Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020

(Versiune finală)

- sinteză, iunie 2015 -

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

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

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

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

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

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

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

**TRANSPORT**

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

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

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

Problemele ***sectorului rutier*** sunt complexe şi se referă atât la infrastructura propriu-zisă, cât şi la întreţinerea infrastructurii existente, siguranţa traficului cât şi la reglementările şi politicile din domeniu. Lungimea totală a reţelei de transport rutier de interes naţional la începutul anului 2013 era de 16.887 km, din care 550 km de autostradă. România se situează pe ultimul loc în Europa în ceea ce priveşte numărul de km de autostradă la 100.000 locuitori. Reţeaua de transport rutier este compusă în proporţie de aprox. 90% din drumuri cu 2 benzi, ce reprezintă risc crescut de accidente, de 4 ori mai mare decât riscul de accidente pe autostrăzi. Starea deficitară a infrastructurii de transport rutier conduce la o slabă interconectare cu principalele centre economice şi urbane şi cu alte noduri de transport intermodal, cum ar fi porturile şi aeroporturile.

În ceea ce privește ***transportul feroviar***, este de precizat că lispa de acțiune la nivelul infrastructurii, după 1990, a condus la diminuarea vitezei de circulaţie, care, ajunsă la valori reduse, a descurajat utilizarea căii ferate ca mod preferat de transport pentru călători şi mărfuri, chiar dacă pe rutele interne, alternativa o constituie deplasarea pe căi rutiere reprezentate de şosele nemodernizate pe care se înregistrează anual un număr record de accidente de circulaţie. Totodată, studiile realizate în cadrul MPGT evidenţiază necesitatea optimizării dimensiunii reţelei de cale ferată, în scopul eficientizării transportului feroviar. Obţinerea unei reţele feroviare sustenabile pe termen lung va avea la bază analiza dimensiunii reţelei de cale ferată ce va trebui să susţină traficul preconizat de călători şi marfă.

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

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

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

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

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

**Direcţii de acţiune**

* **Dezvoltarea şi modernizarea infrastructurii rutiere, feroviare și transport naval pe reţeaua TEN-T**
* **Asigurarea mobilităţii regionale prin conectarea la infrastructura rutieră și dezvoltarea infrastructurii aroportuare a TEN-T**
* **Dezvoltarea transportului intermodal și a porturilor**
* **Măsuri de siguranță și securitate pe toate modurile de transport**
* **Fluidizarea traficului la punctele de ieșire din țară prin dezvoltarea infrastructurii și dotarea cu echipamentele aferente a birourilor vamale**
* **Eficientizarea sistemelor de transport, inclusiv prin măsuri de reformă**
* **Extinderea magistralelor de metrou și modernizarea rețelei existente / Achiziționarea de material rulant pentru noile tronsoane de metrou**

**MEDIU ŞI SCHIMBĂRI CLIMATICE**

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

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

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

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

***Managementul deşeurilor.***În conformitate cu Tratatul de Aderare, România trebuie să asigure reducerea graduală, până în 2017, a deşeurilor depozitate în cele 240 depozite municipale neconforme funcţionale încă în 2012[[2]](#footnote-3). Până în 2016, România trebuie să reducă cantităţile de deşeuri biodegradabile eliminate prin depozitare, care sunt asumate prin tratatul de aderare la UE, până la 35% (1.680.000 t) în raport cu cantităţile totale de deşeuri biodegradabile generate la nivelul anului 1995). Rata de depozitare a deşeurilor municipale[[3]](#footnote-4) este de 98,7%, fiind una dintre cele mai mari din UE, rata de reciclare este de 1,3% din deşeurile municipale, iar gradul de conectare a populaţiei la serviciile de salubritate[[4]](#footnote-5) era de aproximativ 76% (90% în mediul urban şi 59% în mediul rural) la nivelul anului 2012. Prin urmare, este necesară modernizarea infrastructurii existente și acoperirea colectării separate în toate județele pentru a se îndeplini, pe de o parte, obiectivele stabilite în Directiva-cadru privind deșeurile și Directiva privind depozitele de deșeuri.

***Protecţia biodiversităţii şi refacerea ecosistemelor degradate****.* România, în calitate de stat membru UE, are obligaţia să realizeze un management corespunzător al reţelei Natura 2000 şi al speciilor şi habitatelor de interes comunitar. Pentru îmbunătăţirea sau menţinerea stării actuale a biodiversităţii, precum şi pentru sustenabilitatea managementului siturilor Natura 2000  este importantă implementarea planurilor de management/seturilor de măsuri de conservare/planurilor de acţiune aprobate pentru situri/specii. Prin programele finanţate în perioada anterioară de programare 2007-2013 (din FEDR sau alte surse), sunt în curs de elaborare şi aprobare 272 de Planuri de Management care acoperă 452 de arii naturale protejate şi situri Natura 2000. Trecerea de la măsurile propuse în planul de management/planul de acţiune la măsurile efective aplicate *in situ* este esenţială pentru managementul ariilor naturale protejate, precum şi al speciilor/habitatelor de interes comunitar.

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

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

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

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

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

**Direcţii de acţiune**

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

**ENERGIE CURATĂ ŞI EFICIENŢA ENERGETICĂ**

România, ca stat membru al Uniunii Europene, are obligaţia să respecte standardele comunitare de mediu şi eficienţă energetică stabilite prin directivele specifice şi să contribuie la realizarea obiectivelor strategice şi politicilor europene în ceea ce priveşte dezvoltarea sustenabilă, în special la obiectivele Strategiei Europa 2020 pentru domeniul Energie (trei obiective majore 20/20/20), noi obiective fiind promovate în contextul Concluziilor Consiliului European din octombrie 2014 privind atât ponderea energiei regenerabile în consumul pentru regenerabile de 27%, cât şi ţinta privind eficienţa energetică de 27% până în 2030. Ţintele asumate de România pentru reducerea emisiilor de GES şi îmbunătăţirea eficienţei energetice până în 2020 se ridică la media UE de 20% în timp ce pentru energii regenerabile, ţinta a fost stabilită la 24,3%, existând potenţial semnificativ pentru a atinge ţinta UE din 2030 mai devreme.

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

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

În ceea ce priveşte eficienţa energetică, România prezintă încă aspecte care trebuie combătute pe întregul lanţ de valoare energetic referitor la producerea–transportul–distribuţia–consumul de energie electrică. Un vector important de îmbunătăţire a relaţiei energie-mediu îl reprezintă ***cogenerarea de înaltă eficienţă pentru întreprinderi.*** Este unanim recunoscut faptul că această tehnologie are un impact pozitiv considerabil asupra reducerilor de emisii de gaze cu efect de seră şi conservării resurselor.

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

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

**Direcţii de acţiune**

* **Realizarea și modernizarea capacităţilor de producţie a energiei din resurse regenerabile în centrale pe bază de biomasă/biogaz și energie geotermală**
* **Sprijinirea investiţiilor în extinderea şi modernizarea reţelelor de distribuţie a energiei electrice, în scopul preluării energiei produse din resurse regenerabile în condiţii de siguranţă a funcţionării SEN**
* **Monitorizarea consumului de energie la nivelul unor platforme industriale prin contorizare inteligentă**
* **Implementarea distribuției inteligentă pentru consumatori rezidențiali de energie electrică (proiecte demonstrative derulate de cei 8 distribuitori regionali de energie electrică)**
* **Reabilitarea sistemelor de termoficare din orașele selectate**
* **Realizarea de centrale electrice de cogenerare de înaltă eficienţă**
* **Extinderea şi consolidarea rețelei electrice de transport**
* **Creşterea flexibilităţii Sistemului Naţional de Transport al gazelor naturale, în vederea îmbuătățirii conexiunilor cu sistemele din statele vecine**

| Priorităţi de investiții | Obiective specifice | Acţiuni |
| --- | --- | --- |
| Axa Prioritară 1 - Îmbunătăţirea mobilităţii prin dezvoltarea reţelei TEN-T și a metroului | | |
| *7.i. Sprijinirea unui spaţiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiţii în reţeaua transeuropeană de transport (TEN-T)* | OS 1.1. Creşterea mobilităţii pe reţeaua rutieră TEN-T centrală | * Construcţia / modernizarea rețelei rutiere TEN-T centrale (conform standardului definit prin MPGT: autostrăzi / drumuri expres /drumuri naţionale), inclusiv construcţia de variante de ocolire aferente reţelei (conform clasificaţiei tronsonului aferent); investiţiile prevăzute în cadrul acestui obiectiv vizează, cu precădere, creşterea standardului tronsonului finanţat; * Sprijin pentru beneficiari în pregătirea portofoliului de proiecte pentru perioada 2014-2020 şi post-2020. |
| OS 1.2. Creşterea mobilităţii pe reţeaua feroviară TEN-T centrală | * Dezvoltarea şi modernizarea infrastructurii feroviare aflate pe reţeaua TEN-T centrală, inclusiv achiziția materialului rulant necesar operării pe rețelele construite, a componentei ERTMS aferente, şi dezvoltarea de terminale intermodale cu impact major asupra valorificării transportului feroviar pe reţeaua TEN-T central; * Realizarea de studii pentru linia de cale ferată de mare viteză; * Sprijin pentru beneficiari în pregătirea portofoliului de proiecte pentru perioada 2014-2020 şi post-2020. |
| OS 1.3 Creşterea gradului de utilizare a căilor navigabile și a porturilor situate pe reţeaua TEN-T centrală | * Investiţii în scopul îmbunătăţirii condiţiilor de navigaţie pe Dunăre şi pe canalele navigabile ale Dunării, precum şi în interiorul porturilor situate pe TEN-T centrală, inclusiv achiziţia de echipamente şi nave multifuncţionale pentru asigurarea navigabilităţii pe Dunăre; * Modernizarea şi dezvoltarea capacității porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală, inclusiv componente aferente transportului intermodal; * Sprijin pentru beneficiari în pregătirea portofoliului de proiecte, pentru perioada 2014-2020 şi post-2020. |
| *7.ii. Dezvoltarea şi îmbunătăţirea unor sisteme de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus, şi care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare şi a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale şi infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional şi local* | OS 1.4 Creşterea gradului de utilizare a transportului cu metroul în București-Ilfov | * Investiţii în infrastructura de metrou, constând în construirea de noi tronsoane, inclusiv staţiile aferente, conform conform Planului de Mobilitate Urbană Durabilă în Bucureşti-Ilfov şi strategiei de dezvoltare a transportului urban cu metroul; * Investiţii în mijloace de transport public de mare capacitate şi viteză (material rulant), moderne şi modernizarea instalaţiilor pe reţeaua de metrou existentă, pentru creşterea gradului de confort şi siguranţă pentru publicul călător şi reducerea duratelor de călătorie; * Investiţii în echipamente pentru accesul călătorilor în staţiile de metrou şi în sisteme moderne de siguranţă a circulaţiei, inclusiv pentru asigurarea conexiunii cu mijloacele de transport de suprafață (racorduri directe între rețeaua de metrou și cea de transport de suprafață). |
| Axa Prioritară 2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil şi eficient | | |
| *7.a. Sprijinirea unui spaţiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiţii în reţeaua transeuropeană de transport (TEN-T)* | OS 2.1. Creşterea mobilităţii pe reţeaua rutieră TEN-T globală | * Construcţia / modernizarea reţelei rutiere TEN-T globale (conform standardului definit prin MPGT: autostrăzi / drumuri expres /drumuri naţionale/transregio/eurotrans, inclusiv construcţia de variante de ocolire (conform standardului tehnic adecvat), în completarea investiţiilor din Fond de Coeziune; investiţiile prevăzute în cadrul acestui obiectiv vizează, cu precădere, creşterea standardului tronsonului finanţat; * Sprijin pentru beneficiari în pregătirea portofoliului de proiecte eligibile din POIM. |
| *7.b. Stimularea mobilităţii regionale prin conectarea nodurilor secundare şi terţiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale* | OS 2.2. Creşterea accesibilităţii zonelor cu o conectivitate redusă la infrastructura rutieră a TEN-T | * Modernizarea / dezvoltarea reţelei rutiere, inclusiv construcţia de variante de ocolire (conform standardului definit prin MPGT: autostrăzi/drumuri expres/drumuri naţionale / trans-Regio şi Euro Trans) care asigură o conexiune adecvată la rețeauau TEN-T sau creşterea accesibilităţii regionale; * Sprijin pentru beneficiari în pregătirea portofoliului de proiecte eligibile din POIM |
| *7.c. Dezvoltarea şi îmbunătăţirea unor sisteme de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus, şi care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare şi a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale şi infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional şi local* | OS 2.3 Creşterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor | * Investiţii în infrastructura aeroportuară (construcţie/extindere/modernnizare terminale, reabilitare-modernizare/extindere piste, căi de rulare, platforme etc.), însoţite de măsuri de protecţia mediului |
| OS 2.4. Creşterea volumului de mărfuri tranzitate prin terminale intermodale şi porturi | * Modernizarea/ dezvoltarea de terminale intermodale şi modernizarea instalaţiilor şi echipamentelor de transfer intermodal, pentru atragerea mărfurilor de la transportul rutier pe distanţe lungi la cel feroviar şi fluvial şi reducerea blocajelor în terminalele multimodale; * Modernizarea/dezvoltare infrastructurii portuare (dane, docuri, chei, terminale de mărfuri, conexiuni intermodale etc.), în vederea oferirii de condiţii optime pentru pentru transportul naval de mărfuri, inclusiv achiziţia de instalaţii portuare şi alte echipamente |
| OS 2.5. Creşterea gradului de siguranţă şi securitate pe toate modurile de transport şi reducerea impactului transporturilor asupra mediului | 1. Măsuri de îmbunătăţire a siguranţei traficului şi securităţii transporturilor pentru toate modurile de transport prin acțiuni specifice de tipul, darnu exclusiv:    * Implementarea mijloacelor de semnalizare orizontală şi verticală    * Implementarea unor măsuri specifice în localităţile liniare de-a lungul drumurilor europene şi naţionale (semnalizarea trecerilor de pietoni, benzi de viraj, stații de autobuz laterale, parcări, etc.)    * Construcția unor bariere de tip New Jersey pe toate drumurile naționale cu 4 benzi fără protecție între sensurile de mers    * Trecerea la un profil de 2+1 benzi alternativ pe sensurile de mers pe toate drumurile naţionale cu profil periculos (tip „2 x 1.5” benzi) prin    * Implementarea sistemelor de transport inteligente (ex. ERTMS, VTMIS, Ro-RIS) şi a interfeţelor între diverse moduri de transport STI, acolo unde nu au fost implementate ca parte a intervenţiilor la nivelul infrastructurii, pentru creșterea siguranței la nivelul acțiunilor de control a traficului    * Treceri la nivel rutier/feroviar îmbunătăţite    * Extinderea sistemelor mobile și fixe de monitorizare a traficului și de supraveghere automată, pe toate modurile de transport    * Perdele forestiere, panouri parazăpezi sau alte soluții echivalente de protecție în vederea asigurării protecţie a căilor de comunicaţie împotriva înzăpezirii /altor calamități naturale (pentru infrastructura existentă, unde nu se prevăd investiții integrate prin POIM din alte OS)    * Achiziţionarea de echipamente de pe şenale - canal navigabil şi alte tipuri de echipamente cu rol în asigurarea siguranţei şi securităţii transporturilor indiferent de modul de transport    * Alte acţiuni cu rol de creşterea a siguranţei pe toate modurile de transport, inclsuiv proiectele fazate.  * Măsuri destinate protecţiei mediului, ***la nivelul tuturor modurilor de transport*** (ex: instalarea de panouri de protecţie împotriva zgomotului, covoarea astfaltice fonoabsorbante, perdele forestiere, achiziţia de nave multifuncţionale PSI şi asistenţa în activităţile de depoluare pe căile navigabile şi maritime); |
| OS 2.6. Reducerea timpului de staţionare la punctele de comunicare transnaţională | * Investiţii în infrastructura de acces în punctele de trecere a frontierei, inclusiv în vamă, * Crearea, extinderea şi modernizarea infrastructurii de control vamal şi rutiere în birourile vamale, inclusiv a clădirilor aferente; * Achiziţia de echipamente specifice activităţii de control vamal nedistructiv, inclusiv achiziţionarea de echipamente de scanare; * Achiziţia de instrumente şi echipamente aferente activităţii de monitorizare dinamică a perimetrului şi dirijare a traficului; * Sprijin pentru identificarea cauzelor întârzierilor în punctele de trecere a frontierei și pentru dezvoltarea portofoliului de proiecte; |
| *7.d. Dezvoltarea și reabilitarea unor sisteme feroviare complete, de înaltă calitate și interoperabile și promovarea măsurilor de reducere a zgomotului;* | OS 2.7. Creşterea sustenabilităţii şi calităţii transportului feroviar | * Susținerea pachetului de măsuri de reformă a sistemului feroviar, în acord cu propunerile formulate prin MPGT și studiile de fundamentare * Studii și investiții în eficientizarea calității serviciului oferit prin sprijinirea procesului de reformă * Investiţii integrate orientate spre îmbunătățirea rapidă a calității serviciilor pe magistralele prioritare, cuprinzând: (i) achiziția de material rulant modern, eficient (inclusiv pentru intervenții de deszăpezire) și cu capacități de interoperabilitate (ERTMS); (ii) îmbunătățirea mersului de tren (frecvență mai mare, mers cadențat) (iii) modernizarea gărilor, prioritar pe TEN-T central (corelat cu MPGT), (iv) eliminarea restricțiilor de viteză cu cost redus (e.g. înlocuirea schimbătoarelor, etc.), alte măsuri care asigură îmbunătăţire a serviciilor; * Investiții orientate spre eficientizarea sectorului feroviar (electrificarea liniilor, eficiență energetică etc.), conform prioritizării din MPGT, respectiv TENT-T central * Reabilitare / modernizarea infrastructurii de transport feroviar, fiind prioritizate proiectele fazate, precum şi cele prioritizate conform MPGT, cu accent pe dezvoltarea reţelei TEN-T centrale * Sprijin pentru beneficiari pentru pregătirea portofoliului de proiecte 2014-2020 şi post-2020. |
| Axa Prioritară 3 – Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiţii de management eficient al resurselor | | |
| *6.i. investiții în sectorul deșeurilor, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe* | OS 3.1. Reducerea numărului depozitelor neconforme şi creşterea gradului de pregătire pentru reciclare a deşeurilor în România | * Proiecte integrate de consolidarea şi extinderea sistemelor integrate de management al deşeurilor, cu respectarea ierarhiei deşeurilor (prevenire, pregătirea pentru reutilizare, reciclare, alte metode de valorificare, inclusiv tratare şi eliminare): închiderea și reabilitarea de depozite neconforme şi deschiderea/extinderea de noi depozite, implementarea sistemelor de colectare selectivă, construcţia de instalații de transfer și valorificare/tratare, inclusiv platforme de compostare şi unități de compostare individuală şi staţii de tratare mecano-biologică ş.a. * Consolidarea capacităţii instituţionale a beneficiarilor în domeniul sistemelor integrate de management al deşeurilor, ca parte integrantă a proiectelor individuale * Implementarea unui sistem integrat de management al deşeurilor la nivelul municipiului Bucureşti; * Sprijin pentru pregătirea portofoliului de proiecte aferent perioadei 2014-2020 și post 2020 (după caz) |
| *6.ii. Investiții în sectorul apei, pentru a îndeplini cerințele acquis-ului de mediu al Uniunii și pentru a răspunde unor nevoi de investiții identificate de statele membre care depășesc aceste cerințe* | OS 3.2. Creşterea nivelului de colectare şi epurare a apelor uzate urbane, precum şi a gradului de asigurare a alimentării cu apă potabilă a populaţiei | 1. Proiecte integrate de apă şi apă uzată (noi şi fazate), cu următoarele tipuri de subacţiuni:  * Construirea/reabilitarea reţelelor de canalizare şi a staţiilor de epurare a apelor uzate (cu treaptă terţiară de epurare, acolo unde este cazul) care asigură colectarea şi epurarea încărcării organice biodegradabile în aglomerări mai mari de 2.000 l.e., acordându-se prioritate aglomerărilor cu peste 10.000 l.e.; * Implementarea şi eficientizarea managementului nămolului rezultat în cadrul procesului de epurare a apelor uzate; * Reabilitarea şi construcţia de staţii de tratare a apei potabile, împreună cu măsuri de creştere a siguranţei în alimentare şi reducerea riscurilor de contaminare a apei potabile * Reabilitarea şi extinderea sistemelor existente de transport şi distribuţie a apei; * Dezvoltarea şi îmbunătăţirea infrastructurii sistemelor centralizate de alimentare cu apă în localităţile urbane şi rurale.  1. Dezvoltarea unui laborator naţional pentru îmbunătăţirea monitorizării substanţelor deversate în ape, acordându-se prioritate în special substanţelor periculoase, şi a calităţii apei potabile |
| Axa Prioritară 4 - Protecţia mediului prin măsuri de conservare a biodiversităţii, monitorizarea calităţii aerului şi decontaminare a siturilor poluate istoric | | |
| *6.d. Protejarea și refacerea biodiversității și a solurilor și promovarea unor servicii ecosistemice, inclusiv prin Natura 2000 și de infrastructură ecologică* | OS 4.1. Creşterea gradului de protecţie şi conservare a biodiversităţii şi refacerea ecosistemelor degradate | * Continuarea elaborării planurilor de management/seturilor de măsuri de conservare / planurilor de acțiune pentru ariile naturale protejate (inclusiv cele situate în mediul marin) și pentru speciile de interes comunitar neacoperite de proiectele anterioare, cu accent pe: * Elaborarea studiilor pentru monitorizarea şi evaluarea stării de conservare a speciilor şi habitatelor de importanţă comunitară; * Inventarierea speciilor sălbatice de interes comunitar în vederea determinării măsurilor pentru menţinerea/îmbunătăţirea stării de conservare a speciilor şi habitatelor de importanţă comunitară, fie la nivel naţional, fie la nivel de sit; * Alte activități necesare specifice elaborării planurilor de management. * Implementarea planurilor de management / seturilor de măsuri de conservare/ planurilor de acțiune pentru ariile naturale protejate și pentru speciile de interes comunitar aprobate (inclusiv cele situate în mediul marin), în special * Măsuri pentru menţinerea și îmbunătățirea stării de conservare a speciilor şi habitatelor de importanţă comunitară, inclusiv reconstrucţia ecologică a ecosistemelor de pe suprafaţa ariilor naturale protejate, inclusiv a siturilor Natura 2000; * Monitorizarea şi evaluarea stării de conservare a speciilor şi habitatelor de importanţă comunitară; * Reducerea efectelor presiunilor hidromorfologice la nivelul cursurilor de apă în vederea protecţiei biodiversităţii (pasaje de trecere a ihtiofaunei pentru lucrările de barare transversală a cursului de apă, restaurarea zonelor umede, restaurarea albiei și a reliefului din lunca inundabilă a corpurilor de apă, etc); * Crearea şi menţinerea coridoarelor ecologice, crearea și menţinerea coridoarelor de migraţie a speciilor, conservarea conectivităţii şi funcţionalităţii ecologice, menţinerea şi/sau îmbunătăţirea conectivităţii pentru reţeaua de arii protejate, inclusiv a reţelei Natura 2000; * Alte tipuri de măsuri similare, conform planurilor de management * Menţinerea şi refacerea ecosistemelor degradate şi a serviciilor furnizate (împăduriri, coridoare ecologice etc.), situate în afara ariilor naturale protejate, în acord cu obiectivele europene în domeniu, inclusiv în mediul marin; * Acţiuni de completare a nivelului de cunoaştere a biodiversităţii şi ecosistemelor (monitorizarea şi evaluarea speciilor şi habitarelor, cunoaşterea factorilor de presiune exercitaţi asupra biodiversităţii, inclus a speciilor invazive etc.) |
| *6.e. Realizarea de acțiuni destinate îmbunătățirii mediului urban, revitalizării orașelor, regenerării și decontaminării terenurilor industriale dezafectate inclusiv a zonelor de reconversie), reducerii poluării aerului și promovării măsurilor de reducere a zgomotului* | OS 4.2. Creşterea nivelului de evaluare şi monitorizare a calităţii aerului la nivel naţional prin dezvoltarea instrumentelor de monitorizare | * Dezvoltarea RNMCA prin achiziţionarea de echipamente de monitorizare a poluanților și instalarea lor în amplasamente noi și achiziţia de echipamente de monitorizare a unor poluanți noi, pentru care până în acest moment nu există determinăriş Dezvoltarea unui sistem de prognoză şi inventariere a emisiilor de poluanţi în aer; * Dezvoltarea unei baze de date în conformitate cu cerinţele directivei INSPIRE, privind inventarierea poluanților emiși în aer |
| OS 4.3. Reducerea suprafeţelor poluate istoric | * Măsuri de decontaminare şi ecologizare a siturilor poluate istoric, inclusiv refacerea ecosistemelor naturale şi asigurarea calităţii solului în vederea protejării sănătăţii umane |
| Axa Prioritară 5 - Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea şi gestionarea riscurilor | | |
| *5.i. Sprijinirea investițiilor pentru adaptarea la schimbările climatice, inclusiv abordări bazate pe ecosistem* | OS 5.1. Reducerea efectelor şi a pagubelor asupra populaţiei cauzate de fenomenele naturale asociate principalelor riscuri accentuate de schimbările climatice, în principal de inundaţii şi eroziune costieră | 1. Acţiuni pentru prevenirea inundaţiilor:   * Utilizarea infrastructurii verzi pentru prevenirea inundaţiilor prin preluarea soluțiilor oferite de ecosisteme naturale pentru gestionarea riscurilor generate de creșterea incidenței evenimentelor extreme (zone umede, cu efect asupra prevenirii inundaţiilor şi deşertificării, stabilirea unor zone inundabile controlat şi măsuri bazate pe ecosisteme, torenţi şi desecări ș.a) * Dezvoltarea de studii, metodologii, evaluări, rapoarte, manuale de bună practică pentru managementul barajelor; * Abordare intersectorială la nivel de bazin hidrografic (dezvoltare coordonată şi management integrat al activităţilor privind apa, terenurile şi resursele); * Modernizarea infrastructurii de monitorizare şi avertizare a fenomenelor hidro-meteorologice severe în vederea asigurării protecţiei vieţii şi a bunurilor materiale; * Măsuri care asigură eficacitatea intervenţiilor de prevenire a inundanţiilor sub forma infrastructurii verzi, precum sisteme de prevenire anticipată şi de management al bazinelor în timpul inundaţiilor. * Realizarea de măsuri structurale de protecţie împotriva riscului la inundaţii, acolo unde infrastructura verde nu este suficientă, prin construirea ori reabilitarea infrastructurii de reducere a impactului unor fenomene meteorologice extreme. Acestea vor include cu prioritate investiţii pentru stocarea/devierea apelor provenite de la inundaţii, dar şi regularizări de albii şi consolidări de maluri. * Alte tipuri de acţiuni specifice gestiunii riscului la inundaţii, conform celor prevăzute în Strategia Naţională de management al riscului la inundaţii pe termen lung mediu şi lung sau în planurile de management al riscului la inundaţii.   2. Acţiuni pentru prevenirea eroziunii costiere   * Acţiuni specifice de limitare a efectelor negative ale eroziunii costiere asupra plajelor, şi activităţi de reabilitarea şi protecţia plajelor incluzând înnisipări artificiale, crearea de noi plaje, diguri şi epiuri pentru retenţia nisipului, diguri de stabilizare a plajelor; lucrări de consolidare, drenaje, ziduri de sprijin; ş.a.  1. Măsuri de prevenire şi protecţie împotriva altor riscuri:  * Măsuri de promovare a infrastructurii verzi specifice riscurilor identificate prin evaluarea naţională şi/sau prin planul de acţiune de adaptare la schimbări climatice; |
| *5.ii Promovarea investițiilor pentru a face față unor riscuri specifice, asigurarea rezistenței în fața dezastrelor și dezvoltarea sistemelor de gestiune a dezastrelor* | OS 5.2. Creșterea nivelului de pregătire pentru o reacție rapidă și eficientă la dezastre a echipajelor de intervenție | * Dotarea serviciilor profesioniste şi voluntare pentru situaţii de urgenţă cu tehnică, mijloace şi echipament de intervenţie care să permită reducerea timpului de intervenţie în caz de dezastre, răspunsul în caz de dezastru major, protecţia personalului de intervenţie, creşterea eficienţei răspunsului şi protejarea mediului; * Dezvoltarea infrastructurii aferente sistemului de pregătire a personalului din serviciile de urgenţă profesioniste şi voluntare prin dezvoltarea bazelor şi poligoanelor specializate de pregătire în domeniile CBRN, căutarea-salvarea din medii ostile şi asanarea de muniţie; * Modernizarea sistemului de comandă a incidentelor şi a sistemelor IT asociate, în vederea asigurării interoperabilităţii structurilor cu atribuţii în domeniul gestionării situaţiilor de urgenţă; * Constituirea şi dotarea unor centre regionale de intervenţie multi-risc în vederea asigurării unui răspuns oportun şi eficient la nivel regional şi completarea şi dotarea centrelor rapide de intervenţie |
| Axa Prioritară 6 –Promovarea energiei curate şi eficienţei energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon | | |
| *4.a* *Promovarea producerii și distribuției de energie derivate din surse regenerabile* | OS 6.1. Creşterea producţiei de energie din resurse regenerabile mai puţin exploatate (biomasă, biogaz, geotermal) | * Realizarea şi/sau modernizarea capacităţilor de producţie a energiei electrice şi/sau termice din biomasă şi biogaz: * Realizarea şi modernizarea capacităţilor de producţie a energiei termice pe bază de energie geotermale * Sprijinirea investiţiilor în extinderea şi modernizarea reţelelor de distribuţie a energiei electrice, în scopul preluării energiei produse din resurse regenerabile în condiţii de siguranţă a funcţionării SEN |
| *4b Promovarea eficienței energetice și a utilizării energiilor regenerabile în întreprinderi* | OS 6.2. Reducerea consumului de energie la nivelul consumatorilor industriali | * Implementarea unor sisteme de monitorizare a consumurilor de energie la consumatorii industriali |
| *4.d. Dezvoltarea și punerea în aplicare a sistemelor de distribuție inteligente care funcționează la tensiuni medii și joase* | OS 6.3. Reducerea consumul ui mediu de energie electrică la nivelul locuinţelor | * Implementarea distribuţiei inteligente într-o zonă omogenă de consumatori casnici de energie electrică (proiecte demonstrative la nivelul regiunilor acoperite de operatorii de distribuție concesionari) |
| *4.g. Promovarea utilizării cogenerării de căldură și energie cu randament ridicat bazată pe cererea de energie termică utilă* | OS 6.4. Creşterea economiilor în consumul de energie primară produsă prin cogenerare de înaltă eficienţă | * Realizarea / modernizarea centralelor electrice de cogenerare de înaltă eficienţă (maximum 8 MWe) pe gaz natural şi biomasă la nivelul întreprinderilori * Realizarea / modernizarea centralelor electrice de cogenerare de înaltă eficienţă care utilizează gaze reziduale provenite din procese industriale la nivelul întreprinderilor |
| Axa Prioritară 7 – Creşterea eficienţei energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în oraşele selectate | | |
| *4.c. Sprijinirea eficienței energetice, a gestionării inteligente a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructurile publice, inclusiv în clădirile publice, și în sectorul locuințelor* | OS 7.1. Creşterea eficienţei energetice în sistemele centralizate de transport şi distribuţie a energiei termice în oraşele selectate | * Modernizarea/extinderea reţelelor termice primare şi secundare din sistemele de alimentare cu energie termică, inclusiv a punctelor termice; extinderea reţelei de transport şi distribuţia va fi finanţabilă doar în contextul în care reţeauau existentă a fost reabilitată, iar extinderea este justificată pentru a accentua sustenabilitatea sistemului; * Achiziţionarea/modernizarea echipamentelor necesare bunei funcţionări a sistemelor de pompare a agentului termic; * Implementarea de Sisteme de Management (măsurare, control şi automatizare a SACET) |
| *4.iii. Sprijinirea eficienţei energetice, a gestionării inteligente a energiei şi a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructurile publice, inclusiv în clădirile publice, şi în sectorul locuinţelor* | OS 7.2. Creşterea eficienţei energetice în sistemul centralizat de furnizare a energiei termice în Municipiul Bucureşti | * Optimizarea / reabilitarea / extinderea reţelelor de transport şi distribuţie a energiei termice prin redimensionarea acestora, corespunzător debitelor de agent termic vehiculate, în strânsă corelare cu programele de reabilitare termică a clădirilor şi efectelor de reducere a consumului de energie termică * Zonarea şi reconfigurarea (trasee şi lungimi) a reţelelor de transport şi distribuţie al agentului termic * Implementarea soluţiei de realizare a reţelei cu conducte preizolate (sau similar), dotate cu sistem de detectare, semnalizare şi localizare a pierderilor, în scopul reducerii acestora * Reabilitarea/reconfigurarea platformelor de vane, a racordurilor şi a elementelor constructive * Finalizarea Sistemului Centralizat de Monitorizare (SCADA). |
| Axa Prioritară 8 - Sisteme inteligente şi sustenabile de transport al energiei electrice şi gazelor naturale | | |
| *7.e.Îmbunătățirea eficienței energetice și a securității aprovizionării prin dezvoltarea unor sisteme inteligente de distribuție, stocare și transport al energiei și prin integrarea descentralizării producției de energie din surse regenerabile* | OS 8.1. Creşterea capacităţii Sistemului Energetic Naţional pentru preluarea energiei produse din resurse regenerabile | * Realizarea şi/sau modernizarea reţelelor electrice de transport (linii electrice aeriene şi staţii) |
| OS 8.2 Creşterea gradului de interconectare a Sistemului Naţional de Transport a gazelor naturale cu alte state vecine | * Dezvoltarea/modernizarea Sistemului Național de Transport Gaze Naturale (construcţia unor noi conducte), şi îmbunătăţirea și a parametrilor de funcţionare a interconectărilor cu sistemele de transport ale statelor vecine |

1. http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/index\_en.htm [↑](#footnote-ref-2)
2. Raportul Naţional asupra Stării Mediului 2012 – Agenţia Naţională pentru Protecţia Mediului. [↑](#footnote-ref-3)
3. <http://ec.europa.eu/environment/waste/framework/pdf/RO_Roadmap_FINAL.pdf> [↑](#footnote-ref-4)
4. Raportul Naţional asupra Stării Mediului 2012 – Agenţia Naţională pentru Protecţia Mediului. [↑](#footnote-ref-5)