obiectivele de mediu, ar instrumentul nu este încă eficace, este puțin înțeles, fiind necesare eforturi pentru ca beneficiarii să îl folosească pentru creșterea impactului pozitiv asupra mediului.

173.Pentru a maximiza impactul PRSE asupra obiectivelor PNIESC și a realiza o contribuție optimă, la nivelul programului sunt necesare o serie de măsuri care să accelereze implementarea programului:

- Revizuirea priorităților și alocarea de resurse suplimentare către proiectele critice din perspectiva tranziției verzi;
- Lansarea apelurilor de proiecte în conformitate cu calendarul agreat pentru anul 2025 și asigurarea unui proces rapid și eficient de evaluare și contractare a proiectelor;
- Eficientizarea aplicării măsurilor de simplificare cuprinse în legislația actuală, pentru a facilita accesul rapid al beneficiarilor la resursele disponibile;
- Promovarea sesiunilor de instruire pentru potențiali solicitanți cu privire la 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.

174.În privința Pilonului European al Drepturilor Sociale (PEDS), PRSE contribuie prin integrarea principiilor de egalitate și incluziune în proiecte. În cazul proiectelor de infrastructură cele mai vizibile sunt măsurile care privesc accesibilitatea persoanelor cu dizabilități prin realizarea de trotuare, stații de autobuz cu alveole și accesibilitate pentru persoanele cu dizabilități, amenajarea trecerilor de pietoni cu borduri să fie coborâte la nivelul carosabilului etc.



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

- Sprijin oferit beneficiarilor în înțelegerea adecvată a cerințelor PEDS.
- Oferirea unor exemple de bune practici și modele de completare a cerințelor de respectare a egalității de gen și a accesibilității.
- Promovarea sesiunilor de instruire pentru potențiali solicitanți cu privire la cerințele PEDS și respectarea acestora la întocmirea cererilor de finanțare.

4.4. Mecanisme de implementare

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

176. Această întrebare a vizat identificarea principalelor îmbunătățiri necesare pentru optimizarea implementării P4, inclusiv în zona ITI DD. Aceasta a implicat 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 a fost de a identifica și înțelege mai bine barierele care pot afecta atingerea obiectivelor P4 și de a oferi o bază pentru dezvoltarea de soluții eficiente care să sprijine beneficiarii în depășirea acestor obstacole, facilitând astfel o implementare mai eficientă și de succes a priorității P3.

177. Pentru a răspunde acestei întrebări, s-au realizat interviuri 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. De asemenea, au fost colectate opinii ale beneficiarilor prin intermediul sondajului.

178. 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 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 P4.

179. Analiza documentară, interviurile cu beneficiarii de finanțare și reprezentanți ai AM PRSE, precum și atelierele cu experți în domeniu, au evidențiat dificultățile și barierele în implementare. Analiza a avut în vedere și particularitățile implementării programului în zona ITI Delta Dunării. Interviurile cu autoritățile din zonă au adus elemente calitative relevante pentru realizarea unei evaluări robuste.

4.4.1. Procesul de implementare a programului – provocări și soluții

180. Analize realizate au evidențiat o serie de factori care pot afecta implementarea P4 și atingerea țintelor propuse. De asemenea, au fost identificați și factori pozitivi, experiențele anterioare ale ADR SE și beneficiarilor fiind importante. Sintetizând toți acești factori, rezultă:

Provocări și bariere în implementarea programului:

- **Durata mare de timp 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.
- **Capacitate administrativă insuficientă la nivelul beneficiarilor:** Lipsa personalului specializat în cadrul UAT-urilor generează dificultăți semnificative în pregătirea și gestionarea proiectelor. În acest context, autoritățile locale recurg la servicii de consultanță externe, însă selecția acestora pe baza exclusivă a criteriilor financiare poate duce la o calitate scăzută a documentațiilor tehnice și poate cauza întârzieri considerabile în procesul de implementare a proiectelor. Astfel, alegerea consultantului pe criterii

economice, fără a acorda o atenție adecvată competenței și experienței acestuia, poate compromite succesul proiectului și eficiența utilizării fondurilor publice.

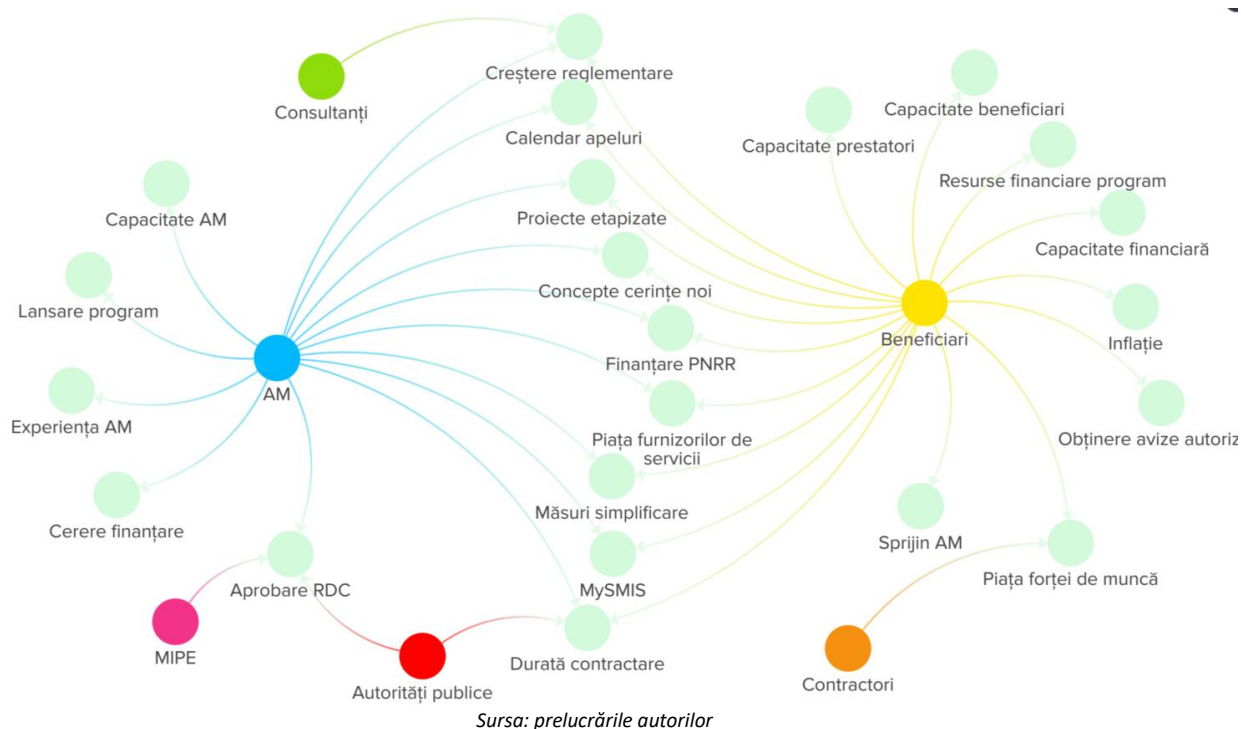
- **Resursele financiare limitate ale UAT-urilor** nu permit pregătirea din timp a documentațiilor tehnice, rămânând un timp foarte scurt pentru realizarea acestora, după momentul lansării apelurilor, cu consecințe asupra calității proiectelor; astfel încât atât în evaluare cât și în contractare și ulterior în implementare sunt necesare numeroase corecții care afectează fluxul previzionat al implementării și generează costuri suplimentare. Astfel, demararea cu întârziere a pregătirii documentațiilor tehnice, după lansare, are ca efect o presiune semnificativă asupra contractorilor, de a termina lucrările la timp, afectând calitatea. Printre problemele frecvent întâlnite se numără dificultăți legate de realizarea studiilor geo-tehnice și omiterea unor costuri esențiale în estimările inițiale.
- **UAT-urile se confruntă cu dificultăți în elaborarea și implementarea Rapoartelor DNSH („Do No Significant Harm”).** Respectarea acestor cerințe este obligatorie și esențială pentru a demonstra conformitatea proiectelor principiile sustenabilității. Cele mai dificultăți sunt generate de lipsa clarității ghidurilor de finanțare cu privire la aplicarea principiului DNSH și a interpretărilor diferite ale cerințelor care trebuie îndeplinite. Complexitatea studiilor și lipsa expertizei tehnice la nivelul funcționarilor din UAT-uri conduce la externalizarea serviciului și generează costuri suplimentare. Un alt aspect este legat de colectarea datelor necesare realizării studiului – beneficiarii s-au confruntat cu dificultăți în colectarea și analizarea datelor necesare pentru a demonstra conformitatea proiectelor cu principiul DNSH, datele necesare au fost furnizate cu întârziere de către instituțiile responsabile (ex: Agenția pentru Protecția Mediului). De asemenea procesul de avizare și validare este greoi, mai ales când există suprapuneri cu alte cerințe de raportare (de ex. evaluări de mediu).
- **Exproprierea.** Exproprierea reprezintă un obstacol major cu care se confruntă beneficiarii atât pentru realizarea lucrărilor cât și pentru implementarea DNSH. În cazul proiectului implementat de UAT Galați exproprierea a condus la numeroase litigii. Acestea au afectat desfășurarea lucrărilor, iar unele dintre ele sunt încă în curs, fiind estimate să se finalizeze până în 2025. De asemenea, în cazul UAT Vrancea realizarea unei perdele forestiere s-a dovedit a fi mult mai complexă decât s-a anticipat inițial, exproprierea pentru plantarea arborilor fiind o problemă majoră, existând riscul ca aceste obligații să nu poată fi realizate, fiind căutate soluții alternative de către beneficiar (de ex. stație de încărcare pentru mașini electrice).
- **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).
- **Creșterea costurilor materialelor pentru contractele de lucrări și dificultăți majore în aplicarea procedurilor de actualizare a prețurilor.** În sprijinul beneficiarilor, Guvernul a adoptat OUG 15/2021, OUG 64/2022 și OUG 44/2023, care au introdus mecanisme pentru ajustarea prețurilor și actualizarea devizelor generale în cazul lucrărilor de construcție nefinalizate. Cu toate acestea, aplicarea acestor reglementări a fost caracterizată de complexitate și a necesitat un timp îndelungat, fiind consumatoare de resurse pentru atât pentru beneficiari și cât și pentru autoritățile implicate. În cazul proiectelor etapizate, întârzierile în procesul de contractare au avut ca efect costuri suplimentare pentru UAT-uri, care au fost nevoite să sisteze lucrările sau să continue execuția acestora utilizând fonduri din bugetele locale, cheltuieli care au fost ulterior considerate neeligibile.
- **Capacitate limitată a contractorilor.** Evoluțiile pieței forței de muncă, lipsa forței de muncă în domeniul construcțiilor și eliminarea facilităților fiscale de la 1 ianuarie 2025 au generat noi provocări pentru constructori. De asemenea, se înregistrează un deficit de specialiști tehnici în proiectare și consultanță.
- **Întârzieri datorate procedurilor de achiziții publice.** Durata extinsă a procedurilor de achiziție publică, determinată de contestațiile frecvente și de absența unor mecanisme clare și eficiente pentru soluționarea acestora într-un termen rezonabil, generează întârzieri semnificative în implementarea contractelor de lucrări. În plus, selecția contractorilor pe baza criteriilor financiare, poate influența negativ calitatea lucrărilor executate, întrucât aceasta nu garantează întotdeauna alegerea celor mai competenți și calificați furnizori de servicii. Un alt factor semnificativ îl reprezintă discrepanțele dintre prețurile estimate și prețurile efective ale contractelor, cauzate de creșterea costurilor materialelor de construcție, eliminarea facilităților fiscale pentru lucrătorii din sectorul construcțiilor.
- **Platforma MySMIS2021.** Îmbunătățirea funcționalităților platformei față de MySMIS2014, prin automatizarea anumitor acțiuni în diversele etape din ciclul de viață al programului/proiectelor, au drept scop reducerea birocrăției pentru beneficiari, reducerea duratei proceselor de evaluare-selecție-

contractare, precum și eficientizarea procesului de implementare și monitorizare a proiectelor de către AM. Comparativ cu versiunea anterioară, MySMIS2021 prezintă diferențe semnificative, ceea ce a generat un efort suplimentar pentru beneficiari, aceștia având nevoie de timp pentru a se adapta la funcționalitățile noii platforme. Deși platforma este îmbunătățită comparativ cu MySMIS2014, totuși beneficiarii nu percep o reducere semnificativă a volumelor de documente solicitate și încărcate/reîncărcate în platformă. Aceste volume mari de documente arată perspectivele unui sistem ineficient. În cazul proiectelor etapizate, a fost necesară reîncărcarea dosarelor de achiziții, ceea ce a necesitat un volum de muncă suplimentar din partea beneficiarilor. În opinia acestora ar fi fost utilă o funcționalitate a platformei care să permită transferul automat al dosarelor de achiziții din vechea platformă. Manualele de utilizare sunt utile, dar insuficiente pentru o înțelegere clară a tuturor proceselor, ceea ce face necesară organizarea unor sesiuni de instruire și schimburi de experiență între beneficiari, între beneficiari și autorități. Pentru beneficiari, noua platformă MySMIS continuă să fie o provocare.

- **Resurse financiare insuficiente pentru toate nevoile identificate și lipsa unor mecanisme facile de realocare a fondurilor.** Cererea de finanțare pentru P4 a depășit de peste trei ori alocarea disponibilă, ceea ce înseamnă un număr semnificativ de proiecte nu va beneficia de finanțare. Finanțarea tuturor proiectelor de modernizare a infrastructurii de transport va accelera dezvoltarea socio-economică a regiunii. Lipsa unui mecanism clar de realocare a fondurilor între priorități face dificilă redistribuirea resurselor în funcție de necesitățile emergente.

181. Figura de mai jos este o reprezentare grafică a principalilor factori care afectează implementarea programului.

Figură 17. Factori care afectează implementarea PRSE. Entități afectate sau care pot influența factorii



Factori pozitivi:

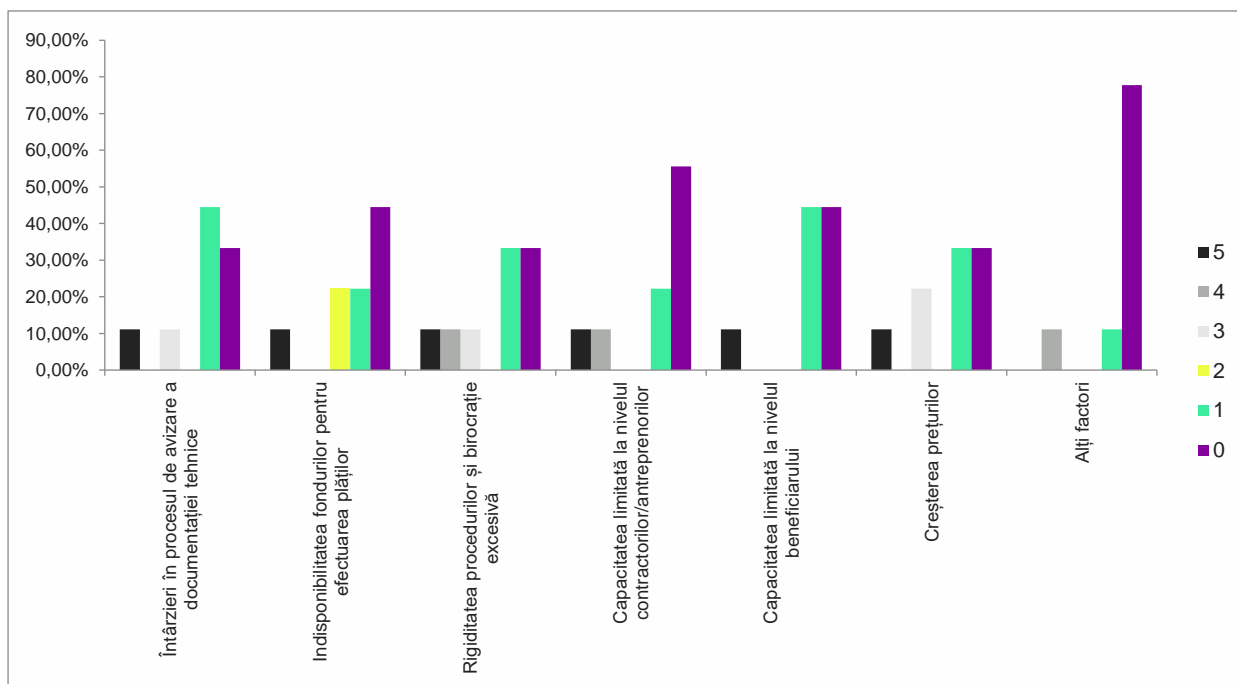
- Beneficiarii au apreciat că **noul rol al Agenției pentru Dezvoltare ca Autoritate de Management are un efect pozitiv** asupra procesului de implementare a proiectelor prin faptul că durata verificărilor în etapa de evaluare selecție și contractare s-a scurtat nefiind necesară verificarea la nivel central. În ceea ce privește introducerea Ordonanței 23/2023 pentru a facilita procesul de selecție, contractare și monitorizare a proiectelor, reducând sarcinile administrative pentru beneficiari, opiniile sunt diverse.
- **Mecanismul de prefinanțare.** Simplificarea mecanismului de prefinanțare, cu posibilitatea de a solicita până la 30% din valoarea proiectului este benefic pentru beneficiari. Procesarea rapidă a acestor cereri este extrem de benefică pentru bunul mers al proiectelor.

- **Creșterea gradului de maturitate al proiectelor și a interesului pentru finanțare.** Deși beneficiarii se confruntă cu multe dificultăți în pregătirea proiectelor, totuși se observă o creștere a gradului de maturitate al proiectelor. Interesul pentru finanțare în cadrul P4 se menține foarte ridicat, reflectând nevoile financiare considerabile din regiune și subliniind necesitatea continuării sprijinului financiar pentru dezvoltarea infrastructurilor de transport sustenabile și aliniate cerințelor actuale de mediu.
- **Îmbunătățirea procesului de monitorizare și raportare.** Implementarea unui Plan de Monitorizare, atașat fiecărui contract, va facilita urmărirea progresului în etapele de implementare și va identifica problemele ce pot genera deviații de la planul inițial. De asemenea, utilizarea funcționalităților MySMIS pentru raportarea periodică a indicatorilor va contribui semnificativ la îmbunătățirea transparenței procesului de implementare și va spori eficiența administrativă, asigurând o gestionare mai bună a resurselor și o monitorizare mai atentă a progresului proiectelor.

182. Din sondajul realizat în rândul beneficiarilor, cu privire la **factorii interni sau externi care afectează implementarea proiectelor P4** au rezultat următoarele:

- **Întârzierile în procesul de avizare a documentației tehnice:** 44.44% dintre respondenți au considerat că impactul acestui factor este redus, în timp ce 33.33% nu au oferit o opinie clară. Doar un procent mic (11.11%) a evaluat impactul ca fiind semnificativ.
- **Indisponibilitatea fondurilor pentru efectuarea plăților:** Majoritatea respondenților (55.55%) au perceput impactul acestui factor ca fiind scăzut, iar 33.33% nu au exprimat o opinie clară.
- **Rigiditatea procedurilor și birocrația excesivă:** Opiniile privind impactul acestui factor au fost împărțite: 33.33% dintre respondenți consideră că acest factor are un impact mediu spre ridicat, în timp ce un procent similar (33.33%) consideră impactul scăzut. 44.44% nu au avut o opinie clară.
- **Capacitatea limitată a contractorilor/antreprenorilor:** Aceasta a fost evaluată diferit de respondenți, 22.22% considerând impactul mediu spre ridicat și 22.22% percepend impactul scăzut. 33.33% nu au oferit o opinie clară.
- **Capacitatea limitată la nivelul beneficiarului:** Majoritatea respondenților (44.44%) au considerat că acest factor are un impact scăzut, iar 55.56% nu au furnizat un răspuns clar.
- **Creșterea prețurilor:** 33.33% dintre respondenți au evaluat impactul acestui factor ca fiind mediu spre ridicat, iar 44.44% nu au avut o opinie clară.
- **Alți factori:** Opiniile în legătură cu acest factor au fost variate, 11.11% considerând impactul ridicat, în timp ce 11.11% l-au evaluat ca fiind scăzut. 33.33% dintre respondenți nu au exprimat o opinie clară.

Figură 18. Percepția beneficiarilor P4 în ceea ce privește măsura în care factorii influențează implementarea proiectelor





Sursa: Sondaj beneficiari PRSE (pe o scală de la 1 la 5, unde 1 e minim iar 5 maxim, 0 nu știu/nu răspund)

183. Adițional factorilor incluși în chestionar ca opțiuni de răspuns, respondenții la **sondaj** au indicat și **alți factori** care au impact asupra implementării proiectelor. Printre aceștia se numără:

- capacitatea administrativă și expertiza echipei de implementare,
- planificarea realistă și managementul eficient al proiectelor,
- bună gestionare a bugetului contractului de finanțare și a cash-flow-ului,
- existența resurselor proprii pentru acoperirea cheltuielilor ne-eligibile,
- disponibilitatea la timp a fondurilor pentru plata antreprenorilor corelată cu rapiditatea plății cererilor de rambursare,
- incapacitatea OUG nr. 15/2021, OUG nr. 64/2022 de a acoperi diferențele de costuri în implementare,
- bună colaborare între beneficiar și furnizori/prestatori,
- capacitatea operațională și financiară a constructorilor de a realiza investițiile contractate,
- contractarea unei firme de consultanță cu experiență în implementarea acestui tip de proiecte,
- colaborarea dintre beneficiari și Autoritatea de Management,
- proceduri simplificate,
- comunicarea și colaborarea eficientă între părțile implicate,
- flexibilitatea termenelor impuse de finanțator pentru achiziții și termenele de răspuns pentru clarificări,
- derularea procedurilor de achiziții în termenul estimat,
- obținerea avizelor necesare investiției în termenul estimat, calitatea documentației tehnice elaborate în cadrul proiectului,
- stabilitatea legislativă și administrativă.

4.4.2. Mecanisme de implementare la nivelul ITI DD

184. Discuțiile cu reprezentanți ai autorităților din zona ITI DD au evidențiat o serie de aspecte specifice zonei:

- **Schimbări majore față de perioada anterioară de programare:** Introducerea posibilității de a direcționa finanțări și către investiții în mediul rural deschide noi perspective pentru ITI DD. Spre deosebire de perioada POR 2014-2020, care limita accesul la fonduri exclusiv pentru zonele urbane, în prezent această restricție a fost eliminată, contribuind astfel la promovarea unei dezvoltări teritoriale mai echilibrate. Această ajustare s-a dovedit deosebit de importantă, având în vedere că majoritatea unităților administrativ-teritoriale din regiune sunt localități rurale. În cadrul ITI DD, există patru orașe, dintre care trei sunt, din punct de vedere economic și administrativ, mai apropiate de statutul de comune.
- **Finanțarea investițiilor în zonele umede:** O altă schimbare semnificativă adusă de această nouă abordare este posibilitatea de a finanța investiții în zonele umede, care, anterior, erau excluse de la accesarea fondurilor. În perioada 2014-2020, infrastructura din Delta Dunării a fost, în mare măsură, neglijată, iar lipsa finanțării a dus la stagnarea dezvoltării regiunii. Modificările recente au corectat această problemă, permițând alocarea de fonduri pentru aceste zone esențiale atât pentru ecosistem, cât și pentru turism, care anterior nu beneficiau de sprijinul necesar.
- **Plan de acțiune bazat pe consultarea comunității pentru prioritizarea investițiilor:** Resursele financiare rămân limitate, ceea ce impune un proces de selecție a proiectelor extrem de riguros. Deși stabilirea priorităților nu ridică dificultăți majore, numărul restrâns de proiecte ce pot fi finanțate poate fi descurajant pentru beneficiari. Pentru a asigura utilizarea eficientă a fondurilor disponibile, a fost implementat un plan de acțiune bazat pe consultarea comunității, care permite identificarea nevoilor reale ale populației. Totuși, nu toate propunerile pot fi incluse în procesul de selecție, fiind eliminate din start cele care sunt fie prea ambițioase și imposibil de realizat, fie nu se aliniază cerințelor programului. Proiectele considerate viabile sunt integrate într-o bază de date și corelate cu sursele de finanțare disponibile, pentru a asigura o gestionare optimă a resurselor.
- **Lipsa capacității UAT-urilor de pregăti și implementa proiecte:** Deși interesul pentru accesarea fondurilor europene a crescut considerabil în ultimii ani, procesul rămâne unul dificil pentru multe UAT-uri.
- **Capacitatea ADI ITI DD de a sprijini UAT-urile în procesul de accesare și implementare a fondurilor europene:** În prezent, echipa ADI ITI DD este formată din aproximativ șase experți care trebuie să asiste 40 de UAT-uri, dintre care 35 au nevoie de sprijin constant. Deși echipa are o experiență solidă în gestionarea fondurilor europene, volumul mare de solicitări face ca resursele de timp și expertiză să fie insuficiente.



Sumarul răspunsului:

185. UAT-urile au făcut progrese semnificative în **consolidarea capacității lor de a accesa fonduri europene**, demonstrând un angajament constant în direcția dezvoltării locale. Experiența anterioară în POR 2007-2013 și POR 2014-2020 constituie o bază solidă pentru dezvoltarea de proiecte. În cadrul unor UAT-uri s-au consolidat echipe de specialiști în pregătirea și implementarea de proiecte, dimensiunea echipelor variind în funcție de dimensiunea UAT-urilor. Capacitatea administrativă a UAT-urilor din zona ITI DD este limitată, deoarece primăriile nu dispun de personal specializat pentru accesarea și implementarea proiectelor, ceea ce determină întârzieri semnificative. Rolul ADI este esențial pentru sprijinul beneficiarilor din zona ITI DD, capacitatea fiind însă limitată – șase experți trebuie să asiste 40 de UAT-uri, dintre care 35 au nevoie de sprijin constant.
186. 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.
187. 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. Exproprierea generează întârzieri în implementarea proiectelor, uneori fiind procese de lungă durată în instanță. Nu în ultimul rând, durata excesivă a obținerii avizelor necesare creează blocaje administrative care afectează progresul proiectelor.

5. CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI

5.1. Concluzii

188. PRSE prin P4 include acțiuni care sprijină Recomandările Specifice de Țară în ceea ce privește sustenabilitatea transporturilor prin investiții în domenii aferente cum ar fi modernizarea infrastructurilor de transport sau infrastructuri pentru combustibili alternativi sau achiziția de nave pentru transportul pasagerilor eficiente energetic. La nivelul P4 nu există alocări financiare distincte pentru acțiuni care să vizeze creșterea capacității administrative a beneficiarilor, deși există această nevoie.
189. Analiza socio-economică relevă că în pofida progreselor înregistrate în regiunea Sud-Est, calitatea infrastructurii rutiere rămâne încă mult sub standarde. Zona ITI se confruntă cu mari dificultăți în asigurarea mobilității și accesibilității, transportul public naval fiind subdezvoltat. Dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi este sub țintele preconizate și încă nu oferă o alternativă viabilă pentru mașinile electrice. Beneficiarii susțin că nevoile regiunii în ceea ce privește infrastructura de transport depășesc alocările actuale.
190. La nivelul P4 se înregistrează un progres potențial numai la nivelul infrastructurii rutiere (indicatorul Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate - din afara TENT-T (km) (RCO46), alte domenii (de ex. infrastructura de combustibili alternativi, dezvoltarea transportului public naval, achiziția de nave eficiente energetic pentru transportul pasagerilor) nefiind vizate de finanțare până la 31.12.2024. Se impune o accelerare a lansării apelurilor de proiecte la nivel regional și în cadrul ITI DD, derularea unui proces eficient de evaluare, selecție și contractare, precum și o implementare riguroasă. 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.
191. Obstacolele în implementarea Priorității 4 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 de Dezvoltare ca Autoritate de



Management, ceea ce sugerează că îmbunătățirea capacității administrative și simplificarea procedurilor sunt esențiale pentru succesul programului.

192. 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 nr. 15/2021 și nr. 64/2022 care au avut rolul de a compensa, însă complexitatea acestor acte adiționale a creat dificultăți suplimentare atât de partea beneficiarilor cât și de partea autorităților, necesitând o abordare atentă și clarificări ulterioare.

193. Prioritatea 4 a PRSE contribuie semnificativ la obiectivele PNIESC prin investiții în infrastructuri de combustibili alternativi. 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

1. **Accelerarea lansării apelurilor de proiecte** – Este esențială lansarea rapidă a noilor apeluri, în special pentru zona ITI Delta Dunării, cu termene clare și sprijin extins pentru beneficiari în pregătirea cererilor de finanțare.

- Menținerea unui calendar clar și predictibil al apelurilor, cu respectarea termenelor anunțate, pentru a oferi beneficiarilor suficient timp pentru pregătirea cererilor de finanțare.
- Elaborarea ghidurilor clare pentru a evita publicarea de corrigendumuri pentru modificarea și completarea ulterioară a acestora.
- Oferirea de sprijin adecvat beneficiarilor în înțelegerea cerințelor și prevederilor ghidului solicitantului.

Responsabil: AM PRSE

Termen: respectarea calendarului de lansări

2. **Îmbunătățirea capacității administrative a Autorității de Management** – Extinderea personalului (evaluatori, personal care elaborează ghidurile solicitantului, ofițeri de contractare ofițeri de monitorizare specializați), precum și optimizarea proceselor de evaluare, selecție, contractare, implementare sunt necesare pentru a evita întârzierile.

Responsabil: AM PRSE

Termen: pe toată durata programului

3. **Optimizarea proceselor administrative** – Simplificarea documentației solicitate, eliminarea redundanțelor în raportare și adaptarea mecanismelor de revizuire a bugetelor proiectelor pentru a reflecta creșterile de prețuri din piață.

- Automatizarea proceselor prin dezvoltarea de noi funcționalități ale platformei MySMIS (de exemplu, interconectarea MySMIS cu diverse baze de date naționale, precum RECOM, REGAS, REVISAL, etc.), pentru a facilita verificarea automată a informațiilor, reducând astfel timpii de verificare în procesul de contractare a proiectelor.
- Simplificarea și reducerea timpilor necesari pentru aprobarea actelor adiționale de modificare a contractelor de finanțare, simplificarea fluxului de aprobare în MySMIS.
- Dezvoltarea unor mecanisme simple și ușor de aplicat pentru a compensa eventualele creșteri de prețuri din piață (OUG nr. 15/2021 și nr. 64/2022 au fost mult prea complexe).

Responsabili: MIPE (MySMIS) / AM PRSE

Termen: imediat / continuu, pe toată perioada

4. **Creșterea sprijinului tehnic și administrativ oferit beneficiarilor** prin ghiduri metodologice detaliate, sesiuni de instruire periodice și suport dedicat pentru depășirea dificultăților legate de platforma MySMIS și cerințele DNSH și PEDS.

- Automatizarea proceselor prin dezvoltarea unor noi funcționalități ale platformei MySMIS, de exemplu, posibilitatea de a încărca un document în mai multe secțiuni ale platformei prin simpla bifare a secțiunilor relevante (de ex. monitorizare - rapoarte de progres, financiar - cereri de rambursare, etc.).



- Promovarea adecvată a sesiunilor de instruire, organizarea periodică a acestora pentru a sprijini beneficiarii atât în pregătirea cererilor de finanțare, cât și în etapa de implementare a proiectelor.
- Organizarea de webinarii cu beneficiarii pentru a facilita schimbul de experiență în ceea ce privește dificultățile întâmpinate în implementare și soluțiile identificate, etc
- Sprijin pentru beneficiari în înțelegerea Metodologiei DNSH și aplicarea principiilor PEDS prin exemple practice și inovative.

Responsabili: MIPE (MySMIS) / AM PRSE

Termen: imediat / continuu, pe toată perioada

5. **Lansarea unor campanii de informare și educație privind beneficiile utilizării combustibililor alternativi** pentru a crește interesul beneficiarilor de a dezvolta infrastructura aferentă. De exemplu: Promovarea în rândul beneficiarilor a acestor investiții ca o măsură DNSH.

Responsabil: AM PRSE

Termen: imediat (corelare cu calendarul de lansări)

6. **Asistență tehnică personalizată pentru beneficiarii cu capacitate administrativă redusă**, în special orașele mici, pentru a evita blocajele și întârzierile.

Responsabil: AM PRSE

Termen: continuu, pe toată perioada

6. Anexe

6.1. Anexa I. Aspecte cheie ale programului Priorității 4 în cadrul PRSE

Tabel 9-Structura Priorității 4

OP 3 O Europă mai conectată prin creșterea mobilității	
P 4 O REGIUNE ACCESIBILĂ	
c (ii) Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere	Acțiunea 4.1 – Investiții destinate reabilitării și modernizării infrastructurii rutiere de importanță regională pentru asigurarea conectivității la rețeaua TEN-T
	Acțiunea 4.2 – Investiții destinate sistemului de transport public adaptat nevoilor și cerințelor actuale ale mediului și siguranței pasagerilor, coroborate cu infrastructura de acostare din arealul ITI DD

6.2. Anexa II. 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 programului PR SE. 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.

6.2.1. Dinamica populației

Regiunea Sud-Est are o populație totală de 2.345.172 de locuitori (2024)¹⁵, 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 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 Braila). 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 11961 persoane*, cea mai mare fiind în jud Constanța, 4338 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 fiind în jud Vrancea.

6.2.2. 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.

¹⁵ 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, această 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 ce Constanța, un județ dinamic, centru universitar și economic, are cea mai redusă rată a șomajului, sub media națională, potrivit INS¹⁶. 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 rată de ocupare este în Constanța, iar cea mai redusă în Galați.

Câștigul salarial mediu brut este de 5922 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 6000 RON, iar în Vrancea se înregistrează cel mai redus salariu brut (5335 RON), trendul fiind crescător.

6.2.3. 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 2023¹⁸. 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.

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 scăzut în anul 2022 de la 32,120 mii t la 28,620 mii t¹⁹; 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.

6.2.4. Provocari și nevoi care susțin intervențiile din cadrul Priorității 4 O regiune accesibilă

Analiza socio-economică confirmă problemele care au stat la baza planificării intervențiilor pentru o regiune accesibilă sintetizată în patru categorii de probleme majore și provocări:

1. Infrastructura rutieră insuficient dezvoltată (Acțiunea 4.1):

- Drumurile de importanță regională sunt slab întreținute, iar conectivitatea acestora cu rețeaua TEN-T (Trans-European Transport Network) este limitată, afectând mobilitatea și accesibilitatea economică a regiunii.
- Modernizarea infrastructurii rutiere este esențială pentru reducerea timpilor de transport și creșterea siguranței rutiere, mai ales în județe precum Vrancea și Tulcea, care au rețele rutiere sub standarde.

¹⁶ INS raportează la nivel de județ doar rata șomajului pentru șomerii înregistrați, sensibil mai redusă decât rata șomerilor BIM, raportată de EUROSTAT.

¹⁷ Sursa: <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>

¹⁸ INS, Baza de date TEMPO online, <http://statistici.insse.ro> <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>

¹⁹ <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

2. Lipsa infrastructurii pentru combustibili alternativi:

- Regiunea are o infrastructură insuficientă pentru vehiculele ecologice, cum ar fi stațiile de încărcare pentru vehicule electrice și alte tipuri de combustibili alternativi. Această deficiență limitează tranziția către un transport mai verde.

3. Deficiențe în transportul public și siguranța pasagerilor (Acțiunea 4.2):

- Sistemul de transport public din regiune este depășit, utilizând vehicule vechi și ineficiente energetic. De asemenea, conectivitatea între zonele urbane și periurbane este redusă, ceea ce afectează mobilitatea locuitorilor.
- În arealul ITI Delta Dunării este necesară dezvoltarea transportului public pe apă, pentru asigurarea unei bune conectivități pentru locuitorii din Delta Dunării, dar și pentru crearea premiselor necesare dezvoltării turistice a zonei.

Provocările care justifică finanțarea:**1. Asigurarea conectivității la rețeaua TEN-T:**

- Dezvoltarea infrastructurii rutiere și îmbunătățirea conectivității sunt esențiale pentru integrarea regiunii în rețeaua europeană de transport și pentru stimularea schimburilor economice naționale și internaționale.

2. Creșterea accesibilității și mobilității locuitorilor:

- Investițiile în transportul public adaptat cerințelor actuale și în rețelele rutiere modernizate vor facilita accesul locuitorilor la locuri de muncă, educație și servicii, contribuind la reducerea disparităților intra-regionale.

3. Reducerea emisiilor de carbon și promovarea transportului verde:

- Implementarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și modernizarea flotelor de transport public vor contribui la tranziția către un transport durabil și la atingerea obiectivelor de reducere a emisiilor.

4. Dezvoltarea transportului naval:

- Regiunea Sud-Est, în special ITI Delta Dunării, necesită investiții pentru modernizarea transportului fluvial, ceea ce va sprijini comerțul și mobilitatea pe apă, singura disponibilă pentru o parte importantă a Deltei Dunării.

5. Tendințele și datele recente susțin în continuare necesitatea finanțării acțiunilor Priorității 4.

- Conectivitatea rutieră deficitară:
Lungimea drumurilor modernizate în regiune a crescut modest cu 411 km între 2021 și 2023, dar necesarul de reabilitare rămâne semnificativ mai mare pentru a asigura conectivitatea completă la rețeaua TEN-T.
- Transport public deficitar:
Specificul arealului Deltei Dunării, unde conectivitatea între localități se realizează în general pe cale navală și nu rutieră, impune măsuri de sprijinire a transportului public de călători pe apă, pentru asigurarea mobilității localnicilor și turiștilor.

6.3. Anexa III. Contribuția la RST

Tabel 10-Contribuția directă a Priorității 4 la RST

Nr crt	România	Prioritate PRSE	OS corespondent	Valoare alocată (FEDR)(EUR)	Valoare contractată	Exemple de acțiuni
--------	---------	-----------------	-----------------	-----------------------------	---------------------	--------------------

					ta (FEDR) (EUR) ²⁰	
Transport durabil						
7	RST4 2019 Să axeze politica economică în materie de investiții pe sectorul transporturilor, vizând în special sustenabilitatea acestuia	3,4	OS 2.8, OS 3.2	163599128	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
8	RST3 2020 Să direcționeze cu prioritate investițiile către tranziția verde și tranziția digitală, în special către transportul durabil	3	OS 2.8, OS 3.2	163599128	82767033	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

6.4. Anexa IV. Contribuția Priorității 4 a PRSE la PNIESC

Tabel 11-Politici și Măsuri ale PNIESC la care contribuie direct intervențiile Priorității 4

Nr crt	Politici & Măsuri PNIESC	OS	Cod Intervenție	Alocare FEDR pentru obiective climatice (milioane EUR)
1	P&M 47 Creșterea ponderii autoturismelor alimentate cu combustibili alternativi P&M 48 Creșterea ponderii autovehiculelor de transport pasageri alimentate cu combustibili alternativi	OS3.2	086 Infrastructuri pentru combustibili alternativi	4.00

Tabel 12-Contribuția indirectă a Priorității 4 la PNIESC

Nr crt	Obiectiv de mediu	OS	Cod Intervenție	Alocare FEDR pentru obiective climatice (milioane EUR)
1	Eficiență energetică	OS3.2	093 Alte drumuri reconstruite modernizate	
1	Eficiență energetică	OS3.2	116 Căi navigabile și porturi interioare (regionale și locale)	

²⁰ Calculat în EUR din lei la curs 31.12.2024 1 EUR=4.9761 lei

6.5. Anexa V. Progresul in implementarea Priorității 4

Tabel 13-Date privind progresul implementării programului la 31.12.2024

Obiectiv specific	Total alocări financiare în funcție de fond și contribuția națională (milioane EUR)	Costul eligibil total al operațiunilor selectate (în milioane EUR)	Contribuția din partea fondurilor la operațiunile selectate (în milioane EUR)	Totalul cheltuielilor eligibile declarate de beneficiari (milioane EUR)	Numărul de operațiuni selectate
OS3.2	236.04	295.04	250.78	17.60	8

Tabel 14-Distribuția finanțării contractate pe județele regiunii

Judet	Număr proiecte	Finanțare nerambursabilă (lei)	FEDR (lei)	Finanțare nerambursabilă (milioane EURO)	FEDR (milioane EURO)
Acțiunea 4.1 Investiții destinate reabilitării și modernizării infrastructurii rutiere de importanță regională pentru asigurarea conectivității la rețeaua TEN-T și creșterea siguranței traficului	8	1435405499	1244994566	288.55	250.27
Brăila	1	200413665	173828178.8	40.29	34.94
Tulcea	1	140085977	121503143.3	28.16	24.42
Buzău	1	389161920	337538400	78.23	67.85
Constanța	1	153680582.5	133294382.7	30.89	26.79
Galați	2	411778927.3	357155192	82.78	71.8
Vrancea	2	140284427.5	121675268.7	28.2	24.46

Tabel 15-Situația plăților autorizate la 31.12.2024

Apel/ cod SMIS	Valoare Autorizata (EURO)	Nerambursabil (EURO)	Contributie UE (EURO)	Buget De Stat (EURO)	Contributie Proprie (EURO)
PRSE/49/PRSE_P4/OP3/RSO3.2/PRSE_A14	17.564.093	17.212.811	14.929.479	2.283.332	351.282
302314	17.564.093	17.212.811	14.929.479	2.283.332	351.282

Tabel 16-Situația realizărilor Priorității 4

OS Indicator cod	Denumirea indicatorului	Obiectiv de etapă (2024)	Ținta pentru 2029	Operațiunile selectate 31/12/2024	Operațiune pusă în aplicare 31/12/2024	Grad asumare fata de Obiectiv de etapă	Grad asumare fata de ținta finală
OS3.2							
8S12	Numărul navelor de transport pasageri	0	10	0	0	0%	0%



RCO46	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate – din afara TENT-T	23	256	227.76	0	990%	89%
RCO59	Infrastructuri pentru combustibili alternativi (puncte de realimentare/reîncărcare)	5	47	0	0	0%	0%
RCO74	Populația vizată de proiecte derulate în cadrul strategiilor de dezvoltare teritorială integrată	0	83427	0	0	0%	0%
RCO75	Strategii de dezvoltare teritorială integrată care beneficiază de sprijin	1	1	0	0	0%	0%