



Finanțat de
Uniunea Europeană



Pactul de Integritate pentru dezvoltarea serviciului public de transport de persoane în Delta Dunării

- RAPORT DE MONITORIZARE -



Finanțat de
Uniunea Europeană

Pactul de Integritate pentru dezvoltarea serviciului public de transport de persoane în Delta Dunării

Raport de monitorizare

Document realizat pentru autorități și parteneri instituționali, cu scopul de a consolida transparența, concurența și calitatea serviciului public de transport din Delta Dunării. Raportul sintetizează progresele, riscurile și recomandările formulate de monitorul independent, în contextul unui ecosistem logistic și social unic, ce necesită soluții adaptate mediului natural și nevoilor comunităților izolate.



Note și mulțumiri

Declarație de răspundere

Acest raport a fost elaborat în cadrul Pactului de Integritate, finanțat de Direcția Generală Politică Regională și Urbană (DG REGIO) a Comisiei Europene. Conținutul acestui raport nu reflectă poziția oficială a Comisiei Europene, iar responsabilitatea pentru informațiile și opiniile exprimate aparține în întregime autorilor: experții desemnați pentru Pactul de Integritate de monitorul independent din societatea civilă Transparency International România (TI-RO).

Mulțumiri

Transparency International România (TI-RO) mulțumește Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (MTI) și Băncii Europene de Investiții (BEI) pentru colaborarea deschisă și constructivă pe parcursul implementării Pactului de Integritate. Apreciam disponibilitatea partenerilor instituționali de a facilita accesul la informații relevante și de a susține un dialog constant, elemente esențiale pentru desfășurarea activității de monitorizare independentă.

Notă privind realizarea raportului

Designul și prezentarea acestui raport au fost realizate cu sprijinul instrumentului Gamma.app.

Cuprins

01

Pactul de Integritate și valoarea sa

pp. 4-5

Scopul, principiile și valoarea adăugată a Pactului de Integritate ca mecanism de transparență și responsabilitate

02

Finanțarea Pactului de Integritate

p. 6

Sursele de finanțare și cadrul financiar care susțin Pactul de Integritate pentru transportul naval public în Delta Dunării

03

Proiectul monitorizat

p. 7

Prezentare generală a proiectului monitorizat pentru dezvoltarea transportului public naval de persoane în Delta Dunării

04

Raport Mai - Iulie 2024

pp. 10-22

Părți interesate, analiza situației Deltei Dunării și a transportului naval, provocări identificate în faza inițială

05

Raport Aug - Oct 2024

pp. 23-37

Inițierea contractului pentru Studiul de Fezabilitate, pregătirea achizițiilor, ședințe de lucru și vizite la Tulcea și localitățile de pe brațele Sulina și Sfântu Gheorghe

06

Raport Nov 2024 - Ian 2025

pp. 38-48

Monitorizarea analizei diagnostic și a raportului cu opțiuni în pregătirea Studiului de Fezabilitate

07

Raport Feb - Apr 2025

pp. 49-59

Monitorizarea revizuirii documentelor de fundamentare și a primei versiuni a conceptului de serviciu

08

Raport Mai - Iul 2025

pp. 60-83

Consultări publice la Tulcea și Chilia Veche și analiza documentelor pregătitoare

09

Raport Aug - Oct 2025

pp. 84-96

Prima versiune a Studiului de Fezabilitate

10

Raport Nov 2025 - Ian 2026

pp. 97-110

Versiunea revizuită a Studiului de Fezabilitate

Pactul de Integritate

Pactul de Integritate este un acord voluntar între autoritatea contractantă și ofertanți, cu implicarea unui monitor independent, menit să asigure integritatea achizițiilor publice. Mecanismul urmărește prevenirea fraudei și a corupției, îmbunătățirea documentațiilor de atribuire, monitorizarea derulării contractelor și creșterea încrederii publicului. În contextul Deltei Dunării, Pactul creează un cadru de lucru coordonat între instituții, operatori și comunități, pentru a livra servicii de transport sigure, previzibile și accesibile.



Acord formal

Un acord formal între o organizație din societatea civilă (ONG), o instituție publică și ofertanți / contractanți pentru contracte publice. Prevede asumarea respectării standardelor de integritate de către toate părțile.



Monitorizare independentă

Un sistem de monitorizare independent coordonat de organizații ale societății civile care asigură implementarea / respectarea acordului.



Monitorizare externă

Monitorizare independentă, externă, în toate etapele unei proceduri de achiziție publică: Identificarea nevoii (Studiul de fezabilitate), Elaborarea documentației de atribuire, Procedura de achiziție publică, Implementarea / execuția contractului.



Proces de îmbunătățire

Un proces care: Crește transparența. Identifică riscuri, favorizând formularea unor măsuri reparatorii.

Secvența de monitorizare acoperă întreg ciclul achiziției, cu raportare publică periodică și recomandări operative către autoritatea contractantă.



Valoarea Pactelor de Integritate

Reduc riscurile

Scad riscurile de corupție conform indicatorilor specializați, prin analiză ex-ante și recomandări tehnice.

Acțiune timpurie

Intervin prompt când apar nereguli, permițând corecții înainte de adjudecare sau în implementare.

Calitate documentații

Reduc erorile în caiete de sarcini și criterii, crescând competitivitatea și claritatea pentru ofertanți.

Încredere contractuală

Îmbunătățesc cooperarea părților în implementare și facilitează atingerea obiectivelor publice.

Transparență

Publicarea constatărilor crește responsabilitatea și sprijină acceptarea socială a investiției.

Finanțarea Pactului de Integritate



Finanțator

Comisia Europeană, DG REGIO

Beneficiar de finanțare / Monitor independent în cadrul Pactului de Integritate

Transparency International România

Perioada

48 luni: Iulie 2023 – Iulie 2027

Valoare

€200.000

Obiectiv

Creșterea gradului de transparență și responsabilitate prin utilizarea Pactului de Integritate pentru gestionarea riscurilor și încurajarea cooperării între instituții, în dezvoltarea serviciului public de transport naval de persoane în Delta Dunării.

Proiectul monitorizat

Obiectiv: planificare și implementare ulterioară a proiectului pentru dezvoltarea transportului public în Delta Dunării

Autoritatea responsabilă

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI) – autoritate contractantă responsabilă de organizarea și finanțarea serviciului public de transport naval

Consiliul Județean Tulcea – implicat în coordonarea locală și asigurarea accesibilității pentru comunitățile din Delta Dunării

Procedura de achiziție publică se desfășoară conform OG 97/1999 și HG 595/2000, cu selecție concurențială a operatorului

Rezultate așteptate

Contract de servicii publice atribuit transparent și competitiv unui operator calificat

Serviciu naval regulat, sigur și accesibil pentru toate comunitățile izolate din Delta Dunării

Reducerea riscurilor de corupție și nereguli în procesul de achiziție

Creșterea încrederii publice și a participării societății civile în monitorizarea serviciului



Obiectiv al Pactului de Integritate pentru proiectul monitorizat

Asigurarea unui serviciu public de transport naval fiabil, sigur și accesibil pentru comunitățile Deltei.



Domeniul Pactelor de Integritate pentru proiectul monitorizat

Monitorizarea achiziției și a derulării contractului pentru operarea rutelor principale și secundare.



Metodologia Pactului de Integritate pentru proiectul monitorizat

Analiză documentației, dialog tehnic cu părțile, verificări de teren și raportare publică.

Abordarea de achiziții a autorității responsabile



Acord între MTI și BEI

Acord între Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI) și Banca Europeană de Investiții (BEI) – PASSA (Promoter Appraisal and Support Services Assignment), acord care oferă asistență pe proiecte de infrastructură cu finanțare europeană pentru pregătirea proiectelor de infrastructură, realizarea achizițiilor de infrastructură, creșterea capacității promotorilor și a proiectelor.

Banca Europeană de Investiții (BEI)

BEI achiziționează servicii de consultanță pentru realizarea studiului de fezabilitate și a documentației de achiziție a serviciului public de transport de persoane pentru dezvoltarea transportului public naval de persoane în Delta Dunării, prin finanțare ulterioară în cadrul unui acord cadru cu MTI.

- Termeni de referință elaborați în aprilie 2024 și aprobați în iulie 2024
- Procedura de achiziție a BEI: acord cadru, lansat în luna mai 2024.

Compania selectată & MTI

Compania selectată va realiza studiul de fezabilitate și documentația de achiziție a serviciului public de transport. Studiul de fezabilitate va recomanda:

- Modul în care serviciile de transport pot fi îmbunătățite din punct de vedere al navelor, rutelor, punctelor de oprire etc.
- Modul de finanțare și modul de achiziționare pentru navele necesare pentru îmbunătățirea serviciului public și pentru punctele de oprire.
- Modul de achiziție pentru înnoirea și/sau îmbunătățirea și gestionarea punctelor de oprire.
- Contractul propus pentru serviciul public de transport, inclusiv asigurarea unui serviciu public de calitate.

MTI va realiza achiziția pentru serviciul public de transport și (eventual) pentru nave noi, documentația și recomandările elaborate de consultantul contractat de BEI.

Valoarea adăugată a Pactului de Integritate în contextul transportului în Delta Dunării



Crește transparența și încrederea publică

Pactul permite monitorizarea activă a proceselor de achiziție și implementare, facilitând implicarea cetățenilor și a actorilor locali.



Previne riscurile de corupție și nereguli

Oferă un mecanism de semnalare și intervenție timpurie în cazul abaterilor, contribuind la buna guvernare a fondurilor publice.



Sprijină un proces echitabil și competitiv

Monitorizarea independentă asigură că atribuirea contractelor respectă principiile concurenței și eficienței în cheltuirea banului public.



Contribuie la un serviciu public mai bun

Prin implicarea societății civile, Pactul susține ca investițiile să răspundă nevoilor comunităților și să genereze un impact social durabil.

Monitorizarea realizată în cadrul Pactului de Integritate în perioada mai – iulie 2024

Raport de monitorizare independentă elaborat de Transparency International România, vizând fundamentarea tehnică, financiară și instituțională a investiției în serviciul de transport naval public de persoane în Delta Dunării

Mai 2024

Semnarea Protocolului Acord de colaborare MTI – TI România privind Pactul de Integritate

Iulie 2024

Masă rotundă Tulcea Prezentarea Pactului de Integritate și dialog inter-instituțional pentru desfășurarea proiectului


Mai–Iunie 2024

Întâlniri bilaterale Consultări cu factorii interesați: instituții, operatori, ONG-uri, autorități locale

Iulie 2024

Analiza achiziției BEI Revizuirea procedurii BEI pentru Studiul de Fezabilitate privind transportul naval în Delta Dunării

Activități realizate de monitorul independent

 MAI 2024 – IULIE 2024

Elaborarea și asigurarea semnării Protocolului de colaborare privind Pactul de Integritate

Între Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI) și Transparency International România (TI-RO), în calitate de monitor independent pentru Pactul de Integritate.

Analiza factorilor interesați și a provocărilor din cadrul proiectului monitorizat

Identificarea și consultarea tuturor actorilor relevanți, evaluarea riscurilor și a provocărilor specifice proiectului de transport naval în Delta Dunării.

Organizarea de întâlniri cu factorii interesați

- Întâlniri bilaterale mai - iunie 2024
- Masă rotundă în iulie 2024 la Tulcea atât pentru prezentarea Pactului de Integritate, cât și pentru asigurarea dialogului inter-instituțional necesar pentru desfășurarea proiectului

Analiza achiziției realizate de Banca Europeană de Investiții pentru realizarea Studiului de Fezabilitate

Pentru dezvoltarea serviciului public de transport naval de persoane în Delta Dunării.

Factori interesați (1)

Instituții centrale

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI), Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene (MIPE) și Banca Europeană de Investiții (BEI) (sprijin tehnic) – coordonare strategică și reglementare.

Autorități locale

Consiliul Județean Tulcea; Consilii Locale/Primării – prioritizare nevoi comunități, infrastructură locală.

ADR Sud-Est

Agencia pentru Dezvoltare Regională Sud-Est (ADR Sud-Est) – aliniere la programe regionale și finanțări relevante.

ARBDD

Administrația Rezervației Biosferei Delta Dunării (ARBDD) – compatibilitate cu regimul de arie protejată și conservarea biodiversității.

ADI ITI Delta

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară ITI Delta Dunării (ADI ITI Delta) – integrarea cu Strategia de Dezvoltare Durabilă a Deltei Dunării.

ONG-uri

Societate civilă locală și tematică (social, mediu, bună guvernare) – feedback și monitorizare.

Factori interesați (2)

Operatori existenți

Operatori activi, inclusiv Navrom Delta – expertiză operațională și capacități.



Comunități

Rezidenți, navetiști, elevi și pacienți – utilizatori direcți ai serviciului.



Infrastructură

Gestionari de pontoane și terminale – condiții de siguranță și accesibilitate: Navrom Delta și autorități locale.



Mediu

Actori implicați în protecția habitatelor – conformitate și impact redus.

Cartografierea părților interesate permite definirea responsabilităților și a canalelor de colaborare pentru o implementare coerentă.

Situația Deltei Dunării – factori de avut în vedere (1)

Populație în scădere și îmbătrânire

- Populația Deltei a scăzut cu 9% între 2014 și 2023 (de la 22.451 la 20.206 persoane)
- Natalitatea a scăzut cu 10% în ultimii 10 ani
- Tendința de îmbătrânire: ponderea tinerilor este în scădere, în timp ce cea a pensionarilor crește

Localități izolate și dependența de transportul pe apă

- Aproximativ 12.000 de persoane (peste 55% din populația Deltei) locuiesc în localități accesibile doar pe cale navigabilă cel puțin o parte din an

Migrație și acces limitat la educație, locuri de muncă și servicii de sănătate

- Mulți tineri pleacă din Delta Dunării pentru studii și muncă în Tulcea sau Constanța
- Doar Sulina oferă educație secundară
- Naveta spre Tulcea este necesară pentru educație și muncă
- Deplasarea la Tulcea este esențială pentru servicii medicale



Situația Deltei Dunării – factori de avut în vedere (2)

Oportunități economice limitate

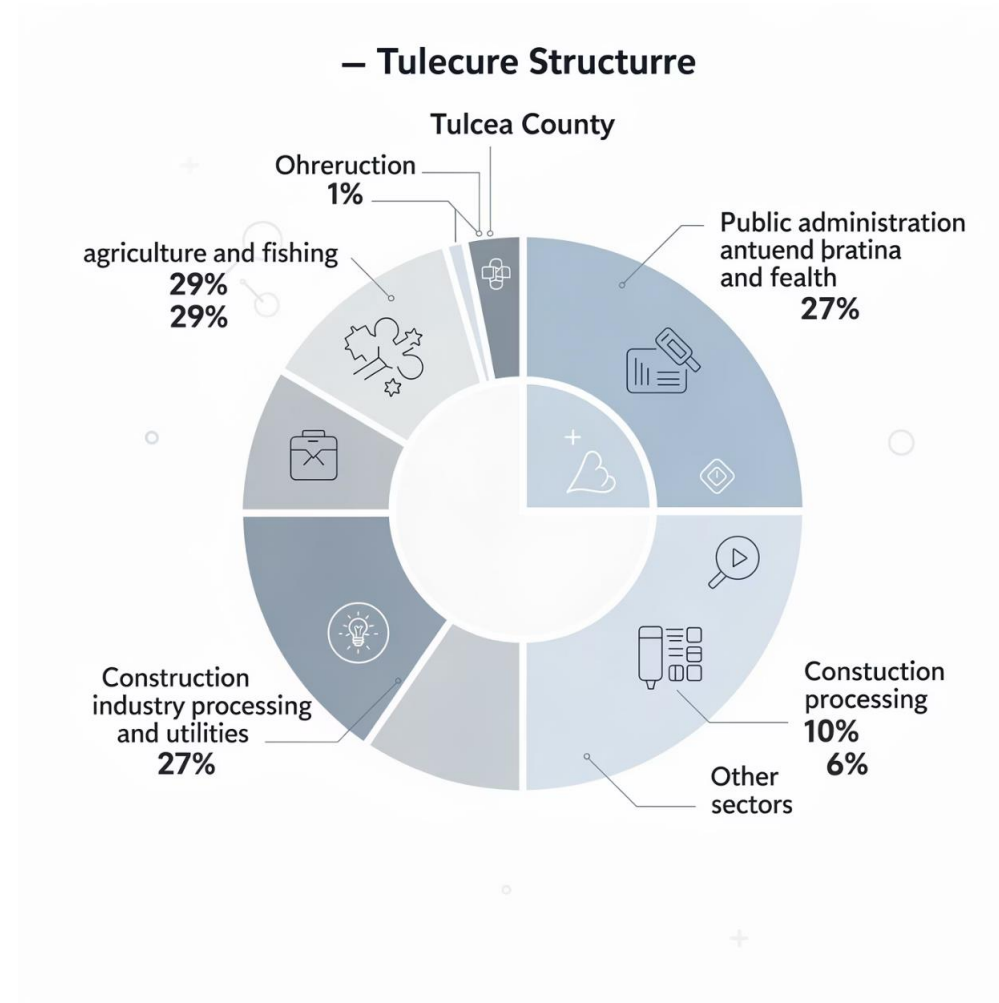
Dependente de agricultură, pescuit și turism sezonier; mobilitatea scăzută frânează ocuparea și turismul sustenabil.

Muncă și ocupare

Din peste 20.000 de locuitori, aprox. 2.300 sunt angajați formal – accesul la transport influențează rata ocupării.

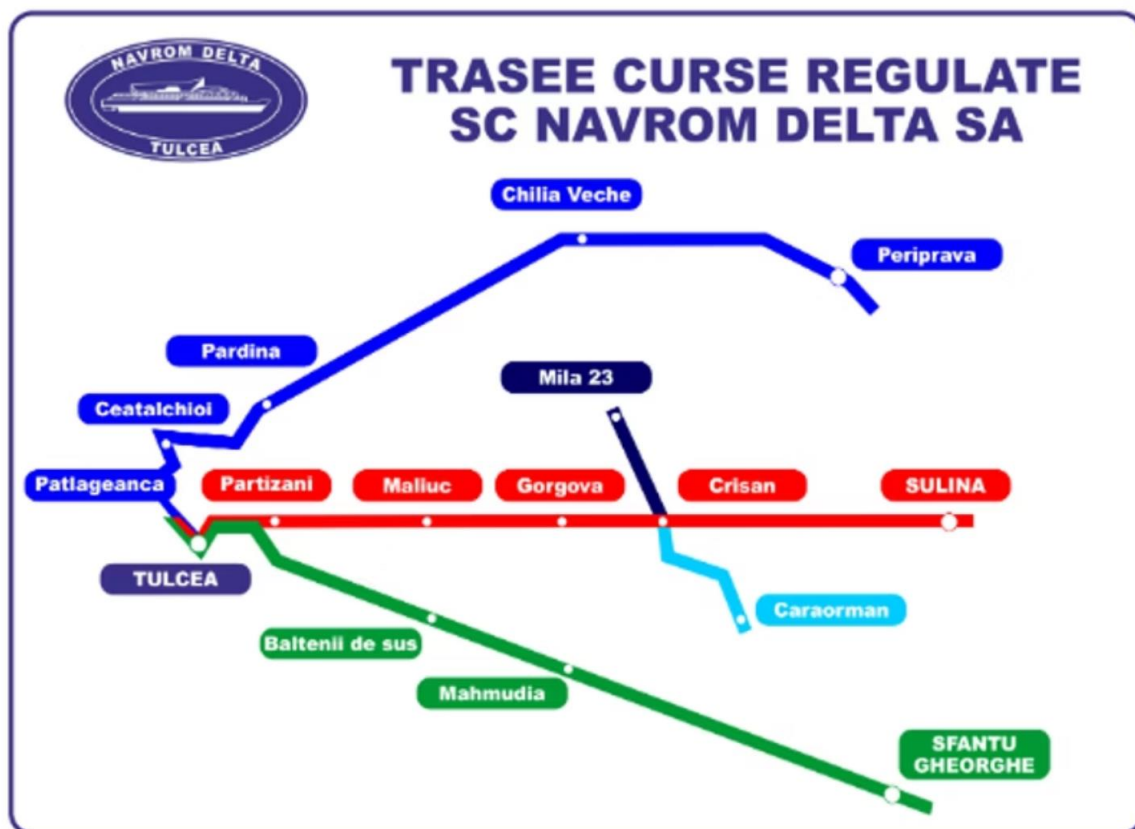
Strategie integrată

Transportul public este esențial pentru implementarea Strategiei de Dezvoltare Durabilă a Deltei Dunării (recunoscut din 2015).



Structura ocupării forței de muncă în Județul Tulcea: Agricultură și pescuit 29%; Administrație publică și sănătate 27%; Comerț și turism 20%; Construcții 10%; Industrie (prelucrare, utilități) 6%; Alte sectoare 7%.

Situația actuală – flotă și rute



Operare și infrastructură

Serviciul public este operat de Navrom Delta, cu 20 de pontoane întreținute pe cele 3 brațe.

Flotă

5 nave clasice (150–300 locuri), 2 catamarane rapide (198 locuri), 2 nave mici (11 locuri) pentru rute locale.

Vechime și utilizare

Navele depășesc 20 de ani, dar au beneficiat de îmbunătățiri; aceeași capacitate mare este utilizată atât în sezon, cât și extrasezon.

Alocarea capacităților și modernizarea treptată sunt critice pentru eficiență, confort și siguranță în condiții hidrologice variabile.

Frecvențe, orare și durate - situația actuală

Orare și frecvențe

1

Tulcea–Chilia Veche–Periprava

Sezon: 4 curse/săptămână. |
Extrasezon: 3 curse/săptămână.

2

Tulcea–Sulina + ramuri

Sezon: 7 curse/săptămână; legături
Crișan–Caraorman și Crișan–Mila 23. |
Extrasezon: 5 curse/săptămână.

3

Tulcea–Sf. Gheorghe

Sezon: 6 curse/săptămână. |
Extrasezon: 3 curse/săptămână.

Durate de călătorie

Tulcea–Sulina

Navă clasică: 3h | Catamaran: 2h30' |
Privat (mic): ~1h30'

Tulcea–Chilia–Periprava

Navă clasică: 4h30' | Catamaran: 3h30'
| Privat: 2h–2h30'

Tulcea–Sf. Gheorghe

Navă clasică: 3h30' | Catamaran: 2h30'
| Privat: 1h30'–2h

Situația actuală a transportului public naval de persoane în Delta Dunării

Cadrul de contractare și plată a serviciilor de transport public naval în Delta Dunării este reglementat printr-un set coerent de acte normative, cu precădere **Ordonanța Guvernului nr. 97/1999** și **HG nr. 595/2000**, care stabilesc condițiile în care autoritățile competente pot încredința servicii publice subvenționate de transport.

OG nr. 97/1999 - Transportul ca serviciu de interes public

Serviciile publice subvenționate de transport sunt destinate satisfacerii unor necesități de natură economică, socială sau de mediu, acordării de facilități categoriilor defavorizate sau provenind din zone greu accesibile și asigurării unor capacități suficiente pe anumite rute.

OG nr. 97/1999, art. 3 alin. (5) – Regim concurențial

Încredințarea serviciilor publice subvenționate de transport se va face de către autoritatea competentă **în regim concurențial**, cu respectarea prevederilor legale aplicabile achizițiilor publice.

HG nr. 595/2000, art. 8 alin. (1) – Operator desemnat

Transportul fluvial de pasageri și mărfuri de strictă necesitate între localitățile din Delta Dunării și municipiul Tulcea este realizat de **S.C. NAVROM DELTA S.A. Tulcea**, în baza unui contract cu Ministerul Transporturilor.

HG nr. 595/2000, art. 8 alin. (2) – Concurență potențială

Dacă apar alți operatori cu capacități similare, serviciul trebuie atribuit **în regim concurențial**. În consecință, Ministerul Transporturilor a inițiat **licitație deschisă** pentru atribuirea contractului de transport public, începând din 2006.



Situația actuală a transportului public naval de persoane în Delta Dunării – operatorul de transport

NAVROM DELTA S.A.

Înființată în 1999 ca parteneriat public-privat pentru asigurarea transportului de pasageri și marfă de strictă necesitate în Delta Dunării. Urmașă a CNFR – Galați, deținătoarea celei mai mari flote de transport marfă de pe Dunăre, privatizată în 1994.

Din 2006, de când se atribuie prin licitație deschisă operarea serviciului de transport:

- O singură ofertă depusă la fiecare licitație: NAVROM DELTA;
- Atribuirea contractului s-a realizat prin acorduri-cadru pe 4 ani, exclusiv cu acest operator.

Poziție unică pe piață — constatată prin HG nr. 595/2000



Flotă specializată

Nave specializate și capacitate adecvată pentru operare în Delta Dunării



Pontoane proprii

Infrastructură de acostare deținută integral de operator



Personal calificat

Echipaje cu experiență și certificare pentru navigație fluvială



Operare continuă

Logistica necesară pentru operare pe tot parcursul anului și pe toate rutele din Delta

Provocările proiectului identificate de TI-România (1)

Provocări socio-economice

- Variații mari de cerere între cererea de servicii în sezon – când acestea pot fi rentabile economic – și cererea de servicii în extrasezon – când cererea este scăzută.
- Populația Deltei este în scădere și îmbătrânire, deci în extrasezon cererea de servicii de transport este scăzută și nerentabilă fără subvenționare, dar strict necesare pentru acces la bunuri și servicii esențiale, inclusiv servicii medicale.
- Dar, situația populației poate impune nevoi de accesibilizare a mijloacelor de transport.

Provocări de mediu

- În Rezervația Biosferei Delta Dunării transportul naval este una dintre cele mai importante surse de poluare.
- Din punct de vedere tehnic, disponibilitatea pe piață a unor nave care să mențină oferta de transport, dar care să nu fie poluante, poate genera limitări ale modului de dezvoltare a serviciului public.

Provocările proiectului identificate de TI-România (2)

Provocări legate de finanțare

- Finanțarea pentru dezvoltarea transportului public naval de persoane în Delta Dunării a fost prevăzută în Programul Operațional Regional (POR) 2014-2020 (finanțat din Fondul European de Dezvoltare Regională). Cu toate acestea, nu s-a putut acorda finanțarea deoarece nu a fost dată eligibilitatea beneficiarilor.
- Conform POR, beneficiari ai finanțării puteau fi doar autoritățile publice locale.
- Conform OG 97/1999 și HG 595/2000 serviciul public se poate încredința și unor operatori privați, selectați printr-o procedură de achiziție concurențială de către Ministerul Transporturilor.
- Este necesară în continuare clarificarea modului în care fondurile europene pot fi utilizate pentru nave și puncte de oprire.

Provocări legate de concurență

- În ciuda organizării de achiziții publice, Navrom Delta a fost singurul ofertant și pare să fie singurul operator economic care are capacitatea de a furniza serviciul public așa cum este organizat în prezent.
- Operatorii privați mici de transport naval, care folosesc nave mici (10-20 de locuri), se pot opune dezvoltării transportului public naval, care – îmbunătățit – le poate genera concurență reală.
- Finanțarea serviciului public de transport și a navelor care vor fi achiziționate pentru serviciul public de transport îmbunătățit vor trebui să respecte regulile privind ajutorul de stat.

Concluziile monitorului independent

MAI – IULIE 2024

Context local complex și vulnerabil

Delta Dunării se confruntă cu probleme demografice (depopulare, îmbătrânire), sociale (migrație, acces limitat la educație și sănătate) și economice (dependență de turism sezonier și pescuit).

Accesibilitate limitată

Peste 55% din populație locuiește în zone accesibile doar pe apă, fiind dependentă de transportul naval pentru nevoile zilnice.

Serviciu public esențial

Transportul naval este un serviciu de interes public vital, cu implicații directe asupra coeziunii sociale, economiei locale și calității vieții locuitorilor.

Lipsa concurenței reale

Din 2006 doar un singur operator (NAVROM Delta) a participat la licitațiile pentru contractul de transport public, ceea ce indică o nevoie crescută de transparență și corectitudine în procesul de achiziție.

Monitorizarea realizată în cadrul Pactului de Integritate în perioada august - octombrie 2024

Raport de monitorizare independentă elaborat de Transparency International România, vizând fundamentarea tehnică, financiară și instituțională a investiției în serviciul de transport naval public de persoane în Delta Dunării

Kick-off

Reuniune inițială pentru studiul de fezabilitate în septembrie 2024



Sesiuni MTI

Ședințe și vizite pe teren în octombrie



Analiza Raportului Inițial

Raportul Inițial al consultantului MTBS – analizat în septembrie 2024



Concluzii

Recomandări transmise partenerilor în noiembrie



Activitățile principale de Monitorizare

 AUG. 2024 – OCT. 2024

În perioada septembrie – octombrie 2024, TI-RO a desfășurat o serie de activități de monitorizare în cadrul Pactului de Integritate, acoperind reuniuni instituționale, deplasări pe teren și analiza documentelor de proiect.

01

Septembrie 2024

Reuniunea inițială (Kick-off) a proiectului – format online
Analiza Raportului Inițial

cc

15 octombrie 2024

Ședința de la Tulcea cu reprezentanții MTI, BEI și ai consultantului

02

14 octombrie 2024

Ședința la sediul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii,
București

cc

16–18 octombrie 2024

Vizite pe teren în Delta Dunării – localități accesibile pe căi navigabile

Reuniunea inițială (Kick-off)

3 SEPTEMBRIE 2024

Reuniunea a avut loc în format online și a stabilit cadrul metodologic al proiectului. Consultantul MTBS a prezentat structura în trei faze: Faza Pregătitoare, Faza de Pregătire a Tranzacției și Faza de Implementare a Tranzacției.

Termene orientative

Raport Inițial: 13 sept.
2024 · Faza 1 + Atelier:
feb. 2025 · Faza 2 +
Atelier: mai 2025

Colectarea datelor

Critică pentru succesul
proiectului; implică
cercetare documentară și
colectare activă pe teren
în octombrie 2024

Provocări identificate (JASPERS)

Specificații ambarcațiuni,
infrastructură,
constrângeri de mediu,
captarea cererii și
frecvențele necesare

Aspecte de mediu

Delta Dunării – zonă protejată ecologic; restricții speciale privind tipul de ambarcațiuni și sursele de propulsie



Analiza Raportului Inițial al consultantului MTBS

18 SEPTEMBRIE 2024

TI-RO a analizat Raportul Inițial al consultantului MTBS, documentul-cadru al proiectului, care stabilește abordarea metodologică, planificarea activităților, cadrul de guvernare și bazele pentru colectarea datelor necesare studiului de fezabilitate și pregătirii Contractului de Servicii Publice (CSP).

Aprecieri generale

Abordare metodologică riguroasă, plan de lucru detaliat pe faze, livrabile și factori de risc bine definiți

Observații formulate

3 observații transmise partenerilor MTI, BEI și consultantului privind riscuri identificate în document

Absența Datelor – Risc Major pentru Studiul de Fezabilitate

La momentul elaborării Raportului Inițial, toate cele peste 70 de categorii de date solicitate aveau statutul „Not available / no response” – nicio categorie nu fusese furnizată de BEI/MTI în termenul solicitat.



Date absente critice

Statistici cerere transport (pasageri, frecvențe, sezonabilitate), caracteristici flotă, infrastructură pontoane, situații financiare Navrom Delta, contract servicii publice, hărți nautice și hidrografice



Recomandare TI-RO

MTI să prioritizeze furnizarea datelor disponibile în cel mai scurt timp posibil, pentru a nu compromite calendarul proiectului

Riscul Concurenței Neloiale și Structura CSP

Raportul Inițial identifică factori de risc importanți în secțiunea „Key Issues for a Successful Transaction”, însă **tema concurenței neloiale** din sectorul privat al transportului fluvial – risc semnificativ identificat de TI-RO în teren – nu este tratată ca risc distinct.

Recomandare

Includerea unei secțiuni dedicate analizei cadrului legal aplicabil operatorilor privați de transport fluvial, cu evaluarea rolului autorităților de supraveghere.

Obiectiv

Garantarea că viitorul operator public va activa într-un cadru de **concurență echitabil** și că investiția publică va genera randamentele scontate.

Rolul Limitat al Actorilor Locali și al TI-RO în Planul de Lucru

Situație constatată

Rolul TI-RO ca monitor independent a fost prevăzut explicit doar în două etape: revizuirea Raportului de Analiză Instituțională și consultarea. Autoritățile publice locale nu sunt menționate în planul de lucru al niciunei sarcini.

Recomandări TI-RO

- Actualizarea planului de lucru pentru a include consultarea autorităților locale pe scară mai largă
- Integrarea formală a rezultatelor atelierelor comunitare (2025) în livrabile

Aspecte Pozitive ale Raportului Inițial

TI-RO remarcă elemente pozitive care oferă o bază solidă pentru derularea proiectului:



Planificare structurată

Trei faze clare, termene orientative și livrabile bine definite



TI-RO în organigramă

Monitorul independent inclus explicit în diagrama actorilor (Figura 1.4), alături de Consiliul Concurenței și CE



Sondaj călători

Model adaptat contextului local, incluzând Mila 23, Caraorman, C.A. Rosetti



Traducere în română

Livrabilele relevante pentru aprobarea guvernamentală vor fi traduse în limba română

Ședința de la MTI

14 OCTOMBRIE 2024

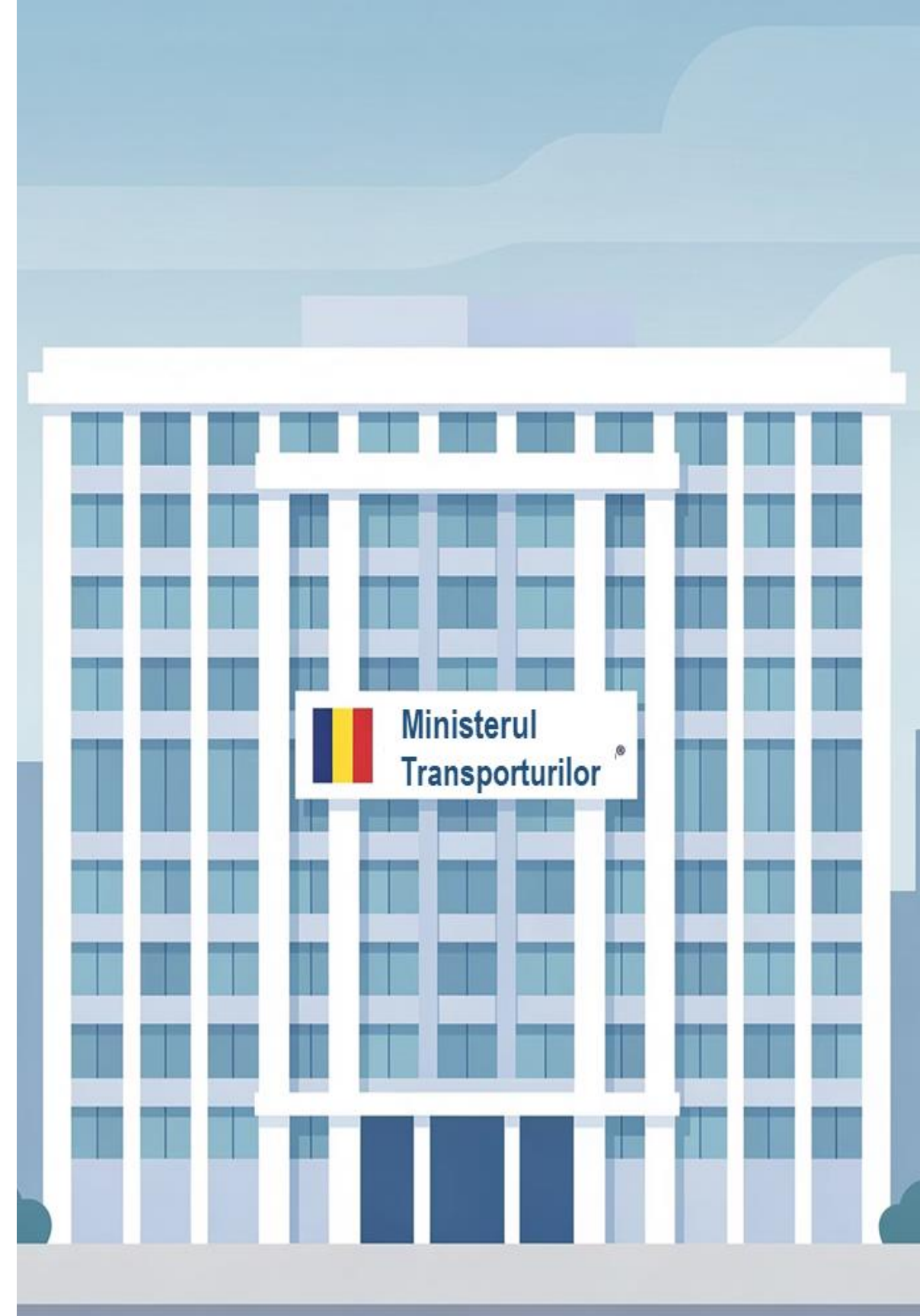
TI-RO a participat la reuniunea de la sediul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii din București, care a precedat deplasarea în județul Tulcea. Reuniunea a inclus o prezentare detaliată a stadiului proiectului, a Raportului Inițial și a Cererii de Date.

Cererea de Date – conținut

Statistici Navrom Delta, liste ambarcațiuni, puncte de oprire, orare, tarife, numărătoare pasageri (5 ani), contract servicii publice, situații financiare, operatori privați, hărți nautice, date de mediu

Provocări

La momentul raportului, mai multe categorii de date nu erau disponibile sau nu primiseră răspuns din partea autorităților competente





Ședința de la Tulcea

15 OCTOMBRIE 2024

Reuniunea de la Tulcea a reunit reprezentanții MTI, BEI, consultantului și TI-RO, oferind o mai bună înțelegere a contextului local și a actorilor regionali: **Consiliul Județean Tulcea, ADI ITI Delta Dunării și Navrom Delta.**

Observație cheie TI-RO

Implicarea autorităților locale – primăriile comunelor din Delta și consiliile locale – rămâne limitată în cadrul proiectului.

Discrepanțe identificate

Există diferențe semnificative între perspectivele diferiților actori privind nevoile reale de transport ale comunităților locale din Delta Dunării.

Vizitele pe teren

16-18 OCTOMBRIE 2024

Reprezentanții TI-RO au participat la vizitele în Delta Dunării alături de consultanți, MTI și BEI, acoperind localități accesibile pe căi navigabile.



Infrastructură

Condiții actuale ale pontoanelor, stațiilor și accesibilității terestre



Servicii Navrom Delta

Calitatea și regularitatea serviciului public de transport fluvial



Servicii private

Prezența și caracteristicile transportului privat fluvial de pasageri



Percepții locale

Opiniile utilizatorilor și comunităților privind nevoile de transport



Concluzii și Recomandări – Implicarea Actorilor

AUGUST-OCTOMBRIE 2024

IMPLICAREA LIMITATĂ A ACTORILOR RELEVANȚI

TI-RO a constatat nevoia de cartografiere a situației instituționale și de definire clară a responsabilităților prezente și viitoare ale Consiliului Județean, consiliilor locale, primarilor din Deltă, ADR SE și MTI. Recomandările principale includ:

→ Consultare largă

Consultarea tuturor actorilor relevanți privind percepțiile, așteptările și disponibilitatea de a-și asuma noi responsabilități

→ Identificarea factorilor

Identificarea factorilor care susțin sau împiedică proiectul, pentru proiectarea unor opțiuni fezabile

→ Strategii de advocacy

Planificarea unor strategii de negociere pentru actorii care nu doresc să-și asume responsabilități suplimentare

Concluzii și Recomandări – Analiza Nevoilor Sociale

AUGUST-OCTOMBRIE 2024

ANALIZA NEVOILOR SOCIALE

TI-RO a identificat **contradicții aparente** între nevoile percepute de ADI ITI, Consiliul Județean, Navrom Delta și utilizatorii intervievați. O analiză mai reprezentativă a nevoilor comunităților din Deltă este esențială, acoperind:

Transport pasageri și mărfuri

Evaluarea nevoii și disponibilității de a plăti pentru fiecare tip de serviciu

Comunități izolate

Acces la servicii medicale, educație și aprovizionare cu bunuri esențiale

Ateliere comunitare

TI-RO va organiza focus-grupuri în Sulina și comunele Deltei – **planificate pentru martie-mai 2025**



Concluzii și Recomandări – Concurența Neloială

AUGUST-OCTOMBRIE 2024

CONCURENȚA NELOIALĂ DIN SERVICIILE PRIVATE

Serviciile private de transport fluvial reprezintă o **concurență semnificativă** pentru serviciul public, cu riscul de a submina rentabilitatea investiției. Cadrul legal actual poate permite forme de concurență neloială, întrucât operatorii privați nu sunt supuși aceluiași obligații de serviciu public.

Analiză aprofundată

Necesitatea analizei competiției față de serviciul public: cadru legal, autorități de supraveghere, conformitate fiscală și legalitatea activităților economice

Lacune legislative

Identificarea lacunelor care permit concurența neloială și adoptarea de măsuri corective de către autoritățile române



Activități planificate și Concluzii generale

AUGUST-OCTOMBRIE 2024

Activități planificate

- Consultarea autorităților publice locale din Sulina și comunele Deltei
- Ateliere comunitare/focus-grupuri cu localnicii: **martie–mai 2025**
- Transmiterea rezultatelor consultărilor către MTI, BEI și consultant
- Participarea la atelierele din fazele următoare ale proiectului
- Monitorizarea implementării recomandărilor din scrisoarea din octombrie 2024

Concluzie TI-RO

Transparency International România apreciază transparența dialogului cu MTI, BEI și MTBS. Reuniunile și vizitele din septembrie–octombrie 2024 constituie un punct de plecare important. TI-RO rămâne angajată în rolul său de monitor independent, oferind o perspectivă externă și independentă în beneficiul cetățenilor români.

Monitorizarea realizată în cadrul Pactului de Integritate în perioada noiembrie 2024 – ianuarie 2025

Raport de monitorizare independentă elaborat de Transparency International România, vizând fundamentarea tehnică, financiară și instituțională a investiției în serviciul de transport naval public de persoane în Delta Dunării

Noiembrie 2024

Livrabil D1 – Diagnostic Analysis Report

Decembrie 2024

Livrabil D3 – Options Assessment Report

ianuarie 2025

Consolidarea observațiilor și formularea recomandărilor
finale



Contextul monitorizării

NOV. 2024 – IAN. 2025

Activitatea de monitorizare s-a desfășurat în faza pregătitoare a proiectului și a vizat evaluarea a două livrabile esențiale. Obiectivul principal a fost verificarea modului în care documentele tehnice au răspuns cerințelor de **transparență**, **fundamentare riguroasă** și **servire a interesului public**.

D1 – Analiza Diagnostic

Noiembrie 2024 – analiza situației existente în transportul naval din Delta Dunării

D3 – Raportul cu Opțiuni

Decembrie 2024 – evaluarea opțiunilor de investiții pentru flotă și infrastructură

Faza pregătitoare

Documentele analizate constituie fundația pentru Studiul de Fezabilitate și Conceptul de Serviciu Public.

Rolul monitorului în această etapă

PACTUL DE INTEGRITATE

În cadrul Pactului de Integritate, monitorul independent a exercitat un rol activ de verificare, consiliere și facilitare a dialogului, contribuind la creșterea credibilității și transparenței procesului decizional.



Analiză tehnică

Analiza documentelor tehnice livrate – Raportul Diagnostic și Raportul cu Opțiuni – din perspectiva clarității metodologiilor și a fundamentării datelor



Recomandări formulate

Formularea de observații și recomandări concrete adresate beneficiarului și consultantului, cu scopul îmbunătățirii calității livrabilelor



Verificare și coerență

Verificarea coerenței recomandărilor, a ipotezelor utilizate și a corectitudinii fundamentării datelor prezentate de consultant



Sprijin pentru transparență

Asigurarea suportului necesar pentru creșterea transparenței procesului și a credibilității deciziilor bazate pe documente tehnice

Activități principale desfășurate



Analiză și revizuire

Analiza detaliată a Raportului Diagnostic (D1) și a Raportului cu Opțiuni (D3), corelate cu principiile Pactului de Integritate.

Revizuirea comentariilor formulate de BEI, ADI ITI Delta Dunării și alte părți relevante implicate în proces.

Acțiuni complementare

- Corelarea observațiilor monitorului cu principiile Pactului de Integritate privind utilizarea fondurilor publice
- Participarea indirectă la procesul de clarificări tehnice derulat între beneficiar și consultant
- Integrarea perspectivei interesului public în evaluarea opțiunilor tehnice și financiare propuse

Constatări – Raportul Diagnostic

D1 – NOIEMBRIE 2024

Raportul Diagnostic a oferit o imagine utilă a situației existente în transportul naval din Delta Dunării, identificând corect tendințele demografice și deficiențele infrastructurii de transport public. Cu toate acestea, analiza a evidențiat **limitări metodologice și lacune de fundamentare** care necesitau corectare.

✓ Aspecte pozitive

Imagine solidă a scăderii populației și a impactului asupra cererii de transport

Identificarea deficiențelor transportului public: durată excesivă, frecvență redusă

▲ Limitări identificate

Lipsă de claritate a metodologiei sondajelor și insuficientă fundamentare a prognozelor de cerere

Neclarități privind necesitatea de noi puncte de acostare și integrarea transportului de marfă esențial

Tratarea insuficientă a accesibilității localităților izolate din Delta



Recomandări – Raportul Diagnostic

D1 – RECOMANDĂRI MONITOR

01

Clarificarea metodologiei

Clarificarea metodologiei de colectare și agregare a datelor utilizate în analiză, pentru a asigura reproductibilitatea și credibilitatea rezultatelor

02

Revizuirea modelului de prognoză

Integrarea variabilelor-cheie în modelul de prognoză a cererii: prețul билетelor, frecvența curselor și accesibilitatea reală a localităților

03

Structurarea analizei accesibilității

Structurarea logică a analizei: nevoi identificate → opțiuni posibile → integrare în conceptul de serviciu public

04

Intermodalitate și grupuri vulnerabile

Analiza intermodalității (naval + rutier), considerarea grupurilor vulnerabile și a potențialului turistic al regiunii

Constatări – Raportul cu Opțiuni

D3 – DECEMBRIE 2024

Raportul cu Opțiuni a abordat investițiile necesare în flotă și infrastructură, demonstrând o orientare spre sustenabilitate. Totuși, **metodologia de evaluare comparativă a opțiunilor și analiza implicațiilor de achiziții publice** au prezentat deficiențe care afectau robustețea recomandărilor.

Aspecte pozitive

- Dezvoltarea opțiunilor pentru flotă: tipuri de nave și combustibili alternativi
- Acoperirea infrastructurii: pontoane și soluții de acces
- Corelare cu cerințele funcționale identificate anterior
- Abordare orientată spre sustenabilitate și decarbonizare

Limitări identificate

- Utilizarea scorurilor pentru criterii „hard” – metodologie nepotrivită
- Absența unei analize comparative reale între opțiunile propuse
- Analiza insuficientă a implicațiilor de achiziții publice
- Riscuri legate de disponibilitatea tehnologiilor și numărul de ofertanți

Recomandări – Raportul cu Opțiuni

D3 – RECOMANDĂRI MONITOR

1

Abordare în două etape - pentru clarificarea opțiunilor

Introducerea filtrării inițiale (pass/fail) pentru criteriile obligatorii, urmată de evaluarea calitativă aprofundată a opțiunilor care trec filtrul.

2

Analiza infrastructurii

Evaluarea comparativă între repararea infrastructurii existente și construirea de infrastructură nouă, cu analiză cost-beneficiu detaliată.

3

Riscuri de achiziție publică

Evaluarea disponibilității tehnologiilor propuse pe piață și a riscului de lipsă a ofertanților calificați în procedurile de achiziție.

4

Implicații juridice și integrare

Analiza juridică privind proprietatea infrastructurii existente și integrarea nevoilor identificate în Analiza Diagnostic (ex: accesul în zona Letea).



Probleme sistemice identificate

⚠ RISCURI TRANSVERSALE

Dincolo de observațiile specifice fiecărui livrabil, monitorizarea a evidențiat **probleme sistemice recurente** care pot afecta calitatea și legitimitatea deciziilor de investiție dacă nu sunt adresate în etapele următoare ale proiectului.

Decalaj cerere – design

Lipsă de corelare între cererea estimată și designul serviciului propus, risc de supradimensionare sau subdimensionare a investițiilor

Factori subestimați

Turismul, sezonalitatea și accesibilitatea reală (condiționată de infrastructura rutieră precară) au primit o atenție insuficientă în analize

Risc de distorsionare

Risc identificat de avantajare a operatorului existent față de potențiali concurenți, cu impact asupra competiției și eficienței utilizării fondurilor

Investiții neoptime

Risc de investiții neoptime în puncte de acostare, în lipsa unei justificări clare a necesității și localizării acestora

Contribuția monitorului independent

VALOARE ADĂUGATĂ

NOIEMBRIE 2024 - IANUARIE 2025

Prin activitatea desfășurată în perioada noiembrie 2024 – ianuarie 2025, monitorul independent a adus o contribuție concretă și măsurabilă la calitatea procesului pregătitor, acționând ca factor de echilibru și de promovare a interesului public.



Calitatea documentației

Contribuție directă la îmbunătățirea calității documentației tehnice prin identificarea lacunelor metodologice și formularea de recomandări concrete



Evidențierea riscurilor

Identificarea și semnalarea riscurilor tehnice, economice și de achiziție publică, înainte ca acestea să se materializeze în decizii de investiție



Transparență și eficiență

Promovarea transparenței decizionale și a utilizării eficiente a fondurilor publice, în conformitate cu principiile Pactului de Integritate



Facilitarea dialogului

Facilitarea dialogului constructiv între beneficiar, consultant și celelalte părți interesate (BEI, ADI ITI Delta Dunării)



Concluzii

NOIEMBRIE 2024 - IANUARIE 2025

Documentele analizate în perioada noiembrie 2024 – ianuarie 2025 au constituit o **bază solidă, dar perfectibilă** pentru fundamentarea deciziilor de investiție în transportul naval din Delta Dunării. Comentariile și recomandările formulate de monitor urmează să fie integrate în livrabilele ulterioare.



Bază solidă, necesitând îmbunătățiri

Rapoartele D1 și D3 au oferit o fundație utilă, cu deficiențe metodologice identificate și adresate prin recomandările monitorului.




Integrarea comentariilor în livrabilele următoare

Observațiile formulate trebuie integrate în Conceptul Serviciului Public de transport naval și în Studiul de Fezabilitate.



Continuarea monitorizării

Monitorizarea continuă pe definirea conceptului de serviciu și pregătirea documentației de achiziție publică, inclusiv a livrabilelor menționate.

 Pactul de Integritate rămâne un instrument esențial pentru asigurarea transparenței, corectitudinii și eficienței utilizării fondurilor publice europene în acest proiect strategic.

Monitorizarea realizată în cadrul Pactului de Integritate în perioada februarie – aprilie 2025

Raport de monitorizare independentă elaborat de Transparency International România, vizând fundamentarea tehnică, financiară și instituțională a investiției în serviciul de transport naval public de persoane în Delta Dunării

Februarie 2025

Analiza opțiunilor prezentate anterior


Martie 2025

Evaluarea opțiunilor tehnice cargo & infrastructură

Aprilie 2025

Revizuirea conceptului de serviciu (A4)

Contextul monitorizării

 FEB. – APR. 2025

Monitorizarea desfășurată în această perioadă a vizat evaluarea a **trei livrabile tehnice** esențiale, produse în etapa de definire a conceptului de serviciu de transport public. Obiectivul central a fost verificarea coerenței între analizele anterioare, opțiunile tehnice identificate și configurația finală propusă a serviciului.

Raport Diagnostic actualizat

Inclusiv componenta cargo — analiza fluxurilor și cererii de transport marfă

Raport cu Opțiuni

Componenta cargo și infrastructură — scenarii tehnice comparate

Conceptul serviciului de transport public (A4)

Configurația finală a rețelei de transport — rute, flotă, frecvență



Activitățile principale ale monitorului

Pe parcursul perioadei februarie – aprilie 2025, monitorul a desfășurat o analiză integrată și sistematică a documentelor tehnice, evaluând atât calitatea fiecărui livrabil în parte, cât și consistența lor reciprocă. Observațiile formulate au acoperit realismul soluțiilor, riscurile de implementare și implicațiile pentru viitoarea procedură de achiziție publică.



Analiză integrată

Evaluarea corelată a celor trei rapoarte tehnice pentru a identifica inconsistențe și lacune între livrabile



Integrarea componentei cargo

Analiza modului în care transportul de marfă a fost încorporat în serviciul public de transport



Riscuri și fezabilitate

Formularea de observații privind realismul soluțiilor, riscurile de implementare și implicațiile pentru achiziție



CONSTATĂRI

Raport de analiză diagnostic actualizat (2025)

Progrese înregistrate

- Includerea componentei cargo: identificarea fluxurilor și cererii de transport marfă
- Definirea cerințelor funcționale pentru cargo
- Analiză mai clară a operațiunilor logistice

Limitări persistente

- Lipsa unei analize dinamice de profunzime a cererii (preț / frecvență)
- Menținerea unei abordări relativ statice a cererii, în ciuda constatărilor privind evoluția demografică din zonă
- Necesitatea corelării cu tendințele economice și turistice regionale

Observații privind raportul diagnostic 2025

Monitorul a formulat o serie de recomandări menite să consolideze baza analitică a proiectului și să reducă riscul unor decizii bazate pe ipoteze simplificate privind evoluția cererii de transport.

Integrarea cererii cargo

A fost recomandată integrarea mai clară a cererii de transport marfă în modelul general de transport, pentru o imagine sistemică coerentă.

Corelare cu scenariile de dezvoltare

Este necesară corelarea cererii cargo cu scenariile de dezvoltare economică și turistică ale regiunii — inclusiv variații sezoniere.

Abordare dinamică a cererii

A fost evidențiat riscul subestimării variațiilor sezoniere și locale, solicitând adoptarea unui model de cerere mai adaptiv și mai granular.

Raport cu Opțiuni revizuit

Față de versiunile anterioare, raportul a extins semnificativ aria de analiză, acoperind atât soluțiile pentru manipularea cargo, cât și scenariile de modernizare sau înlocuire a infrastructurii existente.

1

Standarde cargo

Definiții pentru manipularea mărfii, inclusiv paletizare și fluxuri de logistică

2

Soluții tehnice concrete

Echipamente specifice și configurații de flux pentru operațiunile cargo + pasageri

3

Scenarii infrastructură

Comparație clară între modernizarea infrastructurii existente și înlocuirea sa completă



Raport privind conceptul serviciului (A4)

Documentul A4 a definit configurația finală a serviciului de transport public, integrând toate componentele analizate anterior într-o soluție unitară și structurată.



Rețea de rute

3 ramuri principale cu subramuri, incluzând localități izolate (ex: Letea)



Flotă unitară

Propunere de flotă omogenă, adaptată cerințelor serviciului public integrat



Frecvență minimă

2 curse dus-întors pe zi, ca standard de bază al serviciului de transport



Cargo integrat

Componenta de transport marfă inclusă în serviciul de bază, nu ca activitate separată



Observații privind conceptul de serviciu (A4)

Monitorul a apreciat nivelul de coerență atins în documentul A4, dar a semnalat totodată riscuri structurale care pot afecta operarea pe termen lung și sustenabilitatea financiară a serviciului.

✓ Coerență apreciată

Corelarea solidă între analiza de bază și soluția propusă reprezintă un progres semnificativ față de etapele anterioare

⚠ Dependența de o singură tipologie de navă

Flota unitară reduce flexibilitatea operațională și creează vulnerabilitate în cazul defecțiunilor sau variațiilor de cerere

🔄 Scenarii alternative recomandate

A fost recomandată testarea unui mix de nave pentru a crește adaptabilitatea serviciului la diferite condiții

💰 Sustenabilitate financiară

Este necesară validarea riguroasă a costurilor de operare și a modelului de finanțare pe termen mediu și lung

Probleme sistemice identificate

FEBRUARIE – APRILIE 2025

Dincolo de observațiile specifice fiecărui livrabil, monitorizarea a relevat o serie de **vulnerabilități transversale** care traversează toate cele trei documente și care pot afecta calitatea deciziilor în etapele ulterioare ale proiectului.

1 Dependența de ipoteze simplificate

Modelele de cerere utilizate se bazează pe premise statice, fără a reflecta dinamica demografică, economică sau sezonieră a regiunii.

2 Riscul supra-standardizării

Soluțiile cargo și configurația flotei prezintă un grad de standardizare care poate depăși capacitatea reală de implementare în context local.

3 Decalaj tehnic–operațional

Există un potențial decalaj între soluția tehnică propusă și capacitatea concretă a operatorilor și autorităților locale de a o implementa.

4 Corelarea cu procedura de achiziție

Soluțiile trebuie aliniate cu realitățile pieței și cu cerințele specifice ale viitoarei proceduri de achiziție publică.

Contribuția monitorului independent

VALOARE ADĂUGATĂ

FEBRUARIE – APRILIE 2025

Rolul monitorului în cadrul Pactului de Integritate a depășit simpla verificare formală a documentelor. Intervențiile sale au adus valoare adăugată concretă procesului de definire a conceptului de serviciu, contribuind la o fundamentare mai solidă și mai realistă a investiției.



Coerență între livrabile

A fost consolidată legătura logică și tehnică dintre cele trei documente, reducând riscul de inconsistențe în fundamentarea proiectului.



Evidențierea riscurilor

Au fost semnalate în timp util riscurile de implementare și operare, permițând echipei tehnice să le adreseze anterior etapei de fezabilitate.



Abordare realistă și sustenabilă

A fost promovată o viziune echilibrată asupra investiției, ancorată în capacitatea locală de implementare și în cerințele pieței.

An illustration of a cargo ship docked at a pier. The scene is set during sunset or sunrise, with a warm orange and yellow sky reflecting on the water. The ship is dark grey with a white cabin and is positioned at a wooden pier. The water is calm with some ripples. In the background, there are low hills and a distant shoreline.

Concluzii

FEBRUARIE – APRILIE 2025

Perioada februarie–aprilie 2025 a marcat o tranziție crucială în cadrul proiectului: **de la faza de analiză la definirea concretă a soluției de serviciu public.**

Documentele analizate au demonstrat progres semnificativ, dar au necesitat ajustări importante pentru a asigura robustețea deciziilor în etapele viitoare.

Progres confirmat

Cele trei livrabile au demonstrat o evoluție clară față de etapele anterioare, cu o structurare mai riguroasă a soluțiilor tehnice.

Validarea conceptului

Comentariile monitorului au fost esențiale pentru validarea conceptului de serviciu și reducerea riscurilor în etapa de fezabilitate și achiziție.

Continuarea monitorizării

Activitatea continuă în etapa următoare — studiul de fezabilitate și pregătirea documentației de achiziție publică.

Monitorizarea realizată în cadrul Pactului de Integritate în perioada mai – iulie 2025

Raport de monitorizare independentă elaborat de Transparency International România, vizând fundamentarea tehnică, financiară și instituțională a investiției în serviciul de transport naval public de persoane în Delta Dunării

19 mai 2025

Întâlnire la Ministerul
Transporturilor și
Infrastructurii (MTI)

20 mai 2025

Consultări la Tulcea
cu factorii de decizie
regionali

21–22 mai 2025

Consultări
comunitare la Chilia
Veche

Mai 2025

Analiza raportului
privind propulsia
navelor pentru
transportul public
naval în Delta Dunării

Iunie 2025

Analiza raportului
privind Contractul
pentru Serviciul
Public de transport

Activități desfășurate

📅 MAI 2024 – IULIE 2025

Consultare comunitară

A fost desfășurată o consultare directă la Chilia Veche, cu implicarea comunităților locale și a autorităților din zona Deltei Dunării, pentru a integra perspectivele de teren în procesul de planificare.

Domenii de analiză pe baza documentelor

- Configurația propusă a flotei, opțiunile de propulsie și infrastructura aferentă
- Cadrul contractual și instituțional — Contractul de Serviciu Public de transport
- Fezabilitatea tehnică în contextul specific al Deltei Dunării
- Implicațiile asupra costurilor și planului de implementare
- Formularea de recomandări pentru etapa studiului de fezabilitate



Consultarea Publică: mai 2025

Un moment cheie pentru dialogul transparent și implicarea părților interesate în definirea viitorului transportului naval în Delta Dunării.

Consultarea publică – Chilia Veche, 21–22 mai 2025

Consultarea publică a reunit reprezentanți din mai multe categorii, oferind o imagine de ansamblu asupra nevoilor reale ale comunităților din zona Canalului Chilia.

Autorități locale

Reprezentanți din Chilia Veche,
Ceatalchioi și Pardina

Cetățeni și ONG-uri

Cetățeni din Chilia Veche, inclusiv
Asociația Împreună pentru Chilia

Poliția de Frontieră

Reprezentanți ai Poliției de Frontieră din
Chilia Veche

Drumul DJ 222n – Prioritatea nr. 1

Principala preocupare a autorităților locale și a cetățenilor este starea drumului județean DJ 222n, singurul drum rutier care leagă Chilia Veche de Tulcea. Drumul are 80 km lungime, se află în administrarea Consiliului Județean Tulcea din 2011 și nu este asfaltat, aflându-se într-o stare foarte proastă.

Participanții la consultare au subliniat că acest traseu trebuie inclus obligatoriu în studiul privind dezvoltarea și modernizarea transportului public pentru localitățile de pe Canalul Chilia. Un drum asfaltat ar permite operarea autobuzelor ca alternativă la transportul naval.



Cele trei canale – Abordare diferențiată

Autoritățile locale și cetățenii care dețin autoturisme subliniază că cele trei canale principale ale Dunării trebuie tratate **diferit** în planificarea serviciului de transport public fluvial, deoarece au acces diferit la rețeaua rutieră.

Poziția participanților

Transportul rutier este alternativa cea mai utilizată de localnici din Chilia Veche și celelalte localități de pe brațul Chilia pentru a ajunge la Tulcea. Planificarea transportului fluvial nu poate ignora această realitate.

Implicații pentru studiu

- Analiza separată a fiecărui canal
- Corelarea cu infrastructura rutieră existentă
- Prioritizarea nevoilor reale ale comunității



Importanța strategică a drumului

Autoritățile locale subliniază importanța strategică a drumului DJ 222n în contextul actual al riscurilor de conflict la frontieră. Starea drumului este esențială pentru **intervenții umanitare și de securitate**.

Propunerea autorităților: adoptarea unei **decizii la cel mai înalt nivel** pentru declararea drumului ca infrastructură strategică, ceea ce ar permite construirea de infrastructură altfel interzisă de reglementările de mediu.

Percepția inechității față de reglementările de mediu

Participanții la consultare au exprimat frustrare față de abordarea complet diferită a protecției mediului pe cele două maluri ale Canalului Chilia: malul românesc și cel ucrainian — o situație prezentă înainte de războiul din Ucraina, dar **agravată în prezent**.

Populația se simte **discriminată** de autoritățile care aplică legislația de mediu, subliniind că mediul înconjurător nu are frontiere.

- ❏ **Comparație relevantă:** Dunăvăț (sudul Deltei) beneficiază de un drum asfaltat construit în 2009, ceea ce alimentează frustrarea comunităților de pe Canalul Chilia.



Investiții în feribotul Tulcea – Tudor Vladimirescu

Pe lângă drumul rutier, participanții la consultare au recomandat investiții în **feribotul și infrastructura aferentă** dintre Tulcea și Tudor Vladimirescu, inclusiv extinderea programului de funcționare pentru a permite traversări mai târziu în cursul zilei/serii, eliminând astfel limitările actuale ale opțiunilor de transport.

Infrastructură feribot

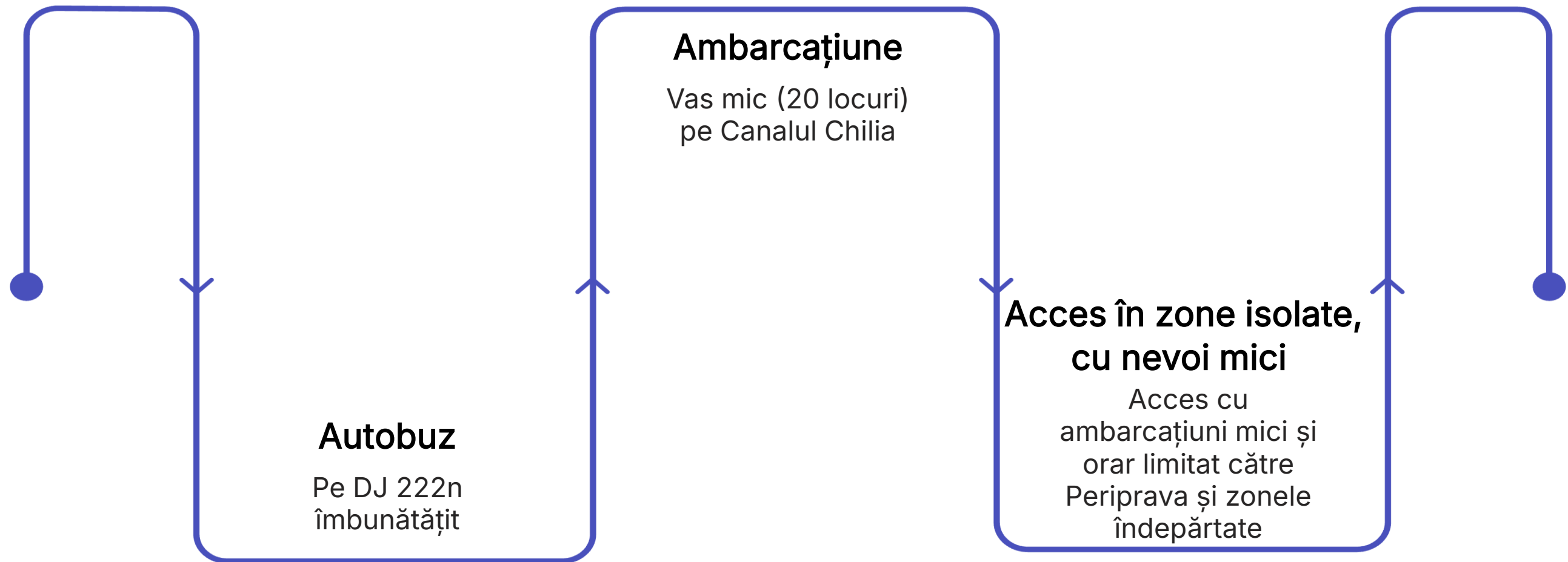
Investiții în infrastructura de acostare și operare a feribotului Tulcea – Tudor Vladimirescu

Program extins

Traversări disponibile mai târziu în zi/seară pentru a acoperi nevoile actuale nesatisfăcute

Transport intermodal – O soluție complementară

Presupunând că drumul va fi îmbunătățit și transportul cu autobuzul va deveni fezabil, participanții recomandă introducerea transportului intermodal.



Autobuzele ar putea face conexiunea cu ambarcațiuni mici (20 de locuri, similare celor propuse pentru rutele Crișan–Caraorman, Mila 23 și Letea), permițând accesul în localități mai izolate, precum Periprava.



Observații privind propunerea actuală: Catamaranul de 100 de locuri

Propunerea curentă de a opera un catamaran de 100 de locuri pe tot parcursul anului a fost considerată **supradimensionată** față de nevoile reale de pe Canalul Chilia pentru cea mai mare parte a anului.

Ineficiență percepută

Utilizare slabă a resurselor publice

Ignorarea nevoilor reale

Nevoile comunității sunt legate mai degrabă de drum

Prioritate greșită

Preferință pentru transportul fluvial lent față de cel rutier rapid

Propunere alternativă: Subvenții pentru operatori privați

O propunere alternativă vizează acordarea de **subvenții operatorilor privați de ambarcațiuni** pentru transportul regulat al locuitorilor din Deltă — un sistem similar microbuzelor private subvenționate din comunitățile mici sau subvențiilor pentru naveta elevilor.

Implementarea ar necesita monitorizarea regularității, ticketing și respectarea vitezei. Această măsură este concepută ca un **complement**, nu ca un înlocuitor al altor opțiuni de transport public.

Obiective cheie

- Mobilitate și flexibilitate crescute
- Monitorizare pentru regularitate și calitate
- Sistem de ticketing transparent
- Complementaritate cu transportul public

Concluziile principale ale consultării



Drumul DJ 222n – prioritate absolută

Asfaltarea/reabilitarea drumului este condiția esențială pentru orice soluție viabilă de transport public în zonă.



Abordare diferențiată pe canale

Cele trei canale principale ale Dunării necesită soluții adaptate specificului fiecăruia.



Transport intermodal

Combinarea autobuzelor cu ambarcațiuni mici pentru acoperirea localităților izolate.



Subvenții pentru operatori privați

Sistem complementar de subvenționare a transportatorilor privați fluviali, cu monitorizare riguroasă.



Investiții în feribotul Tulcea

Modernizarea infrastructurii și extinderea programului feribotului Tulcea – Tudor Vladimirescu.

The background features a stack of white documents with various blue-toned icons and charts. A magnifying glass with a grey handle is positioned over the top document, focusing on a section labeled 'REFERINTE' which contains a small icon of a document with a refresh symbol. Other visible icons include a bar chart, a line graph, a flowchart, and a network diagram.

Analiza Documentelor Pregătitoare

O examinare aprofundată a materialelor care fundamentează Studiul de Fezabilitate pentru transportul naval public de persoane în Delta Dunării.

Constatări – Opțiuni tehnice (propulsie)

Analiza tehnică a propus o soluție de flotă mixtă, adaptată condițiilor specifice ale Deltei Dunării, echilibrând sustenabilitatea cu fezabilitatea operațională pe termen mediu și lung.

Soluție propusă

- Nave dual-fuel pentru rutele principale cu trafic intens
- Soluții electrice/hibrid pentru rutele secundare și locale

Constrângeri identificate

- Infrastructura tehnică din zonă este limitată și necesită investiții suplimentare
- Necesitatea utilizării tehnologiilor mature, cu fiabilitate dovedită

Analiza multicriterială

A confirmat existența unor compromisuri fundamentale între sustenabilitate, cost și fezabilitate operațională, fiecare opțiune prezentând avantaje și limitări specifice contextului Delta Dunării.



Comentarii monitor – Propulsie

Aprecieri

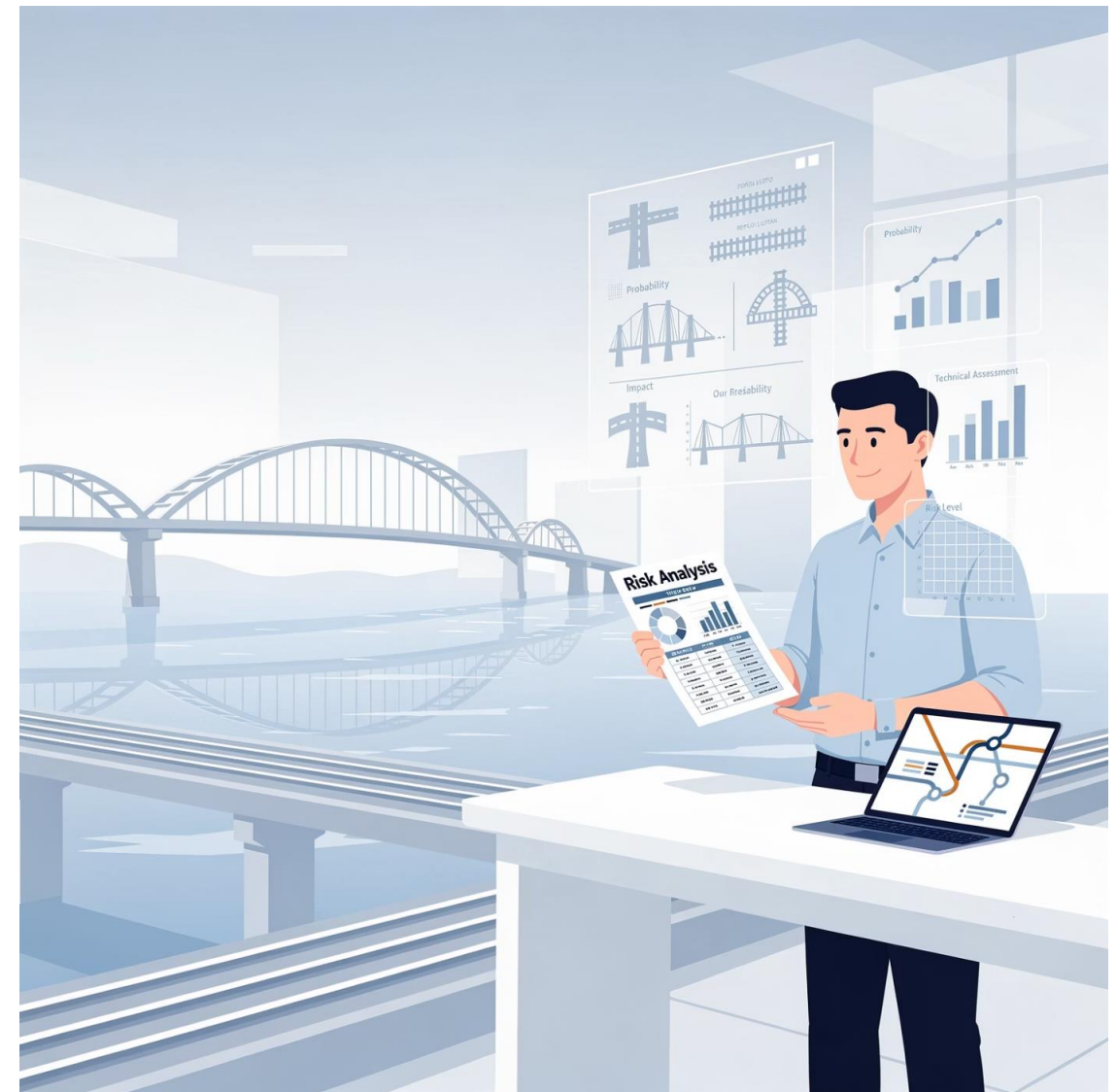
Abordarea echilibrată între obiectivele de mediu și cerințele operaționale a fost apreciată ca adecvată contextului regional, demonstrând maturitate tehnică în elaborarea soluțiilor propuse.

Riscuri identificate

- Dependența critică de dezvoltarea infrastructurii de energie și alimentare
- Maturitate limitată a unor tehnologii vizate (hidrogen, electric pe distanțe lungi)

Recomandare

Detalierea exhaustivă a riscurilor tehnice și operaționale în cadrul studiului de fezabilitate, cu scenarii clare de mitigare.



Constatări – Structura Contractului de Serviciu Public de transport

Analiza cadrului contractual a evidențiat atât conformitatea legală a structurii actuale, cât și limitările funcționale semnificative care pot afecta performanța serviciului de transport naval pe termen lung.



Cadrul actual

Conform legal, dar limitat funcțional
- lipsesc mecanismele eficiente de control al performanței și instrumentele de monitorizare continuă a serviciului.



Modele contractuale propuse

Au fost avute în vedere mai multe tipuri de contracte:

- Modelul Design-(Finance-)Build-Operate-Maintain-Transfer, care asigură responsabilizarea pe întregul ciclu de viață al serviciului;
- Modelul unui contract de serviciu care să beneficieze de nave achiziționate prin procedură de achiziție publică de o instituție publică, model care asigură transparența și aplicarea standardelor anticorupție în achiziții la toate nivelurile.



Rolul MTI

MTI a fost definit ca actor central în implementarea și finanțarea sistemului, cu responsabilități clare de coordonare instituțională și de alocare a resurselor.



Comentarii monitor – contract și cadrul instituțional

→ Consolidarea mecanismelor de control

A fost subliniată necesitatea de consolidare a mecanismelor de monitorizare și control al performanței serviciului de transport, prin indicatori clari și raportare periodică.

→ Structura contractuală — factor critic

Structura contractuală a fost evidențiată ca element determinant pentru calitatea și performanța pe termen lung a serviciului public de transport naval în Delta Dunării.

→ Clarificarea responsabilităților

A fost recomandată clarificarea explicită a responsabilităților instituționale și a fluxurilor financiare între MTI, operatori și autoritățile locale, pentru a evita suprapunerile și blocajele.

Elemente critice identificate

Monitorizarea a semnalat o serie de deficiențe structurale care pot afecta sustenabilitatea și integritatea proiectului dacă nu sunt adresate în etapele următoare de pregătire și implementare.

Transparența costurilor

Nivel redus de claritate și transparență a analizei costurilor operaționale - datele prezentate erau insuficient detaliate pentru a permite o evaluare independentă riguroasă.

Structura finanțării

Risc identificat privind structura finanțării investițiilor și corelarea acesteia cu Contractul de Serviciu Public de transport - lipseau mecanismele clare de alocare.

EU Fonduri UE

Lipseau detalii privind mecanismele concrete de implementare și accesare a finanțării europene, inclusiv condiționalitățile și calendarul estimativ.

Analiza de risc

Nivel limitat de dezvoltare a analizei de risc - lipseau scenariile de mitigare pentru riscurile tehnice, operaționale și financiare identificate.

Comentarii monitor – transparență și integritate

Contextul financiar

Valoarea estimată a proiectului se ridică la \approx 80 milioane EUR, ceea ce impune standarde ridicate de transparență și mecanisme robuste de prevenire a corupției pe întregul lanț de achiziție și implementare.

Transparența achizițiilor

Necesitatea unei dezbateri publice privind transparența procesului de achiziție, inclusiv pentru nave și infrastructură, după sau separat de atribuirea Contractului de Serviciu Public de transport.

Mecanisme anticorupție

Includerea unor mecanisme explicite de prevenire a corupției, inclusiv la nivel B2B (business-to-business), în documentele contractuale și de achiziție.

Vizibilitatea fondurilor publice

Problema vizibilității utilizării fondurilor UE și naționale trebuie adresată prin raportare publică periodică și auditare independentă.

Comentarii monitor – finanțare și aranjamente instituționale

01

Claritatea accesării fondurilor UE

Grad redus de claritate privind modul concret de accesare și implementare a fondurilor europene - sunt necesare detalii privind programul operațional relevant, condiționalitățile și calendarul.

02

Corelarea contractuală

Necesitatea corelării explicite între Contractul de Serviciu Public de transport și contractele specifice finanțate din fonduri UE, pentru a evita suprapunerile și conflictele de competență.

03

Rolul MTI ca beneficiar

Clarificarea rolului MTI ca beneficiar al finanțării europene și a relației funcționale cu celelalte instituții implicate: Autoritatea Navală Română, autorități locale, operatori.

04






Riscul de opacitate

Structura de finanțare propusă prezintă risc de opacitate în lipsa unor mecanisme clare de raportare și transparență publică față de cetățeni și beneficiari.



Recomandări principale pentru etapa următoare

Pe baza analizei documentelor și a consultărilor desfășurate, monitorul formulează următoarele recomandări prioritare pentru continuarea pregătirii proiectului:

-  **Transparența achizițiilor**
Asigurarea transparenței proceselor de achiziție publică, inclusiv publicarea criteriilor de selecție și a justificărilor tehnice pentru toate loturile majore, indiferent dacă achiziția este realizată de MIT sau de operatorul selectat pentru serviciul public.
-  **Detalierea costurilor**
Detalierea costurilor operaționale și a mecanismelor de compensare, cu scenarii comparative clare și metodologie transparentă de calcul.
-  **Structura instituțională**
Clarificarea structurii de finanțare și a rolurilor instituționale ale tuturor actorilor implicați, inclusiv MTI, autorități locale și operatori.
-  **Analiza de risc**
Dezvoltarea unei analize de risc comprehensive — tehnic, operațional și financiar — cu măsuri de mitigare concrete și responsabili desemnați.
-  **Integritatea contractuală**
Integrarea explicită a măsurilor de integritate și anticorupție în Contractul de Serviciu Public de transport și în documentele de achiziție aferente.

Contribuția monitorului independent

VALOARE ADĂUGATĂ

MAI – IULIE 2025



Activitatea monitorului independent în perioada mai - iulie 2025 a adus o contribuție structurată și documentată la consolidarea dimensiunii de integritate și bună guvernanță în cadrul proiectului.

Perspectiva de integritate

Consolidarea abordării integrate de integritate și transparență în toate etapele procesului de pregătire a proiectului.

Evidențierea riscurilor

Identificarea și documentarea riscurilor legate de achiziții publice și utilizarea fondurilor publice, cu recomandări specifice de adresare.

Guvernanță contractuală

Formularea de recomandări concrete pentru îmbunătățirea guvernancei contractuale și a mecanismelor de control al performanței.

Studiul de fezabilitate

Sprijinirea activă a procesului de pregătire a studiului de fezabilitate prin comentarii care au în centru asigurarea integrității.

Concluzii

MAI – IULIE 2025

Perioada mai - iulie 2025 a reprezentat o etapă de tranziție importantă în cadrul proiectului, marcând trecerea de la analiza tehnică preliminară către structurarea contractuală și financiară a sistemului de transport naval în Delta Dunării.

Progres tehnic

Documentele analizate demonstrează un **progres tehnic semnificativ** în definirea soluțiilor de propulsie și a modelului contractual pentru serviciul public de transport.


Riscuri identificate

Au fost identificate **riscuri importante** privind transparența proceselor de achiziție, implementarea finanțării UE și claritatea rolurilor instituționale, care necesită adresare urgentă.

Aportul monitorizării

Monitorizarea a contribuit concret la **consolidarea dimensiunii de integritate și responsabilitate publică**, furnizând recomandări acționabile pentru etapele următoare ale proiectului.



An illustration of a river scene. A multi-decked boat is navigating a narrow channel. The banks are lined with reeds and grasses. The water is light blue with white highlights. The overall style is a clean, modern line drawing with a muted color palette.

Monitorizarea realizată în cadrul Pactului de Integritate în perioada august – octombrie 2025

Raport de monitorizare independentă elaborat de Transparency International România, vizând fundamentarea tehnică, financiară și instituțională a investiției în serviciul de transport naval public de persoane în Delta Dunării

Contextul monitorizării

📅 AUGUST – OCTOMBRIE 2025

Obiectul monitorizării

- Raportul Studiului de Fezabilitate (septembrie 2025)
- Materialele de discuție cu stakeholderii

Etapa și evaluarea

Activitatea s-a desfășurat în **etapa finală de fundamentare a investiției**, reprezentând un moment-cheie pentru direcționarea resurselor publice. Monitorul independent a evaluat trei dimensiuni esențiale:

- Coerența tehnică a propunerilor
- Soliditatea analizei financiare
- Claritatea cadrului instituțional și a implicațiilor pentru achiziție și implementare

Activități desfășurate

📅 AUG. – OCT. 2025

1

Analiză tehnică și financiară pe baza Studiului de Fezabilitate

Analiza detaliată a modelului de cerere și a ipotezelor utilizate, a configurației serviciului și a flotei, precum și a analizei financiare și de mediu.

2

Evaluarea riscurilor

Examinarea implicațiilor asupra costurilor și subvențiilor, identificarea riscurilor de implementare și a celor specifice procedurii de achiziție publică.

3

Recomandări formulate

Formularea de observații structurate privind optimizarea serviciului, creșterea transparenței procesului și îmbunătățirea fezabilității generale a investiției.



Constatări – Studiul de fezabilitate

Evaluare generală

Studiul de fezabilitate a fost evaluat ca un **document solid și bine structurat**, fundamentat pe analize multidisciplinare care îmbină aspectele tehnice, socio-economice și de mediu într-o viziune coerentă asupra serviciului de transport naval.

Puncte forte identificate

Integrare socială

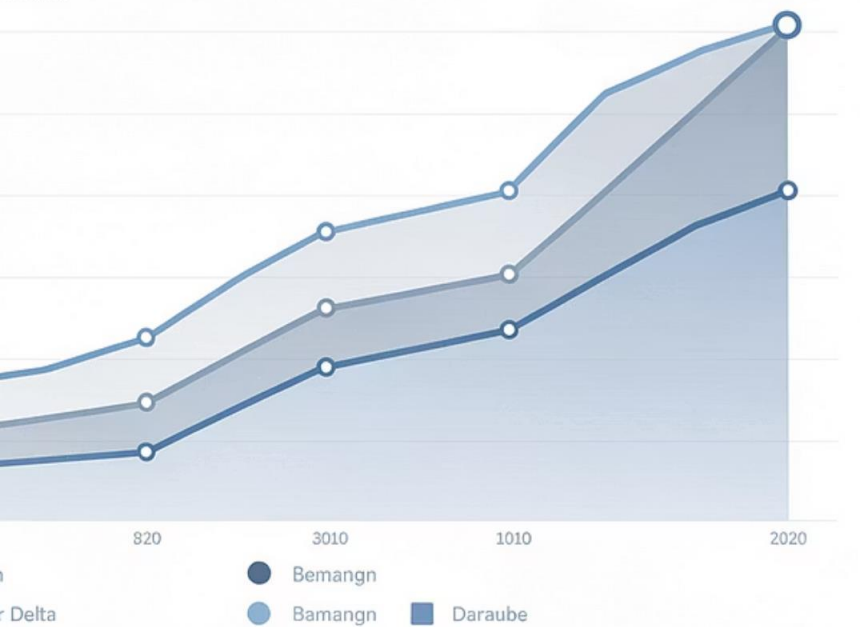
Studiul integrează nevoile sociale - accesibilitate sporită și conectivitate pentru comunitățile riverane izolate.

Abordare de mediu

Este propusă o soluție cu impact redus asupra ecosistemului deltaic, bazată pe flotă nouă și infrastructură modernizată.

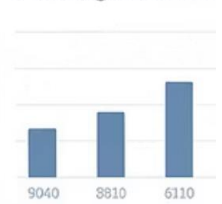
Forecast

Forecast

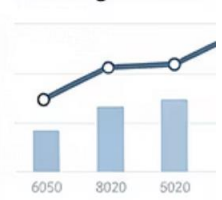


800 30%

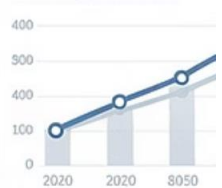
Passenger Growth



Passenger Growth



Dansube Delta



Comentarii monitor – Modelul de cerere

Prognoze optimiste

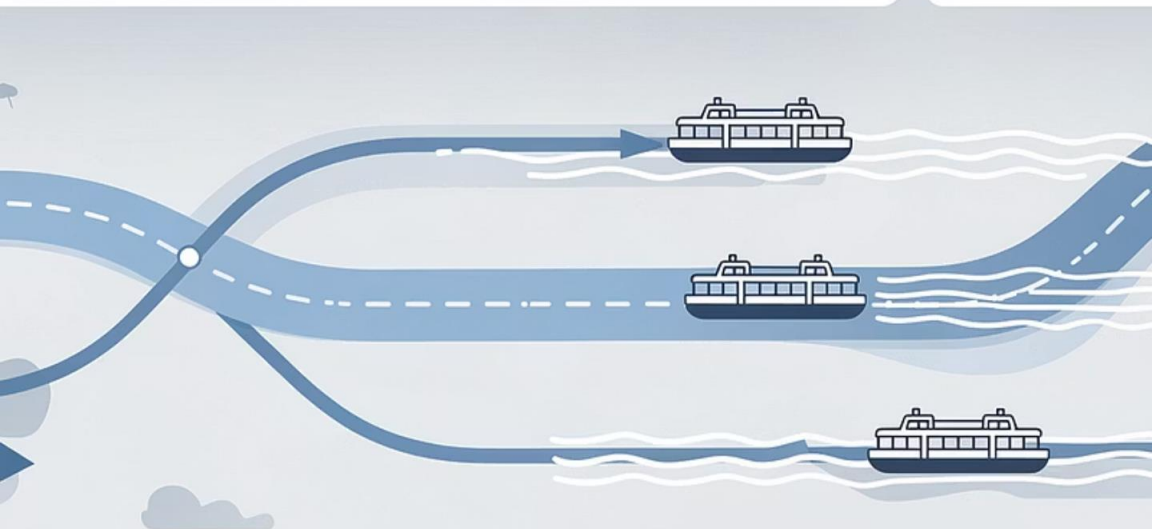
Modelul de cerere a fost caracterizat ca **optimist**, cu cote de piață pentru serviciul public supraestimate față de comportamentul real al utilizatorilor.

Ipoteze insuficient validate

Ipotezele comportamentale ale pasagerilor nu sunt susținute de date empirice suficiente, generând incertitudine în fundamentarea investiției.

Impact în lanț

Supraestimarea cererii afectează direct dimensionarea flotei, frecvența curselor și, în consecință, **costurile totale ale serviciului**.



Comentarii monitor – Impact financiar și de mediu

Presiuni financiare semnificative

Scenariul propus generează un nivel ridicat al costurilor operaționale, ceea ce creează riscul utilizării ineficiente a resurselor publice. Percepția negativă a opiniei publice față de cheltuirea fondurilor europene și naționale reprezintă un risc reputațional major pentru proiect.

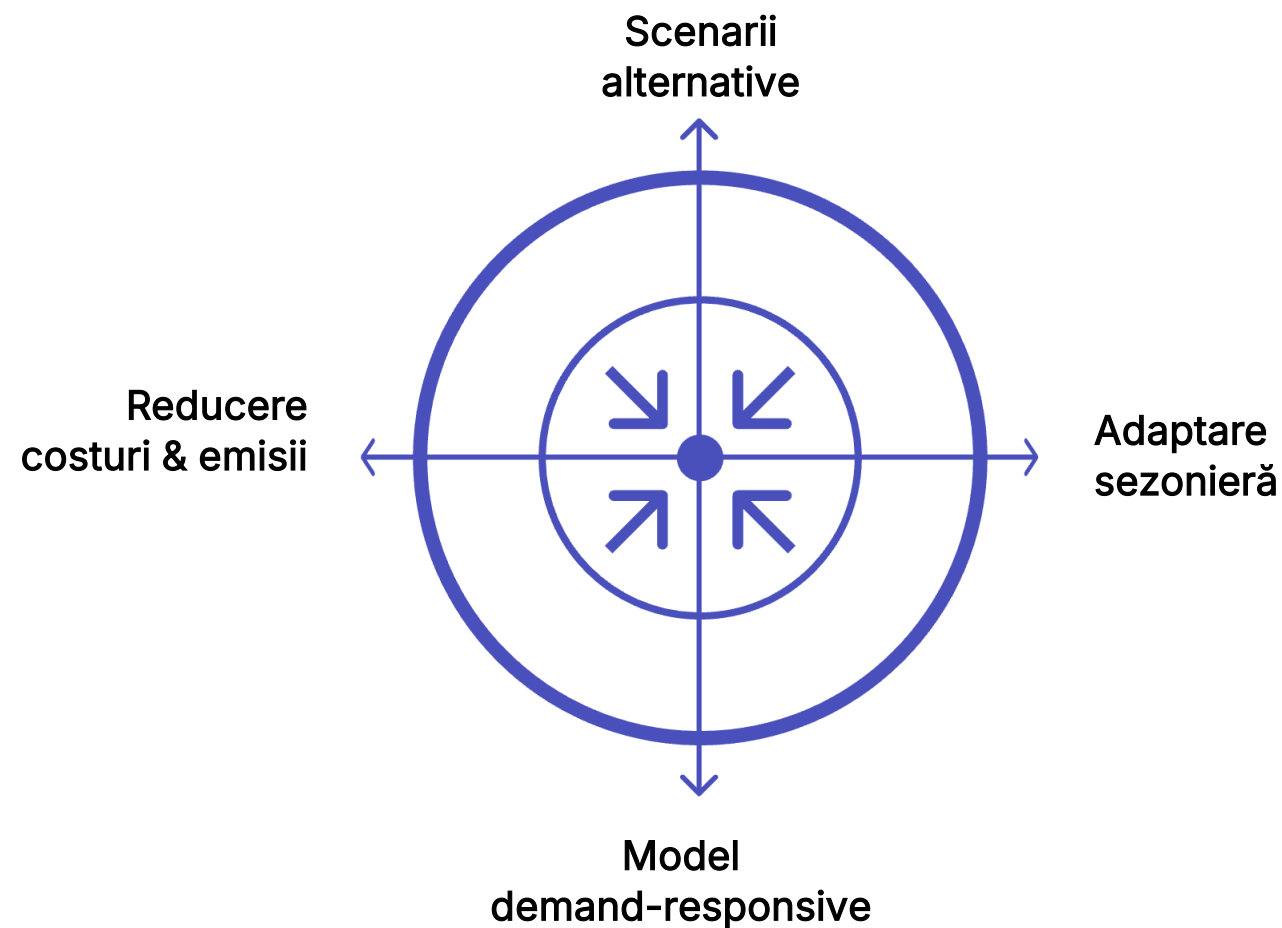
Tranziția energetică și emisiile

Un aspect critic identificat este creșterea emisiilor în faza inițială, înainte de finalizarea tranziției la propulsia cu hidrogen. Această perioadă intermediară necesită gestionare atentă și comunicare transparentă față de public și autorități.

Riscuri cheie

- Costuri operaționale ridicate față de cererea reală
- Utilizare ineficientă a fondurilor publice
- Emisii crescute în faza de tranziție
- Risc reputațional pentru finanțatori

Comentarii monitor – Configurația serviciului



Monitorul independent a subliniat că un model rigid de operare nu poate răspunde adecvat variațiilor de cerere specifice Deltei Dunării. Flexibilitatea operațională - prin adaptarea frecvenței în funcție de sezon și printr-un sistem demand-responsive - este esențială pentru eficiența economică și de mediu a serviciului.

Comentarii monitor – Chilia și relevanța locală

Inadecvarea soluției pentru ramura Chilia

Monitorul independent a identificat un nivel redus de adecvare a configurației propuse pentru ramura Chilia, unde nevoile comunităților locale diferă semnificativ față de traseele principale. Frecvența curselor și capacitatea navelor trebuie ajustate pentru a reflecta realitatea demografică și socio-economică locală.

Integrarea vocii comunităților

Concluziile consultărilor locale de la Chilia Veche au fost integrate în observațiile monitorului, subliniind că orice serviciu viabil trebuie să pornească de la nevoile reale ale beneficiarilor finali — locuitorii comunităților riverane — și nu doar de la parametrii tehnici abstracti.



Comentarii monitor – Instituțional și achiziție

Claritate instituțională insuficientă

Aranjamentele instituționale, structura de finanțare și mecanismele de achiziție nu sunt definite cu suficientă precizie în documentele analizate, creând ambiguitate în etapa de implementare.

Incertitudine privind achiziția

Lansarea procedurii de achiziție publică rămâne marcată de **incertitudini procedurale și temporale**, cu riscul întâzierilor sau al contestațiilor ulterioare.

Responsabilități neclare

Au fost formulate întrebări specifice privind responsabilitățile fiecărei instituții implicate, structura contractelor de servicii și mecanismele de finanțare mixtă (fonduri europene, buget național, co-finanțare locală).

Comentarii monitor – Transparență și integritate

Standarde recomandate

- Publicarea datelor privind costurile și performanța
- Standarde Open Contracting (OCDS)
- Audit independent al procesului
- Mecanisme de control al conflictelor de interese

De ce transparența contează

Monitorul a recomandat **creșterea substanțială a transparenței** procesului de achiziție, prin publicarea proactivă a datelor relevante: costuri, indicatori de performanță, criterii de evaluare. Includerea mecanismelor de **control al conflictelor de interese** și de **audit independent** este esențială pentru a asigura integritatea procedurii și încrederea publică în utilizarea fondurilor europene.

Recomandări principale ale monitorului independent

01

Revizuirea modelului de cerere

Recalibrarea prognozelor și a ipotezelor comportamentale pe baza datelor empirice disponibile.

02

Scenarii alternative de operare

Dezvoltarea unor variante flexibile care să permită ajustarea serviciului în funcție de cererea reală și de sezonabilitate.

03

Clarificarea cadrului instituțional

Definirea clară a responsabilităților, a structurii de finanțare și a mecanismelor de achiziție publică.

04

Transparență și integritate

Implementarea standardelor Open Contracting și a mecanismelor de audit independent pe întreaga durată a proiectului.

05

Corelarea cu nevoile comunităților

Adaptarea soluției la cerințele reale ale beneficiarilor finali, în special pentru zonele cu specificitate locală ridicată.

Contribuția monitorului independent

AUGUST – OCTOMBRIE 2025

Rolul TI România în acest proiect

Prin activitatea desfășurată în perioada august - octombrie 2025, monitorul independent (Transparency International România) a adăugat valoare concretă procesului de fundamentare a investiției:

- **Analiză critică aprofundată** a fezabilității tehnice și financiare a proiectului
- **Identificarea riscurilor** privind costurile, cererea supraestimată și implementarea
- **Integrarea perspectivelor stakeholderilor locali** în evaluare
- **Sprijinirea deciziilor** factorilor de decizie cu informații independente și obiective

Valoarea monitorizării independente

Monitorizarea independentă în cadrul Pactului de Integritate constituie un instrument esențial pentru creșterea calității investițiilor publice și pentru protejarea interesului comunităților beneficiare și al contribuabililor.



Concluzii

AUGUST – OCTOMBRIE 2025

Fundamentare tehnică finalizată


Perioada august - octombrie 2025 a marcat **finalizarea fundamentării tehnice** a proiectului de transport naval, un pas esențial înaintea lansării procedurii de achiziție.

Bază solidă, ajustări necesare

Studiul de Fezabilitate oferă o **bază serioasă pentru investiție**, dar necesită ajustări pentru a crește realismul prognozelor și eficiența utilizării resurselor publice.

Contribuția monitorizării

Monitorizarea independentă a contribuit decisiv la **reducerea riscurilor** și la consolidarea transparenței, asigurând că vocea comunităților locale și standardele de integritate sunt reflectate în decizia de investiție.

The background features a stylized illustration of a white boat with a dark hull and a cabin, sailing on a light blue river. The boat has a Romanian flag on its stern. In the foreground, there are several brown reeds. The overall scene is set against a backdrop of green hills and a light sky with soft clouds.

Monitorizarea realizată în cadrul Pactului de Integritate în perioada noiembrie 2025 – ianuarie 2026

Raport de monitorizare independentă elaborat de Transparency International România, vizând fundamentarea tehnică, financiară și instituțională a investiției în serviciul de transport naval public de persoane în Delta Dunării.

Activități desfășurate

 NOIEMBRIE 2025 – IANUARIE 2026

Documente analizate

- Versiunea revizuită a Studiului de Fezabilitate
- Anexele tehnice privind specificațiile navelor

Context și etapă

Activitatea s-a desfășurat în etapa de finalizare a documentației tehnice, marcând un moment important în pregătirea implementării proiectului.

Evaluări realizate

- Modul de integrare a comentariilor anterioare ale monitorului
- Gradul de maturitate al documentației pentru demararea implementării



Constatări generale

Ajustări importante

Au fost evidențiate ajustări semnificative ale studiului față de versiunea anterioară, reflectând un efort consistent de revizuire și îmbunătățire a conținutului tehnic și economic.

Efort apreciat

Monitorul a apreciat în mod explicit efortul echipei de proiect de a integra recomandările formulate în etapele anterioare ale procesului de monitorizare.

Document mai solid

Studiul a fost considerat mai coerent și mai bine fundamentat în versiunea revizuită, demonstrând maturitate crescută și o abordare mai riguroasă a analizelor.

Comentarii monitor – Modelul de cerere

Poziție menținută

Monitorul a menținut opinia conform căreia estimarea cererii prezintă un caracter optimist, considerând că proiecțiile de trafic ar trebui tratate cu prudență în fundamentarea deciziilor de investiție.

- Studiul răspunde, în mare măsură, comentariilor formulate anterior de monitor, ceea ce reprezintă un progres notabil în procesul de revizuire.

Aspecte apreciate

A fost apreciat faptul că studiul a integrat recomandări concrete privind:

- Ajustarea programului de operare în funcție de cererea reală
- Flexibilitatea în operarea serviciului de transport naval
- Mecanisme de adaptare la variațiile sezoniere ale traficului

Comentarii monitor – Configurația serviciului

Progres în adaptarea programului

A fost evidențiat progresul înregistrat în adaptarea programului de operare la realitățile cererii, cu o mai bună calibrare a orelor de plecare și a frecvenței curselor.

Mecanisme de ajustare

A fost apreciată introducerea unor mecanisme clare de ajustare a frecvenței serviciului în funcție de variațiile de cerere, element esențial pentru sustenabilitatea operațională.

Monitorizare continuă necesară

A fost subliniată necesitatea monitorizării continue a cererii reale după lansarea serviciului, pentru a permite calibrarea permanentă a ofertei de transport.

Recomandare menținută

S-a menținut recomandarea privind evitarea supra-dimensionării serviciului, care ar genera costuri operaționale nejustificate și ar afecta viabilitatea economică pe termen lung.

Comentarii monitor – Reglementarea transportului privat

Includere apreciată

A fost apreciată includerea în studiu a recomandărilor privind reglementarea transportului privat în zona Deltei Dunării, element care contribuie la echilibrarea pieței de transport și la protejarea serviciului public.

Cadru de reglementare

A fost subliniată importanța întăririi cadrului de reglementare și a mecanismelor de monitorizare a transportului privat, pentru a preveni concurența neloială față de operatorul public.

Impact evidențiat

Monitorul a evidențiat impactul direct al acestor măsuri asupra:

- nivelului cererii pentru serviciul public
- sustenabilității financiare pe termen lung
- echilibrului între transportul public și cel privat

Comentarii monitor – Specificații tehnice



Nivel ridicat de detaliere

A fost constatat un nivel ridicat de detaliere tehnică a specificațiilor navelor, considerat adecvat pentru stadiul actual al proiectului și pentru pregătirea procedurii de achiziție.



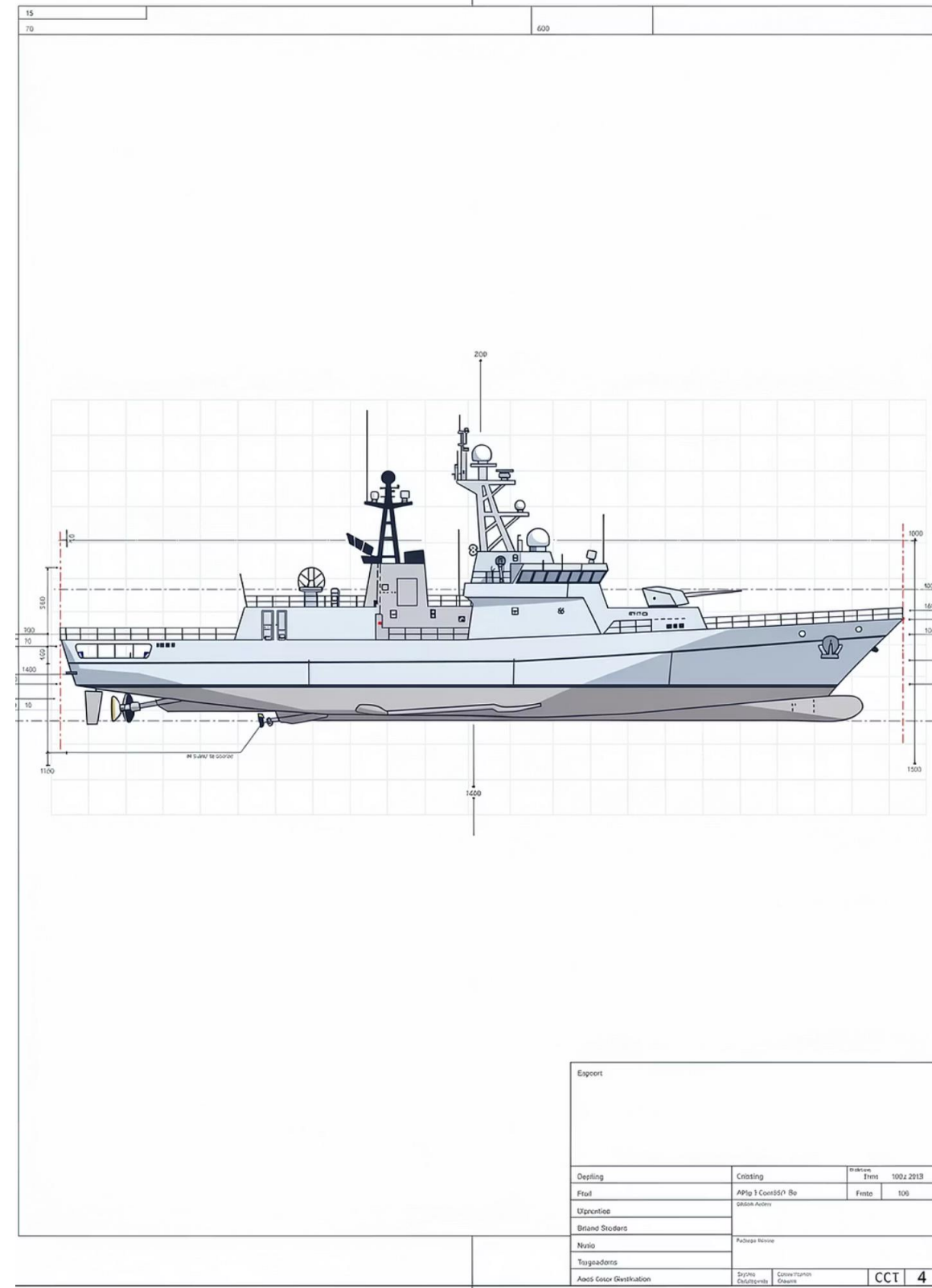
Soluții moderne

A fost apreciată orientarea clară către soluții moderne și eficiente din punct de vedere energetic, compatibile cu cerințele de mediu ale zonei protejate a Deltei Dunării.



Corelare necesară

A fost subliniată necesitatea corelării specificațiilor tehnice cu strategia de achiziție, pentru a asigura coerența între cerințele tehnice și procedura de licitație ce urmează a fi lansată.



Problema critică – Finanțare și aranjamente instituționale

- Aceasta reprezintă principala problemă identificată în etapa actuală, cu impact direct asupra calendarului de implementare a proiectului.

Sursa de finanțare

Identificarea sursei exacte de finanțare pentru implementarea proiectului rămâne nerezolvată, generând incertitudine cu privire la fezabilitatea financiară și calendarul de execuție.

Aranjamente instituționale

Clarificarea aranjamentelor instituționale – inclusiv rolurile și responsabilitățile fiecărei instituții implicate – nu a fost finalizată, afectând capacitatea de demarare a implementării.

Dependență critică

Monitorul a subliniat că întreaga implementare a proiectului depinde în mod direct de soluționarea acestor aspecte, care nu sunt încă suficient clarificate la nivelul autorităților competente.

Comentarii monitor – Achiziția navelor

Abordare apreciată

A fost apreciată orientarea către realizarea achiziției navelor de către o autoritate publică, probabil Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI), abordare considerată în linie cu recomandările anterioare ale monitorului independent.

Riscuri identificate

Monitorul a evidențiat riscul specific că **achiziția navelor ar putea dura mai mult decât achiziția serviciului de transport**, ceea ce ar putea genera decalaje operaționale la momentul lansării.

Acțiune necesară

A fost subliniată necesitatea inițierii rapide a procedurilor de achiziție pentru nave, pentru a evita întârzierea întregului proiect din cauza livrărilor sau proceselor de omologare.



Comentarii monitor – Riscuri

1

Identificare clară

Riscurile proiectului trebuie identificate clar și documentate sistematic, astfel încât toate părțile implicate să aibă o imagine completă asupra expunerilor potențiale.

2

Gestionare din timp

A fost subliniată necesitatea gestionării proactive a riscurilor, înainte ca acestea să devină probleme concrete în faza de implementare a proiectului.

3

Cadru de management

A fost evidențiată necesitatea dezvoltării unui cadru formal de management al riscurilor, ca instrument esențial în pregătirea și derularea implementării.

Recomandări operaționale imediate



Întâlnire la începutul anului 2026

A fost recomandată organizarea unei întâlniri dedicate la începutul anului 2026, cu participarea tuturor factorilor decizionali relevanți, pentru deblocarea aspectelor critice ale proiectului.

Agenda propusă

- Identificarea și confirmarea sursei de finanțare
- Clarificarea aranjamentelor instituționale între MTI, CJ Tulcea și alte instituții
- Stabilirea unui calendar concret de implementare

☐ Monitorul și-a exprimat disponibilitatea de a participa activ și de a sprijini procesul de clarificare.



Recomandări strategice – Politici complementare

→ Reglementarea transportului privat

A fost menținută recomandarea privind întărirea reglementării transportului privat în Delta Dunării, esențială pentru asigurarea unui mediu concurențial echitabil și pentru viabilitatea serviciului public.

→ Îmbunătățirea infrastructurii rutiere

A fost recomandată îmbunătățirea drumului Tulcea – Chilia Veche, ca măsură complementară care crește accesibilitatea globală a zonei și sprijină conectivitatea multimodală.

→ Cooperare interinstituțională

A fost subliniată necesitatea cooperării eficiente între Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI) și Consiliul Județean Tulcea, ca factor critic pentru succesul intervențiilor strategice în regiune.



Comentarii monitor – Mediu și dezvoltare durabilă

Un avantaj, nu o limitare

Monitorul a subliniat că statutul de rezervație a biosferei al Deltei Dunării nu reprezintă o limitare pentru proiect, ci dimpotrivă, constituie un avantaj competitiv care poate fi valorificat prin oferta de turism ecologic și transport sustenabil.

Rol strategic al protecției mediului

A fost evidențiat rolul protecției mediului și al turismului ecologic în dezvoltarea durabilă a zonei, acestea reprezentând vectori de creștere economică responsabilă.

Soluții adaptate contextului

Recunoscând că statutul de rezervație generează unele constrângeri specifice pentru investiții, a fost recomandată adoptarea unor soluții tehnice și operaționale adaptate contextului particular al Deltei Dunării.

Concluzii

NOIEMBRIE 2025 – IANUARIE 2026

Tranziție spre implementare

Etapa noiembrie 2025 – ianuarie 2026 a marcat trecerea de la faza de analiză și revizuire documentară la faza de pregătire concretă a implementării proiectului de transport naval.

Progres semnificativ

A fost constatat un progres semnificativ în revizuirea Studiului de Fezabilitate, documentul demonstrând o maturitate sporită și o mai bună integrare a recomandărilor formulate de monitor.

Provocări rămase

Au rămas nerezolvate provocările majore privind finanțarea și instituționalizarea proiectului, care reprezintă condiții esențiale pentru demararea implementării și care necesită acțiuni urgente în 2026.



Finanțat de
Uniunea Europeană



Proiect Finanțat de Uniunea Europeană.
Părerile și opiniile exprimate aparțin autorilor acestui material și nu reprezintă poziția oficială a Uniunii Europene sau a DG REGIO. Nici Uniunea Europeană și nici autoritatea care a acordat grantul nu pot fi făcute responsabile pentru părerile și opiniile respective.

- Material distribuit gratuit -