



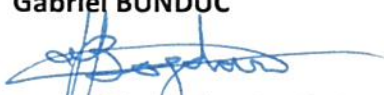
DIRECȚIA GENERALĂ PROGRAME EUROPENE TRANSPORT

Nr. 41662
Data: 07.11.2024

APROB,
Ministrul Transporturilor și Infrastructurii
Sorin Mihai GRINDEANU



AVIZAT,
Secretar de stat
Gabriel BUNDUC


06.11.2024

NOTA
privind Strategia de accesare a finanțării în cadrul Mecanismului pentru
Interconectarea Europei (CEF 2)
2021 - 2027

Finanțarea din partea UE acordată prin Mecanismul pentru Interconectarea Europei (CEF) vizează finalizarea rețelei TEN-T centrale și, în special, a coridoarelor rețelei TEN-T centrale, România fiind traversată de două coridoare, respectiv Baltic Sea-Black Sea-Aegean Sea și Rhine-Dunăre.

Mecanismul a fost creat pentru a răspunde obiectivelor politicii de coeziune referitoare la reducerea decalajelor economice, sociale și teritoriale existente la nivelul UE, prin finanțarea de investiții în domenii precum: transport, energie și digitalizare. Acțiunile sprijinite prin CEF sunt complementare celor finanțate în cadrul politicii regionale a Uniunii Europene, prin intermediul programelor operaționale.

Pentru perioada 2021 – 2027, Mecanismul pentru Interconectarea Europei este reglementat prin Regulamentul (UE) nr. 1153/2021. Spre deosebire de celelalte programe operaționale, CEF este gestionat direct la nivelul Comisiei Europene, de CINEA (European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency), aceasta având responsabilitatea evaluării și selectării proiectelor finanțabile.



Sprijinul CEF este structurat, ca și până acum, pe două componente:

- Sprijin din anvelopa de coeziune ce se adresează doar acelor 15 state membre eligibile la finanțare din Fondul de Coeziune (Bulgaria, Cehia, Estonia, Grecia, Croația, Cipru, Letonia, Lituania, Ungaria, Malta, Polonia, Portugalia, România, Slovenia, Slovacia), România având o alocare de 1.090.496.950 EUR.
- Sprijin din anvelopa generala la care au acces toate statele membre UE. Finanțarea UE este, în acest caz, între 30% și 70% din valoarea cheltuielilor eligibile.

Până în prezent, CINEA a lansat mai multe apeluri de proiecte, ce vizează toate modurile de transport.

În aceste condiții, este necesar ca Ministerul Transporturilor și Infrastructurii să-și consolideze prioritățile de finanțare pentru Programul CEF 2, astfel încât toate proiectele promovate la finanțare să fie în concordanță cu viziunea pentru dezvoltarea viitoare a sectorului de transport.

Având în vedere proiectele depuse până în prezent, considerăm necesară actualizarea Strategiei de accesare a finanțării CEF, ținând cont de următoarele elemente:

- Folosirea în proporție de 70% a sumei alocate României pentru sectorul de transport, prin anvelopa de coeziune, prin proiecte depuse de beneficiari în apelurile lansate până în 2023, inclusiv;
- Posibilitatea beneficiarilor români de a solicita, în cadrul apelului din 2024, sume suplimentare provenite dintr-o eventuală subcontractare din partea celorlalte state membre.

În acest sens, DG PET a identificat o serie de proiecte care ar putea îndeplini criteriile de eligibilitate CEF și care ar avea cel mai mare potențialul pentru absorbția fondurilor disponibile. Astfel, ținând cont gradul de maturitate al proiectelor și de necesitatea de a finaliza, cu prioritate, coridoarele *Rhine – Dunăre* și *Baltic Sea-Black Sea-Aegean Sea*, propunem următoarele proiecte spre a fi finanțate:

Proiecte de modernizare a căii ferate:

- București – Giurgiu;
- Accesul feroviar în Portul Constanța;
- Brașov – Sighișoara;
- Segarcea– Calafat (RO) - Sratsimir (BG);
- Insula artificială în Portul Constanța;



- RO-MD Iași – Ungheni;
- Magistrala Moldovei – *light modernization*;
- Proiecte pe cai navigabile:
 - Fast Danube (studiul de fezabilitate este finalizat, în prezent, din CEF 1);
 - FAIRway II;
 - River Information System (RIS).

Pentru **anvelopa de coeziune**, propunem ca promovarea proiectelor pe prioritățile de investiții specifice CEF 2 să se facă în ordinea maturizării lor, după cum urmează:

- 70% pentru investițiile feroviare în rețeaua TEN-T, mai sus menționate;
- 20% pentru investițiile pe căile navigabile interioare în rețeaua TEN-T;
- 10% pentru investițiile în dezvoltarea infrastructurii de alimentare cu combustibili alternativi pe rețeaua TEN-T, precum și pentru alte tipuri de investiții orizontale: parcări securizate, terminale intermodale, sisteme de siguranță rutieră, ITS, etc.), în limita disponibilului financiar rămas, urmare contractării proiectelor de interes național feroviar și naval.

În ceea ce privește investițiile în dezvoltarea infrastructurii de alimentare cu combustibili alternativi, strategia MTI sprijină, în mod nediscriminatoriu, toți operatorii interesați și prioritizează instalarea stațiilor de reîncărcare situate pe rețeaua TEN-T, în afara nodurilor urbane, cu respectarea cerințelor de eligibilitate referitoare la puterea de alimentare prevăzute în apelurile de proiecte lansate la nivelul CINEA.

În ceea ce privește **anvelopa generală**, considerăm oportună promovarea tuturor acelor proiecte care îndeplinesc condițiile de eligibilitate, în ordinea transmiterii cererilor de finanțare, fără a impune condiții suplimentare, astfel încât să asigurăm egalitatea de șanse pentru toți beneficiarii interesați.

Totodată, având în vedere contextul geopolitic actual, vor fi susținute la finanțare proiecte care deserveșc inițiativa *Solidarity Lanes*, proiecte ce vor fi implementate în parteneriat RO-MD, respectiv RO-UA.

În plus, în cadrul Programului CEF 2 a fost introdusă și o componentă distinctă, dedicată **mobilității militare**, deschisă tuturor statelor membre. În cadrul acestei inițiative, statele membre vor identifica și promova acele proiecte de infrastructură de transport care pot avea o



utilitate duală, civilă și militară, în vederea facilitării circulației echipamentului și trupelor militare pe întreg teritoriul Uniunii Europene.

În cadrul acestei componente, România intenționează să promoveze mai multe proiecte rutiere și feroviare în cuantum de aproximativ 16 mil. EUR.

Prin urmare, în ordinea lansării apelurilor, calendarul de depunere a proiectelor pe CEF 2 va fi următorul, cu următoarele proiecte prioritare:

➤ **Apel 2021:**

- Modernizarea căii ferate București – Giurgiu – etapa I;
- Alte proiecte de investiții orizontale (în limita a 10% din alocarea României pe anvelopa de coeziune sau nelimitat pe anvelopa generala);
- Proiecte de mobilitate militară, în funcție de maturitatea lor.

➤ **Apel 2022:**

- Modernizarea căii ferate București – Giurgiu – etapa II;
- Segarcea– Calafat (RO) - Sratsimir (BG);
- Modernizarea accesului feroviar în Portul Constanta;
- Next steps towards Good Navigation Status on the Danube and its navigable tributaries (AT, SK, HU, HR, RO, BG) - FAIRway Danube II;
- River Information System (RIS);
- Insula artificială în Portul Constanța;
- Proiecte Solidarity Lanes: Moldova (Ungheni, Albița și Giurgiulești) și Ucraina (Siret, Vicșani și Halmeu);
- Proiecte de mobilitate militară, în funcție de maturitatea lor.

➤ **Apel 2023:**

- Fast Danube II;
- Magistrala 500;
- Proiecte de mobilitate militară, în funcție de maturitatea lor;
- Investiții în Portul Constanța.

➤ **Apel 2024:**

- Modernizarea cail ferate Iași – Ungheni, conform conceptului *light modernization*, proiect depus în parteneriat cu Republica Moldova;
- Modernizarea cail ferate Ploiești-Mărășești, conform conceptului *light modernization*;



- Investiții în Portul Constanța.

În cadrul apelurilor de proiecte menționate mai sus, MTI va susține spre finanțate și alte tipuri de investiții în cadrul anvelopei generale.

Având în vedere cele prezentate mai sus, vă rugăm, domnule ministru, să aprobați *Strategia de accesare a finanțării în cadrul Mecanismului pentru Interconectarea Europei (CEF 2)*, aferentă sectorului de transport din România, pentru perioada 2021 – 2027.

Director General

Felix Corneliu ARDELEAN