# Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2026-2030

**CUPRINS**

**Considerații preliminare ..... 3**

**Elemente de context legislativ ..... 4**

**Concluzii privind perioada 2021-2025 ..... 9**

**Consecința deficitului de finanțare asupra infrastructurii feroviare publice ..... 11**

**Evaluarea independentă a capacităților administratorului infrastructurii - CFR SA ..... 14**

**Piața transporturilor feroviare în perioada 2021-2025 ..... 15**

**Obiective strategice generale ..... 20**

**Descrierea obiectivelor specifice și acțiunilor strategice ..... 26**

**Prioritizarea obiectivelor şi acţiunilor strategice privind dezvoltarea infrastructurii feroviare ..... 70**

**Necesarul de finanțare în următorii 5 ani pentru implementarea măsurilor identificate drept prioritare .... 74**

**Considerații finale ..... 78**

ANEXE

Anexa 1 Analiza situaţiei actuale a transportului feroviar

Anexa 2 Obiectiv strategic general 0: Recuperarea în ritm accelerat a restanțelor privind reînnoirea infrastructurii feroviare

Anexa 3 Obiectiv strategic specific A.1: Creşterea vitezei de circulaţie pe infrastructura feroviară

Anexa 4 Obiectiv strategic specific A.2: Creșterea eficienței operării feroviare. Creşterea punctualităţii trenurilor

Anexa 5 Obiectiv strategic specific A3: Creşterea eficienţei economice a activităţilor de administrare a infrastructurii feroviare

Anexa 6 Obiectiv strategic specific A.4: Menţinerea la nivel ridicat a siguranţei circulaţiei trenurilor

Anexa 7 Obiectiv strategic specific A.5: Creşterea eficienţei energetice şi reducerea nivelului de poluare

Anexa 8 Obiectiv strategic specific A.6: Îmbunătăţirea conectivităţii reţelei feroviare

Anexa 9 Obiectiv strategic specific A.7: Creşterea competitivităţii transportului feroviar de călători

Anexa 10 Obiectiv strategic specific A.8: Creşterea competitivităţii transportului feroviar de marfă

Anexa 11 Obiectiv strategic specific B.1: Modernizarea infrastructurii feroviare aferentă coridoarelor europene de transport

Anexa 12 Obiectiv strategic specific B.2: Reînnoirea şi modernizarea infrastructurii feroviare aferentă reţelei TEN-T

Anexa 13 Obiectiv strategic specific B.3: Integrarea în reţeaua feroviară europeană de mare viteză

Anexa 14 Obiectiv strategic specific B.4: Susţinerea mobilităţii militare

## CONSIDERAȚII PRELIMINARE

1. Prezenta strategie de dezvoltare a infrastructurii feroviare române vizează conformarea cu prevederile *Legii nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spaţiul feroviar unic european*, care transpune *Directiva 2012/34/UE privind instituirea spaţiului feroviar unic european*. Ca urmare, în conformitate cu prevederile art. 8 - *Finanţarea administratorului infrastructurii*, alin. (1) al Legii 202/2016, **strategia vizează fundamentarea necesităţilor de finanţare a infrastructurii feroviare române pentru următorii 5 ani**.
2. Precedenta strategie de dezvoltare a infrastructurii feroviare române:
   - a fost elaborată pentru perioada 2021-2025 și a fost aprobată prin HG 985/2020,
   - a realizat o analiză comprehensivă a întregului sistem feroviar român
   - a furnizat fundamentul teoretic și analitic al identificării obiectivelor strategice generale privind dezvoltarea infrastructurii feroviare a obiectivelor strategice specifice și acțiunilor strategice specifice aferente acestora din urmă, pe termen scurt, mediu și lung.
3. În intervalul 2021-2025 au fost lansate o serie de acțiuni identificate ca necesare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare, punerea în practică a acestora fiind parțială, din motive care au ținut cont de contextul politic, social, economic și financiar al României.
4. Pe baza fundamentului teoretic, a analizelor și concluziilor furnizate prin Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare pentru perioada 2021-2025, Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare pentru perioada 2026-2030 tratează acele acțiuni strategice identificate prin exercițiul precedent și a căror punere în aplicare:
   - asigură coerența cu obligațiile care revin României în privința realizării spațiului feroviar unic
   - se pot demara și pune în aplicare într-un interval de cinci ani
   - pot asigura stoparea declinului tehnic al infrastructurii feroviare
   - pot asigura optimizarea cheltuielilor de întreținere și exploatare a infrastructurii feroviare
   - pot asigura îmbunătățirea condițiilor de exploatare a infrastructurii feroviare

**ELEMENTE DE CONTEXT LEGISLATIV**

**5.** Pentru punere în practică a obiectivelor identificate prin *Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare publice 2021-2025*, în conformitate cu prevederile legislației europene transpuse în legislația națională prin Legea 202/2016, între Compania Națională de Căi Ferate CFR SA și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii - MTI a fost încheiat un *Contract de activitate și performanță pentru perioada 2021-2025* prin care statul român s-a angajat să asigure finanțarea activităților concesionarului infrastructurii feroviare publice. Contractul a fost aprobat prin HG 920/2021 și actualizat anual prin acte adiționale aprobate prin hotărâri ale guvernului.

**6.** Contractul de activitate și performanță stabileşte drepturile şi obligaţiile reciproce ale CFR SA şi ale MTI pentru asigurarea funcționării infrastructurii feroviare și a infrastructurilor de servicii în condiţii de siguranţă, în conformitate cu legislaţia în vigoare.

De asemenea, contractul stabileşte nivelul de finanţare din partea statului astfel încât să asigure realizarea, pe o perioadă de 5 ani, a echilibrului dintre veniturile și cheltuielile administratorului infrastructurii, precum și regulile şi responsabilităţile privind monitorizarea şi evaluarea performanţei activităţii CFR SA, prin intermediul indicatorilor de performanţă, în conformitate cu prevederile Legii 202/2016 și a OUG 12/1998

**7.** Obiectul principal de activitate al CFR SA – întreținerea, repararea, modernizarea, dezvoltarea și operarea infrastructurii feroviare publice se materializează prin vânzarea de trase feroviare, care, în conformitate cu prevederile *Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/909 privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatării serviciului de transport feroviar* sunt tarifate la nivelul costurilor directe imputabile traficului feroviar, recuperarea integrală a costurilor plus o cotă de profit fiind interzisă în mod explicit de legislația europeană.

**8.** Tarifarea la nivelul costurilor directe imputabile traficului feroviar (costuri marginale) înseamnă că CFR SA, în conformitate cu prevederile art. 3, alin (4) din *Regulamentul 2015/909*, poate recupera doar**:**

- *costurile aferente personalului necesar pentru pregătirea alocării traselor și a graficului de circulație,*
- *partea din costurile cu infrastructura macazurilor, inclusiv aparatele de cale, care este expusă uzurii în urma exploatării serviciului de transport feroviar* și
- *partea din costurile de reînnoire și de întreținere a firului de catenară precum și a echipamentului de suport al liniei catenare, generată direct ca urmare a exploatării serviciului de transport feroviar.*

În același timp, art. 4 din același *Regulament 2015/909* stabilește faptul că recuperarea altor 15 categorii de costuri este în mod explicit interzisă.

**9.** Din aplicarea prevederilor Regulamentului 909/2015 decurg următoarele consecințe:

**a.** Pentru CFR SA, ca administrator al infrastructurii feroviare, **recuperarea integrală a costurilor plus o cotă de profit este interzisă în mod explicit de legislația europeană.**

**b.** Obiectivul CFR SA, ca administrator al infrastructurii feroviare, nu îl constituie generarea de profit din vânzarea traselor feroviare ci **utilizarea cea mai eficace posibilă a capacității disponibile a infrastructurii**.

**c.** CFR SA, ca administrator al infrastructurii feroviare, **trebuie stimulat să reducă nivelul tarifului de utilizare a infrastructurii**, adică să reducă în mod constant veniturile pe care acesta le poate genera din activitatea de bază, **ceea ce este contrar logicii în care funcționează orice agent economic.**

**10.** În acest context, sarcina statului de a asigura echilibrul dintre veniturile și cheltuielile CFR SA, administratorul infrastructurii feroviare publice a statului, a fost stabilită ca o obligație la nivel european prin Directiva 34/2012 ca parte a politicii europene de stimulare a utilizării transportului feroviar în contextul obiectivelor de mediu stabilite la nivelul UE.

**11.** Resursele financiare alocate în exercițiul 2021-2025 nu au putut permite asigurarea investițiilor și a unui nivel tehnic care să permită îndeplinirea obiectivului de transport stabilit la nivel european - transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători şi marfă și, în același timp, majoritatea obiectivelor stabilite prin *Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare publice 2021-2025* au rămas fie neîndeplinite, fie nici măcar demarate.

**12.** Obiectivul Uniunii Europene este de a transfera o proporție cât mai consistentă din transportul de mărfuri și călători de la transportul rutier la moduri de transport mai sustenabile, cum ar fi transportul feroviar.

**13.** În acest sens, prin documentul COM(2021) 789 Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor **-** *Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului* este **definit obiectivul politic european de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră din sectorul transporturilor cu 90% până în 2050**.

Prin documentul de politică menționat anterior, Comisia propune un set cuprinzător de măsuri enumerate pentru a crea un sistem de mobilitate durabil, inteligent și rezilient și pentru a aduce schimbările fundamentale necesare în vederea atingerii obiectivelor Pactului verde european. "*Aceste eforturi pot fi încununate de succes numai dacă există un angajament suficient din partea tuturor celor implicați, și anume instituțiile europene, statele membre și autoritățile acestora de la toate nivelurile guvernamentale, părțile interesate, întreprinderile, precum și cetățenii.*"

**14.** Așadar, în definirea și implementarea politicilor publice, **toate statele membre UE** vor trebui să contribuie cu măsuri politice naționale care să fie aliniate obiectivelor și termenelor definite prin *Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului*, fiind stabilite următoarele **obiective strategice europene, egale ca importanță**:

*Etape principale ale reducerii dependenței actuale de combustibilii fosili*

*1) Până în 2030, vor fi în funcțiune cel puțin 30 de milioane de autoturisme cu emisii zero și 80 000 de camioane cu emisii zero.*

*2) Până în 2050, aproape toate autoturismele, camionetele, autobuzele și vehiculele grele noi vor avea emisii zero.*

*3) Navele oceanice cu emisii zero și aeronavele mari cu emisii zero vor fi pregătite pentru lansarea pe piață până în 2030, respectiv până în 2035.*

*Etape principale ale reorientării unui număr crescut de activități către moduri de transport mai durabile:*

*4) Călătoriile colective programate cu o lungime de sub 500 de km vor trebui să fie neutre din punctul de vedere al carbonului până în 2030 în interiorul UE.*

*5) Traficul pe calea ferată de mare viteză se va dubla până în 2030 și se va tripla până în 2050 .*

*6) Până în 2030, în Europa vor exista cel puțin 100 de orașe neutre din punct de vedere climatic.*

*7) Traficul feroviar de marfă va crește cu 50 % până în 2030 și se va dubla până în 2050.*

*8) Transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe scurte vor crește cu 25 % până în 2030 și cu 50 % până în 2050.*

*Etape principale ale internalizării costurilor externe ale transporturilor, inclusiv prin intermediul EU ETS:*

*9) Până în 2030, transportul intermodal feroviar și naval va fi în măsură să concureze pe picior de egalitate cu transportul exclusiv rutier din UE.*

*10) Toate costurile externe ale transporturilor din UE vor fi acoperite de utilizatorii transporturilor cel târziu până în 2050.*

*Etape principale în direcția unei mobilități inteligente:*

*11) Până în 2030, transportul multimodal de călători fluid va fi facilitat prin sisteme electronice integrate de emitere a biletelor, iar transportul de mărfuri va fi informatizat.*

*12) Până în 2030, mobilitatea automatizată va fi implementată la scară largă.*

*Etape principale în direcția unei mobilități reziliente:*

*13) O rețea transeuropeană de transport multimodală, echipată pentru un transport durabil și inteligent cu conectivitate de mare viteză, va fi operațională pentru rețeaua centrală până în 2030 și pentru rețeaua globală până în 2050.*

*14) Până în 2050, numărul deceselor pentru toate modurile de transport din UE va fi aproape egal cu zero.*

**15.** România și-a asumat față de Comisia Europeană, în cadrul politicii europene foarte stricte în ceea privește acțiunile climatice, o serie de ținte naționale şi sectoriale foarte ambițioase pentru anul 2050 în cadrul scenariului "România Neutră" - **România îşi propune să devină neutră din punct de vedere climatic în 2050, ajungând la o reducere a emisiilor nete cu 99% în 2050, comparativ cu nivelul din 1990.**

România a început deja procesul de decarbonizare prin **reducerea emisiilor cu 62% în 2019 faţă de nivelul din 1990**. Cu toate acestea, sunt necesare eforturi suplimentare pentru atingerea neutralităţii climatice.

**16.** Este necesară, mai întâi, **atingerea obiectivului din 2030: 78% reducere a emisiilor nete faţă de nivelul din 1990.** Atingerea ţintelor e posibilă doar prin punerea în aplicare a politicilor şi măsurilor potrivite fiecărui sector, pentru atingerea obiectivelor sectoriale privind reducerea emisiilor.

**17.** În cazul sectorului transporturi, e nevoie mai întâi de oprirea tendinţei de creştere a emisiilor, urmată de iniţierea şi derularea procesului de scădere a emisiilor.

**Începând cu anul 1990, emisiile din sectorul transporturi au crescut cu 41%. Ținta finală este de a le reduce cu 82% până în 2050, față de nivelul înregistrat în 1990. Ținta referitoare la stoparea tendinței de creștere a emisiilor din transporturi față de nivelul din 1990 va fi realizată până în 2035.**

**În consecință, atingerea acestor obiective ambițioase asumate de România nu poate fi realizată fără existența unei infrastructuri feroviare stabile din punct de vedere tehnic, modernizată pe coridoarele principale de transport, cel puțin readusă în parametrii tehnici inițiali pentru majoritatea liniilor și întreținută corespunzător.**

**Fără îndeplinirea acestor condiții este exclusă posibilitatea ca România să-și îndeplinească obligațiile care îi revin în ceea ce privește politica din domeniul transporturilor și nu se poate pune problema realizării unui transfer modal de la modal rutier la cel feroviar, așa cum este definită întreaga politică europeană în domeniul transporturilor terestre.**

**18.** În contextul angajamentelor UE pentru 2030, *Directiva 2023/1791 privind eficiența energetică* solicită statelor membre să intensifice eforturile privind eficiența energetică, vizând o reducere cu cel puțin 32.5% a consumului de energie comparativ cu scenariile de referință din 2020.

Ca stat membru al Uniunii Europene, România este ferm angajată în îndeplinirea țintelor de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, asumându-și creșterea ponderii surselor de energie regenerabilă și a eficienței energetice în toate sectoarele.

*Directiva (UE) 2023/1791 privind eficiența energetică* stabilește o țintă ambițioasă de eficiență energetică de reducere a consumului final de energie cu cel puțin 11,7% față de previziunile privind consumul de energie preconizat pentru 2030.

Directiva prevede că statele membre au o obligație medie anuală de creștere a eficienței energetice de 1,49%, cu o creștere graduală și cu includerea elementelor suplimentare de flexibilitate (economiile de energie realizate prin aplicarea schemei EU ETS - schema UE de comercializare a certificatelor de emisii, ca element de politică centrală a Uniunii Europene de reducere a gazelor cu efect de seră, inclusiv pentru clădiri și transporturi.

În sectorul public, ținta de eficiență energetică este de 1,9% față de anul 2021, **cu posibilitatea ca statele membre să excludă apărarea și transportul public,**.

Proiectul de act normativ de transpunere a prevederilor directivei privind eficiența energetică este în curs de adoptare.

**19.** *Directiva 2018/2001 privind energia din surse regenerabile***,** modificată prin *Directiva 2023/2413*, prevede că ținta globală a UE pentru ponderea energiei din surse regenerabile în mixul energetic să devină 45% până în 2030 .

Pentru transporturi, ținta globală de promovarea a energiei din surse regenerabile se poate calcula în 2 moduri:

I. ca reducere de emisii - ținta privind reducerea nivelului de emisii de gaze cu efect de sera este de 14,5% in 2030;
II. sau ca ponderea energiei utilizate în transporturi din surse regenerabile să fie de 29%.

Prevederile Directivei 2023/2413 în ce privește promovarea energiei din surse regenerabile sunt transpuse în legislația națională prin OUG nr. 163/2022 și sunt corelate cu țintele și obiectivele din *Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice 2021 - 2030 (PNIESC).*

**20.** Legislația europeană care reglementează infrastructurile critice a fost modificată în cursul anului 2022, prin intrarea în vigoare a *Directivei (UE) 2022/2557 privind reziliența entităților critice și de abrogare a Directivei 2008/114/CE,* care a fost transpusă în legislația națională prin *Legea 294/2024 privind rezilienţa entităţilor critice* precum și, ulterior prin emiterea *Regulamentului Delegat (UE) 2023/2450 de completare a Directivei (UE) 2022/2557 prin stabilirea unei liste de servicii esențiale.*

**Infrastructură critică** înseamnă un activ, o instalație, un echipament, o rețea ori un sistem, sau o componentă a unui activ, instalații, echipament, rețea ori sistem, care este **necesar(ă)** pentru **furnizarea unui serviciu esențial**.

**Serviciu esențial** înseamnă un serviciu care este indispensabil pentru menținerea funcțiilor societale vitale, a activităților economice vitale, a sănătății și siguranței publice, sau a mediului;

**Lista neexhaustivă a serviciilor esențiale** este inclusă în Regulamentul Delegat (UE) 2023/2450, la art. 2, pct. 2, lit. b), fiind obligatorie ca atare:

*"subsectorul transportului feroviar:*

*(i) servicii de transport feroviar (călători și mărfuri) (întreprinderile feroviare);*

*(ii) exploatarea, administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare, inclusiv a gărilor pentru călători, a terminalelor de marfă, a stațiilor de triaj și a centrelor de control al traficului (**administratorii de infrastructură**);*

*(iii) exploatarea, gestionarea și întreținerea infrastructurilor de servicii feroviare (**operatorii infrastructurilor de servicii**);*

*(iv) exploatarea, gestionarea și întreținerea gestionării traficului feroviar, a sistemelor de control-comandă și semnalizare, precum și a instalațiilor și a sistemelor de telecomunicații utilizate pentru control-comandă și semnalizare (**administratorii de infrastructură**);"*

**Entitățile critice** sunt entitățile publice sau private identificate ca aparținând uneia dintre categoriile menționate în a treia coloană a tabelului din anexa la directivă iar pentru Sectorul Transporturi, Subsectorul Transport feroviar acestea sunt:

***Administratorii de infrastructură** în sensul definiţiei de la art. 3 punctul 3 din Legea 202/2016*

***Întreprinderile feroviare** în sensul definiţiei de la art. 3 pct. 18 din Legea nr. 202/2016,*

În consecință, **conform legislației în vigoare, anume Legea 294/2024 și Regulamentul 2023/2450**, orice **activ, gară, instalație, echipament, rețea ori sistem, sau componente ale acestora administrate de CFR SA**, **necesare furnizării serviciilor precizate la art. 2, pct. 2, lit. b)** din Regulamentul (UE) 2023/2450, **reprezintă infrastructură critică**.

**21.** Având în vedere contextul legislativ prezentat mai sus, la elaborarea prezentei strategii s-au avut în vedere angajamentele precum și termenele asumate de România, în calitate de stat membru al Uniunii Europene, în raport cu instituțiile Uniunii Europene, precum și riscurile de aplicare asupra României a procedurilor de infringement din cauza lipsei unor măsuri, unele dintre prevederile incluse în prezentul document reprezentând fundamentarea pentru realizarea unor obligații asumate la nivel național.

## CONCLUZII PRIVIND PERIOADA 2021-2025

**22.** Încasările din obiectul principal de activitate al CFR SA - tariful de utilizare a infrastructurii (TUI) sunt folosite, alături de transferuri de la bugetul de stat, pentru **mentenanța** infrastructurii feroviare publice, anume:

- acțiuni preventive - lucrări de întreținere a infrastructurii și
- acțiuni corective - reparațiile curente ale infrastructurii.

**23.** Finanțarea lucrărilor de **reînnoire** (reparații capitale), modernizare și dezvoltare sunt în sarcina exclusivă a proprietarului infrastructurii feroviare, statul român.

**24.** Instrumentul de punere în aplicare a prevederilor Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare, care stabilește necesarul de finanțare alocat infrastructurii feroviare publice este Contractul de activitate și performanță încheiat între MTI și CFR SA.

**25.** Prin contractul de activitate și performanță și pe baza necesarului determinat prin strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare sunt alocate de către stat resursele necesare realizării lucrărilor de întreținere, reparații curente, reînnoire și modernizare a infrastructurii feroviare.

**26.** **Întreţinerea** înseamnă efectuarea setului de proceduri de înlocuire a unor componente ale infrastructurii a căror uzură este suficient de avansată încât probabilitatea de defectare este considerată inacceptabilă. Înlocuirea componentelor se efectuează de regulă anterior defectării.

Întreţinerea este necesară pentru a menţine la un nivel redus probabilitatea de apariţie a defectării unor componente ale infrastructurii.

Din perspectiva vitezelor de circulaţie, întreţinerea are rolul de a preveni mărirea ecartului dintre viteza proiectată şi viteza maximă permisă de infrastructura feroviară. Ca urmare, această acţiune trebuie să fie permanentă şi continuă.

**27.** **Reparaţiile curente** ale elementelor de infrastructură au ca scop principal: (a) în sectorul linii: eliminarea punctelor periculoase ale infrastructurii feroviare şi eliminarea restricţiilor de viteză impuse din cauza defectării unor elemente ale infrastructurii; (b) în sectorul instalaţii: înlocuirea unor componente cu grad avansat de uzură, în scopul prevenirii unor defectări potenţial periculoase.

**28.** **Reînnoirea** infrastructurii feroviare înseamnă înlocuirea componentelor cu grad ridicat de uzură şi/sau defecte şi a menţine atât la nivel scăzut probabilitatea de apariţie a unor noi defectări cât și de a readuce viteza de circulaţie permisă de infrastructură până la nivelul vitezei proiectate.

**29.** **Modernizarea** infrastructurii feroviare înseamnă lucrările de înlocuire a tuturor componentelor infrastructurii feroviare pentru a se obține parametri sporiți pentru toate acestea, incluzând creșterea vitezei proiectate, a sarcinii pe osie, lungimea trenurilor și a tuturor celorlalți parametrii.

**30.** Contractul de activitate și performanță încheiat între MTI și CFR SA pentru perioada 2021-2025 nu a acoperit decât parțial necesarul de finanțare identificat și aprobat prin HG 985/2020 de aprobare a Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare pentru perioada 2021-2025 la un nivel global de 49,46%, continuându-se practica subfinanțării infrastructurii feroviare din România la un nivel inferior celui de subzistență.

**Fonduri publice alocate pentru infrastructura feroviară în perioada 2021-2025** ***(mii lei)***

| Categorii de cheltuieli | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Întreținere | alocat | 1.404.019 | 1.762.806 | 1.795.846 | 3.541.092 | 3.092.959 | 11.596.722 |
| | necesar | 2.006.026 | 2.636.620 | 3.051.251 | 4.758.712 | 5.660.147 | 18.112.756 |
| | realizat | **69,99%** | **66,86%** | **58,86%** | **74,41%** | **54,64%** | **64,03%** |
| Reparații curente | alocat | 41.908 | 38.329 | 58.922 | 53.030 | 45.214 | 237.403 |
| | necesar | 246.020 | 246.575 | 237.432 | 223.857 | 233.800 | 1.187.684 |
| | realizat | **17,03%** | **15,54%** | **24,82%** | **23,69%** | **19,34%** | **19,99%** |

| Categorii de cheltuieli | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Reînnoire | alocat | 70.954 | 109.019 | 109.385 | 168.594 | 118.979 | 576.931 |
| | necesar | 363.824 | 654.572 | 1.020.073 | 1.464.164 | 2.291.724 | 5.794.357 |
| | realizat | **19,50%** | **16,66%** | **10,72%** | **11,51%** | **5,19%** | **9,96%** |
| **Total fonduri alocate 2021 – 2025 pentru mentenanță și reînnoire** | | | | | | | **12.411.056** |
| **Total fonduri necesare 2021 – 2025 pentru mentenanță și reînnoire** | | | | | | | **25.094.797** |
| **Procent alocare față de necesar 2021 – 2025 pentru mentenanță și reînnoire** | | | | | | | **49,46%** |
| Modernizare /Proiecte majore | alocat | 3.595.588 | 2.040.827 | 2.316.613 | 4.329.638 | 5.358.684 | 17.641.350 |
| | necesar | 3.591.400 | 7.237.070 | 10.513.197 | 10.281.192 | 8.958.586 | 40.581.445 |
| | realizat | **100,12%** | **28,20%** | **22,04%** | **42,11%** | **59,82%** | **43,47%** |
| **Total general fonduri alocate 2021 – 2025** | | | | | | | **30.052.406** |
| **Total general fonduri necesare 2021 – 2025** | | | | | | | **65.676.242** |
| **Procent alocare față de necesar 2021 - 2025** | | | | | | | **45,76%** |

31. **Deficitul de finanțare înregistrat în perioada 2021-2025 pentru lucrările de întreținere, reparații curente, reînnoire, adică al ansamblului de activități care trebuie realizate de către CFR SA și de care depinde direct starea tehnică a infrastructurii feroviare publice a României a fost de peste 12,5 miliarde de lei**, respectiv **49,46%,** cu consecințe directe privind starea tehnică a infrastructurii feroviare publice, creșterea cheltuielilor de întreținere și de exploatare a rețelei precum și asupra rezultatelor financiare ale CFR SA, compania înregistrând în mod constant un rezultat negativ.

32. **Deficitul de finanțare înregistrat în perioada 2021-2025 pentru proiectele majore de modernizare a infrastructurii feroviare publice a fost de 23 miliarde lei, respectiv 43,47%.**

33. **Deficitul de total de finanțare a infrastructurii feroviare publice, determinat ca diferența dintre necesarul de finanțare aprobat prin HG nr. 985/2020 și finanțarea alocată de la bugetul de stat pentru perioada 2021-2025 a fost de aproximativ 35 miliarde lei, respectiv 45,76%.**

34. **În condițiile în care infrastructura feroviară publică a României a fost în mod constant subfinanțată în ultimii 35 de ani consecința directă este epuizarea tehnică a acesteia, intervenția investițională realizată pentru modernizarea secțiunilor naționale ale rețelei trans-europene de transport (TEN T) fiind marginală în raport cu dimensiunea rețelei feroviare, care este adaptată rațional la dimensiunea teritoriului național și care are potențialul de a asigura nevoile de mobilitate ale populației, mărfurilor precum și a celei militare în concordanță cu obligațiile care decurg din calitatea sa de stat membru al Uniunii Europene.**

**CONSECINȚA DEFICITULUI DE FINANȚARE ASUPRA INFRASTRUCTURII FEROVIARE PUBLICE**

**35.** Reînnoirea infrastructurii feroviare este una dintre activitățile esențiale ale oricărei companii care are ca misiune administrarea infrastructurii. Reînnoirea constă în înlocuirea masivă a unor componente cu grad ridicat de uzură, fapt care readuce rata de defectare a sistemului la un nivel redus, apropiat de cel al unui sistem nou, generând practic un nou ciclu de operare al sistemului, dar cu costuri mult mai reduse decât în cazul înlocuirii cu un sistem complet nou. De asemenea, prin reînnoire se asigură menținerea parametrilor tehnici ai infrastructurii feroviare la nivelul celor proiectați și obținuți prin construcție.

**36.** În cazul infrastructurii feroviare normativele tehnice stabilesc reguli clare privind termenele la care trebuie procedat la reînnoirea unor subsisteme ale infrastructurii feroviare, astfel încât între două termene consecutive de reînnoire rata de defectare să fie menţinută la un nivel suficient de scăzut prin activităţi de întreţinere şi reparaţii pentru a asigura atât siguranţa circulaţiei trenurilor cât şi un nivel rezonabil al costurilor de mentenanţă.

**37.** Conceptelor prezentate sintetic anterior cu privire la fiabilitate, mentenanță – întreținere și reparații curente – şi reînnoire li se adaugă conceptul referitor la *siguranţa circulaţiei trenurilor*. Din această perspectivă, o serie de defectări pot avea caracter de *defectări (potenţial) periculoase*. Este vorba despre acele defectări care pot genera pericole potenţiale privind circulaţia normală a trenurilor cu utilizarea respectivelor elementele ale infrastructurii feroviare. În unele cazuri, apariţia unui defect de acest tip poate permite utilizarea în continuare a elementului de infrastructură, dar cu restricţii în ceea ce priveşte viteza de deplasare a trenului astfel încât să fie asigurată siguranţa deplasării. Apare astfel conceptul "*restricţie de viteză*", ca procedeu prin care se asigură utilizarea în siguranţă a unei componente defecte a infrastructurii, până la momentul reparării sau înlocuirii acesteia.

**38.** Consecința directă a deficitului de finanțare asupra **infrastructurii feroviare publice** aflate în administrarea CFR SA este prezentată sintetic în tabelul următor care prezintă gradul de uzură și de degradare a elementelor componente ale infrastructurii:

| Nr crt | Elementele infrastructurii feroviare publice | U.M. | Existente | Scadente la reînnoire | Pondere |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Linii curente si directe (lungime desfășurată) | Km. | 13.441 | 9.753 | **72,56%** |
| | Linii curente si directe (lungime nedesfășurata) | Km. | 10.617 | 7.416 | **69,85%** |
| | Linii abătute, alte linii | Km. | 6.085 | 3.824 | **62,84%** |
| 2 | Terasamente | Km. | 15.107 | 9.584 | **63,44%** |
| 3 | Poduri | buc. | 4.564 | 3.124 | **68,45%** |
| | | m | 122.317 | 82.508 | **67,45%** |
| 4 | Podețe | buc. | 13.090 | 9.278 | **70,88%** |
| | | m | 67.900 | 30.799 | **45,36%** |
| 5 | Tuneluri | buc. | 189 | 117 | **61,90%** |
| | | m | 65.037 | 40.432 | **62,17%** |
| 6 | Instalații SCB | nr instalații | 969 | 857 | **88,44%** |
| | | nr macazuri | 18.318 | 15.779 | **86,14%** |
| 6.a | Instalații CE | nr instalații | 88 | 7 | **7,95%** |
| | | nr macazuri | 2.403 | 501 | **20,85%** |
| 6.b | Instalații CED | nr instalații | 549 | 519 | **94,54%** |
| | | nr macazuri | 12.265 | 11.632 | **94,84%** |
| 6.c | Instalații CEM | nr instalații | 34 | 34 | **100,00%** |
| | | nr macazuri | 435 | 435 | **100,00%** |
| 6.d | Instalații SCB necentralizate | nr instalații | 298 | 297 | **99,66%** |

| Nr crt | Elementele infrastructurii feroviare publice | | U.M. | Existente | Scadente la reînnoire | Pondere |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | nr macazuri | 3.215 | 3.211 | **99,88%** |
| 7 | Instalații BLA | | Km. | 7.739 | 5.958 | **76,98%** |
| 8 | Linii electrice de contact | | Km. | 10.349 | 7.626 | **73,69%** |
| 9 | Linii electrice joasa tensiune | | Km. | 5.031 | 4.121 | **81,92%** |
| 10 | Substații de tracțiune electrica | | buc. | 77 | 51 | **66,23%** |
| 11 | Posturi trafo 16 MVA, 110 / 27,5 KV | | buc. | 176 | 133 | **75,57%** |
| 12 | Clădiri de exploatare feroviara (care deservesc instalații feroviare) | | buc. | 1.067 | 776 | **72,73%** |
| 12a | Rețele telecomunicații | F.O. | Km. | 4.500 | 3.214 | **71,43%** |
| 12b | | I.S.D.N. | buc. | 379 | 352 | **92,88%** |
| 12c | | D.T.B.N. | buc. | 884 | 846 | **95,70%** |

**39. Din acest tabel rezultă că prioritatea strategică privind dezvoltarea infrastructurii feroviare trebuie să o reprezinte creşterea competitivităţii transportului feroviar pe piaţa internă, în principal prin menţinerea nivelului proiectat de performanţă al infrastructurii feroviare prin activitățile de reînnoire.**

**Astfel, principala direcţie de acţiune prioritară trebuie să vizeze recuperarea în ritm accelerat a restanţelor privind reînnoirea infrastructurii, prioritar prin reînnoirea liniilor curente şi directe.**

**40.** Consecința finanțării la un nivel de sub 20% față de necesar a lucrărilor de reparații a avut ca efect direct creșterea cu 54% numărului de restricții de viteză pe infrastructura feroviară și cu 26,80% a lungimii restricțiilor de viteză, de la 696 km la 1.688 km, raportat la nivelul anului 2021.

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|---|---|---|---|---|
| Lungime restricții (Km) | 696 | 600 | 809 | 1.331 | **1.688** |
| % față de anul anterior | | *-13,79%* | *34,83%* | *64,52%* | ***26,82%*** |
| % față de anul 2021 | | *-13,79%* | *16,24%* | *91,24%* | ***142,53%*** |
| Număr restricții | 368 | 378 | 419 | 553 | **567** |
| % față de anul anterior | | *2,72%* | *10,85%* | *31,98%* | ***2,53%*** |
| % față de anul 2021 | | *2,72%* | *13,86%* | *50,27%* | ***54,08%*** |

**41.** În ceea ce privește elementele componente ale **infrastructurii feroviare private** este situația este similară, după cum urmează:

| Nr crt | Elementele infrastructurii feroviare private | U.M. | Existente | Scadente la reînnoire | Pondere |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Alte clădiri – gări, halte, sedii regionale, secții tehnice, districte tehnice etc. | buc. | 5.298 | 4.233 | **79,90%** |
| 2 | Mașini grele de cale | buc. | 170 | 162 | **95,29%** |
| 3 | Utilaje | buc. | 412 | 348 | **84,47%** |
| 4 | Locomotive | buc. | 11 | 9 | **81,82%** |
| 5 | Vagoane | buc. | 522 | 365 | **69,92%** |
| 6 | Automotoare | buc. | 17 | 14 | **82,35%** |
| 7 | Pluguri de zăpadă | buc. | 32 | 25 | **78,13%** |
| 8 | Trenuri tehnologice | buc. | 7 | 6 | **85,71%** |
| 9 | Macarale EDK | buc. | 63 | 61 | **96,83%** |
| 10 | Drezine pantograf | buc | 153 | 125 | **81,70%** |

**42.** Pentru a avea o imagine a declinului major a stării tehnice a infrastructurii feroviare indus de subfinanțare, lipsă de implicare, politici eronate și inacțiune prezentăm mai jos scadențele la reînnoire în ceea ce privește lungimea liniilor curente și directe din anul 2025 comparativ cu datele aferente anilor 1990 și 2010, menționând faptul că anterior anului 1990, lucrările de reînnoire erau realizate prin forțe proprii de către CFR iar media era de circa 400 km de cale ferată reînnoită anual, pentru o lungime a rețelei comparabilă:

| **Elementele infrastructurii feroviare publice** | **Scadente la reînnoire** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Anul 1990** | | **Anul 2010** | | **Anul 2025** | |
| Linii curente și directe | km | pondere | km | pondere | km | pondere |
| | **1.364** | **10,10%** | **5.596** | **41,14%** | **9.753** | **72,56%** |

**43. Din datele prezentate în tabelul de mai sus se constată faptul că în lipsa unui program de finanțare, asumat de către proprietarul infrastructurii feroviare publice, care să asigure menținerea parametrilor proiectați ai infrastructurii feroviare existente, lungimea liniilor de cale ferată care sunt epuizate din punct de vedere tehnic s-a cvadruplat în 20 de ani și aproape s-a dublat într-o perioadă de 15 ani.**

**Folosirea termenului de epuizare tehnică este justificată în condițiile în care majoritatea liniilor scadente la reînnoire au durata de utilizare, ca termen precum și ca tonaj circulat pe acestea, cu mult depășite.**

**44.** Din situația de fapt descrisă sec prin cifrele din tabelele anterioare nu poate rezulta decât o singură concluzie – obiectivele generale strategice ale dezvoltării infrastructurii feroviare trebuie în mod obligatoriu să conțină demararea unui **program de recuperare accelerată a restanțelor în ceea ce privește reînnoirea liniilor pentru o perioadă de cel puțin 15 ani**.

**Demararea unui asemenea program, detaliat în anexa 2, este esențială pentru existența viitoare a unui trafic feroviar la nivelul întregii țări**, alternativa fiind de a menține circulația la un standard tehnic actual doar pe liniile magistrale modernizate, situație în care obiectivul principal al CFR SA de a asigura mobilitatea la nivelul întregii țări precum și obiectivele politice asumate de către România în domeniul transporturilor terestre precum și cel al mediului urmând a fi ratate, cu toate consecințele care decurg din aceasta.

**EVALUAREA INDEPENDENTĂ A CAPACITĂȚILOR ADMINISTRATORULUI INFRASTRUCTURII - CFR SA**

**45.** În conformitate ținta 80 din PNRR, „*Punerea în aplicare a principalelor recomandări de creștere a performanței financiare și operaționale a C.N.A.I.R., C.N.I.R., C.F.R. S.A., C.F.R. Călători și Metrorex*", ca parte integrantă a Reformei 2 din cadrul componentei 4 – Transport sustenabil, un consorțiu condus de Deloitte Consultanță SRL a realizat o analiză diagnostic a performanțelor financiare și operaționale pentru Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R."-S.A. în vederea îmbunătățirii capacității instituționale de management și guvernanță corporativă în cadrul companiilor cu capital de stat, în vederea creșterii performanței financiare și operaționale a acestora prin implementarea unor recomandări cheie care să contribuie la creșterea performanței financiare și operaționale a companiilor menționate.

**46.** Analiza diagnostic operațională elaborată a determinat faptul că la nivelul CFR SA sunt asigurate structuri funcționale, procese și instrumente de control intern care susțin continuitatea, modernizarea și sustenabilitatea mecanismelor strategice de realizare a obiectului de activitate și a relevat conformitatea activității CFR SA cu standardele OCDE de bună guvernanță corporativă cuprinse în *Principiile Organizației pentru Cooperare și Dezvoltare Economică (OCDE) de guvernanță corporativă*, precum și în *Ghidul OCDE privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice*, în sensul de respectare, în toate aspectele semnificative, a acestor Standarde."

**47.** În același timp, consultantul independent a constatat următoarele aspecte relevante necesare unei evaluări corecte a CFR SA prin prisma misiunii încredințate acestei companii, după cum urmează:

*"Cu toate acestea, compania suferă de o subfinanțare acută, considerent principal care generează neatingerea obiectivelor operaționale asumate, respectiv starea avansată de uzură a infrastructurii feroviare din România.*

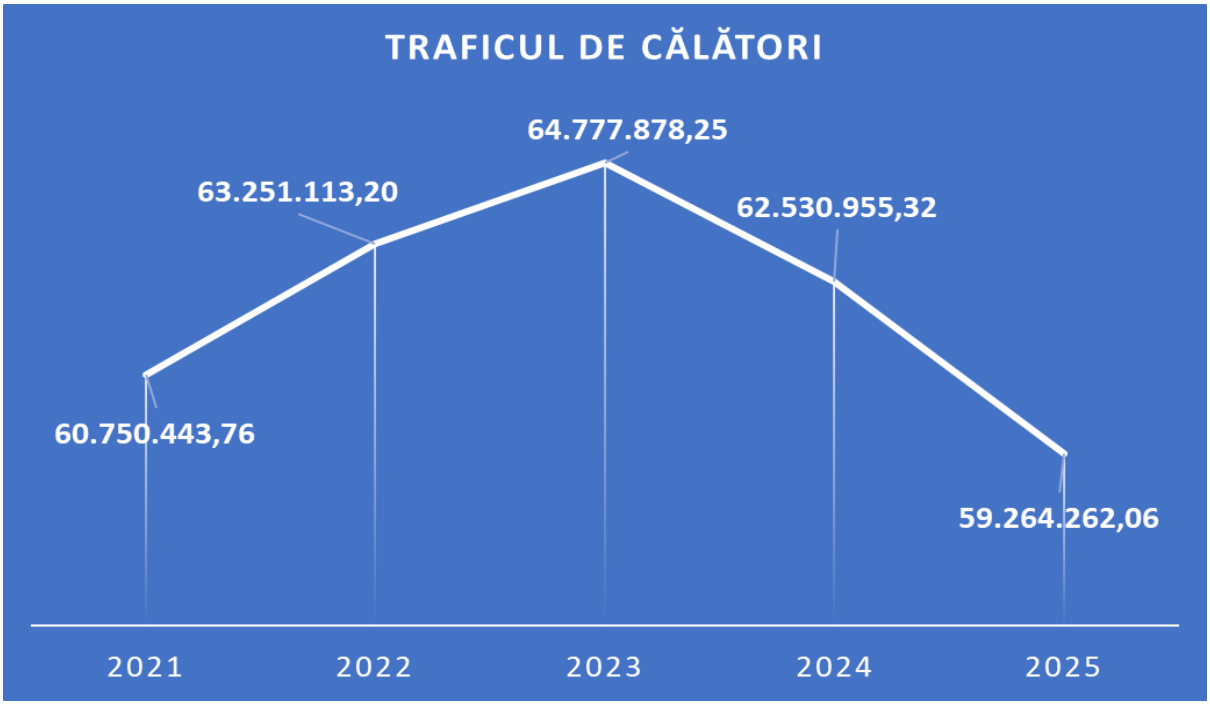
*Următoarele implicații ale situației de subfinanțare pot fi întrevăzute:*

- *Economice: Rezultate economice negative; Neacoperirea costurilor fixe; Incapacitate de plată; Vulnerabilități în asigurarea sustenabilității companiei.*
- *Tehnice: viteză comercială scăzută; oprirea proiectelor de investiții; scăderea nivelului de siguranță pe a transportului pe calea ferată.*

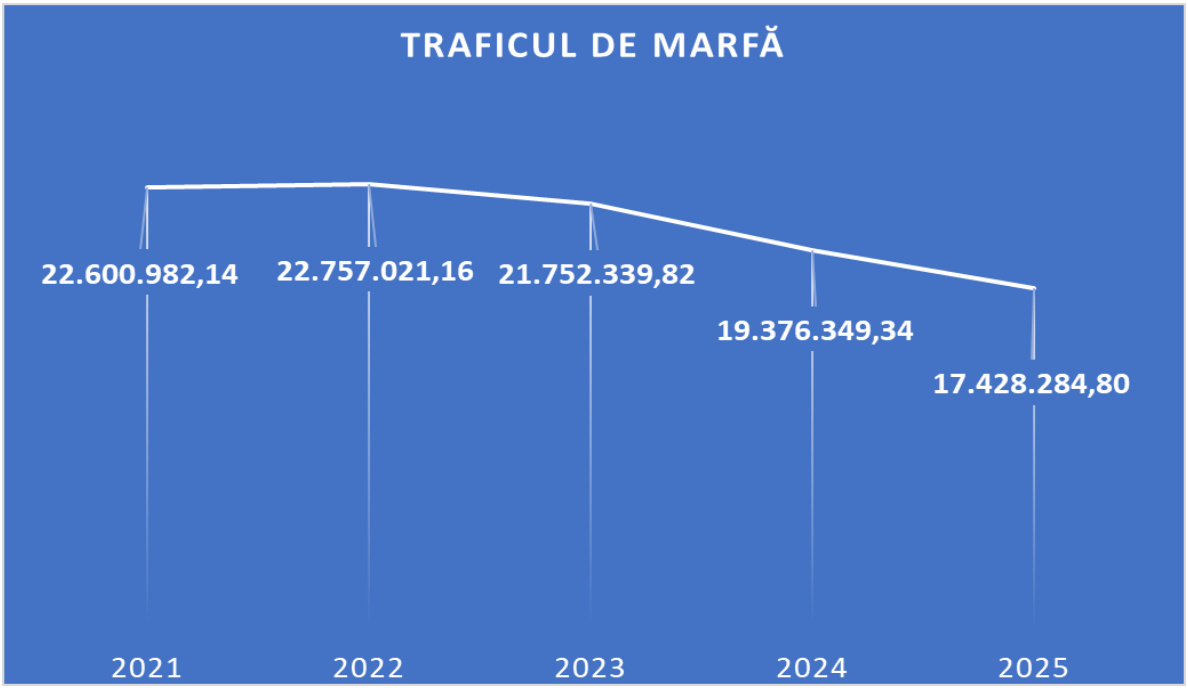
*Având în vedere aceste considerente, sunt necesare investiții și alocări de la bugetul de stat pentru susținerea financiară a implementării strategiilor adoptate și realizarea activităților specifice, astfel încât să se poată atinge obiectivele operaționale și nivelul de siguranță pe transportul pe calea ferată asumate și cuprinse în standardele românești și internaționale din domeniu."*

## PIAȚA TRANSPORTURILOR FEROVIARE ÎN PERIOADA 2021-2025

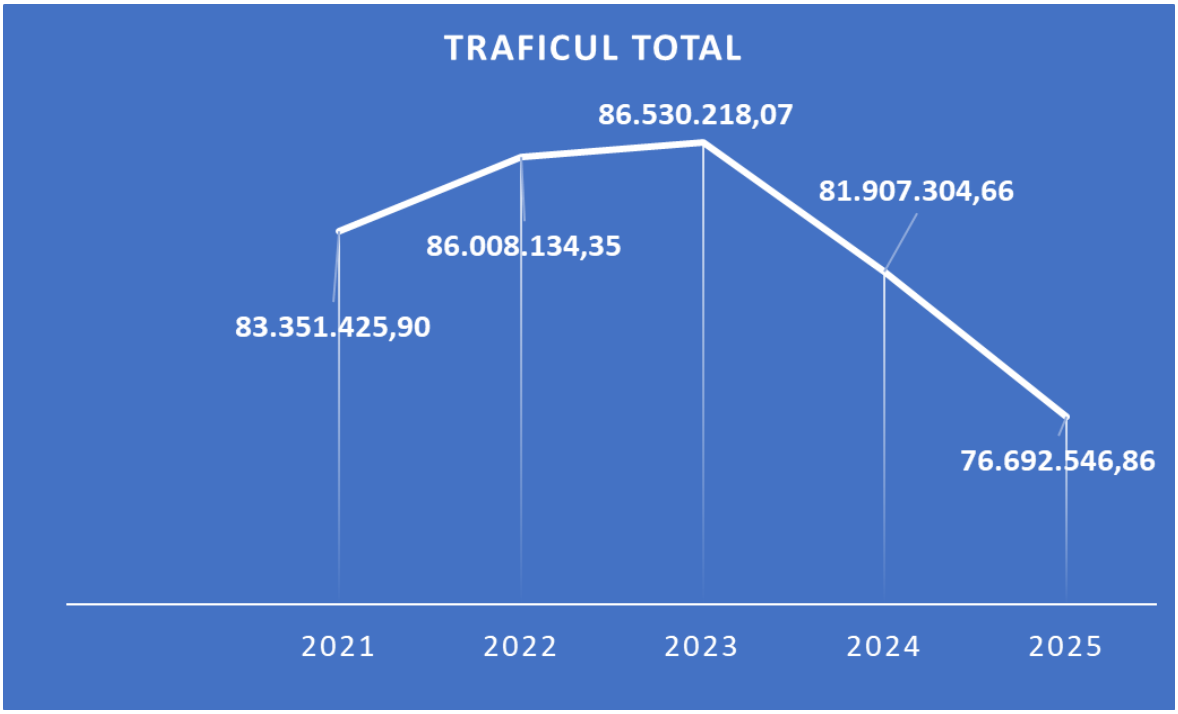
**48.** Evoluția traficul feroviar de călători în perioada 2021-2025, exprimat în tren-km, este prezentată grafic mai jos:



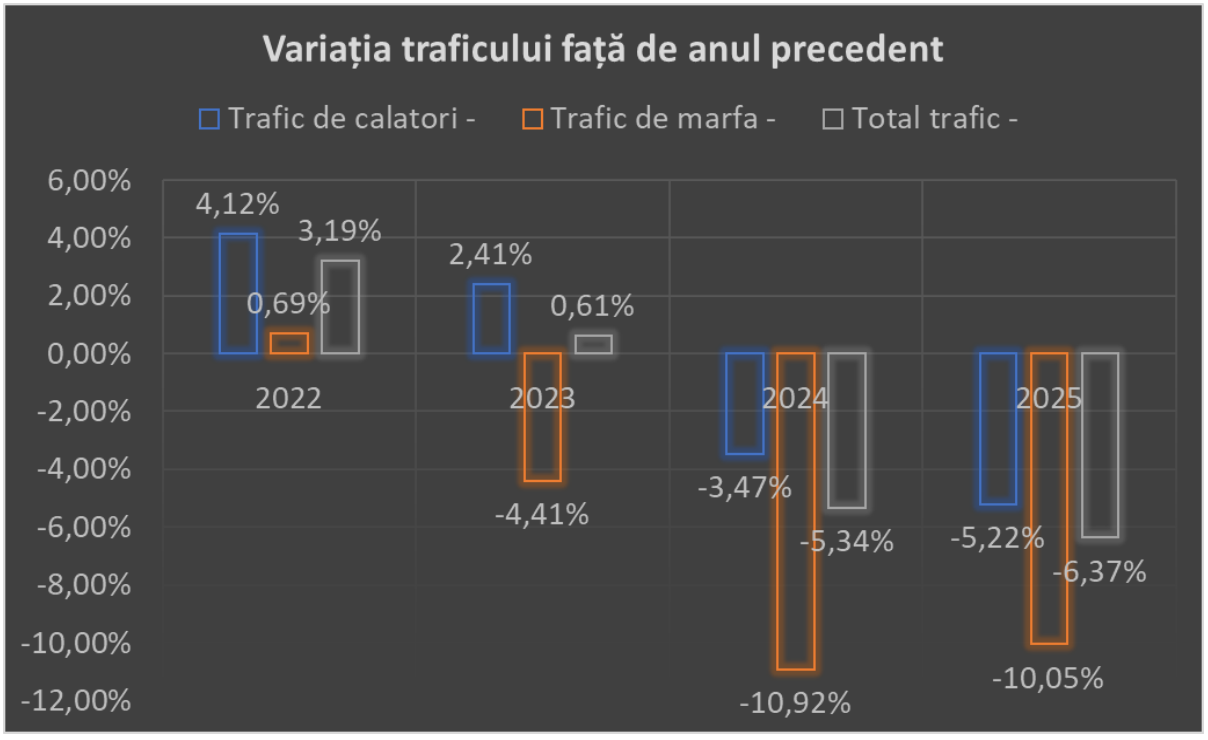

**49.** Evoluția traficul feroviar de marfă în perioada 2021-2025, exprimat în tren-km, este prezentată grafic mai jos:



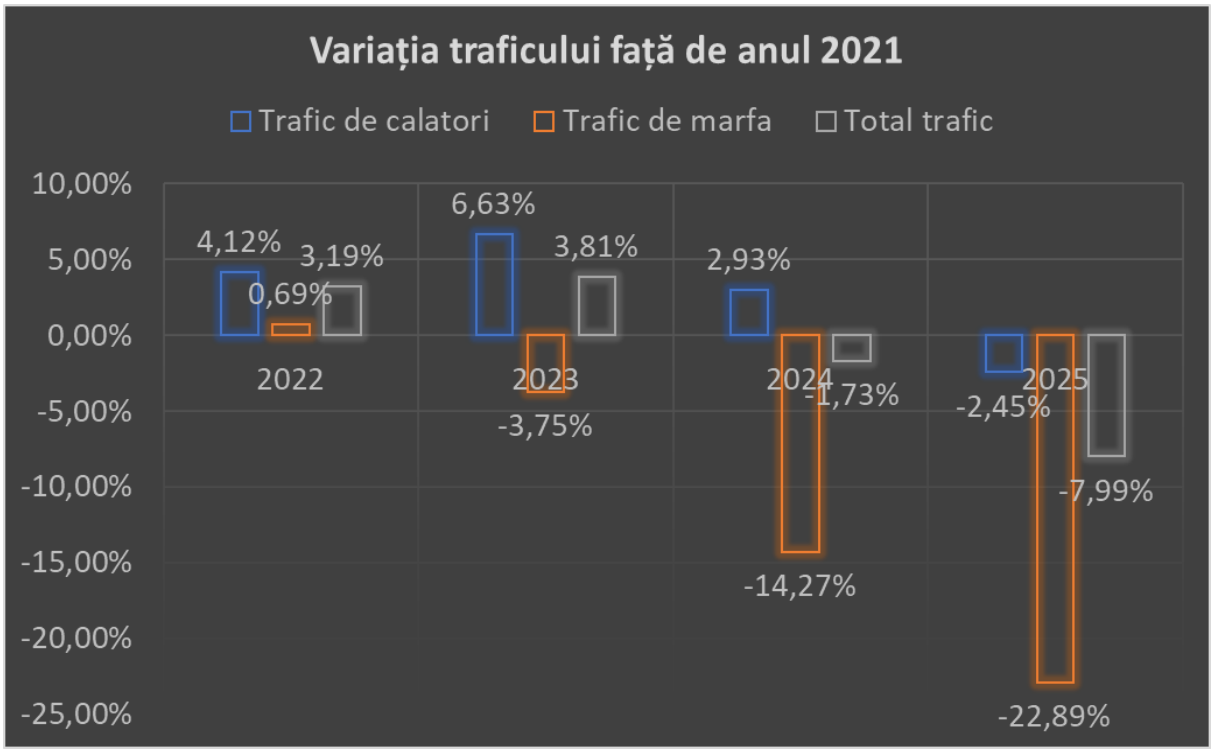

**50.** Evoluția traficul feroviar de total în perioada 2021-2025, exprimat în tren-km, este prezentată grafic mai jos:




**51.** Variația traficului feroviar față de anul precedent în perioada 2021-2025, exprimat în tren-km, este prezentată grafic mai jos:




**52.** Variația traficului feroviar față de anul 2021 pentru perioada 2022-2025, exprimat în tren-km, este prezentată grafic mai jos:




**53. Așadar în anul 2025 se înregistrează o scădere generalizată a traficului față de anul 2021 cu peste 22% pentru traficul de mărfuri, cu peste 2% pentru traficul de călători și cu cca 8% pentru traficul total.**

Trebuie precizat faptul că administratorul infrastructurii feroviare are ca misiune asigurarea capacităților de infrastructură solicitate de către operatorii de transport feroviar și că nu are niciun fel de pârghie pentru a influența nivelul cererii de trafic.

**54.** În același timp, prin emiterea HG 1302/2021 - "***Programul de acţiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare şi transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători şi marfă***" s-au avut în vedere aplicarea unor măsuri care să contribuie la creșterea traficului feroviar, pornind de la următoarele premise :

*"În procesul de elaborare al PNRR a fost agreată necesitatea **unui program de acțiune pentru atingerea obiectivelor de reformă asumate în ceea ce privește creșterea traficului feroviar până în anul 2026**. Acest program include (printre altele):*

- ***măsuri de creștere a traficului de marfă feroviar cu cel puțin 25% până în 2026 față de 2020;***
- ***măsuri specifice în vederea atingerii unui obiectiv de creștere a numărului de călători din transportul feroviar cu o medie de 25% față de nivelul de referință din 2021;***
- *măsuri de transfer al călătorilor de la transportul cu autobuze/microbuze la transportul feroviar pe rutele de navetă."*

**55.** Măsurile propuse prin HG 1302/2021 au vizat, printre altele:

***Cod acțiune A3.3 - Asigurarea cadrului legal adecvat pentru inițierea și susținerea transferului modal către calea ferată a fluxurilor de transport de marfă derulate în prezent prin alte moduri de transport.*** *Această acțiune include cel puțin următoarele măsuri:*

*a) Modificarea și completarea legislației primare în scopul asigurării cadrului legal adecvat pentru instituirea unui **sistem de servicii publice de transport combinat de marfă pe rute terestre**, ca instrument destinat inițierii și susținerii eficiente a transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport de marfă derulate în prezent prin alte moduri de transport. (…)*

*b) Modificarea și completarea legislației primare în scopul asigurării cadrului legal adecvat pentru instituirea unui **sistem de servicii publice de transport feroviar de marfă în vagoane izolate**, ca instrument destinat inițierii și susținerii eficiente a transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport de marfă derulate în prezent prin alte moduri de transport. (…)*

***Cod acțiune A3.4 - Modificarea și completarea legislației existente în scopul implementării altor măsuri necesare în vederea stimulării transferului modal către calea ferată al fluxurilor de marfă transportate în prezent pe cale rutieră:***

- *Acordarea de ajutoare financiare directe **(subvenții) pentru construcția / modernizarea de linii ferate industriale**, în special pentru clienți care pot fi interesați de traficul de vagoane izolate;*
- *Acordarea de ajutoare financiare directe **(subvenții) pentru construcția / modernizarea liniilor publice de încărcare-descărcare din stații, a rampelor și magaziilor de mărfuri deservite**;*
- *Acordarea de ajutoare financiare directe (**subvenții) pentru echipamente destinate traficului combinat de marfă** (containere, cutii mobile, semiremorci care pot fi manipulate prin ridicare, material rulant specific, utilaje și dispozitive de manipulare a UTI și alte echipamente);*
- *Introducerea de **restricții de circulație pe timp de noapte și în anumite zile sau perioade pe întreaga rețea de drumuri pentru vehiculele rutiere grele (peste 12 tone)**"*

***Cod acțiune A3.4 - Modificarea și completarea legislației existente în scopul implementării altor măsuri necesare în vederea stimulării transferului modal către calea ferată al fluxurilor de marfă transportate în prezent pe cale rutieră:***

- ***Scutiri de taxe și impozite** pentru vehiculele rutiere implicate în traficul combinat;*
- ***Scutiri de la plata taxei de drum** (rovigneta) pentru vehicule rutiere implicate în transporturi combinate;*
- ***Revizuirea legislației privind TVA în cazul transporturilor feroviare / combinate subvenționate**;*
- ***Eliminarea din acciza la motorina utilizată pentru tracțiunea Diesel a părții care se alocă pentru întreținerea drumurilor;***
- *Recunoașterea timpului petrecut în trenul Ro-La ca timp de odihnă pentru șoferii de vehicule rutiere grele;*
- *Reducerea drastică a numărului de autorizații de tranzit pentru vehicule rutiere grele înmatriculate în țări care nu sunt membre ale UE; (…)*

***Cod acțiune A2.2 - Creșterea nivelului de expertiză al personalului cu atribuții în domeniul pregătirii și implementării proiectelor de investiții.***

- *CFR SA poate **să atragă cu un salariu motivant experți și specialiști** în pregătirea și implementarea proiectelor din mediul universitar, tehnic, privat; în prezent, raportat la proiectele gestionate în diferite etape procedurale, capacitatea administrativă a CNCF CFR-SA este limitată.*
- *CFR SA trebuie **să stopeze migrarea personalului propriu către mediul privat** sau de stat care oferă la același tip de pregătire și muncă salarii mult mai mari.*

**56.** Toate măsurile citate în paragraful precedent și care vizau, în principal, modificări legislative corective pentru echilibrarea pieței transporturilor terestre, **nu au fost puse în practică iar cele care au fost puse în practică au vizat măsuri care nu avut magnitudinea necesară obținerii rezultatului așteptat.**

**Așadar, se constată că în ciuda unui program propus pentru echilibrarea mixului modal al transporturilor terestre, rezultatele obținute sunt contrare, tendința de scădere urmând a continua și în anul 2026.**

**Cu toate acestea, obiectivul de creștere a traficului feroviar cu 25% este unul corect asumat nu doar în contextul legislației europene din domeniul mediului și al transporturilor ci și în contextul realităților obiective ale pieței de transport terestru din România, acesta trebuind să fie îndeplinit.**

**Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare oferă fundamentul tehnic și tehnologic necesar dar care nu este și suficient pentru a asigura atât conformarea cu obligațiile politice cât și atingerea obiectivelor asumate, trebuind să fie în mod obligatoriu însoțită de o serie de decizii non-investiționale care să asigure coerența politicilor din domeniul mediului și transporturilor terestre, o parte dintre acestea fiind prezentate la finalul prezentului document.**

**OBIECTIVE STRATEGICE GENERALE**

**57.** Pornind de la:
- fundamentele teoretice ale precedentei strategii,
- gradul de aducere la îndeplinire în perioada 2021-2025 a acțiunilor strategice identificate,
- contextul politic, social, economic și financiar care se conturează pentru orizontul de timp 2026-2030,
- Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030, aprobat prin HG 1312/2021 *privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 666/2016 pentru aprobarea documentului strategic Master Planul General de Transport al României* – PI

**Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2026-2030 are în vedere:**
- **finalizarea acțiunilor strategice demarate,**
- **revizuirea acțiunilor strategice identificate,**
- **demararea acțiunilor strategice neinițiate în exercițiul precedent**

**și ca prioritate absolută:**
- **demararea programului de recuperare a deficitului de infrastructură feroviară prin reînnoirea acesteia.**

**58.** Din perspectiva elaborării acestui document, dezvoltarea infrastructurii feroviare include:

- ansamblul acţiunilor de întreţinere, reparaţii şi reînnoiri necesare pentru ca infrastructura existentă să fie menținută sau readusă la parametrii tehnici proiectați pentru susţinerea unui transport feroviar competitiv la nivel naţional.
- acţiuni de modernizare necesare pentru a răspunde nevoilor actuale şi viitoare de mobilitate a populaţiei şi a mărfurilor, precum şi cerinţelor identificate privind creşterea competitivităţii transportului feroviar.
- acţiuni de modernizare a exploatării (operării) infrastructurii feroviare, pe de o parte în scopul creşterii performanţelor circulaţiei trenurilor iar pe de altă parte pentru eficientizarea exploatării în scopul limitării costurilor transportului feroviar.
- acţiuni destinate menţinerii unui nivel ridicat de siguranţă a circulaţiei trenurilor.

**59.** Obiectivele generale, obiectivele specifice şi acţiunile strategice definite prind Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 au propus o viziune pe orizont de timp mediu şi lung, care include drept repere anii 2025, 2030 şi 2050. În cadrul fiecărui direcţii de acţiune strategică sunt identificate acţiuni cu caracter prioritar din punct de vedere temporal, care ar trebui realizate în următorii 5 ani. Aceste acţiuni prioritare sunt cuantificate din punct de vedere al costurilor estimate, în scopul de a identifica necesităţile de finanţare pentru următorii 5 ani. Se are în vedere încadrarea într-un nivel de finanţare sustenabil, estimat pe baza informaţiilor disponibile în momentul elaborării prezentei strategii.

**60.** În conformitate cu prevederile art. 8 alin. (1) ale Legii 202/2016, pe baza necesarului de finanţare identificat în cadrul acestei strategii, urmează a se stabili şi aproba planul de finanţare efectivă a infrastructurii feroviare pentru următorii 5 ani. Pe baza planului de finanţare aprobat se va întocmi apoi planul de afaceri al managerului infrastructurii feroviare române pentru următorii 5 ani, care va identifica inclusiv planul de investiţii fezabil în cadrul planului de finanţare aprobat.

**61.** Coroborarea rezultatelor unor studii şi analize privind piaţa internă şi internaţională a transporturilor, privind efectele macroeconomice ale transporturilor, privind funcţionarea sistemului feroviar român şi privind situaţia actuală a transportului feroviar a condus la identificarea următoarelor concluzii relevante în ceea ce priveşte fundamentarea strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare pentru perioada 2021-2025 a căror valabilitate se menține și în prezent, fiind la baza oricărei abordări strategice în domeniul feroviar:

**A.** Echilibrarea sistemului naţional de transport, prin promovarea prioritară a transportului feroviar, reprezintă o problemă de interes naţional, în principal deoarece:
- conduce la reducerea masivă a costurilor suportate de economia naţională în ceea ce priveşte transporturile, cu consecinţe privind consolidarea competitivităţii economiei naţionale;

- conduce la descongestionarea reţelei rutiere, care este deja suprasolicitată, şi creează premisele pentru reducerea deficitului de capacitate al acesteia în raport cu cererile de transport, cu consecinţe privind satisfacerea mai eficientă a nevoilor de deplasare a persoanelor şi mărfurilor pe teritoriul României, atât în trafic intern cât şi internaţional;
- asigură susţinerea creşterii mobilităţii persoanelor şi mărfurilor, mai ales în trafic intern, cu consecinţe privind susţinerea creşterii durabile a economiei naţionale şi consolidarea dezvoltării echilibrate a acesteia;
- reprezintă o abordare armonizată cu politica Uniunii Europene în domeniul transporturilor.

**B.** Integrarea sistemului feroviar român în spaţiul feroviar unic european:

- asigură corelarea politicilor naționale cu cea europeană în domeniul transportului feroviar
- are în vedere necesitatea diminuării diferenţelor regionale, a deficitelor de infrastructură şi a decalajelor existente la nivelul Uniunii Europene în domeniul infrastructurii feroviare,
- asigură abordarea corespunzătoare a nevoilor specifice pentru a asigura reducerea discrepanţelor cu celelalte statele membre UE, eliminarea blocajelor şi atingerea obiectivului de îmbunătăţire a accesibilităţii şi a conectivităţii în interiorul şi în exteriorul frontierelor UE,
- asigură dezvoltarea legăturilor de transport cu ţările vecine non-UE, la standarde europene
- alinierea la obiectivele politicii europene de mediu, prin realizarea unui sector al transporturilor eficient energetic și ecologic, în care emisiile vor fi reduse cu 82% până în 2050, față de nivelul înregistrat în 1990.

**62.** Analizele și realitatea au evidenţiat că redresarea transportului feroviar, cu consecinţe privind echilibrarea şi eficientizarea sistemului naţional de transport, este posibilă doar cu condiţia creşterii semnificative a competitivităţii acestuia, prin investiții, măsuri administrative și decizii politice, astfel încât sistemul feroviar român să poată deveni un jucător semnificativ pe piaţa transporturilor terestre, capabil să recâștige clientela pierdută şi să atragă noi clienţi și, mai ales, un element de punere în practică a angajamentelor politice naționale asumate în domeniul transporturilor terestre și al mediului.

**63.** Degradarea continuă a stării tehnice a infrastructurii feroviare ca urmare a peste trei decenii de neglijare, de subfinanțare și de inacțiune a avut drept consecință limitarea drastică a competitivităţii transportului feroviar.

**64.** Având în vedere faptul că reînnoirea infrastructurii feroviare are un rol determinant în asigurarea mobilității civile și militare, se impune ca element necesar al oricărei strategii din domeniul feroviar pe termen scurt, mediu și lung definirea ca prioritară **recuperarea în ritm accelerat a restanţelor privind reînnoirea infrastructurii**, cu accent pe refacţia liniilor curente şi directe.

**65.** Ignorarea priorității absolute care trebuie alocată acestui demers face ca orice alt obiectiv sau acțiune strategică avute în vedere să nu poată produce efecte sau, așa cum s-a mai întâmplat, să producă efecte contrare.

**66. Ca urmare, obiectivele strategice generale privind dezvoltarea infrastructurii feroviare deja asumate prin exercițiul precedent se completează cu obiectivul menționat mai sus și vizează:**

**0 – Recuperarea în ritm accelerat a restanțelor privind reînnoirea infrastructurii feroviare**

**A – Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă**

**B – Integrarea în spațiul feroviar unic european**

**67.** Aceste obiective generale reprezintă pilonii strategici ai sectorului de transport feroviar. Cele trei obiective strategice sunt complementare :

- Creşterea competivităţii transportului feroviar reprezintă o precondiţie pentru integrarea în spaţiul feroviar european, care este proiectat strategic la un nivel ridicat de competitivitate.
- Integrarea în spaţiul feroviar unic european implică inclusiv măsuri de natură să consolideze competitivitatea transportului feroviar pe piaţa internă

– Asigurarea reînnoirii infrastructurii feroviare publice are un rol esențial la atingerea primelor două obiective strategice generale.

**68.** Obiectivelor strategice generale le-au fost asociate obiective strategice specifice, a căror realizare condiţionează atingerea obiectivelor generale asumate, după cum urmează:

**OBIECTIV GENERAL / OBIECTIV SPECIFIC**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **0** | **Recuperarea în ritm accelerat a restanțelor privind reînnoirea infrastructurii feroviare** | | |
| **A** | **Creşterea competitivităţii transportului feroviar pe piaţa internă** | | |
| | | A.1 | Creşterea vitezei de circulaţie pe infrastructura feroviară |
| | | A.2 | Creșterea eficienței operării feroviare. Creşterea punctualităţii trenurilor |
| | | A.3 | Creşterea eficienţei economice a activităţilor de administrare a infrastructurii feroviare |
| | | A.4 | Menţinerea la nivel ridicat a siguranţei circulaţiei trenurilor |
| | | A.5 | Creşterea eficienţei energetice şi reducerea nivelului de poluare |
| | | A.6 | Îmbunătăţirea conectivităţii reţelei feroviare |
| | | A.7 | Creşterea competitivităţii transportului feroviar de călători |
| | | A.8 | Creşterea competitivităţii transportului feroviar de marfă |
| **B** | **Integrarea în spaţiul feroviar unic european** | | |
| | | B.1 | Reînnoirea şi modernizarea infrastructurii feroviare aferentă coridoarelor europene de transport |
| | | B.2 | Reînnoirea şi modernizarea infrastructurii feroviare aferentă reţelei TEN-T |
| | | B.3 | Integrarea în reţeaua feroviară europeană de mare viteză |
| | | B.4 | Susţinerea mobilităţii militare |

**69.** Urmând logica de dezvoltare menţionată anterior, pentru fiecare obiectiv strategic specific au fost identificate acţiunile strategice necesare în vederea realizării obiectivelor asumate. În cuprinsul SDI 2026-2030 au fost abordate **exclusiv** acele obiective și acțiuni strategice din domeniul infrastructurii feroviare apobate prin HG 985/2020 care sunt considerate prioritare pentru perioada 2026-2030.

Ca urmare, strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare este structurată în obiective generale, obiective specifice şi acţiuni strategice aferente obiectivelor specifice, conform tabelului de mai jos.

**Obiective generale / Obiective specifice / Acţiuni strategice**

**0 Recuperarea în ritm accelerat a restanţelor privind reînnoirea infrastructurii feroviare**

**A Creşterea competitivităţii transportului feroviar pe piaţa internă**

| | | |
|---|---|---|
| **A.1** | **Creşterea vitezei de circulaţie pe infrastructura feroviară** | |
| | A.1.1 | Reparaţiile curente ale elementelor de infrastructură |
| | A.1.2 | Întreţinerea infrastructurii feroviare |
| | A.1.3 | Creşterea vitezei proiectate a infrastructurii feroviare |
| **A.2** | **Creşterea eficienţei operării feroviare. Creşterea punctualităţii trenurilor** | |
| | A.2.1 | Creşterea eficienţei managementului operativ al circulaţiei trenurilor |
| | A.2.2 | Creşterea eficienţei managementului tactic al circulaţiei trenurilor |
| | A.2.3 | Planificarea strategică a infrastructurii şi a serviciilor feroviare |
| | A.2.4 | Creşterea eficienţei procedurilor de siguranţă pentru comunicarea cu trenurile în mişcare |
| **A.3** | **Creşterea eficienţei economice a activităţilor de administrare a infrastructurii feroviare** | |
| | A.3.1 | Creşterea gradului de mecanizare a activităţilor de mentenanţă a infrastructurii |
| | A.3.2 | Creşterea nivelului de centralizare a instalaţiilor de semnalizare feroviară |
| | A.3.3 | Creşterea eficienţei utilizării resurselor financiare destinate administrării infrastructurii feroviare |
| | A.3.4 | Optimizarea modelului de business și creșterea nivelului de informatizare a proceselor |
| **A.4** | **Menţinerea la nivel ridicat a siguranţei circulaţiei trenurilor** | |
| | A.4.1 | Menţinerea nivelului ridicat de siguranţă al sistemelor de semnalizare feroviară |
| | A.4.2 | Creşterea nivelului de protecţie a traficului la trecerile la nivel cu calea ferată |
| **A.5** | **Creşterea eficienţei energetice şi reducerea nivelului de poluare** | |
| | A.5.1 | Creşterea gradului de electrificare a reţelei feroviare |
| | A.5.2 | Creşterea eficienţei managementului distribuţiei energiei electrice |
| | A.5.3 | Creşterea eficienţei energetice a clădirilor tehnice |
| **A.6** | **Îmbunătăţirea conectivităţii reţelei feroviare** | |
| | A.6.1 | Demararea unor proiecte noi de investiții |
| | A.6.2 | Interconectarea cu alte moduri de transport |
| **A.7** | **Creşterea competitivităţii transportului feroviar de călători** | |

| Obiective generale / Obiective specifice / Acţiuni strategice | |
|---|---|
| A.7.1 | Promovarea serviciilor de transport feroviar în zonele metropolitane |
| A.7.2 | Integrarea transportului feroviar de călători în sistemul de transport local |
| A.7.3 | Creşterea accesibilităţii transportului feroviar de călători |
| A.7.4 | Creşterea nivelului de calitate şi eficienţă a serviciilor de transport feroviar de călători |
| **A.8** | **Creşterea competitivităţii transportului feroviar de marfă** |
| A.8.1 | Promovarea transportului multimodal |
| A.8.2 | Promovarea dezvoltării terminalelor multimodale de marfă |
| **B** | **Integrarea în spaţiul feroviar unic european** |
| **B.1** | **Reînnoirea şi modernizarea infrastructurii feroviare aferentă coridoarelor europene de transport** |
| **B.2** | **Reînnoirea şi modernizarea infrastructurii feroviare aferentă reţelei TEN-T** |
| **B.3** | **Integrarea în reţeaua feroviară europeană de mare viteză** |
| **B.4** | **Susţinerea mobilităţii militare** |

Așa după cum s-a menționat anterior, principala direcţie de acţiune prioritară trebuie să vizeze recuperarea în ritm accelerat a restanţelor privind reînnoirea infrastructurii, cu accent pe refacţia liniilor curente şi directe.

Această măsură are influență directă asupra obiectivului general de creştere a competitivităţii transportului feroviar pe piaţa internă.

Acestor două obiective generale li se adaugă obiectivul general de integrare în spațiul feroviar european, obiectiv pus în practică prin proiectele de modernizare a infrastructurii feroviare cu finanțare europeană.

Păstrând logica introdusă prin SDI 2021-2025, prioritizarea obiectivelor strategice specifice pentru perioada 2026-2030 are pe prima poziție obiectivul general *Recuperarea accelerată a restanțelor privind reînnoirea infrastructurii feroviare*

**Prioritizarea obiectivelor strategice specifice**

| Prioritate | Obiectiv strategic specific | |
|---|---|---|
| | **Cod** | **Denumire** |
| **I** | 0 | Recuperarea accelerată a restanțelor privind reînnoirea infrastructurii feroviare |
| **II** | A.1 | Creşterea vitezei de circulaţie pe infrastructura feroviară |
| **III** | A.3 | Creşterea eficienţei economice a activităţilor de administrare a infrastructurii feroviare |
| **IV** | B.1 | Reînnoirea şi modernizarea infrastructurii feroviare aferentă coridoarelor europene de transport |
| **V** | A.2 | Creşterea vitezelor comerciale realizate, prin reducerea ecartului faţă de viteza permisă de infrastructura feroviară. Creşterea punctualităţii trenurilor |
| **VI** | B.2 | Reînnoirea şi modernizarea infrastructurii reţelei TEN-T |
| **VII** | A.7 | Creşterea competitivităţii transportului feroviar de călători |
| **VIII** | A.5 | Creşterea eficienţei energetice şi reducerea nivelului de poluare |

| | | |
|---|---|---|
| **IX** | A.8 | Creşterea competitivităţii transportului feroviar de marfă |
| **X** | A.4 | Menţinerea la nivel ridicat a siguranţei circulaţiei trenurilor |
| **XI** | A.6 | Îmbunătăţirea conectivităţii reţelei feroviare |
| **XII** | B.4 | Susţinerea mobilităţii militare |
| **XIII** | B.3 | Integrarea în reţeaua feroviară europeană de mare viteză |

**DESCRIEREA OBIECTIVELOR SPECIFICE ȘI ACȚIUNILOR STRATEGICE**

**70.** O analiză detaliată privind funcționarea sistemului feroviar român este prezentată în cadrul anexei 1.

**71.** Realizarea priorității absolute transpusă prin obiectivul 0 - ***Recuperarea în ritm accelerat a restanțelor privind reînnoirea infrastructurii feroviare*** și descrisă în detaliu în anexa 2, presupune reînnoirea într-un ritm sustenabil a infrastructurii feroviare, cu focalizare îndeosebi asupra reţelei primare, astfel încât să permită funcţionarea acesteia la parametrii proiectaţi iniţial.

Având în vedere că declinul transportului feroviar a generat dezechilibrarea sistemului naţional de transport, cu consecinţe pe de o parte privind creşterea masivă la nivelul economiei naţionale a costurilor privind transporturile, iar pe de altă parte privind suprasolicitarea reţelei de transport rutier, rezultă că ***este oportun*** ca programul de recuperare a restanţelor privind reînnoirea infrastructurii feroviare să fie implementat cu celeritate în scopul eliminării acestor consecinţe negative.

**Scadenţele la reînnoire ale elementelor infrastructurii feroviare publice sunt prezentate în tabelul următor :**

| Nr crt. | Elementele infrastructurii feroviare | | U.M. | Existente pe rețeaua CFR | Scadente la RK | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **A** | **Infrastructura feroviară publică** | | | | | |
| 1 | Linii curente și directe (lungime desfășurată) | | Km. | 13.441 | 9.753 | **72,56%** |
| | Linii curente și directe (lungime nedesfășurată) | | Km. | 10.617 | 7.416 | **69,85%** |
| 1.a | Linii abătute, alte linii | | Km. | 6.085 | 3.824 | **62,84%** |
| 2 | Terasamente | | Km. | 15.107 | 9.584 | **63,44%** |
| 3 | Poduri | | buc. | 4.564 | 3.124 | **68,45%** |
| | | | m | 122.317 | 82.508 | **67,45%** |
| 4 | Podețe | | buc. | 13.090 | 9.278 | **70,88%** |
| | | | m | 67.900 | 30.799 | **45,36%** |
| 5 | Tuneluri | | buc. | 189 | 117 | **61,90%** |
| | | | m | 65.037 | 40.432 | **62,17%** |
| 6 | Instalații SCB | | nr instalații | 969 | 857 | **88,44%** |
| | | | nr macazuri | 18.318 | 15.779 | **86,14%** |
| 6.a | Instalații CE | | nr instalații | 88 | 7 | **7,95%** |
| | | | nr macazuri | 2.403 | 501 | **20,85%** |
| 6.b | Instalații CED | | nr instalații | 549 | 519 | **94,54%** |
| | | | nr macazuri | 12.265 | 11.632 | **94,84%** |
| 6.c | Instalații CEM | | nr instalații | 34 | 34 | **100,00%** |
| | | | nr macazuri | 435 | 435 | **100,00%** |
| 6.d | Instalații SCB necentralizate | | nr instalații | 298 | 297 | **99,66%** |
| | | | nr macazuri | 3.215 | 3.211 | **99,88%** |
| 7 | Instalații BLA | | Km. | 7.739 | 5.958 | **76,98%** |
| 8 | Linii electrice de contact | | Km. | 10.349 | 7.626 | **73,69%** |
| 9 | Linii electrice joasă tensiune | | Km. | 5.031 | 4.121 | **81,92%** |
| 10 | Substații de tracțiune electrică | | buc. | 77 | 51 | **66,23%** |
| 11 | Posturi trafo 16 MVA, 110 / 27,5 KV | | buc. | 176 | 133 | **75,57%** |
| 12 | Clădiri de exploatare feroviara (care deservesc instalații feroviare) | | buc. | 1.067 | 776 | **72,73%** |
| 12a | Rețele telecomunicații | F.O. | Km. | 4.500 | 3.214 | **71,43%** |
| 12b | | I.S.D.N. | buc. | 379 | 352 | **92,88%** |
| 12c | | D.T.B.N. | buc. | 884 | 846 | **95,70%** |
| **B** | **Infrastructura feroviară privată** | | | | | |

| Nr crt. | Elementele infrastructurii feroviare | | U.M. | Existente pe rețeaua CFR | Scadente la RK | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 13 | Alte clădiri (clădiri stații cf, sedii regionale, secții, districte etc.) | | buc. | 5.298 | 4.233 | **79,90%** |
| 14 | Mașini grele de cale | | buc. | 170 | 162 | **95,29%** |
| 15 | Utilaje | | buc. | 412 | 348 | **84,47%** |
| 16 | Material rulant | Locomotive | buc. | 11 | 9 | **81,82%** |
| | | Vagoane | buc. | 522 | 365 | **69,92%** |
| | | Automotoare | buc. | 17 | 14 | **82,35%** |
| | | Pluguri de zăpadă | buc. | 32 | 25 | **78,13%** |
| | | Trenuri tehnologice | buc. | 7 | 6 | **85,71%** |
| | | Macarale EDK | buc. | 63 | 61 | **96,83%** |
| | | Drezine pantograf | buc | 153 | 125 | **81,70%** |

Conform considerațiilor expuse în anexa 2, **programul cadru de recuperare a restanţelor privind reînnoirea liniilor curente şi directe reia programul propus prin SDI 2021-2025 și aprobat prin HG 985/2020 dar care nu a fost demarat prin asigurarea unei finanțări multianuale, este elaborat pentru o perioadă de 17 ani având în vederea acumularea de noi restanțe privind liniile de cale ferată care au devenit scadente** și se prezintă în felul următor:

| | | Lungime linie reînnoită [km] | |
|---|---|---|---|
| | | Program anual | Lungime cumulată |
| Anul | i | 70 | 70 |
| | ii | 150 | 220 |
| | iii | 250 | 470 |
| | iv | 375 | 845 |
| | v | 550 | 1.395 |
| | vi | 600 | 1.995 |
| | vii | 600 | 2.595 |
| | viii | 600 | 3.195 |
| | ix | 650 | 3.845 |
| | x | 700 | 4.545 |
| | xi | 700 | 5.245 |
| | xii | 700 | 5.945 |
| | xiii | 750 | 6.695 |
| | xiv | 750 | 7.445 |
| | xv | 750 | 8.195 |
| | xvi | 770 | 8.965 |
| | xvii | 788 | 9.753 |
| **Total** | | **9.753** | |
| **Medie** | | **573,71** | |

Conform metodologiei prezentate în anexa 2 alocațiile necesare programului de reînnoire a infrastructurii feroviare sunt următoarele:

| Anul | Lungime reînnoire | Fonduri necesare estimate pentru reînnoire | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Reînnoire linii curente şi directe | | Reînnoire elemente critice de infrastructură | | TOTAL | |
| | [km] | mil. euro | mil. lei | mil. euro | mil. lei | mil. euro | mil. lei |
| **i** | 70 | 105,98 | 534,14 | 70,00 | 357,28 | **175,98** | **891,42** |

| Anul | Lungime reînnoire | Fonduri necesare estimate pentru reînnoire | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Reînnoire linii curente şi directe | | Reînnoire elemente critice de infrastructură | | TOTAL | |
| | [km] | mil. euro | mil. lei | mil. euro | mil. lei | mil. euro | mil. lei |
| **ii** | 150 | 227,10 | 1.144,58 | 100,00 | 510,40 | **327,10** | **1.654,98** |
| **iii** | 250 | 378,50 | 1.907,64 | 120,00 | 612,48 | **498,50** | **2.520,12** |
| **iv** | 375 | 567,75 | 2.861,46 | 130,00 | 663,52 | **697,75** | **3.524,98** |
| **v** | 550 | 832,70 | 4.196,81 | 133,97 | 683,78 | **966,67** | **4.880,59** |
| **vi** | 600 | 908,40 | 4.578,34 | 140,00 | 714,56 | **1.048,40** | **5.292,90** |
| **vii** | 600 | 908,40 | 4.578,34 | 140,00 | 714,56 | **1.048,40** | **5.292,90** |
| **viii** | 600 | 908,40 | 4.578,34 | 140,00 | 714,56 | **1.048,40** | **5.292,90** |
| **ix** | 650 | 984,10 | 4.959,86 | 140,00 | 714,56 | **1.124,10** | **5.674,42** |
| **x** | 700 | 1.059,80 | 5.341,39 | 140,00 | 714,56 | **1.199,80** | **6.055,95** |
| **xi** | 700 | 1.059,80 | 5.341,39 | 140,00 | 714,56 | **1.199,80** | **6.055,95** |
| **xii** | 700 | 1.059,80 | 5.341,39 | 140,00 | 714,56 | **1.199,80** | **6.055,95** |
| **xiii** | 750 | 1.135,50 | 5.722,92 | 140,00 | 714,56 | **1.275,50** | **6.437,48** |
| **xiv** | 750 | 1.135,50 | 5.722,92 | 140,00 | 714,56 | **1.275,50** | **6.437,48** |
| **xv** | 750 | 1.135,50 | 5.722,92 | 140,00 | 714,56 | **1.275,50** | **6.437,48** |
| **xvi** | 770 | 1.165,78 | 5.875,53 | 140,00 | 714,56 | **1.305,78** | **6.590,09** |
| **xvii** | 788 | 1.193,03 | 6.012,88 | 140,00 | 714,56 | **1.333,03** | **6.727,44** |
| **Total** | **9.753** | **14.766,04** | **74.420,85** | **2.233,97** | **11.402,18** | **17.000,01** | **85.823,03** |
| **Medie/an** | **573,71** | **868,59** | **4.377,70** | **131,41** | **670,72** | **1.000,00** | **5.048,41** |

În cadrul anexei 2 este prezentată prioritizarea programului de reînnoire a infrastructurii feroviare pe un orizont de timp de 10 ani, fundamentată și aprobată prin HG 985/2020. Prioritizarea trebuie luată în considerare pentru orice acţiune care vizează reînnoiri și modernizări ale infrastructurii feroviare care includ creşterea vitezei proiectate, construirea de linii noi și intensitatea traficului.

| Destinaţie fonduri | | Necesar de finanțare estimat | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Anul I | Anul II | Anul III | Anul IV | Anul V |
| Reînnoire linii curente şi directe | mil. euro | 105,98 | 227,10 | 378,50 | 567,75 | 832,70 |
| | mil. lei* | 534,14 | 1.144,58 | 1.907,64 | 2.861,46 | 4.196,81 |
| Reînnoire elemente critice ale infrastructurii feroviare | mil. euro | 70,00 | 100,00 | 120,00 | 130,00 | 133,97 |
| | mil. lei* | 357,28 | 510,40 | 612,48 | 663,52 | 683,78 |
| **TOTAL FONDURI NECESARE ESTIMATE** | **mil. euro** | **175,98** | **327,10** | **498,50** | **697,75** | **966,67** |
| | **mil. lei*** | **891,42** | **1.654,98** | **2.520,12** | **3.524,98** | **4.880,59** |

** S-a luat în considerare un curs mediu de 5,04 lei/euro*

**72. Obiectiv strategic general A: Creşterea competitivităţii transportului feroviar** trebuie considerată abordarea cu cele mai mari şanse de succes în ceea ce priveşte redresarea transportului feroviar şi, implicit, în ceea ce priveşte redresarea economico-financiară a sistemului feroviar.

Experienţa ultimilor 35 de ani a demonstrat că orientarea practic exclusivă spre reducerea costurilor administratorului infrastructurii feroviare nu numai că nu şi-a atins scopul privind redresarea transportului feroviar, ci a contribuit chiar la amplificarea declinului transportului, prin limitarea activităţii şi, implicit, prin limitarea performanţelor circulaţiei trenurilor.

Redresarea economico-financiară a companiilor feroviare este posibilă numai prin creşterea atractivităţii serviciilor de transport feroviar și atragerea masivă de noi clienţi către calea ferată.

Creşterea competitivităţii transportului feroviar vizează în principal redresarea acestui mod de transport şi asigurarea sustenabilităţii economice a sistemului feroviar român în ansamblul său, iar în particular este vizată asigurarea de către statul Român a sustenabilităţii economice a administratorului infrastructurii feroviare.

Pentru atingerea acestor deziderate, măsurile trebuie dublate de măsuri privind eliminarea distorsiunilor de pe piaţa internă a transporturilor terestre care să asigure şanse competitive echitabile principalelor moduri de transport terestru, respectiv transportul feroviar şi transportul rutier.

În mod evident, pentru valorificarea rezultatelor acţiunilor strategice care vor fi întreprinse de către CFR SA vor fi necesare acţiuni complementare ale operatorilor de transport feroviar, precum şi sprijinul susţinut şi eficient din partea MTI, acţiuni detaliate la finalul prezentului document.

**73.** Acţiunile strategice privind îndeplinirea obiectivului general referitor la creşterea competitivităţii transportului feroviar pe piaţa internă sunt detaliate în cuprinsul anexelor 3-10.

**74. Obiectiv strategic specific A.1: Creşterea vitezei de circulaţie pe infrastructura feroviară**

Acest obiectiv strategic specific vizează creşterea vitezei maxime permise de infrastructura feroviară, în principal prin reducerea ecartului faţă de viteza proiectată a infrastructurii.

Viteza maximă admisă reprezintă principalul indicator de performanţă al infrastructurii feroviare, care influenţează decisiv atractivitatea serviciilor oferite operatorilor de transport feroviar.

***Cele mai importante efecte se pot obţine prin ameliorarea parametrilor de performanţă ai infrastructurii feroviare***. În fapt se pune problema menţinerii sau creşterii vitezei de circulaţie a trenurilor permise de infrastructura feroviară prin prisma parametrilor efectivi ai acesteia. Efectul minimal al unei astfel de acţiuni este creşterea cu o rată similară a vitezei comerciale planificate şi a vitezei comerciale efective a trenurilor.

Măsurile în domeniul dezvoltării infrastructurii feroviare care pot conduce la creşterea vitezelor maxime admise ale infrastructurii feroviare profilează o ierarhizare de principiu a măsurilor prezentate din perspectiva efectelor asupra creşterii vitezelor comerciale realizate ale trenurilor care se prezintă astfel:

I) Reînnoirea infrastructurii feroviare (readucerea la parametrii proiectaţi) – prioritate "0"

II) Întreţinerea şi reparaţiile curente ale infrastructurii

III) Creşterea vitezei proiectate a infrastructurii, în cadrul acţiunilor de modernizare a infrastructurii, asociată cu dublarea liniilor curente şi cu introducerea BLA acolo unde este cazul.

IV) Modernizarea managementului operativ al circulaţiei trenurilor

V) Modernizarea planificării circulaţiei trenurilor pe termen mediu şi scurt

VI) Alte elemente de modernizare a infrastructurii feroviare

Varianta ideală ar consta în modernizarea infrastructurii cu creşterea vitezei proiectate, dar aceasta este o variantă foarte scumpă şi nesustenabilă financiar pentru o rezolvare rapidă a problemei creşterii semnificativă a vitezelor maxime admise la nivelul întregii reţele.

Varianta raţională constă în principal dintr-un mix al primelor trei tipuri de măsuri, de natură să conducă la creşterea progresivă a vitezelor comerciale efective pe măsură ce va avansa programul de reînnoire şi se vor multiplica soluţiile de modernizare a unor tronsoane ale reţelei feroviare.

Complementar programului de recuperare a restanţelor privind reînnoirea infrastructurii feroviare, menit pe de o parte să asigure readucerea parametrilor de performanţă ai infrastructurii la nivelul proiectat, iar pe de altă parte să permită revenirea la ciclurile normale de mentenanţă, pentru a preveni degradarea excesivă a parametrilor de performanţă ai infrastructurii, este necesar să se implementeze un *program de recuperare accelerată a restanţelor privind reparaţiile curente ale elementelor de infrastructură defecte sau cu uzură avansată*. Scopul principal al unui astfel de program este de elimina defectările care au generat restricţii de viteză şi puncte periculoase, anterior efectuării reînnoirii pe zonele respective ale infrastructurii.

Sintetizând consideraţiile prezentate, rezultă că pentru atingerea obiectivului strategic specific A.1 sunt necesare următoarele acţiuni strategice:

| | | |
|---|---|---|
| **A.1** | Creşterea vitezei de circulaţie pe infrastructura feroviară | |
| | A.1.1 | Reparaţiile curente ale elementelor de infrastructură |

A.1.2 Întreţinerea infrastructurii feroviare

A.1.3 Creşterea vitezei proiectate a infrastructurii feroviare

Ordinea în care au fost enumerate acţiunile strategice aferente acestui obiectiv specific reprezintă ordinea de prioritizare a acestor acţiuni din perspectiva beneficiilor pe care le generează. Definirea acţiunilor strategice menţionate mai sus a avut în vedere inclusiv modul actual de reglementare a mecanismelor de finanţare din fonduri publice a infrastructurii feroviare, detaliate în cuprinsul anexei 3.

**75. Reparaţiile curente ale elementelor infrastructurii feroviare**

| | |
|---|---|
| **Obiectiv general** | **A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă** |
| **Obiectiv specific** | **A.1: Creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară** |
| **Acţiune** | **A.1.1 - Reparaţiile curente ale elementelor infrastructurii feroviare** |

**Necesitate şi oportunitate**

Reparaţiile curente ale elementelor de infrastructură au ca scop principal:
(a) în sectorul linii: eliminarea punctelor periculoase ale infrastructurii feroviare şi eliminarea restricţiilor de viteză impuse din cauza defectării unor elemente ale infrastructurii;
(b) în sectorul instalaţii: înlocuirea unor componente cu grad avansat de uzură, în scopul prevenirii unor defectări potenţial periculoase.
Din perspectiva vitezelor de circulaţie, reparaţiile curente ale liniilor au rolul de a mări viteza de circulaţie permisă de infrastructură în scopul de a elimina ecartul existent între această viteză şi viteza proiectată a reţelei feroviare. Reparaţiile curente ale instalaţiilor au rolul de a preveni scoaterea din funcţiune a unor subsisteme, care ar avea ca efect limitarea vitezelor de circulaţie ale trenurilor.

**Descriere sintetică a acţiunii**

Această acţiune constă în repararea tuturor componentelor infrastructurii care generează sau pot genera limitări ale performanţelor circulaţiei trenurilor din cauza stării avansate de degradare. În principiu sunt două abordări a reparării componentelor defecte ale infrastructurii feroviare:

a) În cadrul lucrărilor de reînnoire, având în vedere că în majoritatea cazurilor elementele defecte sunt localizate pe tronsoane la care termenul de reînnoire a infrastructurii a fost depăşit.
b) Prin lucrări punctuale de reparaţii, focalizate strict asupra componentelor defecte ale infrastructurii care au generat restricţii de viteză şi asupra componentelor care sunt scadente la reparaţii curente.

Având în vedere magnitudinea restanţelor privind reînnoirea infrastructurii programul de recuperare a acestor restanţe va fi relativ lent. Aceasta conduce la necesitatea abordării reparaţiilor curente printr-un program dedicat acestui obiectiv, corelat cu programul de efectuare a reînnoirilor prezentat în anexa 2.

**Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani**

Având în vedere volumul mare de restanţe la reparaţii curente, precum şi probabilitatea mare de apariţie a altor defectări din cauza restanţelor la reînnoiri, în perioada următoare este necesar un program intensiv de efectuare a reparaţiilor curente, prezentat în anexa 3.1. În condiţiile în care acest program de efectuare a reparaţiilor curente se va derula simultan cu un program accelerat de reînnoire a infrastructurii, este posibil ca într-un interval de 8-10 ani să se revină la o stare de relativ echilibru din perspectiva mentenanţei infrastructurii, cu un număr redus de restricţii de viteză cauzate de elemente de infrastructură defecte şi printr-un ritm redus de apariţie a unor noi defectări generatoare de restricţii de viteză.

**Necesar de finanțare estimat**

Necesarul de finanțare pentru efectuarea reparaţiilor curente sunt precizate în tabelul de mai jos. Determinarea acestor valori este prezentată în anexa 3.1. Evaluarea este efectuată în ipoteza implementării în paralel a unui program accelerat de reînnoire a infrastructurii, ceea ce va avea ca efect reducerea treptată a probabilităţii apariţiei unor noi defectări.

| **Destinaţie** | | **Necesar de finanțare** | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Anul I** | **Anul II** | **Anul III** | **Anul IV** | **Anul V** |
| Reparaţii curente | mil. euro | 50 | 50 | 48 | 45 | 42 |
| | mil. lei | 252 | 252 | 242 | 227 | 212 |

### 76. Întreţinerea infrastructurii feroviare

| | |
|---|---|
| **Obiectiv general** | **A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă** |
| **Obiectiv specific** | **A.1: Creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară** |
| **Acţiune** | **A.1.2 - Întreţinerea infrastructurii feroviare** |

**Necesitate şi oportunitate**

Întreţinerea este necesară pentru a menţine la un nivel redus probabilitatea de apariţie a defectării unor componente ale infrastructurii.

Din perspectiva vitezelor de circulaţie, întreţinerea are rolul de a preveni mărirea ecartului dintre viteza proiectată şi viteza maximă permisă de infrastructura feroviară. Ca urmare, această acţiune trebuie să fie *permanentă şi continuă*.

În vederea creşterii vitezei maxime permise de infrastructura feroviară, întreţinerea trebuie dublată de alte acţiuni precum reparaţii ale elementelor de infrastructură defecte, reînnoiri şi/sau modernizări care includ elemente privind creşterea vitezelor.

**Descriere sintetică a acţiunii**

Întreţinerea înseamnă efectuarea setului de proceduri de înlocuire a unor componente ale infrastructurii. Înlocuirea vizează componentele a căror uzură este suficient de avansată încât probabilitatea de defectare este considerată inacceptabilă. Înlocuirea componentelor se efectuează de regulă anterior defectării.

**Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani**

Întreţinerea a infrastructurii feroviare trebuie să fie permanentă şi continuă, ca urmare nu se pune problema unei abordări diferenţiate în funcţie de perioadă.

**Necesar de finanțare estimat**

În anexa 3 este prezentată determinarea necesarului de finanțare pentru întreţinerea infrastructurii feroviare române. Necesarul de finanțare pentru întreţinerea a infrastructurii a fost determinat utilizând metodologia aprobată prin HG 985/2020. Aplicarea acestei metodologii conduce la determinarea unui cuantum al fondurilor necesare pentru întreţinerea a infrastructurii administrate de CFR SA de **1.222,99 milioane euro anual**, la preţurile actuale.

Având în vedere prevederile art. 22 şi art. 25 din OUG nr 12/1998, alocaţia anuală de fonduri publice destinate întreţinerii infrastructurii, alocaţie necesară pentru a asigura acoperirea costurilor administratorului infrastructurii feroviare în conformitate cu prevederile art. 8 al Legii nr. 202/2016 (care transpune Directiva 2012/34/UE) privind asigurarea echilibrului dintre veniturile şi costurile administratorului infrastructurii feroviare, este determinată cuprinsul anexei 3.2 pe baza datelor financiare ale CFR SA din perioada 2021-2025. Având în vedere mediul volatil al evoluțiilor economice sunt previzibile în perioada următoare unele evoluţii de natură să genereze creşteri generale ale preţurilor industriale necesare pentru întreţinerea infrastructurii feroviare, ceea ce conduce la luarea în considerare a unei ajustări suplimentare anuale cu 5% a necesarului de finanțare pentru întreținerea infrastructurii feroviare, după cum urmează:

| **Destinaţie fonduri** | | **Necesar de finanțare estimat (TVA inclus)** | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Anul I** | **Anul II** | **Anul III** | **Anul IV** | **Anul V** |
| Întreţinerea infrastructurii | mil. euro | **1.222,99** | **1.284,14** | **1.348,34** | **1.415,76** | **1.486,59** |
| | mil .lei * | **6.163,85** | **6.472,05** | **6.795,65** | **7.135,43** | **7.492,20** |

** S-a luat în considerare un curs mediu de 5,04 lei/euro*

### 77. Creşterea vitezei proiectate a infrastructurii feroviare

| | |
|---|---|
| **Obiectiv general** | **A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă** |
| **Obiectiv specific** | **A.1: Creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară** |
| **Acţiune** | **A.1.3 - Creşterea vitezei proiectate a infrastructurii feroviare** |

**Necesitate şi oportunitate**

Creşterea semnificativă a vitezelor maxime admise ale infrastructurii feroviare poate constitui un element decisiv pentru creşterea competitivităţii şi atractivităţii transportului feroviar şi pentru recâştigarea unei cote

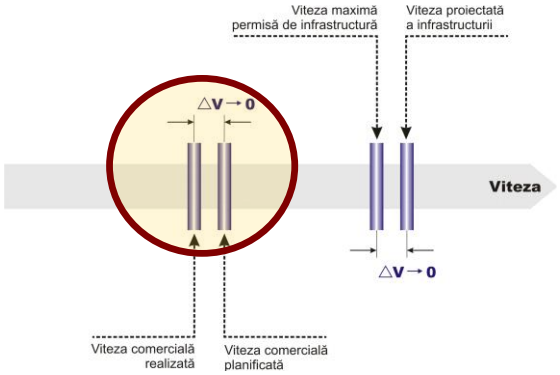
| |
|---|
| de piaţă semnificative.<br><br>Modernizarea infrastructurii care include creşterea vitezei proiectate are impact semnificativ asupra creşterii vitezelor comerciale efective ale trenurilor. Ca urmare acest tip de acţiuni trebuie luat în considerare cu privire la magistralele feroviare şi la principalele linii de legătură între magistrale, în vederea consolidării unor fluxuri de trafic semnificative. |
| **Descriere sintetică a acţiunii** |
| Acţiunea se axează pe reînnoirea şi/sau modernizarea infrastructurii feroviare vizându-se inclusiv creşterea vitezelor proiectate ale liniei. În principiu se pune problema creşterii vitezelor proiectate în limitele menţinerii în categoria "trenuri convenţionale" (maxim 200 km/h). Ordinea de priorităţi a abordării lucrărilor de reînnoire şi modernizare a infrastructurii are la bază premisele descrise în HG 1312/2021 și este definită în cuprinsul anexei 3.3. |
| **Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani** |
| În următorii 5 ani, din motive de sustenabilitate financiară, această acţiune se va concentra pe reînnoirea şi modernizarea infrastructurii feroviare pentru proiectele descrise în cuprinsul obiectivelor strategice specifice B1 și B2. |
| **Fondurile necesare estimate** |
| Având în vedere că lucrările de reînnoire şi modernizare a infrastructurii aferente coridoarelor europene şi reţelei TEN-T urmează a se finanţa în principal din fonduri europene, estimarea necesarului de finanțare este prezentată în cadrul *obiectivelor specifice B.1: Reînnoirea și modernizarea infrastructurii feroviare aferentă coridoarelor europene de transport* și *B.2: Reînnoirea și modernizarea infrastructurii feroviare aferentă rețelei TEN-T.* |

**78. Obiectiv specific A.2: Creșterea eficienței operării feroviare. Creşterea punctualităţii trenurilor**

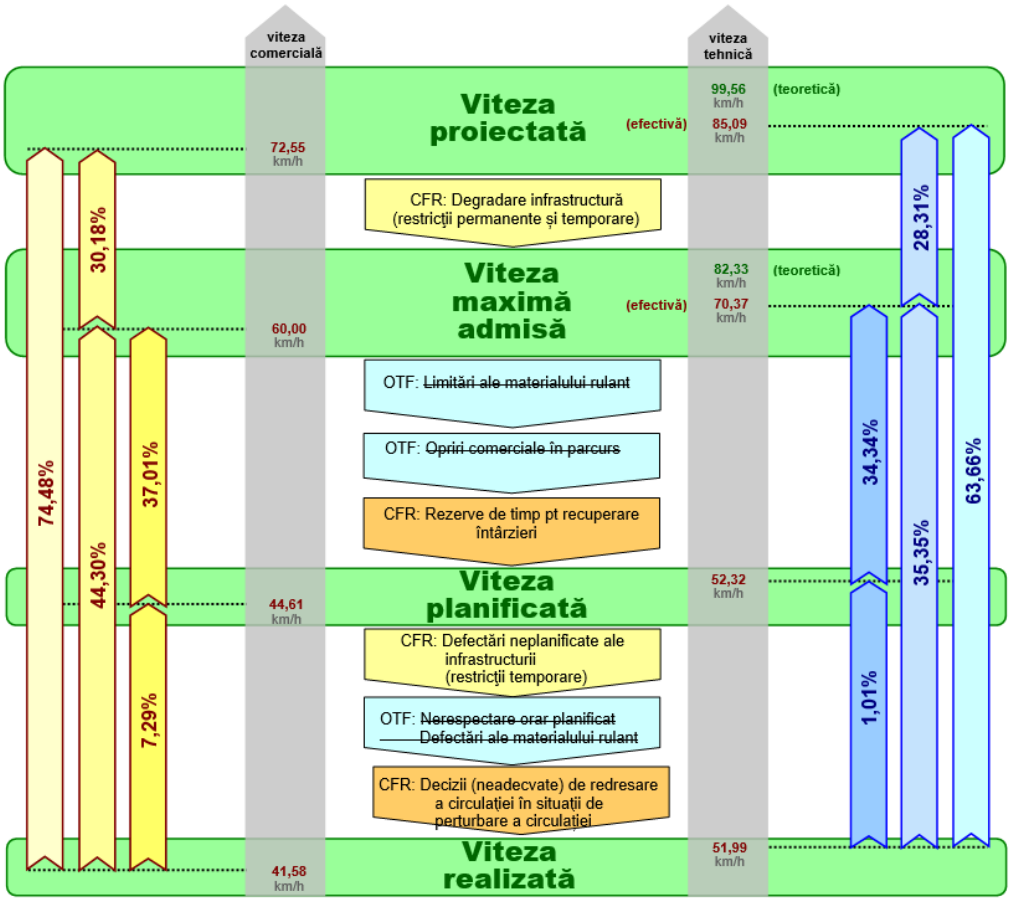
În anexa 4 este analizată influenţa asupra vitezei comerciale efective a trenurilor a diferitelor măsuri cu potenţial în acest sens. Una dintre concluziile acestei analize este aceea că modernizarea managementului traficului feroviar poate avea o contribuţie foarte importantă la ameliorarea parametrilor de performanţă ai infrastructurii feroviare. Soluţiile de modernizare a managementului traficului au costuri rezonabile şi produc efecte semnificative inclusiv pe termen scurt, indiferent de stadiul reînnoirii şi/sau modernizării infrastructurii feroviare. Ca urmare, acest tip de soluţii trebuie avute în vedere ca priorităţi complementare ameliorării performanţelor intrinseci ale infrastructurii prin reînnoire şi/sau modernizări.

Această categorie de acţiuni vizează creşterea vitezei comerciale planificate şi a vitezei comerciale efective. De asemenea vizează eliminarea ecartului dintre cele două categorii de viteze comerciale, ceea ce înseamnă reducerea la minim a întârzierii trenurilor.

Acest obiectiv strategic specific vizează creşterea vitezei comerciale efective a trenurilor, în principal prin reducerea ecartului faţă de viteza comercială planificată în faza de planificare strategică a circulaţiei trenurilor (elaborarea mersurilor de tren). Domeniul de aplicare al acestui obiectiv strategic este evidenţiat în figura următoare



Spaţiul teoretic total de creştere a vitezei comerciale a trenurilor de călători este de aproximativ 30% (în raport cu valoarea vitezei comerciale realizate efectiv). În principiu, acest spaţiu de creştere poate fi valorificat integral în ipoteza recuperării integrale a restanţelor privind reînnoirea infrastructurii feroviare. Modernizarea managementului traficului feroviar poate genera, în mod teoretic, o creştere de până la 44% a vitezei comerciale realizate. Practic, acest spaţiu de creştere este inferior valorii teoretice deoarece există o serie de factori limitativi care nu pot fi eliminaţi, unii dintre aceştia fiind chiar în afara ariei de acţiune a administratorului infrastructurii feroviare. Trebuie menţionat că efectele unora dintre factorii limitativi enumeraţi în figură au fost deja incluse în valorile de referinţă ale vitezei comerciale, motiv pentru care aceştia au fost reprezentaţi prin bararea textului cu o linie.




În principiu, categoria de acţiuni strategice aferente obiectivului specific A.2 înseamnă implementarea conceptului privind Centrul Naţional de Management al Traficului, concept care a fost fundamentat tehnic în cadrul unui proiect de consultanţă denumit *"Reproiectarea şi managementul procesului de afaceri pentru Centrul Naţional de Management al Traficului"* (cod proiect 4757-RO-CFR/CS-2-02/2007, subproiect P2) derulat în cadrul programului "*Restructurarea Transporturilor*" finanţat de Banca Mondială.

Principalele elemente privind necesitatea şi oportunitatea modernizării managementului traficului feroviar, bazate pe concluziile proiectului menţionat anterior, sunt prezentate în HG 985/2020. În esenţă, analizele evidenţiază că limitarea vitezei comerciale realizate este cauzată într-o oarecare măsură și de dotarea tehnică necorespunzătoare a managementului traficului. Ca urmare a analizei din HG 985/2020 a fost adoptată în anul 2021 Strategia CNCF "CFR" SA privind amplasarea și aria de exercitare a funcției de conducere a circulației prin Centrele de Management al Traficului (CMT), iar principalele direcții de acțiune sunt prezentate în anexa 4.

Pentru a asigura valorificarea integrală a potenţialului de creştere a vitezei comerciale, este necesară inclusiv extinderea funcţionalităţii suportului IT al activităţilor de planificare tactică a circulaţiei trenurilor (elaborarea mersurilor de tren) prin adăugarea facilităţilor de asistare inteligentă a deciziilor.

Implementarea conceptului CNMT se poate finaliza în termen relativ scurt, cu costuri mult mai mici decât cele necesare pentru reînnoirea/modernizarea infrastructurii feroviare.

Soluţiile de modernizare a managementului traficului au costuri rezonabile şi produc efecte semnificative pe termen scurt, indiferent de stadiul reînnoirii şi/sau modernizării infrastructurii feroviare. Ca urmare, acest tip de soluţii trebuie avute în vedere ca priorităţi complementare ameliorării performanţelor intrinseci ale infrastructurii prin reînnoire şi/sau modernizări.

Sintetizând consideraţiile prezentate, rezultă că pentru atingerea obiectivului strategic specific A.2 sunt necesare următoarele acţiuni strategice:

| | |
|---|---|
| **A.2** | **Creşterea eficienţei operării feroviare. Creşterea punctualităţii trenurilor** |
| A.2.1 | Creşterea eficienţei managementului operativ și a planificării circulaţiei trenurilor |
| A.2.2 | Creşterea eficienţei managementului tactic al circulaţiei trenurilor |
| A.2.3 | Planificarea strategică a infrastructurii şi a serviciilor feroviare |
| A.2.4 | Creşterea eficienţei procedurilor de siguranţă pentru comunicarea cu trenurile în mişcare |

Ordinea în care au fost enumerate acţiunile strategice aferente acestui obiectiv specific reprezintă, în principiu, ordinea de prioritizare a acestor acţiuni din perspectiva beneficiilor pe care le generează.

Primele două direcţii de acţiune menţionate înseamnă implementarea conceptului tehnic denumit Centrul Naţional de Management al Traficului, definit în cadrul proiectului "*Reproiectarea si managementul procesului de afaceri pentru Centrul Naţional de Management al Traficului*", precum și achiziția de *"Servicii de dezvoltare software pentru alocarea capacităților de infrastructură şi achiziţie echipamente hardware"* şi prezentat sintetic în anexa 4.

Acţiunea strategică A.2.3 se bazează, pe noile direcții de acțiune stabilite de Regulamentul privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european, de modificare a Directivei 2012/34/UE și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 care, a fost discutat în cadrul reuniunii Grupului de lucru reunit la nivelul UE din data de 10 martie 2026 în vederea finalizării textului în limba engleză și înaintării spre aprobare. Precizăm că propunerea oficială de Regulament privind utilizarea capacității de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european a fost publicată în data de 11 iulie 2023 iar în decembrie 2025 a fost adoptată forma finală a textului de către Consiliu și Parlament.

Regulamentul este așteptat să fie publicat oficial și să intre în vigoare în cursul trimestrului al doilea din 2026 și intrarea oficială în vigoare va fi la 20 de zile de la publicarea în Jurnalul Oficial al UE.

Conform etapelor prevăzute în noul Regulament, intervalul 2026 – 2029 îl reprezintă perioada de implementare tehnică (elaborarea metodelor de calcul, a platformelor IT comune și a cadrului de performanță), decembrie 2029 reprezintă data limită pentru finalizarea primelor cadre de programare strategică sub noua legislație, urmând ca în decembrie 2030 să fie elaborat primul Mers al Trenurilor (2030/2031) gestionat integral conform noilor proceduri europene de alocare.

Cea de a patra direcţie de acţiune aferentă acestui obiectiv specific se referă la eficientizarea implementării ERTMS în lipsa căruia, în prezent, sunt generate limitări semnificative ale performanţelor circulaţiei trenurilor. Coroborată cu acţiunile strategice A.2.1 şi A.2.2, această acţiune are un potenţial relevant în ceea ce priveşte creşterea suplimentară a performanţelor circulaţiei trenurilor.

**79. Creşterea eficienţei managementului operativ și a planificării circulaţiei trenurilor**

| | |
|---|---|
| **Obiectiv general** | **A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă** |
| **Obiectiv specific** | **A.2: Creșterea eficienței operării feroviare. Creșterea punctualității trenurilor** |
| **Acţiune** | **A.2.1 - Creşterea eficienţei managementului operativ și a planificării circulaţiei trenurilor** |
| **Necesitate şi oportunitate** | |
| În prezent există un ecart mare între viteza permisă de infrastructură și viteza comercială efectivă a trenurilor. Pentru a gestiona eficient redresarea circulației în faza conducerii operative a circulației este | |

necesară includerea, în faza de planificare strategică a circulației, a unor rezerve de timp importante destinate să limiteze întârzierea trenurilor în parcurs. Ca urmare, modernizarea conducerii operative a circulației trenurilor pe baza unor instrumente IT suport trebuie considerată o măsură prioritară, deoarece asigură condițiile pentru implementarea unor noi procese și metode privind planificare strategică a circulației trenurilor, de natură să permită creșterea vitezei comerciale planificate și reducerea ecartului față de viteza permisă de infrastructura feroviară.

**Descriere sintetică a acţiunii**

Se pune problema modernizării conducerii operative a circulației trenurilor pe baza unor instrumente IT suport care vor asigura implicarea activă în procesul de elaborare a deciziilor de redresare a circulației trenurilor în toate situațiile perturbate, fie prin asistarea inteligentă a deciziilor, fie prin asigurarea eficientă a suportului de decizie.

Pe baza acestor soluții tehnice urmează a se implementa un nou model de business în domeniul conducerii operative a circulației trenurilor, bazat pe un nivel crescut de concentrare a deciziei care va permite fluidizarea circulației în lungul unei magistrale și va conduce la un spor suplimentar de viteză comercială efectivă. Acesta este principiul de bază al conceptului numit Centrul Național de Management al Traficului (CNMT).

Centrele de management a traficului permit ca pe baza soluțiilor tehnice să fie asigurat un suport adecvat în domeniul conducerii operative a circulației trenurilor, bazat pe un nivel crescut de concentrare a deciziei astfel încât să fie realizată o fluidizare a circulației în lungul zonei controlate de fiecare CMT și de-a lungul unei magistrale în cazul CNMT elemente care vor conduce la:

- un spor suplimentar de viteză comercială efectivă.
- creșterea punctualității trenurilor

Principiile de bază ale noului CNMT sunt prezentate în Anexa 4.1

Având ca reper analiza referitoare la CNMT din HG 985/2020, a fost adoptată în anul *2021 Strategia CNCF "CFR" SA privind amplasarea și aria de exercitare a funcției de conducere a circulației prin Centrele de Management al Traficului (CMT)*.

**Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani**

Măsurile prioritare se referă la realizarea unui Centru Național de Management al Traficului (CNMT) și a mai multor Centre zonale de Management al Traficului (CMT) și sunt descrise pe larg în anexa 4.1.

**Necesarul de finanțare estimat**

Fondurile necesare estimate pentru implementarea acestor centre de management al traficului sunt asigurate prin proiectele cu finanțare europeană incluse la obiectivele strategice specific B.1 și B.2.

### 80. Creşterea eficienţei managementului tactic al circulaţiei trenurilor

| | |
|---|---|
| **Obiectiv general** | **A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă** |
| **Obiectiv specific** | **A.2: Creșterea eficienței operării feroviare. Creşterea punctualităţii trenurilor** |
| **Denumire acţiune** | **A.2.2:Creşterea eficienţei managementului tactic al circulaţiei trenurilor** |

**Necesitate şi oportunitate**

CFR SA trebuie să îndeplinească procedurile necesare pentru alocarea capacităților de infrastructură într-o manieră echitabilă și nediscriminatorie în conformitate cu prevederile Legii 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare, care stipulează că alocarea capacităților de infrastructură feroviară este una din cele două funcții esențiale ale administratorului de infrastructură.

Alocarea capacităților de infrastructură reprezintă repartizarea traselor conform cererilor operatorilor de transport feroviar (OTF), pe baza Planului de mers al trenurilor care este realizat în prezent de către CFR SA, prin intermediul unei aplicații informatice denumită ROUTES.

Actualul sistem informatic ROUTES asigură suport pentru elaborarea graficului de circulație, dar constituie și

o bază de furnizarea automată a informațiilor către alte sisteme informatice indispensabile utilizării infrastructurii feroviare cum ar fi IRIS pentru coordonarea și monitorizarea circulației trenurilor și Calipso (pentru calculul TUI). Cu toate acestea, sistemul actual prezintă următoarele dezavantaje:

- platforma sistemului de operare nu mai asigură suport de circa 3 ani, programul software a fost dezvoltat într-un limbaj de programare care nu mai este în uz, arhitectura hardware este uzată moral, elemente care pot conduce în orice moment la scoaterea din funcție a aplicației
- aplicația a fost proiectată inițial pentru gestionarea unui număr de 20 OTF și extinsă apoi la maximul 40, dar în prezent deja există pe piață 44 de OTF iar numărul lor este în continuă creștere; numărul suplimentar de OTF nu mai poate fi gestionat;
- nu asigură interfața cu sistemele dezvoltate de organismele internaționale de specialitate, de ex. RNE (RailNet Europe)
- aplicația asigură funcționalități minimale, care nu mai sunt în concordanță cu evoluția cerințelor legislative și funcționale, mai ales la nivel european.

Prin urmare, este evidentă necesitatea dezvoltării unei noi aplicații informatice care să răspundă noilor cerințe și care este de importanță vitală pentru îndeplinirea obiectului de activitate al CFR .

**Descriere sintetică a acţiunii**

Conform celor prezentate în anexa 4.2

**Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani**

Achiziția serviciilor de dezvoltare software pentru alocarea capacităților de infrastructură, achiziţia echipamente hardware și implementarea proiectului, conform celor descrise în anexa 4.2

**Necesarul de finanțare estimat**

**Valoarea investiției este estimată la 4,5 mil. euro,** cu o alocare inițială împărțită în mod egal, pe durata celor 5 ani.

| Destinaţie fonduri | | Necesar de finanțare estimat (TVA inclus) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Anul I | Anul II | Anul III | Anul IV | Anul V |
| Creşterea eficienţei managementului tactic al circulaţiei trenurilor | mil. euro | 0,9 | 0,9 | 0,9 | 0,9 | 0,9 |
| | mil .lei * | 4,54 | 4,54 | 4,54 | 4,54 | 4,54 |

** S-a luat în considerare un curs mediu de 5,04 lei/euro*

### 81. Planificarea strategică a infrastructurii şi a serviciilor feroviare

| | |
|---|---|
| **Obiectiv general** | **A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă** |
| **Obiectiv specific** | **A.2: Creșterea eficienței operării feroviare. Creşterea punctualităţii trenurilor** |
| **Denumire acţiune** | **A.2.3 Planificarea strategică a infrastructurii şi a serviciilor feroviare** |

**Necesitate şi oportunitate**

Noul Regulament privind alocarea capacității feroviare (Capacity Management Regulation - CMR) marchează o tranziție majoră de la gestionarea pe baze naționale la un activ european unic și integrat. Deși regulamentul intră în vigoare la 20 de zile de la publicarea în Jurnalul Oficial, implementarea sa va fi graduală, primul mers al trenurilor dezvoltat integral sub noile reguli fiind prevăzut pentru decembrie 2030.

Principalele schimbări generate de Regulament constau din:

- utilizarea unui sistem de planificare pe trei niveluri în care se introduce o structură ierarhică formată din planificare strategică, programare anuală și planificare ad-hoc.
- Rețeaua Europeană a Gestionarilor de Infrastructură (ENIM) primește responsabilitatea de a elabora cadrul armonizat pentru gestionarea capacității, coordonarea transfrontalieră și procedurile de criză.
- se propun penalități pentru a descuraja anulările ineficiente de trase și pentru a optimiza utilizarea rețelei;
- în caz de conflict sau cerere excesivă, alocarea se va putea face pe baza unor criterii sociale, economice, operaționale și de mediu.

| |
|---|
| - se înființează Platforma Feroviară Europeană (ERP), organism consultativ care va permite OTF și clienților acestora să își exprime părerea cu privire la planificarea capacității.<br>În paralel, DRR al CFR SA asigură pentru perioada următoare, până la implementarea completă a noului Regulament, cadrul necesar pentru alocarea nediscriminatorie a capacităților de infrastructură. |
| **Descriere sintetică a acţiunii** |
| Conform celor prezentate în anexa 4.3. |
| **Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani** |
| Conform calendarului declarat, după publicarea oficială a Regulamentului estimată pentru T3 2026, etapele pe care trebuie să le respecte CFR SA conform noilor reglementări sunt următoarele:<br>– desemnarea reprezentanților în Rețeaua Europeană a Gestionarilor de Infrastructură (ENIM), în vederea elaborării normelor tehnice comune;<br>– participarea la definirea procedurilor armonizate pentru planificarea strategică și alocarea anuală în vederea adoptării Cadrului European pentru Capacitate în primele 12 luni de la intrarea în vigoare;<br>– digitalizarea sistemelor de alocare (2026-2028) și actualizarea sau implementarea platformelor IT care să comunice în timp real cu sistemele europene (prin TAF TSI);<br>– publicarea primei proiecții a „Modelului de Capacitate" până în decembrie 2027 precum și definirea indicatorilor de performanță;<br>– stabilirea unui sistem de monitorizare a punctualității și a gradului de utilizare a traselor, raportând datele către autoritățile europene.<br>– implementarea noului sistem de penalități și actualizarea DDR cu includerea taxelor de neutilizare și mecanismele de compensare pentru operatori în caz de anulări din vina administratorului.<br>– consultarea prin Platforma Europeană (ERP): Organizarea de sesiuni regulate de consultare cu operatorii feroviari (marfă și călători) pentru a alinia planificarea infrastructurii cu nevoile pieței.<br>– programarea strategică (2028-2029) și finalizarea "Planului de furnizare a capacităților" care va sta la baza Mersului de Tren 2030/2031.<br>– lansarea primului Mers de Tren conform noului regulament, în decembrie 2030. |
| **Necesarul de finanțare estimat** |
| Necesarul de finanțare estimat pentru implementarea sistemelor informatice precum și toate celelalte costuri necesare conformării cu noile cerințe europene vor fi estimate imediat după publicarea noului Regulament în JO al UE și vor fi incluse în programul multianual de finanțare 2027-2030. |

**82. Creşterea eficienţei procedurilor de siguranţă pentru comunicarea cu trenurile în mişcare**

| | |
|---|---|
| **Obiectiv general** | **A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă** |
| **Obiectiv specific** | **A.2: Creșterea eficienței operării feroviare. Creșterea punctualității trenurilor** |
| **Denumire acţiune** | **A.2.4 : Creşterea eficienţei procedurilor de siguranţă pentru comunicarea cu trenurile în mişcare** |
| **Necesitate şi oportunitate** | |
| Potrivit Regulamentului (UE) 2023/1695 *privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele control*-comandă și semnalizare ale sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de abrogare a Regulamentului (UE) 2016/919:<br>*"Statele membre trebuie să elaboreze un plan național de implementare a prezentei STI în coordonare cu administratorii de infrastructură și cu întreprinderile feroviare în cauză, ținând seama de coerența întregului sistem feroviar al Uniunii Europene și luând în considerare viabilitatea economică, interoperabilitatea și siguranța sistemului feroviar. Statele membre trebuie să consulte țările învecinate pentru o planificare coerentă a tronsoanelor transfrontaliere feroviare. Acest plan trebuie să includă toate liniile care intră în domeniul de aplicare al STI, inclusiv liniile TEN-T și nodurile și conexiunile pe ultimul kilometru".*<br>La nivel național, prin HG nr. 651/2022 a fost aprobat ***Planul naţional de acţiune privind implementarea*** | |

***Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS)***, transmis Comisiei şi publicat pe site-ul Comisiei Europene la secţiunea „Control command and signalling - CCS TSI NIP https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/interoperability-safety/interoperability/control-command-and-signalling-ccs-tsi-nip_en".

Având în vedere evoluţia proiectelor de modernizare de infrastructură feroviară şi corelarea viziunii strategice a României în transporturi cu sursele de finanţare disponibile pentru următoarea decadă (elemente care sunt prezentate în detaliu atât în Programul Investiţional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport pentru perioada 2021 - 2030, cât şi în Programul de acţiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare şi transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători şi marfă) documentul se corelează cu documentele strategice elaborate şi aprobate în anul 2021 şi propune termene clare de implementare, actori implicaţi şi alocații necesare dezvoltării sistemului ERTMS în România.

**Descriere sintetică a acţiunii**

Sistemul ERTMS a fost instalat pe două secţiuni ale Coridorului Feroviar Rin - Dunăre:
- Buftea - Brazi (certificat)
- Km.614 - Curtici (în curs de certificare)

Pentru alte două secţiuni, sistemul ERTMS este în curs de recepționare:
- Sighişoara - Coşlariu (secţiunea Sighişoara - Simeria)
- Coşlariu - Simeria (secţiunea Sighişoara - Simeria)

Pentru celelalte secţiuni TEN-T, ERTMS se află în diverse stadii de pregătire sau implementare a proiectelor. Instalarea sistemului ERTMS a fost inclusă în cadrul tuturor proiectelor de modernizare a magistralelor feroviare aflate pe coridoarele europene. Stadiul implementării ERTMS pe reţeaua feroviară din România este direct dependent de realizarea lucrărilor de modernizare a infrastructurii feroviare. Astfel, cea mai mare parte a reţelei feroviare se află în diferite faze de modernizare şi, implicit, în diverse faze de implementare a sistemului ERTMS.

**Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani**

Modernizarea sectoarelor de cale ferata din România se face conform TSI în vigoare şi presupune, printre altele, şi implementarea continuă a sistemului ERTMS/ETCS din cale. Astfel, un proiect de modernizare cale ferată va avea în final implementat, certificat şi operaţionalizat sistemul ERTMS în manieră continuă, atât în interiorul staţiilor, cât şi pe liniile dintre acestea.

Calendarul de implementare a sistemului ERTMS/ETCS din cale este descris în anexa nr. 4.4. Datele prezentate sunt estimative și pot varia în funcție de finanțare / alocări bugetare, iar calendarul lucrărilor poate suferi modificări.

**Necesarul de finanțare estimat**

Lungimea tuturor secţiunilor de cale ferată aparţinând reţelei feroviare din România (conform estimărilor din PI) este de aproximativ 2800 km.

Astfel, costul total estimat pentru instalarea ERTMS/ETCS pe secţiunile dezvoltate până în 2030 este de aproximativ de **1,206 mld. euro**, conform estimărilor interne din și celor din PI. Precizăm faptul că se utilizează valorile de referință de mai jos în condițiile în care piața este foarte volatilă, nivelul prețurilor variind foarte mult în funcție de nivelul cererii globale la momentul execuției proiectelor.

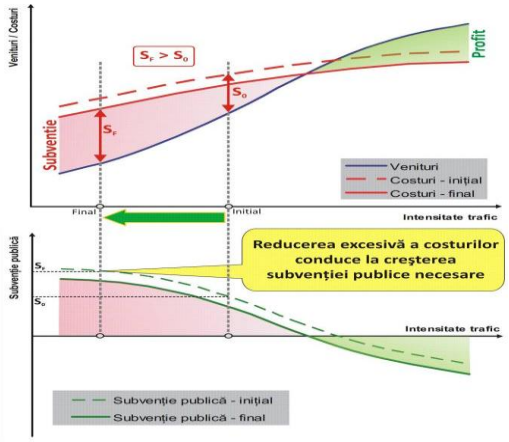
| **Destinaţie fonduri** | | **Fonduri necesare (TVA inclus)** | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Anul I** | **Anul II** | **Anul III** | **Anul IV** | **Anul V** |
| Creşterea eficienţei procedurilor de siguranţă pentru comunicarea cu trenurile în mişcare | mil. euro | 273,46 | 310,26 | 328,67 | 291,86 | 255,06 |
| | mil. lei * | 1.378,24 | 1.563,73 | 1.656,48 | 1.470,98 | 1.285,49 |

** S-a luat în considerare un curs mediu de 5,04 lei/euro*

### 83. Obiectiv specific A.3: Creşterea eficienţei economice a activităţilor de administrare a infrastructurii feroviare

Creşterea eficienţei economice a activităţilor de administrare a infrastructurii feroviare poate fi asigurată prin două tipuri de acţiuni. Pe de o parte este vorba despre acţiuni care vizează creşterea performanţelor şi a atractivităţii serviciilor de transport feroviar, iar pe de altă parte este vorba despre acţiuni care vizează reducerea preţurilor acestor servicii. Ansamblul celor două tipuri de acţiuni înseamnă creşterea competitivităţii ofertei feroviare prin optimizarea raportului calitate/preţ al serviciilor oferite.

Reducerea costurilor administratorului infrastructurii poate avea două tipuri de efecte pozitive. Pe de o parte este efectul direct al reducerii costurilor care - în condiţiile economice actuale de funcţionare a sistemului feroviar - conduce la reducerea diferenţei dintre costuri şi venituri care trebuie acoperită prin alocații bugetare. Altfel spus, în cazul administratorului infrastructurii, reducerea costurilor are ca efect direct reducerea alocațiilor bugetare necesare pentru a asigura echilibrul dintre venituri şi cheltuielile necesare pentru a asigura mentenanţa şi exploatarea infrastructurii feroviare.




Pe de altă parte, reducerea costurilor de exploatare ale administratorului infrastructurii trebuie în mod normal să contribuie la reducerea preţurilor serviciilor de transport feroviar (prin reducerea valorii TUI), ceea ce înseamnă creşterea competitivităţii ofertei feroviare prin optimizarea raportului calitate/preţ al serviciilor oferite. Creşterea competitivităţii conduce la atragerea de noi clienţi către calea ferată, ceea ce conduce la creşterea intensităţii traficului pe reţeaua feroviară şi la creşterea cuantumului veniturilor atât la nivelul sistemului feroviar cât şi la nivelul administratorului infrastructurii. Reducerea costurilor - pe lângă beneficiile directe evidenţiate anterior - generează indirect şi o creştere a veniturilor proprii ca urmare a creşterii competitivităţii transportului feroviar, adică o reducere suplimentară a cuantumului alocației bugetare necesare.

Acest efect de limitare a alocației ca urmare a reducerii costurilor poate fi însă obţinut doar cu condiţia ca măsurile de reducere a costurilor să fie corect calibrate şi să nu conducă la restrângerea activităţii şi/sau la limitarea performanţelor activităţii companiei.

Dacă se adoptă măsuri excesive de reducere a costurilor, acestea pot conduce la restrângerea activităţii şi/sau la limitarea performanţelor activităţii companiei. În ambele cazuri aceasta înseamnă însă diminuarea competitivităţii transportului feroviar, iar efectul constă în pierderea pieței şi în reducerea intensităţii traficului pe reţeaua feroviară. Consecinţa acestor efecte este diminuarea veniturilor sistemului feroviar, inclusiv diminuarea veniturilor administratorului infrastructurii feroviare, aşa cum se observă în figura alăturată.

Reducerea excesivă a costurilor conduce în final la creşterea ecartului dintre costuri şi venituri, adică la creşterea necesarului de finanțare publică pentru acoperirea costurilor. Istoria sistemului feroviar român din ultimii 35 de ani confirmă acest raţionament. În toate cazurile în care s-au aplicat măsuri ample de reducere a personalului, nesusţinute de investiţii care să genereze creşteri ale productivităţii, efectul imediat a constat în limitarea performanţelor şi calităţii serviciilor, iar efectul pe termen mediu şi lung a fost acela de amplificare a spiralei declinului şi de creştere a necesarului de alocații bugetare.

Funcționarea în siguranță a unei rețele de infrastructură feroviară se caracterizează printr-o pondere foarte mare a costurilor fixe care se regăsesc frecvent în intervalul 80% - 90% din totalul costurilor oricărui administrator de infrastructură feroviară. Motivul este determinat de faptul că pentru a construi și a întreține infrastructura feroviară (linii, instalații de semnalizare și de siguranță, instalații fixe de tracțiune electrică, gări, poduri, podețe, tuneluri, viaducte ș.a.m.d.) sunt necesare investiții de capital masive, care sunt în mare parte independente de volumul de mărfuri sau călători transportați, deci nu depind de volumul de trafic derulat pe aceasta.

Rețelele feroviare prezintă caracteristicile economiilor de densitate, ceea ce înseamnă că, pe măsură ce densitatea traficului (raportul dintre volumul anual de unități de trafic transportate pe rețea într-un an și lungimea rețelei) crește, costul mediu per unitate de transport scade. Așadar, pe o infrastructură existentă, costul adăugării unui tren suplimentar - costul marginal - este relativ mic în comparație cu costul total.

Spre deosebire de orice alt operator economic care acționează pe o piață concurențială și care urmărește obținerea de profit și maximizarea valorii distribuite acționarilor, prin facturarea către clienții săi a produselor și serviciilor sale la nivelul costurilor plus cota maximă de profit pe care o poate suporta piața, administrarea infrastructurii feroviare în Europa, în conformitate cu legislația europeană în vigoare, urmărește exclusiv maximizarea utilizării capacității disponibile a infrastructurii, prin aplicarea unor taxe de utilizare a acesteia la cel mai mic cost posibil, anume la costurile directe (marginale).

La ora actuală, cheltuielile CFR SA au fost deja limitate excesiv, având ca impact direct degradarea progresivă a infrastructurii feroviare, pe de o parte din cauza limitării veniturilor proprii ale companiei ca efect al politicilor de susținere a transportului rutier în dauna celui feroviar, iar pe de altă parte din cauza finanțării insuficiente din fonduri publice.

În aplicarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021 – 2025, prin HG nr. 920/2021 a fost aprobat contractul de activitate și performanță încheiat între CFR SA și MTI, care stabilește regulile și responsabilitățile privind monitorizarea și evaluarea performanței activității CFR SA care se realizează prin intermediul Indicatorilor de Performanță și Monitorizare.
Indicele global de performanță al activității CFR SA calculat anual a fost situat peste valori de 100%, în perioada 2021 – 2025, valori care au corespuns calificativului "Foarte bun", ceea ce înseamnă că CFR SA a performat la maximul posibil în îndeplinirea sarcinilor contractuale care îi revin, în condiții de subfinanțare masivă.

În acest context, continuarea politicii privind reducerea cheltuielilor nu poate avea nicio influență benefică asupra stării tehnice a infrastructurii feroviare publice din România, aflate în concesiunea CFR SA.

Ca urmare, creşterea eficienţei economice a administrării infrastructurii feroviare poate fi obţinută numai prin intermediul unor investiţii orientate către mentenanță, în scopul creşterii productivităţii. Pentru atingerea obiectivului strategic specific A.3 au fost identificate următoarele direcţii de acţiune despre care se estimează că prezintă un potenţial semnificativ pe linia creşterii eficienţei economice a administratorului infrastructurii feroviare:

| | | |
|---|---|---|
| **A.3** | **Creşterea eficienţei economice a activităţilor de administrare a infrastructurii feroviare** | |
| | A.3.1 | Creşterea gradului de mecanizare a activităţilor de mentenanţă a infrastructurii |
| | A.3.2 | Creşterea nivelului de centralizare a instalaţiilor de semnalizare feroviară |
| | A.3.3 | Creşterea eficienţei utilizării resurselor financiare destinate administrării infrastructurii feroviare |
| | A.3.4 | Optimizarea modelului de business și creșterea nivelului de informatizare a proceselor |

**84. Creşterea gradului de mecanizare a activităţilor de mentenanţă a infrastructurii**

| | |
|---|---|
| **Obiectiv general** | **A: Creşterea competitivităţii transportului feroviar pe piaţa internă** |
| **Obiectiv specific** | **A.3: Creşterea eficienţei economice a activităţilor de administrare a infrastructurii feroviare** |
| **Denumire acţiune** | **A.3.1 Creşterea gradului de mecanizare a activităţilor de mentenanţă a infrastructurii** |
| **Necesitate şi oportunitate** | |
| Creşterea gradului de mecanizare a activităţilor de mentenanţă a infrastructurii feroviare este necesară atât din perspectiva creşterii eficienţei economice a acestui sector de activitate, cât şi din perspectiva susţinerii performanţelor circulaţiei trenurilor. | |

Creşterea gradului de mecanizare are ca efect direct creşterea productivităţii activităţilor de mentenanţă a infrastructurii feroviare, ceea ce conduce la reducerea costurilor unitare în acest sector de activitate al administratorului infrastructurii feroviare.

Pe de altă parte, creşterea productivităţii activităţilor de mentenanţă a infrastructurii feroviare are ca efect reducerea duratelor de execuţie a lucrărilor de mentenanţă, precum şi reducerea duratelor de intervenţie în caz de deranjamente şi/sau în diverse situaţii cu caracter excepţional, cu consecinţe privind reducerea întârzierilor şi, implicit, reducerea gradului de limitare a vitezelor comerciale ale trenurilor.

**Descriere sintetică a acţiunii**

Strategia privind creşterea gradului de mecanizare a activităţilor de mentenanţă a infrastructurii vizează 2 direcţii de acţiune strategică, respectiv:

**a) Creşterea eficienţei economice a activităţilor de mentenanţă a infrastructurii** include:

- înlocuirea utilajelor grele de cale şi a mijloacelor feroviare de transport şi intervenție ce au durata de serviciu mult mai mare decât termenele reglementate;
- creşterea productivității la lucrările de reparaţii c.f. cu mecanizare grea, odată cu ridicarea nivelului de performanţe a rezultatelor finite prin introducerea de tehnologii noi cu beneficii certe in asigurarea siguranţei circulaţiei feroviare;
- scăderea gradului de poluare şi a consumurilor de combustibili, prin scoaterea din funcţiune a mașinilor grele de cale cu vechimi mari de exploatare şi prin înlocuirea acestora prin maşini cu motoare de generaţie nouă;
- întărirea capacităţii de intervenţie la deszăpezire;
- întărirea capacităţii de intervenţii la întreţinerea;
- întărirea capacităţii de intervenţii la evenimente feroviare;
- respectarea normelor de poluare la lucrările de curăţare a balastului;
- creşterea capacităţii de verificare cu ultrasunete a şinelor de cale ferată.

**b) Creşterea capacităţii de intervenţie a administratorului infrastructurii în situaţii de urgenţă**

Creşterea capacităţii de intervenţie a administratorului infrastructurii feroviare în situaţii de urgenţă vizează minimizarea efectelor negative ale unor situaţii de urgenţă asupra circulaţiei trenurilor prin:

- reducerea duratei de restabilire a circulaţiei în condiţii normale în caz de defectări (deranjamente) ale unor elemente ale infrastructurii;
- reducerea duratei de restabilire a circulaţiei în condiţii normale în caz de evenimente feroviare;
- reducerea duratei de restabilire a circulaţiei în condiţii normale în caz de înzăpezire.

Creşterea capacităţii de intervenţie a administratorului infrastructurii feroviare în situaţii de urgenţă include:

- întărirea capacităţii de intervenţie la deszăpezire;
- întărirea capacităţii de intervenţii la întreţinere;
- întărirea capacităţii de intervenţii la evenimente feroviare;

**Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani**

În anexa 5.1 este prezentat programul minim de dotare al administratorului infrastructurii cu echipamente de mecanizare, eşalonat pe 10 ani. Este considerată prioritară achiziţia maşinilor şi utilajelor pentru întreţinerea căii ferate şi pentru intervenţii: trenuri de lucru pentru refacţia căii, trenuri de lucru pentru realizarea

substratului căii, maşini şi utilaje de mică mecanizare, maşini universale de burat linia şi aparate de cale, maşini de curăţat balastul căii, maşini de profilat balastul căii, vagoane specializate pentru încărcarea, transportul şi descărcarea materialului rezultat în urma ciuruirii balastului căii, drezine grele multifuncţionale, pluguri grele de zăpadă cu turbofreză, cărucioare defectoscop, macarale feroviare cu braţ telescopic, autoutilitare, autolaboratoare.

**Necesar de finanțare estimat**

În anexa 5.1 este prezentată lista achiziţiilor prioritare pentru următorii 5 ani privind maşini şi utilaje pentru mentenanţă şi pentru intervenţii.

Valorilor necesare pentru achiziția și omologarea utilajelor li se vor adăuga costurile aferente mentenanței utilajelor, care nu pot fi estimate, depinzând de caracteristicile și de schema de mentenanță ale fiecărui echipament în parte.

De asemenea, vor fi adăugate costurile necesare formării personalului specializat pentru operarea acestora precum și cele necesare funcționării, pe întreaga durată de viață a utilajelor.

Este propusă o eşalonare a alocărilor necesare pentru achiziţie în conformitate cu tabelul următor:

| Destinaţie fonduri | | Necesar de finanțare estimat (TVA inclus) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Anul I | Anul II | Anul III | Anul IV | Anul V |
| Achiziţie echipamente de mecanizare | mil. euro | 31,02 | 31,02 | 177,71 | 177,71 | 73,98 |
| | mil. lei* | 156,36 | 156,36 | 304,77 | 895,66 | 372,84 |
| ** S-a luat în considerare un curs mediu de 5,04 lei/euro* | | | | | | |

**85. Creşterea nivelului de centralizare a instalaţiilor de semnalizare feroviară**

| | |
|---|---|
| **Obiectiv general** | **A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă** |
| **Obiectiv specific** | **A.3: Creşterea eficienţei economice a activităţilor de administrare a infrastructurii feroviare** |
| **Denumire acţiune** | **A.3.2 Creşterea nivelului de centralizare a instalaţiilor de semnalizare feroviară** |

**Necesitate şi oportunitate**

În sectorul de management al traficului din cadrul administratorului infrastructurii activează în prezent **8.824 persoane**, faţă de **un necesar de 9.853 persoane**. Cea mai mare parte a acestui personal activează la nivelul staţiilor de cale ferată şi sunt implicaţi în realizarea activităţilor privind managementul siguranţei circulaţiei trenurilor, activităţi care utilizează ca suport tehnic instalaţiile de semnalizare existente.

Pe reţeaua feroviară română există 917 de staţii de cale ferată, deservite de 951 de instalaţii de semnalizare a circulaţiei trenurilor, cu niveluri diferite de centralizare. Astfel:

- 637 de instalaţii de semnalizare (67% din total) sunt centralizate, dintre care:
  - 535 de instalaţii pe bază de relee (CED - centralizare electrodinamică);
  - 14 sisteme pe bază de relee (CED) cu comandă informatizată;
  - 88 de sisteme de centralizare electronică;
- 34 de instalaţii de semnalizare sunt de tip CEM (centralizare electromecanică), parţial centralizate;
- 280 de instalaţii de semnalizare necentralizate.

Calculele prezentate în anexa 5.2 semnalează că nivelul redus de centralizare al unor instalaţii de semnalizare înseamnă productivitate redusă a personalului din sectorul management trafic, care generează costuri de exploatare substanţiale care contribuie la limitarea competitivităţii transportului feroviar.

**Descriere sintetică a acţiunii**

Așa cum este prezentat în anexa 5.2, singura opţiune cu potenţial real de reducere semnificativă a costurilor de exploatare prin creşterea productivităţii activităţilor de management al traficului, componenta privind managementul siguranţei la nivel de staţii, este cea privitoare la creşterea nivelului de centralizare a instalaţiilor de semnalizare.

**Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani**

Pentru perioada următoare sunt considerate prioritare măsuri care vizează creşterea nivelului de centralizare pe liniile cu trafic redus. Ca urmare au fost definite două direcţii prioritare în acest sens:

– Un program de dotare a unor secţii de circulaţie cu trafic redus cu sisteme de centralizare electronică de linie. Acest program a fost deja lansat, cu finanţare din fonduri europene nerambursabile, şi trebuie

finalizat în perioada următoare.

– Centralizarea electrodinamică (CED) a unor staţii dotate în prezent cu instalaţii de semnalizare electromecanice (CEM), cu comanda parţial centralizată, cu costuri minime, cu materiale (relee, aparataj,electroalimentări etc) rezultate în urma modernizării/înlocuirii instalațiilor CED ci instalații CE.

**Necesarul de finanţare estimat**

Necesarul de finanțare estimat pentru următorii 5 ani este prezentat detaliat în anexa 5.2 și este propusă o eşalonare a alocărilor necesare pentru achiziţie în conformitate cu tabelul următor:

| Destinaţie fonduri | | Fonduri necesare (TVA inclus) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Anul I | Anul II | Anul III | Anul IV | Anul V |
| **Creşterea eficienţei managementului tactic al circulaţiei trenurilor** | mil. euro | 170,11 | 170,11 | 170,11 | 170,11 | 170,11 |
| | mil. lei* | 857,39 | 857,39 | 857,39 | 857,39 | 857,39 |

** S-a luat în considerare un curs mediu de 5,04 lei/euro*

**86. Creşterea eficienţei utilizării resurselor financiare destinate administrării infrastructurii feroviare**

| | |
|---|---|
| **Obiectiv general** | **A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă** |
| **Obiectiv specific** | **A.3: Creşterea eficienţei economice a activităţilor de administrare a infrastructurii feroviare** |
| **Denumire acţiune** | **A.3.3. Creşterea eficienţei utilizării resurselor financiare destinate administrării infrastructurii feroviare** |

**Necesitate şi oportunitate**

La finalul anului 2020 Autoritatea pentru Reformă Feroviară (ARF) a finalizat un proiect cu denumirea "Studiu de sustenabilitate și eficientizare a rețelei feroviare din România". Scopul proiectului a fost realizarea unei analize de eficientizare a rețelei feroviare din România, în principal pe liniile de cale ferată neinteroperabile. În cadrul proiectului au fost analizate 113 lini de cale ferată, 97 dintre acestea făcând parte din infrastructura neinteroperabilă.

În plus analizele proprii efectuate de CFR SA au identificat linii pe care în cursul anului 2025 nu s-a desfășurat trafic feroviar și pentru care se pot aplica prevederile art. 27 din OUG 12/1998 privind închiderea acestora din motive de eficiență economică.

**Descriere sintetică a acţiunii**

Conform celor descrise în anexa 5.3, CFR SA a înaintat către MTI o lista a secțiilor CF care sunt închise circulației trenurilor din motive tehnologice sau sunt deschise circulației, dar nu mai sunt eficiente din punct de vedere economic în ultimii 20 de ani, în vederea demarării procedurilor necesare pentru închidere.

**Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani**

Măsurile prioritare se referă la etapele necesare pentru închiderea liniilor propuse, în urma elaborării de către MTI a unui studiu de eficientizare.

**Necesarul de finanţare estimat**

Costurile implementării măsurilor identificate în anexa 5.3 mai sus vor fi stabilite în urma elaborării studiului condus de MTI.

**87. Optimizarea modelului de business și creșterea nivelului de informatizare a proceselor**

| | |
|---|---|
| **Obiectiv general** | **A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă** |
| **Obiectiv specific** | **A.3: Creşterea eficienţei economice a activităţilor de administrare a infrastructurii feroviare** |
| **Denumire acţiune** | **A.3.4 Optimizarea modelului de business şi creşterea nivelului de informatizare a proceselor** |

**Necesitate şi oportunitate**

În contextul preocupărilor privind creşterea eficienţei economice a activităţilor de administrare a infrastructurii feroviare, o direcţie importantă de acţiune trebuie să vizeze identificarea posibilităţilor de

limitare a costurilor administratorului infrastructurii, fără a afecta parametrii de performanţă şi siguranţă ai infrastructurii feroviare.

În acest context, dezvoltarea sistemelor IT este parte integrantă a strategiei de business și trebuie să susțină obiectivele CFR SA, adăugând valoare și anticipând rezultatele definite în concordanță cu aceste obiective.

Din analiza situației actuale se desprinde ca obiectiv principal al informatizării în perioada de planificare vizată, integrarea sistemelor, cu următoarele beneficii:

- îmbunătățirea integrării și interoperabilității sistemelor, valoarea adăugată constând în punerea la dispoziție a informațiilor corecte și complete oriunde și oricând sunt necesare,
- facilitarea agilității (răspuns rapid), valoarea adăugată constând în realizarea unui mediu în care schimbările, ca răspuns la provocări și oportunități, să se poată realiza mai rapid.

Din punct de vedere operațional sistemele actuale acoperă în mod diferit sectoarele de activitate, gradul de utilizare a funcționalităților disponibile fiind dependent de nivelul de interes al utilizatorilor direcți și de cerințele de control și raportare din partea managementului respectivelor sectoare. Prin dezvoltarea sistemelor IT existente și introducerea unor funcționalități noi adaptate cerințelor actuale se urmăresc:

- Reducerea costurilor, prin economii de scală în achiziții, optimizarea fluxurilor de informații și modernizarea proceselor operaționale și de management IT,

- Îmbunătățirea securității sistemelor, prin protecție mai bună împotriva accesului neautorizat, a pierderii datelor sau a întreruperilor în funcționarea sistemelor,

- Reducerea riscurilor tehnice, prin asigurarea unor servicii de suport bazate pe soluții la standardele IT actuale.

**Descriere sintetică a acţiunii**

Această acţiune strategică are în vedere valorificarea potenţialului care poate fi oferit de optimizarea modelului de business și creșterea nivelului de informatizare a proceselor. Așa cum este prezentat în anexa 5.4, analizele care urmează a fi efectuate trebuie să se axeze în principal pe următoarele categorii de probleme:

- *Operarea pe bază de bugete multianuale*. Bugetele multianuale reprezintă o necesitate stringentă pentru eficienţa activităţilor de administrare a infrastructurii feroviare, cel puţin în ceea ce priveşte componenta pentru exploatare
- *Managementul activelor*. Eficienţa mentenanţei infrastructurii feroviare este influenţată în mod decisiv de implementarea unui model de business orientat spre managementul eficient al activelor,
- *Valorificarea potențialului care poate fi oferit de creșterea nivelului de informatizare a proceselor*.
- *Coordonarea cu exploatarea*. Implementarea sistemelor IT din acest capitol nu se referă la măsurile strategice cuprinse în cadrul acțiunilor A.2.1 și A.2.2

**Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani**

Creșterea nivelului de informatizare a proceselor de business este condiționată aplicarea măsurilor pentru programul de digitalizare în toate sectoarele de activitate, suplimentar măsurilor descrise la acțiunile strategice A.2.1 și A.2.2 astfel:

- măsuri de realizare a sistemului integrat IT
- măsuri pentru informatizarea activităților asociate domeniului investiții:
- măsuri de gestionare a activelor și a proceselor lucrative asociate
- măsuri de realizare a Centrului de date alternativ/de rezervă - *Disaster Recovery data center* pentru sectorul feroviar în vederea asigurării continuității activităților operaționale ale CFR SA.

Ca urmare, pentru următorii 5 ani trebuie considerată o prioritate asigurarea planificată a resurselor tehnice pe termen mediu și lung care pot aduce economii de scală semnificative ale proiectelor de investiții IT

anterioare și în implementarea proiectelor IT noi.

Niciuna dintre măsurile propuse nu poate fi pusă în aplicare în lipsa aprobării planului de finanțare multianual.

**Necesar de finanțare estimat**

Este necesar un buget anual pentru implementarea noilor proiecte de digitalizare, propuse a se finanța din PT 2021-2027 și de la bugetul de stat, astfel:

- Arhitectură centrală, sisteme și securitate cibernetică pentru sistemul informatic feroviar: 110.552.200 lei, fără TVA. Proiectul cu bugetul aferent este cuprins în lista proiectelor din cadrul obiectivului strategic specific B.2: Reînnoirea şi modernizarea infrastructurii feroviare aferentă reţelei TEN-T
- Platforma software pentru gestiunea colaborativă a proiectelor și lucrărilor de investiții : 6.187.814 lei fără TVA
- Sistem digital de management al activelor (EAM) : 51.913.000 lei fără TVA
- Centru de date alternativ/de rezervă – *Disaster Recovery data center* pentru sistemul informatic feroviar : 101.778.000 lei fără TVA

cu o eșalonare estimată inițial, în mod egal, pe durata celor 5 ani.

| **Destinaţie fonduri** | | **Necesar de finanțare estimat** | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Anul I** | **Anul II** | **Anul III** | **Anul IV** | **Anul V** |
| **Optimizare model de business și creșterea nivelului de informatizare a proceselor** | mil. euro* | 7,68 | 7,68 | 7,68 | 7,68 | 7,68 |
| | mil. lei | 38,69 | 38,69 | 38,69 | 38,69 | 38,69 |
| ** S-a luat în considerare un curs mediu de 5,04 lei/euro* | | | | | | |

**88. Obiectiv specific A.4: Menţinerea la nivel ridicat a siguranţei circulaţiei trenurilor**

Siguranţa circulaţiei reprezintă unul dintre atuurile importante ale transportului feroviar în competiţia cu transportul rutier chiar dacă–acest avantaj nu poate fi valorificat suficient din cauza modului asimetric de internalizare a costurilor externe generate de cele două moduri de transport.

Calea ferată română prezintă un nivel ridicat al siguranţei circulaţiei trenurilor, ilustrat de numărul foarte redus al accidentelor feroviare care să genereze victime între clienţii sistemului feroviar sau pagube materiale semnificative.

Dacă se iau în calcul media per milion de călători*km a accidentelor de circulaţie majore la nivelul anului 2025, și cea a accidentelor feroviare, se constată că raportul dintre transportul rutier şi cel feroviar este de 71:1.

Creşterea nivelului de siguranţă al transportului feroviar din România este preocuparea continuă a CFR SA și implică trei direcţii principale de acţiune, respectiv:

**a)** menţinerea nivelului de siguranţă al liniilor şi lucrărilor de artă;

**b)** menţinerea nivelului de siguranţă al procedurilor din domeniul managementului traficului;

**c)** menţinerea nivelului de siguranţă al instalaţiilor de semnalizare feroviară.

În domeniul liniilor şi lucrărilor de artă, menţinerea nivelului de siguranţă înseamnă în principal realizarea întreţinerii curente în conformitate cu reglementările în vigoare, care sunt concepute inclusiv pentru a asigura un nivel ridicat al siguranţei circulaţiei trenurilor. Având în vedere că întreţinerea este o măsură necesară inclusiv pentru menţinerea la nivel ridicat al performanţelor circulaţiei trenurilor, această problemă a fost tratată în cadrul acţiunii strategice A.1.2 "*Întreţinerea infrastructurii feroviare*". Infrastructura feroviară înregistrează în prezent un nivel avansat de degradare, care pune în pericol siguranţa circulaţiei trenurilor. În această situaţie, menţinerea nivelului de siguranţă se realizează prin limitarea vitezei de circulaţie, astfel încât nivelul de periculozitate al defectărilor elementelor infrastructurii să fie menţinut la un nivel tolerabil din punct de vedere al siguranţei circulaţiei.

Problema menţinerii nivelului de siguranţă al instalaţiilor de semnalizare feroviară are două componente distincte. Pe de o parte, este vorba despre reînnoirea instalaţiilor de semnalizare scadente la reînnoire, unde se pune problema identificării soluţiilor tehnice adecvate pentru menţinerea unui nivel ridicat de siguranţă, concomitent cu limitarea costurilor de exploatare. Pe de altă parte, este vorba despre asigurarea unui sistem eficient de mentenanţă a sistemelor de semnalizare electronice, care să garanteze menţinerea nivelului ridicat de siguranţă al acestor sisteme pe toată durata ciclului de viaţă.

O problemă particulară în domeniul siguranţei feroviare o reprezintă trecerile la nivel cu infrastructura rutieră. Pe reţeaua feroviară română există un număr de 5.015 treceri la nivel (TN). Deşi toate aceste treceri la nivel dispun de măsuri de protecţie, pasivă sau activă, iar legislaţia rutieră prevede reguli clare de prevenire a accidentelor rutiere la trecerile la nivel, se înregistrează un număr foarte mare de accidente la trecerile la nivel cu calea ferată, multe dintre acestea soldate cu decese sau răniri de persoane. Deşi aceste accidente sunt în fapt accidente rutiere, produse ca urmare a nerespectării legislaţiei rutiere, trebuie luat în considerare faptul că aceste accidente sunt evidenţiate în contul sistemului feroviar şi degradează percepţia privind siguranţa transportului feroviar din România.

Sintetizând consideraţiile prezentate, rezultă că pentru atingerea obiectivului strategic specific A.4 sunt necesare următoarele acţiuni strategice:

| | | |
|---|---|---|
| **A.4** | **Menţinerea la nivel ridicat a siguranţei circulaţiei trenurilor** | |
| | A.4.1 | Menţinerea nivelului ridicat de siguranţă al sistemelor de semnalizare feroviară |
| | A.4.2 | Creşterea nivelului de protecţie a traficului rutier la trecerile la nivel cu calea ferată |

Conţinutul acestor acţiuni strategice este prezentat sintetic în cele ce urmează.

**89. Menţinerea nivelului ridicat de siguranţă al sistemelor de semnalizare feroviară**

| | |
|---|---|
| **Obiectiv general** | **A: Creşterea competitivităţii transportului feroviar pe piaţa internă** |
| **Obiectiv specific** | **A.4: Menţinerea la nivel ridicat a siguranţei circulaţiei trenurilor** |
| **Denumire acţiune** | **A.4.1 Menţinerea nivelului ridicat de siguranţă al sistemelor de semnalizare feroviară** |
| **Necesitate şi oportunitate** | |
| Considerentele privind necesitatea şi oportunitatea menţinerea nivelului ridicat de siguranţă al sistemelor de semnalizare feroviară au fost prezentate în paragraful de mai sus. | |
| **Descriere sintetică a acţiunii** | |
| Au fost identificate trei domenii de acţiune pentru menţinerea nivelului ridicat de siguranţă al sistemelor de semnalizare feroviară, respectiv:<br>A. Reabilitarea instalaţiilor de semnalizare existente<br>B. Creşterea nivelului de automatizare a procedurilor de siguranţă, prin implementarea unor instalaţii de semnalizare adecvate<br>C. Menţinerea nivelului de siguranţă al sistemelor electronice de semnalizare feroviară.<br>În anexa 6.1 sunt prezentate câteva elemente de bază cu privire la fiecare dintre cele trei domenii de acţiune enumerate.<br>Totodată, se va analiza crearea unui program de investiţii dedicat siguranţei circulaţiei feroviare, în vederea adoptării unor măsuri care să reducă numărul de incidente pe calea ferată. Astfel, pe baza unui necesar investiţional stabilit, se vor putea accesa linii de finanţare dedicate siguranţei feroviare. | |
| **Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani** | |
| Măsurile prioritare aferente acestei acţiuni strategice sunt prezentate în cadrul anexei 6.1. Unele dintre aceste măsuri au fost incluse în cadrul altor acţiuni strategice prezentate în cadrul prezentului document, deoarece | |

| |
|---|
| efectele principale ale acestor măsuri vizează alte obiective strategice specifice. |
| **Necesar de finanțare estimat** |
| Alocațiile financiare necesare privind implementarea măsurilor prioritare pentru următorii 5 ani sunt asigurate preponderent din fonduri europene nerambursabile și sunt precizate în cuprinsul obiectivului strategic specific B.1 *„Reînnoirea şi modernizarea infrastructurii aferente coridoarelor feroviare europene de transport*". |

**90. Creşterea nivelului de protecţie a traficului la trecerile la nivel cu calea ferată**

| | |
|---|---|
| **Obiectiv general** | **A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă** |
| **Obiectiv specific** | **A.4: Menţinerea la nivel ridicat a siguranţei circulaţiei trenurilor** |
| **Denumire acţiune** | **A.4.2 Creşterea nivelului de protecţie a traficului la trecerile la nivel cu calea ferată** |

**Necesitate şi oportunitate**

Chiar dacă în România se produc rar accidente feroviare la trecerile la nivel, calea ferată română este cotată cu un indice de performanţă relativ scăzut în ceea ce priveşte siguranţa. Această situaţie aparent paradoxală este generată de faptul că aceste accidente sunt în fapt accidente rutiere, care sunt generate de nerespectarea de către conducătorii auto a semnalizărilor de siguranţă rutieră în zona trecerilor la nivel cu calea ferată, dar sunt contabilizate în contul transportului feroviar.

La nivelul rețelei CFR SA există un număr de 5.015 treceri la nivel, dintre care 1.535 beneficiază de protecție activă și 3.478 sunt semnalizate cu indicatoare rutiere. O situație detaliată se regăsește în anexa nr. 6.2.

**Descriere sintetică a acţiunii**

Tipul de semnalizare a trecerilor la nivel este stabilit în raport cu prevederile legislației naționale și europene în vigoare, iar soluţiile tehnice care pot fi adoptate sunt fie instalaţiile de semnalizare automată a trecerilor la nivel (BAT/SAT - soluţie aplicabilă în cazul staţiilor centralizate), fie bariere cu acţionare electrică de la distanţă (soluţie aplicabilă în cazul staţiilor necentralizate).

Măsura de siguranță cea mai eficientă constă în înlocuirea trecerilor la nivel cu pasaje denivelate, care elimină complet intersectarea traficului feroviar cu cel rutier. Astfel de soluţii sunt însă foarte scumpe şi, din acest motiv, sunt adoptate doar în contextul proiectelor de modernizare a infrastructurii feroviare.

Având în vedere indicele de performanță al siguranței feroviare, precum și contabilizarea accidentelor la trecerile la nivel cu calea ferată ca accidente feroviare, se va analiza posibilitatea demarării unor intervenții pentru creșterea siguranței, cum ar fi modernizarea trecerilor la nivel în conformitate cu infrastructura de transport adiacentă (rutieră, pietonală).

Aceste măsuri sunt eligibile pentru finanțare prin fonduri europene.

**Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani**

Creșterea nivelului de siguranță a traficului la trecerile la nivel este prevăzută în proiectele de modernizare a infrastructurii feroviare, desfășurate la nivel central și regional și sunt împărțite în următoarele categorii, detaliate în anexa 6.2:

A. Proiecte de modernizare a infrastructurii aferentă coridoarelor europene

B. Proiecte de modernizare a instalațiilor de centralizare a instalațiilor de semnalizare în cadrul proiectului „Sporirea eficienței economice și a siguranței feroviare prin creşterea nivelului de centralizare al instalaţiilor de semnalizare feroviară"

Proiecte de modernizare a trecerilor la nivel cu calea ferată - Proiecte de modernizare a 160 de treceri la nivel cu calea ferată (câte 20 treceri la nivel pe raza fiecărei SRCF).

**Necesar de finanțare estimat**

**Necesarul de finanțare estimat pentru modernizarea unei treceri la nivel se ridică la valoarea de 1 mil. Euro, iar proiectele sunt incluse în proiectele de modernizare a infrastructurii feroviare.**

### 91. Obiectiv specific A.5: Creşterea eficienţei energetice şi reducerea nivelului de poluare

Eficienţa energetică şi sustenabilitatea din punct de vedere al mediului înconjurător constituie atuuri importante ale transportului feroviar. Aceste atuuri reprezintă argumente importante ale orientării strategice a Uniunii Europene privind promovarea acestui mod de transport.

Ca urmare, una dintre preocupările majore ale sectorului feroviar trebuie să vizeze un sistem de transport caracterizat printr-o dependenţă cât mai redusă de petrol, printr-o eficienţă energetică cât mai ridicată şi printr-un nivel cât mai redus de emisii de substanţe poluante şi gaze cu efect de seră. Atingerea acestor obiective înseamnă în fapt creşterea competitivităţii transportului feroviar datorită limitării costurilor generate de transportul feroviar al călătorilor şi mărfurilor.

Pentru atingerea acestor obiective, acţiunile trebuie să se focalizeze asupra tracţiunii electrice. În acest domeniu sunt două tipuri de probleme care trebuie rezolvate.

Pe de o parte trebuie avută în vedere extinderea tracţiunii electrice, deoarece acest tip de tracţiune răspunde atât dezideratului privind creşterea eficienţei energetice cât şi celui privind reducerea emisiilor de substanţe poluante şi a gazelor cu efect de seră. România se situează sub media europeană în ceea ce priveşte ponderea liniilor cu tracţiune electrică, deci acesta este un domeniu unde trebuie acţionat cu prioritate.

Pe de altă parte, trebuie avută în vedere creşterea eficienţei managementului distribuţiei energiei electrice, ceea ce înseamnă pe de o parte monitorizarea riguroasă a consumurilor de energie electrică, iar pe de altă parte înseamnă ameliorarea factorului de putere prin compensarea energiei reactive.

Prin prisma acestor consideraţii, pentru atingerea obiectivului strategic specific A.5 au fost identificate următoarele direcţii de acţiune strategică:

| | |
|---|---|
| **A.5** | **Creşterea eficienţei energetice şi reducerea nivelului de poluare** |
| A.5.1 | Creşterea gradului de electrificare a reţelei feroviare |
| A.5.2 | Creşterea eficienţei managementului distribuţiei energiei electrice |
| A.5.3 | Creşterea eficienţei energetice a clădirilor tehnice |

Conţinutul acestor acţiuni strategice este prezentat sintetic în cele ce urmează.

### 92. Creşterea gradului de electrificare a reţelei feroviare

| | |
|---|---|
| **Obiectiv general** | **A: Creşterea competitivităţii transportului feroviar pe piaţa internă** |
| **Obiectiv specific** | **A.5: Creşterea eficienţei energetice şi reducerea nivelului de poluare** |
| **Denumire acţiune** | **A.5.1: Creşterea gradului de electrificare a reţelei feroviare** |
| **Necesitate şi oportunitate** | |
| Unul dintre obiectivele politice ale Uniunii Europene în domeniul transporturilor vizează reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, emisiilor de substanţe poluante şi reducerea dependenţei de petrol. Transportul feroviar răspunde în mod natural acestor cerinţe prin promovarea tracţiunii electrice, mai ales că acest tip de tracţiune are şi avantajul unor costuri mai mici decât în cazul tracţiunii diesel.<br><br>Reţeaua feroviară include 4030 km de linie electrificată, care reprezintă mai puţin de 40% din lungimea totală a reţelei. Gradul de electrificare al reţelei feroviare române este inferior mediei Uniunii Europene, unde ponderea liniilor electrificate este de peste 53%. Ca urmare, necesitatea creşterii gradului de electrificare a reţelei feroviare române derivă pe de o parte din obligaţia - în calitate de stat membru UE - privind alinierea la politica europeană în domeniul transporturilor, iar pe de altă parte din necesitatea internă de a asigura reducerea dependenţei de petrol a economiei naţionale şi reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră şi a emisiilor de substanţe poluante.<br><br>De asemenea, pentru asigurarea tracţiunii electrice feroviare, reţeaua feroviară din România are un număr de 77 substaţii de tracţiune electrică. Retehnologizarea instalaţiilor de energoalimentare, bazată pe folosirea unor echipamente de ultima generaţie cu fiabilitate ridicată şi structurată pe zonele de activitate a Secţiilor de Electrificare. Aceasta va duce, în urma finalizării lucrărilor de retehnologizare, la o reorganizare coerentă şi eficientă a activităţii de întreţinere şi exploatare, cu reducerea semnificativă a costurilor necesare menţinerii în | |

funcţiune a acestora.

**Descriere sintetică a acţiunii**

Descrierea în detaliu a acțiunii se regăsește în anexa 7.1

**Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani**

În următorii 5 ani trebuie abordate toate proiectele de electrificare prezentate în descrierea de mai sus.

Având în vedere faptul că o cotă importantă a pierderilor tehnologice de energie provine din pierderile în transformatoarele de putere, trebuie considerată o prioritate și modernizarea unui număr de 24 substații de tracțiune electrică.

**Necesar de finanțare estimat**

Având în vedere că lucrările de electrificare prioritare prevăzute în Programul Investițional sunt incluse în proiecte mai ample de reînnoire şi modernizare a infrastructurii feroviare, proiectele respective şi costurile aferente sunt prezentate în cadrul altor acţiuni strategice.

Suplimentar față de proiectele majore menționate mai sus, CFR SA a analizat împreună cu MTI situația actuală a infrastructurii feroviare din România și au stabilit demararea procedurilor necesare pentru lansarea achizițiilor aferente studiilor de fezabilitate pentru electrificarea 18 secții de circulație ale infrastructurii feroviare, prezentate în anexa 7.1.

În urma analizei de piață au fost stabilite valorile estimative și neangajatorii pentru realizarea studiilor de fezabilitate, care se ridică la un total de aproximativ **415,5 mil. lei.**

Având în vedere că valoarea unui studiu de fezabilitate reprezintă aproximativ 3% din costurile investiției totale pentru realizarea acestui obiectiv de investiții, rezultă că valoarea totală necesară implementării proiectelor poate fi estimată după cum urmează:

| **Obiectiv de investiții: electrificarea a 18 secții de circulație** | **Valoare estimată SF** | | **Valoare estimată total investiție** | |
|---|---|---|---|---|
| | **(mil. euro)** | **(mil. lei)** | **(mil. lei)** | **(mil. euro)** |
| **Electrificarea a 18 secții de circulație ale infrastructurii feroviare din România** | 82,44 | 415,50 | **13.850,00** | **2.748,02** |

** S-a luat în considerare un curs mediu de 5,04 lei/euro*

Estimarea fondurilor necesare achiziționării studiilor de fezabilitate (SF) / documentației de avizare a lucrărilor de intervenții (DALI), în urma studiilor de piață efectuate pentru modernizarea unui număr de 24 substații de tracțiune electrică care nu fac parte din proiectele aflate în derulare se ridică la o valoare totală de **96,04** mil. Lei.

| **Obiectiv de investiții: modernizarea a 24 substații de tracțiune electrică** | **Valoare estimată** | |
|---|---|---|
| | **(mil. euro)** | **(mil. lei)** |
| Faza SF/DALI | 19,20 | 96,04 |
| Proiectare și execuție | 146,80 | 739,87 |
| Total | **166,00** | **835,91** |

** S-a luat în considerare un curs mediu de 5,04 lei/euro*

Valoarea estimată a investițiilor este eșalonată după cum urmează:

| **Destinaţie fonduri** | | **Fonduri necesare (TVA inclus)** | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Anul I** | **Anul II** | **Anul III** | **Anul IV** | **Anul V** |
| Electrificarea a 18 secții de circulație | mil. euro | 549,60 | 549,60 | 549,60 | 549,60 | 549,60 |
| | mil. lei* | 2.770,00 | 2.770,00 | 2.770,00 | 2.770,00 | 2.770,00 |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Modernizarea unui număr de 24 substații de tracțiune electrică aflate pe raza sucursalelor 1-8 | mil. euro | 0,00 | 9,60 | 9,60 | 73,40 | 73,40 |
| | mil. lei* | 0,00 | 48,38 | 48,38 | 369,94 | 369,94 |
| **Total** | mil. euro | **549,60** | **559,20** | **559,20** | **623,00** | **623,00** |
| | mil. lei* | **2.770,00** | **2.818,38** | **2.818,38** | **3.139,94** | **3.139,94** |

** S-a luat în considerare un curs mediu de 5,04 lei/euro*

**93. Creşterea eficienţei managementului distribuţiei energiei electrice**

| | |
|---|---|
| **Obiectiv general** | **A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă** |
| **Obiectiv specific** | **A.5: Creşterea eficienţei energetice şi reducerea nivelului de poluare** |
| **Denumire acţiune** | **A.5.2 Creşterea eficienţei managementului distribuţiei energiei electrice** |

**Necesitate şi oportunitate**

În conformitate cu prevederile Directivei 2012/34/UE, administratorul infrastructurii feroviare asigură accesul nediscriminatoriu al tuturor operatorilor de transport feroviar la infrastructura feroviară, inclusiv la reţeaua feroviară electrificată. Directiva 2009/72/UE privind normele comune pentru piaţa internă a energiei electrice prevede deschiderea pieţei europene de energie electrică prin „accesul terţilor", adică oferirea dreptului oricărui consumator (aşa cum sunt şi operatorii de transport feroviar) de a-şi selecta furnizorul de energie electrică pentru tracţiune pe baze concurenţiale.

În conformitate cu angajamentele asumate în cadrul acordului de împrumut semnat cu BERD, a fost elaborat un plan de eficientizare energetică a administratorului infrastructurii feroviare în perioada 2013-2026. Acest plan prevede o serie de măsuri, printre care şi implementarea unui sistem de telegestiune a energiei electrice de tracţiune.

**Descriere sintetică a acţiunii**

Pentru realizarea obligaţiilor prevăzute în legislaţia europeană, precum şi pentru limitarea costurilor privind distribuţia energiei electrice de tracţiune, se pune problema implementării unui sistem de telegestiune a energiei electrice de tracţiune achiziţionate şi livrate. Acest sistem reprezintă o infrastructură de colectare, transmitere şi prelucrare a datelor de consum provenite de la substaţii, operatori de transport feroviar şi posturi de transformare alimentate din linia de contact electrificată. Cele mai relevante aspecte privind acest sistem sunt prezentate în anexa 7.2.

**Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani**

Având în vedere consideraţiile sintetice prezentate mai sus, precum şi cele mai detaliate prezentate în anexa 7.2, implementarea sistemului de telegestiune a energiei electrice şi de compensare a factorului de putere în substaţiile de tracţiune trebuie considerată o prioritate pentru următorii 5 ani.

**Necesar de finanțare estimat**

Potrivit devizului general reactualizat la nivelul anului 2022**,** valoarea totală estimată a achiziției era de 45.419,00 mii lei, inclusiv TVA.

Indicatorii financiari calculați indică un proiect viabil economic, care produce valoare, având parametrii recomandați pentru a primi finanțare din partea fondurilor europene. Proiectul demonstrează beneficii aduse mediului înconjurător și reducerea efectelor adverse asupra acestuia.

**Necesar de finanțare pentru următorii 5 ani**

Ținând cont de evoluția prețurilor la energie, materii prime și combustibili, valoarea totală estimată actualizată este de 68.129,00 mii lei, inclusiv TVA, eșalonată după cum urmează:

| **Destinaţie fonduri** | | **Fonduri necesare (TVA inclus)** | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Anul I** | **Anul II** | **Anul III** | **Anul IV** | **Anul V** |
| Sistem de telegestiune a energiei electrice | mil. euro | 2,70 | 2,70 | 2,70 | 2,70 | 2,70 |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| şi de compensare a factorului de putere în substaţiile de tracţiune | mil. lei* | 13,63 | 13,63 | 13,63 | 13,63 | 13,63 |

** S-a luat în considerare un curs mediu de 5,04 lei/euro*

### 94. Creşterea eficienţei energetice a clădirilor tehnice

| | |
|---|---|
| **Obiectiv general** | **A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă** |
| **Obiectiv specific** | **A.5: Creşterea eficienţei energetice şi reducerea nivelului de poluare** |
| **Denumire acţiune** | **A.5.3 Creşterea eficienţei energetice a clădirilor tehnice** |

**Necesitate şi oportunitate**

Declarația politică a României privind eficiența energetică este transpusă în Strategia Energetică a României 2025-2035 și *Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice 2021 - 2030 (PNIESC)* și vizează reducerea consumului de energie primară și finală pentru susținerea tranziției către o economie competitivă și decarbonizată.
Direcțiile asumate de România prin acest angajament politic urmăresc reducerea consumului de energie primară, contribuind astfel la țintele Uniunii Europene de eficiență energetică și la implementarea principiului "eficiența energetică înainte de toate ", care trebuie aplicat în scopul creșterii eficienței sectoarelor individuale și a întregului sistem energetic.

**Descriere sintetică a acţiunii**

Eficientizarea energetică a clădirilor tehnice este necesară pentru realizarea obligaţiilor legale, precum şi pentru atingerea obiectivelor energetice ambițioase asumate de România, în calitate de stat membru. Aspectele relevante sunt prezentate în anexa 7.3.

**Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani**

Identificarea surselor de finanțare și reînnoirea/modernizarea clădirilor care adăpostesc instalațiile și echipamentele tehnice necesare desfășurării activității administratorului de infrastructură.

**Necesar de finanțare estimat**

Necesarul de finanțare pentru reînnoirea/modernizarea clădirilor tehnice necesare funcționării administratorului de infrastructură se prezintă în modul următor, cu o eșalonare estimată inițial în mod egal pentru următorii 5 ani:

| Destinaţie fonduri | | Fonduri necesare (TVA inclus) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Anul I | Anul II | Anul III | Anul IV | Anul V |
| Proiecte de reînnoire /modernizare a clădirilor tehnice | mil. euro | 16,05 | 16,05 | 16,05 | 16,05 | 16,05 |
| | mil. lei* | 80,87 | 80,87 | 80,87 | 80,87 | 80,87 |

** S-a luat în considerare un curs mediu de 5,04 lei/euro*

### 95. Obiectiv specific A.6: Îmbunătăţirea conectivităţii reţelei feroviare

În principal conectivitatea vizează localităţile importante ale ţării, deoarece acestea pot genera fluxuri de călători şi - în raport de dezvoltarea economică locală - pot fi inclusiv surse şi/sau destinaţii ale unor fluxuri de marfă. Din acest punct de vedere, reţeaua feroviară română este caracterizată printr-o conectivitate bună, deoarece asigură conexiuni cu toate localităţile ţării cu dimensiuni semnificative. Singurele probleme care se pot pune sunt asigurarea celor mai eficiente (rapide) conexiuni între localităţile importante şi asigurarea conexiunilor redundante pe relaţiile cu trafic semnificativ. În cazul în care sunt identificate relaţii importante pentru care infrastructura feroviară nu asigură conexiuni suficient de rapide sau nu asigură rute alternative eficiente, se poate pune problema construirii unor linii noi.

În cazul traficului de marfă, dincolo de interconectarea localităţilor importante, se pune şi problema conectării la reţeaua feroviară a unor obiective economice (eventual situate în afara localităţilor) care pot constitui surse şi/sau destinaţii ale unor fluxuri semnificative de mărfuri. În general, aceasta înseamnă racordarea la reţeaua feroviară a unor facilităţi feroviare proprii ale agenţilor economici destinate încărcării-descărcării mărfurilor.

Un alt aspect referitor la îmbunătăţirea conectivităţii reţelei feroviare se referă la interconectarea cu alte moduri de transport, în vederea constituirii unor fluxuri intermodale relevante.

Prin prisma acestor consideraţii, materializarea obiectivului strategic specific A.6 Îmbunătăţirea conectivităţii reţelei feroviare implică două tipuri de acţiuni, respectiv:

| | |
|---|---|
| **A.6** | Îmbunătăţirea conectivităţii reţelei feroviare |
| A.6.1 | Demararea unor proiecte noi de investiții |
| A.6.2 | Interconectarea cu alte moduri de transport |

Conţinutul acestor acţiuni strategice este prezentat sintetic în cele ce urmează.

**96. Demararea unor proiecte noi de investiții**

| | |
|---|---|
| **Obiectiv general** | **A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă** |
| **Obiectiv specific** | **A.6: Îmbunătăţirea conectivităţii reţelei feroviare** |
| **Denumire acţiune** | **A.6.1 Demararea unor proiecte noi de investiții** |

**Necesitate şi oportunitate**

Reţeaua feroviară română este caracterizată printr-o conectivitate bună a principalelor localităţi ale ţării, atât în ceea ce priveşte traficul de călători cât şi traficul de mărfuri.

**Descriere sintetică a acţiunii**

Pentru îmbunătăţirea conectivităţii reţelei feroviare, conform celor prevăzute în anexa 8.1, sunt propuse următoarele proiecte de investiții noi:

*mii lei (TVA inclus)*

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată - SRCF București | 17.975 |
| 2 | Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată - SRCF Cluj | 36.457 |
| 3 | Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată - SRCF Galați | 103.637 |
| 4 | Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată - SRCF Craiova | 103.449 |
| 5 | Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferata - etapa II SRCF Craiova | 169.673 |
| 6 | Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferata - etapa II SRCF Iași | 27.706 |
| 7 | Electrificarea şi reabilitarea liniei de cale ferată Cluj Napoca – Oradea – Episcopia Bihor (după finalizare PNRR) | 3.650.233 |
| 8 | Reabilitarea liniei de cale ferată Braşov-Simeria, componentă a Coridorului Rin-Dunăre, pentru circulaţia trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h, secțiunea Braşov – Sighişoara, subsecțiunile 1.Brașov-Apața, 2.Apața-Cața și 3.Cața-Sighișoara | 0 |
| 9 | Reabilitarea liniei de cale ferata Roman-Iași-Frontiera-Etapa 1 – Electrificarea liniei de cale ferată Iași-Frontieră (RO) - Ungheni (MD) | 318.380 |
| 10 | Reabilitarea liniei de cale ferata Ploiești-Focșani-Etapa I *Light Modernization*-Secțiunea Ploiești Triaj - Valea Călugăreasca | 211.423 |
| | **Total** | **4.638.933** |

**Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani**

Realizarea proiectelor prevăzute la paragraful anterior

**Necesarul de finanțare estimat**

Sub rezerva unei evaluări detaliate realizată în cadrul studiilor de fezabilitate, necesarul de finanțare estimat pentru următorii 5 ani este cel menţionat în tabelul de mai sus.

### 97. Interconectarea cu alte moduri de transport

| | |
|---|---|
| **Obiectiv general** | **A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă** |
| **Obiectiv specific** | **A.6: Îmbunătăţirea conectivităţii reţelei feroviare** |
| **Denumire acţiune** | **A.6.2 Interconectarea cu alte moduri de transport** |

**Necesitate şi oportunitate**

Perspectiva interconectării cu alte moduri de transport presupune, pe de o altă parte, dezvoltarea terminalelor intermodale de marfă ca infrastructuri de servicii, acțiune care iese din sfera de activitate a administratorului de infrastructură și care prezintă interes pentru operatorii economici care pot dezvolta proiectele propuse atât în parteneriat public - privat cât și apelând la alte forme de asociere legal constituite cu administratorul infrastructurii feroviare.

Pe de altă parte, interconectarea cu alte moduri de transport presupune construirea şi/sau reînnoirea unor linii de cale ferată pentru a stabili legătura cu:

a) transportul aerian, pentru constituirea unor fluxuri intermodale de transport al călătorilor. Având în vedere dezvoltarea masivă a transportului aerian, care a atins cote modale semnificative atât pe plan intern cât şi pe plan european, devine evidentă necesitatea unor conexiuni feroviare cu principalele aeroporturi ale ţării deoarece acestea constituie o importantă sursă sau destinaţie a unor fluxuri semnificative de călători la nivel local. Având în vedere faptul că o conexiune feroviară cu aeroportul are un aport important în fluidizarea traficului de călători la nivel local, este recomandată implicarea capitalului privat în astfel de proiecte și, eventual, dezvoltarea proiectelor respective în PPP.

b) transportul maritim, pentru constituirea unor fluxuri intermodale de transport al mărfurilor. În condiţiile în care portul Constanţa este cel mai important port maritim din flancul estic al Europei, acest atu trebuie valorificat prin dezvoltarea conectivităţii acestui port cu interiorul continentului european. Conexiunea cu calea ferată reprezintă o opţiune majoră de valorificare a potenţialului comercial al portului Constanţa. În prezent există conexiuni feroviare adecvate cu portul Constanţa, dar eficienţa acestora trebuie îmbunătăţită, inclusiv din perspectiva consolidării fluxurilor de trafic feroviar de marfă pe coridorul european Rin-Dunăre. Dezvoltarea terminalelor intermodale de marfă ca infrastructuri de servicii depășește sfera de activitate a administratorului de infrastructură feroviară. Prin urmare, pentru aceste proiecte este necesară implicarea operatorilor economici interesați în dezvoltarea acestor infrastructuri de servicii – terminale de marfă, terminale intermodale, parcuri logistice etc. și constituirea unor asocieri de tipul parteneriat public - privat sau alte forme de asociere legal constituite cu administratorul infrastructurii feroviare.

c) transportul fluvial, pentru constituirea unor fluxuri intermodale de transport al mărfurilor. În condiţiile în care Programul Investițional vizează măsuri de ameliorare a condițiilor de navigaţie pe Dunăre, pot deveni foarte importante din perspectiva traficului feroviar de marfă cele 3 porturi nominalizate a se dezvolta ca terminale multimodale: Galaţi, Giurgiu şi Drobeta Tr. Severin. Aceste porturi au în prezent conexiuni feroviare dar sunt necesare ameliorări ale acestor conexiuni. De asemenea, pentru aceste proiecte este necesară implicarea operatorilor economici interesați în operarea acestor infrastructuri de servicii – terminale de marfă, terminale intermodale, parcuri logistice etc. și constituirea unor asocieri de tipul parteneriat public - privat sau alte forme de asociere legal constituite cu administratorul infrastructurii feroviare.

**Descriere sintetică a acţiunii**

În ceea ce privește interconectarea cu transportul aerian, reiterăm faptul că o conexiune feroviară cu aeroportul are un aport important în fluidizarea traficului de călători la nivel local, generatoare de trafic și, implicit de venituri, este recomandată implicarea autorităților locale și a entităților dispuse să investească capital privat în astfel de proiecte și, eventual, dezvoltarea proiectelor respective în PPP.

Referitor la dezvoltarea terminalelor intermodale de marfă ca infrastructuri de servicii, pentru aceste proiecte este necesară implicarea operatorilor economici interesați în dezvoltarea acestor infrastructuri de servicii – terminale de marfă, terminale intermodale, parcuri logistice etc. și constituirea unor asocieri de tipul

parteneriat public - privat sau alte forme de asociere legal constituite cu administratorul infrastructurii feroviare.

**Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani**

Pentru următorii 5 ani sunt considerate prioritare următoarele măsuri:

a. Modernizarea conexiunii feroviare cu aeroportul internaţional Henri Coandă
b. Conectarea aeroportului internaţional Traian Vuia la reţeaua feroviară
c. Realizarea conexiunii feroviare cu Aeroportul Internaţional Braşov Ghimbav
d. Modernizarea conexiunii feroviare cu portul Constanţa

Detalierea proiectelor este prezentată în anexa nr. 8.2

**Necesar de finanțare estimat**

Necesarul de finanțare estimat al proiectelor este următorul:

| Destinaţie fonduri | | Necesar de finanțare estimat (TVA inclus) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Anul I | Anul II | Anul III | Anul IV | Anul V |
| Modernizarea liniei de cale ferată Bucureşti Nord – Aeroport Henri Coandă | mil. euro | 0,12 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| | mil. lei* | 0,58 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Realizarea conexiunii feroviare cu Aeroportul Internaţional Braşov Ghimbav | mil. euro | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| | mil. lei* | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanţa | mil. euro | 104,74 | 112,06 | 78,21 | 9,51 | 31,00 |
| | mil. lei* | 527,87 | 564,78 | 394,16 | 47,91 | 156,24 |
| Conectarea aeroportului internaţional Traian Vuia la reţeaua feroviară | mil. euro | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| | mil. lei* | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| **TOTAL** | mil. euro | **104,86** | **112,06** | **78,21** | **9,51** | **31,00** |
| | mil. lei* | **528,45** | **564,78** | **394,16** | **47,91** | **156,24** |

** S-a luat în considerare un curs mediu de 5,04 lei/euro*

### 98. Obiectiv specific A.7: Creşterea competitivităţii transportului feroviar de călători

Subfinanțarea cronică a infrastructurii feroviare a condus la o pierdere constantă de trafic, atât de marfă cât și de călători, care s-au reorientat în mare majoritate către modul rutier de transport. O primă consecinţă a dezechilibrului modal o reprezintă suprasolicitarea reţelei rutiere, motiv pentru care apar frecvent blocaje masive în trafic. Suprasolicitarea reţelei rutiere, coroborată cu utilizarea redusă a reţelei feroviare, conduce la limitarea severă a mobilităţii populaţiei, cu consecinţe negative importante asupra economiei naţionale. În condiţiile în care:

- tendinţa de creştere a economiei naţionale generează în mod natural o tendinţă de creştere a mobilităţii populaţiei, fapt care este de natură să amplifice suprasolicitarea reţelei rutiere;
- gradul de motorizare individuală prezintă tendinţe evidente de creştere în perioada următoare; această tendinţă va amplifica cererile de transport terestru şi, implicit, va amplifica suprasolicitarea reţelei rutiere,

nu este previzibilă, pe un orizont de timp rezonabil, o soluţie de recuperare a deficitului de capacitate de transport al reţelei rutiere în raport cu cererile de transport.

Pe de altă parte, reţeaua feroviară existentă are o capacitate de transport mare, care nu este însă utilizată decât în foarte mică măsură. Analizele au evidenţiat următoarele aspecte relevante:

- extinderea nejustificată a facilităţilor acordate transportului individual inclusiv asupra transporturilor comerciale a generat distorsionarea pieţei transporturilor, prin crearea unui mediu concurenţial neechitabil între modurile de transport care a defavorizat transportul feroviar şi a condus la migrarea masivă a opţiunilor de transport spre modul rutier;

- politica de subfinanţare a transportului feroviar a accentuat lipsa de atractivitate a transportului feroviar, deoarece a condus la degradarea progresivă atât a infrastructurii feroviare cât şi a materialului rulant, cu consecinţe privind limitarea performanţelor şi calităţii serviciilor de transport feroviar.

Altfel spus, dezechilibrarea modală a sistemului naţional de transport nu a fost generată de unele deficienţe intrinseci ale transportului feroviar, ci reprezintă efectul unei politici de promovare excesivă a transportului rutier în detrimentul celui feroviar, care a limitat în mod artificial competitivitatea transportului feroviar pe piaţa internă a transporturilor.

Transferul modal masiv către calea ferată a transportului terestru de călători reprezintă o necesitate imperativă din multiple perspective strategice, deoarece generează beneficii majore atât la nivel macroeconomic cât şi la nivel sectorial. Cu toate acestea, un astfel de transfer modal nu poate fi realizat prin simple măsuri de ordin administrativ. Este necesară o abordare complexă şi comprehensivă, care vizează cel puţin trei planuri de acţiune, respectiv:

A) **Echilibrarea mediului concurenţial între modurile de transport**, cu accent pe competiţia intermodală de pe piaţa transporturilor terestre de călători, acţiune care vizează eliminarea progresivă a distorsiunilor evidenţiate mai sus şi reprezintă o primă precondiţie pentru realizarea creşterii eficienţei economice a sistemului naţional de transport prin echilibrarea modală a acestuia.

B) **Consolidarea sistemului de servicii publice de transport feroviar al călătorilor**, acţiune care vizează în principal constituirea unei opţiuni atractive pentru deplasarea persoanelor pe plan local, ca alternativă faţă de varianta transportului individual. În esenţă, această acţiune vizează crearea unui cadru legislativ, administrativ şi logistic de natură să asigure condiţiile pentru implementarea unui set de obligaţii de serviciu public local pentru transportul feroviar al călătorilor caracterizat printr-un nivel ridicat de performanţă, confort şi adecvare la aşteptările şi nevoile beneficiarilor de transport.

C) **Creşterea competitivităţii serviciilor de transport feroviar al călătorilor**, de natură să conducă - în condiţiile unor preţuri comparabile cu preţurile transportului rutier - la creşterea ratei de alegere a transportului feroviar de către beneficiarii transporturilor. În esenţă, acest plan de acţiune înseamnă asigurarea atributelor care pot face transportul feroviar mai atractiv pentru clienţi, precum: viteză, punctualitate, siguranţă, confort, accesibilitate etc.

Aria de acoperire a obiectivului strategic specific A.7 vizează aspecte contribuţia infrastructurii feroviare la creşterea competitivităţii serviciilor de transport feroviar al călătorilor la nivel local. Ca urmare, pentru atingerea obiectivului strategic specific A.7 au fost identificate necesare următoarele acţiuni strategice:

| | |
|---|---|
| **A.7** | Creşterea competitivităţii transportului feroviar de călători |
| A.7.1 | Promovarea transportului feroviar în zonele metropolitane |
| A.7.2 | Integrarea transportului feroviar de călători în sistemul de transport local |
| A.7.3 | Creşterea accesibilităţii transportului feroviar de călători |

Conţinutul acestor acţiuni strategice este prezentat sintetic în cele ce urmează.

**99. Promovarea transportului feroviar în zonele metropolitane**

| | |
|---|---|
| **Obiectiv general** | **A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă** |
| **Obiectiv specific** | **A.7: Creşterea competitivităţii transportului feroviar de călători** |
| **Denumire acţiune** | **A.7.1 Promovarea transportului feroviar în zonele metropolitane** |
| **Necesitate şi oportunitate** | |
| Analiza situaţiei actuale privind transportul feroviar de călători (anexa 1) a evidenţiat un declin accentuat, concretizat în migrarea masivă către transportul rutier - individual sau public - a clienţilor tradiţionali ai căii ferate. Prin urmare, s-a constatat necesitatea promovării transportului feroviar la nivel local. | |
| **Descriere sintetică a acţiunii** | |

Pentru a atinge stopa migrarea către transportul rutier, se recomandă impunerea unor măsuri legislative stricte în ceea ce privește poluarea rezultată din transportul rutier, digitalizarea transportului și creșterea mobilității, îmbunătățirea transportului public, inclusiv prin implementarea conceptului de tren metropolitan. Transportul feroviar de navetă reprezintă un important segment din piața transportului feroviar. Reprezintă, de asemenea, o provocare a pieței transportului public în ansamblul ei, contribuind semnificativ la creșterea mobilității urbane și periurbane durabile a persoanelor, dar și la încurajarea modalității, prin trecerea de la transportul individual auto la transportul de călători de masă, cu beneficii majore asupra descongestionării arterelor rutiere.

Deși modificările recente ale legislației naționale au făcut posibilă dezvoltarea conceptului de tren metropolitan, în România nu este încă dezvoltat acest sistem de transport. Există servicii de tip regio care permit deplasarea în zonele metropolitane, dar acestea nu se încadrează în parametrii unui model de business specific acestui tip de transport. Lipsa unor servicii specializate de transport feroviar suburban în zonele metropolitane contribuie la deficitul de competitivitate al transportului feroviar pe piaţa serviciilor publice de transport local.
Ca urmare, se pune problema implementării serviciilor de transport feroviar suburban în zonele metropolitane.

**Fără a minimaliza importanța dezvoltării transportului metropolitan/local pe calea ferată, facem precizarea că pentru a se obține impactul maxim al introducerii unui asemenea serviciu, investiția în infrastructura feroviară publică națională trebuie să prevaleze oricărui alt tip de investiție.**

**Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani**

Prin prisma consideraţiilor prezentate în anexa 9.1, **Măsurile prioritare pentru implementarea proiectelor de tren metropolitan sunt:**

- modernizarea liniilor de cale ferată existente sau construcția unor linii noi, dacă este necesar
- amplasarea punctelor de oprire în linie curentă;
- construcția supratraversărilor la trecerile la nivel;
- asigurarea accesului călătorilor în stații;
- achiziția de rame moderne dedicate transportului metropolitan;
- încheierea contractelor de activitate locale între administratorul infrastructurii și autoritățile locale;
- încheierea contractelor de servicii publice între autoritățile locale și operatorii de transport feroviar de călători

**Valori estimate proiecte**

Conform anexei 9.1, Programul Transport 2021-2027 include în Prioritatea P6 - *Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane* posibilitatea solicitării de fonduri în cadrul apelurilor dedicate proiectelor identificate conform analizei multicriteriale din PI, respectiv municipiilor reședință de județ cu peste 100.000 de locuitori/noduri urbane pentru: Arad, Bacău, Baia Mare, Botoșani, Brăila, Brașov, București, Buzău, Cluj-Napoca, Constanța, Craiova, Galați, Iași, Oradea, Piatra Neamț, Pitești, Ploiești, Râmnicu Vâlcea, Satu Mare, Sibiu, Târgu Mureș și Timișoara.

În acest context, în conformitate cu prevederile OUG 12/1998, următoarele proiecte de tren metropolitan vor fi dezvoltate în parteneriat cu CFR SA:

mii lei

| Nr. crt. | Titlu proiect | Parteneriat | Valoare proiect |
|---|---|---|---|
| 1 | Introducerea și, ulterior, dezvoltarea serviciilor de tren urban şi metropolitan București-Ilfov | Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov/ CFR SA | 1.524.600,00 |
| 2 | Dezvoltarea rețelei de tram-train metropolitan Oradea | Consiliul Județean Bihor/ CFR SA | 1.403.931,71<br>din care:<br>- 1.403.931,71 pentru |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | | CJ Bihor<br>- 0 pentru CFR |
| 3 | Extinderea transportului terestru prin dezvoltarea serviciilor de tren urban şi metropolitan în Zona Metropolitană Iași | Asociația Metropolitană de Transport Public Iași / CFR SA | 1.252.506,73 |
| 4 | Dezvoltarea serviciilor de tren urban pe semi-inelul feroviar de nord | Municipiul București / CFR SA | - |
| 5 | Introducere a transportului electric - Tren Periurban Sibiu | Municipiul Sibiu/ CFR SA | - |
| 6 | Tren Metropolitan Gilău – Floreşti – Cluj-Napoca – Baciu – Apahida – Jucu – Bonţida"- etapa I a sistemului de transport metropolitan rapid Cluj: componenta 2. Tren Metropolitan Cluj | Municipiul Cluj / CFR SA | 1.330.937,70,<br>din care:<br>- 1.103.651,17 pentru Mun. Cluj-Napoca<br>- 227.286,49 pentru CFR SA |

**100. Integrarea transportului feroviar de călători în fluxuri intermodale destinate creşterii mobilităţii**

| | |
|---|---|
| **Obiectiv general** | **A: Creşterea competitivităţii transportului feroviar pe piaţa internă** |
| **Obiectiv specific** | A.7: Creşterea competitivităţii transportului feroviar de călători |
| **Denumire acţiune** | A.7.2 Integrarea transportului feroviar de călători în sistemul de transport local |
| **Necesitate şi oportunitate** | |
| Independent de existența parteneriatelor încheiate între autoritățile publice locale și administratorul infrastructurii feroviare, în temeiul legislației naționale în vigoare se pot dezvolta și alte forme de colaborare.<br>În contextul obligației administratorului de infrastructură de a menține parametrii tehnici obținuți în urma lucrărilor de reînnoire și ale celor de modernizare a infrastructurii feroviare care deservește transportul public local, lucrări finanțate din fonduri europene nerambursabile, această obligație poate fi pusă în practică la nivel local prin intermediul contractului de activitate locală prin care se asigură finanțarea lucrărilor de mentenanță și operarea infrastructurii.<br>În vederea furnizării de servicii de transport feroviar al călătorilor, autoritățile publice pot încheia, prin proceduri competitive de atribuire, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 și cu respectarea criteriilor enunțate în art. 52 din OUG 12/1998, contracte de servicii publice cu operatorii de transport feroviar de călători. | |
| **Descriere sintetică a acţiunii** | |
| Descrierea principiilor care stau la baza încheierii contractelor de activitate locală și a celor de servicii publice se regăsește în anexa 9.2 | |
| **Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani** | |
| În perioada următoare trebuie promovate oportunitățile referitoare la încheierea contractelor de activitate locală precum și a celor de servicii publice locale, cu respectarea prevederilor legale în vigoare, conform celor prezentate în anexa 9.2 | |
| **Necesar de finanţare estimat** | |
| Măsura nu presupune costuri pentru administratorul infrastructurii feroviare. | |

**101. Creşterea accesibilităţii transportului feroviar de călători**

| | |
|---|---|
| **Obiectiv general** | **A: Creşterea competitivităţii transportului feroviar pe piaţa internă** |
| **Obiectiv specific** | **A.7: Creşterea competitivităţii transportului feroviar de călători** |
| **Denumire acţiune** | **A.7.3 Creşterea accesibilităţii transportului feroviar de călători** |
| **Necesitate şi oportunitate** | |

Setul minim de servicii şi facilităţi care trebuie asigurate călătorilor în staţiile de cale ferată este impus administratorului infrastructurii feroviare prin legislația europeană, respectiv:

Regulamentul (UE) nr. 1300/2014 *privind specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la accesibilitatea sistemului feroviar al Uniunii pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă*;

Regulamentul (CE) nr. 2021/782 *privind drepturile şi obligaţiile călătorilor din transportul feroviar*, ale cărui dispoziții se aplică conform prevederilor HG nr. 527/2023 *privind stabilirea unor măsuri pentru asigurarea aplicării Regulamentului (UE) 2021/782*;

Regulamentul (UE) 2024/1679 *privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 (Regulamentul TEN-T)*

**Descriere sintetică a acţiunii**

Descrierea sintetică a acțiunii se regăsește în anexa 9.3

**Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani**

Prin prisma consideraţiilor prezentate în anexa 9.3, pentru următorii 5 ani trebuie considerate prioritare următoarele categorii de măsuri:

- Continuarea programului de modernizare a staţiilor, cu accent pe staţiile reţelei TEN-T şi valorificarea fondurilor europene nerambursabile alocate în acest scop.
- Analiza oportunităţii şi fezabilităţii înfiinţării unor noi staţii, halte comerciale şi/sau puncte de oprire, identificate drept necesare pentru a deservi unele comunităţi cu acces dificil la transportul feroviar.
- Identificarea surselor de finanțare pentru modernizarea a 25 stații de cale ferată cuprinse în Programul investițional
- Analiza revizuirii nivelului tarifului pentru opriri comerciale în stațiile de călători pentru a acoperi costurile de exploatare necesare susținerii serviciilor asigurate în stațiile de cale ferată.

**Necesar de finanțare estimat**

În anexa 9.3 este prezentat calendarul estimat de finalizare a lucrărilor de modernizare pentru un număr de 100 de stații.

Necesarul de finanțare pentru modernizarea stațiilor de cale ferată se prezintă în modul următor:

| Destinaţie fonduri | | Fonduri necesare (TVA inclus) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Anul I | Anul II | Anul III | Anul IV | Anul V |
| Proiecte de modernizare a stațiilor de cale ferată | mil. euro | 127,54 | 75,58 | 44,12 | 39,72 | 9,51 |
| | mil. lei* | 642,82 | 380,93 | 222,37 | 200,20 | 47,91 |
| Proiecte de modernizare a stațiilor de cale ferată fără sursă de finanțare identificată în perioada de programare 2021 - 2027 | mil. euro | 0,00 | 0,00 | 87,17 | 87,17 | 87,17 |
| | mil. lei* | 0,00 | 0,00 | 439,33 | 439,33 | 439,33 |
| **Total** | mil. euro | **127,54** | **75,58** | **131,29** | **126,89** | **96,68** |
| | mil. lei* | **642,82** | **380,93** | **661,70** | **639,53** | **487,25** |

** S-a luat în considerare un curs mediu de 5,04 lei/euro*

### 102. Obiectiv strategic specific A8: Creşterea competitivităţii transportului feroviar de marfă

După cum s-a arătat anterior, sistemul naţional de transport este profund dezechilibrat în ceea ce priveşte distribuţia modală.

Prin Comunicarea Comisiei S*trategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului* COM(2021)789 este definită cerința de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră din sectorul transporturilor cu 90% până în 2050. Acest obiectiv poate fi îndeplinit la nivel național doar prin transferul modal masiv către calea ferată a transportului terestru de marfă. Cu toate acestea, un astfel de transfer modal nu poate fi realizat prin simple măsuri de ordin administrativ. Este necesară o abordare complexă şi comprehensivă, care vizează:

- echilibrarea mediului concurenţial între modurile de transport prin migrarea treptată către un sistem echitabil aplicat nediscriminatoriu pentru toate modurile de transport, care va permite manifestarea unei concurențe reale, cu efecte benefice asupra utilizatorilor finali, precondiţie pentru realizarea creşterii eficienţei economice a sistemului naţional de transport. În esenţă, acest plan de acţiune vizează crearea unui cadru legislativ care să permită ca preţurile serviciilor de transport feroviar de marfă să fie competitive cu cele ale altor moduri de transport.
- creşterea competitivităţii transportului feroviar de marfă prin facilitarea creșterii ponderii transportului feroviar de mărfuri, din totalul marfurilor transportate, pentru a contribui la reducerea atât a externalităților negative, cât și a nivelului consumului de energie în transport, prin realizarea transferului modal de la rutier la feroviar, în concordanță cu politicile și obiectivele stabilite la nivel european.

În ceea ce priveşte creşterea competitivităţii transportului feroviar de marfă, în paragrafele anterioare au fost detaliate o serie de obiective strategice specifice care vizează inclusiv aceste aspecte. Astfel, au fost tratate următoarele probleme :

- creşterea vitezei şi punctualităţii serviciilor de transport feroviar al mărfurilor, în cadrul obiectivelor strategice specifice A.1 şi A.2;
- creşterea competitivităţii preţurilor serviciilor de transport feroviar al mărfurilor, pe de o parte prin creşterea eficienţei economice a activităţilor de administrare a infrastructurii feroviare, în cadrul obiectivului strategic specific A.3, iar pe de altă parte prin creşterea eficienţei energetice şi prin reducerea nivelului de poluare, în cadrul obiectivului strategic specific A.5;
- menţinerea nivelului ridicat de siguranţă al serviciilor de transport feroviar al mărfurilor, în cadrul obiectivului strategic specific A.4;
- îmbunătăţirea nivelului de conectivitate al serviciilor de transport feroviar al mărfurilor, atât în ceea ce priveşte conectarea principalelor localităţi ale ţării, cât şi în ceea ce priveşte conectarea cu alte moduri de transport, în cadrul obiectivului strategic specific A.6.

Aria de acoperire a obiectivului strategic specific A.8 vizează alte aspecte privind contribuţia infrastructurii feroviare la creşterea competitivităţii transportului feroviar al mărfurilor, care nu au fost tratate în cadrul obiectivelor specifice menţionate anterior.

Având în vedere faptul că dezvoltarea serviciilor de transport de marfă, precum și dezvoltarea terminalelor intermodale depășește sfera de activitate a administratorului de infrastructură, pentru atingerea obiectivului strategic specific A.8 au fost identificate drept necesare următoarele acțiuni de promovare:

| | |
|---|---|
| **A.8** | **Creşterea competitivităţii transportului feroviar de marfă** |
| A.8.1 | Promovarea transportului multimodal |
| A.8.2 | Promovarea dezvoltării terminalelor multimodale |

Conţinutul acestor acţiuni strategice este prezentat sintetic în cele ce urmează.

### 103. Promovarea transportului multimodal

| | |
|---|---|
| **Obiectiv general** | **A: Creşterea competitivităţii transportului feroviar pe piaţa internă** |
| **Obiectiv specific** | **A.8 Creşterea competitivităţii transportului feroviar de marfă** |
| **Denumire acţiune** | **A.8.1 Promovarea transportului multimodal** |
| **Necesitate şi oportunitate** | |

| |
|---|
| Amplasată în sud-estul Europei, România este situată pe rutele a două coridoare de transport ale rețelei de transport transeuropean, respectiv Coridorul Marea Baltică – Marea Neagră – Marea Egee și Coridorul Rin – Dunăre, la intersecția principalelor rute comerciale dintre Europa de Sud-Est, Europa Centrală și Asia Centrală.<br><br>Conform celor prezentate în anexa 10.1, în contextul geografic național prezentat, în sectorul transporturilor, modalitatea de utilizare a două sau mai multe moduri de transport reprezintă o alternativă flexibilă și care poate genera beneficii semnificative din punct de vedere al diminuării costurilor și al reducerii prețurilor bunurilor, cu impact asupra dezvoltării relațiilor comerciale.<br><br>Pentru realizarea acestui obiectiv, este necesară analiza prevederilor legale existente de către instituțiile cu atribuții în acest domeniu, în sensul asigurării unui regim fiscal echilibrat pentru toate modurile de transport, astfel încât să nu fie favorizată o anumită modalitate de transport în defavoarea unor alternative mai puțin poluante.<br><br>În plus, un sistem echitabil aplicat nediscriminatoriu pentru toate modurile de transport va permite manifestarea unei concurențe reale, cu efecte benefice asupra utilizatorilor finali, care va favoriza transferul modal de la rutier la feroviar, conform cerințelor europene. |
| **Descriere sintetică a acţiunii** |
| Asigurarea cadrului legal adecvat pentru iniţierea şi susţinerea transferului modal către calea ferată a fluxurilor de transport de marfă derulate în prezent prin alte moduri de transport prin instituirea unui sistem de servicii publice de transport feroviar pentru transportul multimodal precum și pentru anumite segmente de piață, cum ar fi cel al transporturilor în vagoane izolate.<br><br>Aspectele relevante sunt descrise în anexa 10.1 |
| **Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani** |
| CFR SA participă continuu la pregătirea cadrului legislativ privind elaborarea reglementărilor la nivel european și național și poate aduce contribuții în vederea elaborării actelor normative destinate echilibrării mediului concurenţial între modurile de transport, precondiţie pentru asigurarea îndeplinirii obiectivelor prezentate. |
| **Necesar de finanțare estimat** |
| Realizarea acestei acțiuni nu necesită costuri suplimentare |

### 104. Promovarea dezvoltării terminalelor multimodale de marfă

| | |
|---|---|
| **Obiectiv general** | **A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă** |
| **Obiectiv specific** | **A.8 Creşterea competitivităţii transportului feroviar de marfă** |
| **Denumire acţiune** | **A.8.2 Promovarea dezvoltării terminalelor multimodale de marfă** |
| **Necesitate şi oportunitate** | |
| Utilizarea transportului multimodal este benefic din punct de vedere economic, deoarece presupune că partea semnificativă din parcursul unei expediţii de marfă se derulează cu ajutorul unor moduri de transport caracterizate prin eficienţă energetică ridicată, siguranţă ridicată şi nivel redus de emisii de gaze cu efect de seră (cu referire la transportul feroviar şi la transportul naval).<br>Alegerea unei astfel de alternative de transport presupune utilizarea unor lanţuri logistice care implică unui număr de operatori cu specializări diferite ai căror activitate trebuie sincronizată şi coordonată. Categoriile de operatori implicate sunt:<br>- operatori ai terminalelor intermodale, organizatori ai transportului intermodal şi<br>- operatori feroviari și/sau operatori rutieri. | |
| **Descriere sintetică a acţiunii** | |
| Acțiunea pornește de la prevederile și recomandările studiului efectuat în anul 2024 de CNSDF *"Transportul multimodal de marfă în România – evoluții și perspective"* și este descrisă în anexa 10.2 | |
| **Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani** | |

| |
|---|
| Dezvoltarea terminalelor multimodale de marfă, care se constituie în infrastructuri de servicii, depășește sfera de activitate a administratorului de infrastructură feroviară care nu are niciun fel de contact direct cu piața transporturilor terestre și cu fluxurile de mărfuri, clienții CFR SA - operatorii de transport feroviar de marfă având legătura nemijlocită cu această piață.<br><br>În condițiile în care orice fel de implicare și investiție directă a CFR SA pe o asemenea piață implică un nivel de risc pentru care compania nu niciun fel de apetență, un rol important în dezvoltarea transportului multimodal îl deține implicarea sectorului privat în construirea unor noi terminale multimodale de transport, fie din resurse proprii, fie în parteneriat public-privat, sau alte forme de asociere legal constituite cu administratorul infrastructurii feroviare.<br><br>CFR SA se va limita la un rol de investitor pasiv prin acceptarea de parteneriate prin punerea la dispoziție de terenuri și prin realizarea conexiunilor feroviare lipsă, dacă este cazul. |
| **Necesar de finanțare estimat** |
| Realizarea acestei acțiuni nu implică costuri suplimentare. |

### 105. Obiectiv strategic general B: Integrarea în spaţiul feroviar unic european

Integrarea infrastructurii feroviare în spaţiul feroviar unic european reprezintă în primul rând o obligaţie care derivă din obligaţiile asumate de statul român prin Tratatul de Aderare la Uniunea Europeană. Dincolo de caracterul de obligaţie asumată, sarcina de reînnoire și modernizare a infrastructurii feroviare TEN-T cu sprijin financiar comunitar reprezintă o oportunitate importantă inclusiv din perspectiva creşterii competitivităţii transportului feroviar pe piaţa internă a transporturilor care, după cum s-a arătat anterior, reprezintă o prioritate din perspectiva interesului naţional.

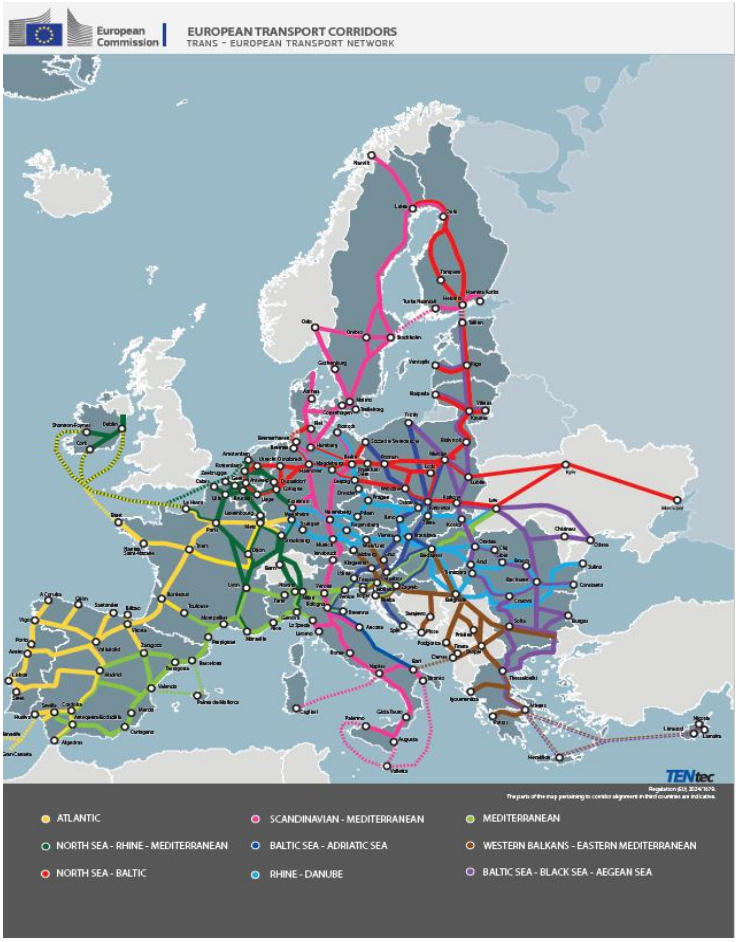
Pe linia integrării în spaţiul feroviar unic european au fost identificate următoarele direcţii de acţiune strategice, care derivă din strategia Uniunii Europene în domeniul transporturilor şi din legislaţia europeană adoptată în vederea implementării acestei strategii:

a) Reînnoirea și modernizarea infrastructurii feroviare aferentă coridoarelor europene de transport
b) Reînnoirea și modernizarea infrastructurii feroviare aferentă reţelei TEN-T
c) Integrarea în reţeaua feroviară europeană de mare viteză
d) Susţinerea mobilităţii militare

În cele ce urmează vor fi descrise sintetic aceste direcţii de acţiune strategică.

### 106. Obiectiv strategic specific B.1: Modernizarea infrastructurii feroviare aferentă coridoarelor europene de transport

În cadrul reţelei centrale TEN-T au fost definite 9 Coridoare Europene de Transport în scopul asigurării dezvoltării de fluxuri durabile și multimodale de transport de mărfuri și de persoane în Europa, dar și de dezvoltare a unei infrastructuri interoperabile de înaltă calitate și a performanței operaționale.




i. Coridorul Atlantic
ii. Coridorul Marea Nordului - Rin - Mediterana
iii. Coridorul Marea Nordului - Marea Baltică
iv. Coridorul Scandinav - Mediteranean
v. Coridorul Marea Baltică - Marea Adriatică
vi. Coridorul Rin - Dunăre
vii. Coridorul Mediteranean
viii. Coridorul Balcanii de Vest - Mediterana de Est
ix. Coridorul Marea Baltică - Marea Neagră - Marea Egee

România este traversată de două coridoare, **Rin – Dunăre** și **Marea Baltică – Marea Neagră – Marea Egee**, cu subdiviziuni pe tipuri de transport de călători și de marfă, așa cum sunt descrise în anexa 11.

**Mecanisme comunitare de finanțare a dezvoltării transportului feroviar**
Comisia Europeană pune la dispoziția statelor membre un volum important de fonduri comunitare pentru a finanța dezvoltarea infrastructurii feroviare aferente rețelei TEN-T şi în principal a infrastructurii aferente coridoarelor europene prioritare.

**La data elaborării prezentului document, nu sunt disponibile informații privind fondurile comunitare alocate sectorului transporturi din România pentru exercițiul financiar 2028-2034.**

Fondurile comunitare alocate sectorului transporturi din România, la momentul actual, pentru exercițiul financiar 2021-2027 sunt prezentate sintetic în tabelul următor.

| Categorie fonduri UE | Sume alocate sectorului feroviar 2021-2027 [milioane euro] |
|---|---|
| Programul Transport (PT) 2021-2027 | 2.549 |
| Mecanismul de Interconectare a Europei (CEF) 2021-2027* | 598 |
| Programul Național de Redresare și Reziliență (PNRR)** | 3.191 |
| **Total fonduri UE** | **6.338** |

*) valoarea alocării din CEF corespunde acordurilor contractuale semnate la data prezentei

**) valoarea alocării PNRR corespunde acordurilor contractuale ale căror termene de implementare este 30 august 2026

Detalii privind mecanismele de finanțare disponibile pentru administratorul infrastructurii feroviare se regăsesc în anexa 11.

Pentru atingerea obiectivului strategic specific B.1 au fost identificate drept necesare acţiuni strategice dezvoltate în anexa nr. 11 și care sunt prezentate în cele ce urmează.

Considerentele prezentate în anexa 12 cu privire la formularea unui set de cerinţe cadru pentru reînnoirea şi modernizarea infrastructurii aferente reţelei TEN-T sunt valabile şi în contextul pregătirii proiectelor privind modernizarea infrastructurii coridoarelor feroviare europene.

Proiectele de reînnoire și modernizare a infrastructurii feroviare pentru îndeplinirea acestui obiectiv și finanțarea necesară pentru următorii 5 ani se prezintă în felul următor:

mii lei (TVA inclus)

| Nr. crt. | Proiect | Finanțare necesară | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | Total |
| 1 | Reabilitarea liniei de CF Frontieră – Curtici – Simeria parte componentă a Coridorului IV Pan – European pentru circulaţia trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h, tronsonul 1: Frontieră – Curtici – Arad - km 614 | 47.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 47.000 |
| 2 | Implementarea masurilor necesare asigurării funcționalității sistemului ERTMS pe Coridorul IV (Frontiera-Curtici-Simeria-Sighișoara-Brașov-Predeal-Constanta), certificarea si autorizarea punerii in funcțiune a subsistemelor feroviare | 198.017 | 429.704 | 895.603 | 599.484 | 30.384 | 2.153.192 |
| 3 | Reabilitarea liniei de cale ferată Braşov-Simeria, componentă a Coridorului Rin-Dunăre, pentru circulaţia trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h, secțiunea Braşov – Sighişoara, subsecțiunile | 1.308.804 | 903.621 | 611.898 | 182.824 | 927.904 | 3.935.051 |

| Nr. crt. | Proiect | Finanțare necesară | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | Total |
| | 1.Brașov-Apața, 2.Apața-Cața și 3.Cața-Sighișoara (semnificativ) | | | | | | |
| 4 | Reabilitarea liniei feroviare Craiova - Drobeta Turnu Severin - Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est – Mediteranean (semnificativ) | 2.714.756 | 3.035.526 | 4.363.118 | 4.749.917 | 6.563.778 | 21.427.095 |
| 5 | Reabilitarea liniei CF frontieră Curtici - Simeria parte componenta a Coridorului IV Pan-European pentru circulaţia trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h, Tronsonul 2 :km 614-Gurasada şi Tronsonul 3: Gurasada-Simeria - Faza II (semnificativ) | 584.764 | 343.732 | 107.898 | 0 | 0 | 1.036.394 |
| 6 | Coridorul de solidaritate UE-Ucraina – îmbunătățirea trecerii feroviare a frontierei la Vicșani (RO) – Vadul Siret (UA) | 29.631 | 35.571 | 25.150 | 242 | 125.224 | 215.818 |
| 7 | Reabilitarea liniei de CF Brașov- Simeria, componentă a Coridorului IV Pan – European pentru circulaţia trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h, tronsonul Cosarii - Simeria | 20.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20.000 |
| 8 | Reabilitarea liniei de cale ferata Braşov – Simeria, componentă a Coridorului IV Pan-European, pentru circulaţia trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h, tronsonul Sighișoara - Coşlariu | 20.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20.000 |
| | **Total** | **4.922.972** | **4.748.154** | **6.003.667** | **5.532.467** | **7.647.290** | **28.854.550** |

**Necesarul de finanțare estimat pentru perioada 2026-2030 este prezentat în tabelul de mai jos:**

| Destinaţie fonduri | | Necesar de finanțare estimat (TVA inclus) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Anul I | Anul II | Anul III | Anul IV | Anul V |
| **Obiectiv strategic specific B.1: Modernizarea infrastructurii feroviare aferentă coridoarelor europene de transport** | *mil. euro** | 976.78 | 942,09 | 1.191,20 | 1.097,71 | 1.517,31 |
| | *mil. lei* | 4.922.97 | 4.748,15 | 6.003,66 | 5.532,46 | 7.647,29 |

** curs de referinţă: 5,04 lei/euro*

### 107. Obiectiv strategic specific B.2: Reînnoirea şi modernizarea infrastructurii feroviare aferentă reţelei TEN-T

Rețelele transeuropene (TEN) din domeniul transporturilor, energiei și telecomunicațiilor sunt dezvoltate pentru a conecta regiunile UE și a contribui la creșterea pieței interne și a ocupării forței de muncă. Ele întăresc coeziunea economică, socială și teritorială. Rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) a evoluat de-a lungul timpului grație unei reforme fundamentale din 2013 și unei revizuiri majore din 2024. Orientările privind infrastructura energetică (TEN-E) au fost adaptate la Pactul verde european în 2022.

Conform Tratatului de la Maastricht, UE are sarcina de a crea și de a dezvolta TEN în domeniile transporturilor, telecomunicațiilor și energiei pentru a contribui la dezvoltarea pieței interne, la consolidarea coeziunii economice și sociale, la conectarea regiunilor insulare, fără ieșire la mare și periferice cu regiunile centrale ale Uniunii și pentru a aduce teritoriul UE mai aproape de statele vecine. Comisia a subliniat importanța fundamentală a rețelelor transeuropene pentru piața internă și, în special, pentru crearea de locuri de muncă, nu numai prin construirea în sine a infrastructurilor, ci și datorită rolului pe care îl au acestea ulterior în dezvoltarea economică.

La 14 decembrie 2021, Comisia a propus o revizuire a orientărilor TEN-T din 2013. Prin urmare, Parlamentul și Consiliul au adoptat la 13 iunie 2024 Regulamentul (UE) 2024/1679 *privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013.*

Conform Regulamentului (UE) 2024/1679, proiectarea rețelei TEN-T urmează să fie finalizată treptat în trei etape:

- până în 2030, rețeaua centrală,
- până în 2040, rețeaua centrală extinsă (nou introdusă) și,
- până în 2050, rețeaua globală;

Cerințele noului regulament în ceea ce privește infrastructura feroviară sunt detaliate în anexa 12.

Proiectele de reînnoire și modernizare a infrastructurii feroviare și finanțarea necesară pentru realizarea obiectivului B2 pentru următorii 5 ani se prezintă în felul următor:

mii lei (TVA inclus)

| Nr. crt. | Proiect | Finanțare necesară | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | Total |
| 1 | Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată - SRCF Brașov | 3.863 | 40.786 | 0 | 0 | 0 | 44.649 |
| 2 | Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată - SRCF Timișoara | 9.854 | 13.482 | 0 | 0 | 0 | 23.336 |
| 3 | Lucrări de reabilitare poduri, podețe si tuneluri de cale ferata - etapa II SRCF Galați | 280.235 | 47.364 | 0 | 0 | 0 | 327.599 |
| 4 | Tren metropolitan Gilău-Florești-Cluj-Napoca-Baciu-Apahida-Jucu-Bonțida – etapa I a sistemului de transport metropolitan rapid Cluj: Magistrala I de metrou și Tren metropolitan inclusiv legătura dintre acestea și a studiilor conexe viitoare obiective de investiții | 150.000 | 79.984 | 40.488 | 0 | 0 | 270.472 |
| 5 | Lucrări de reabilitare poduri, podețe si tuneluri de cale ferata - etapa II SRCF Timișoara | 41.172 | 30.878 | 20.585 | 10.292 | 0 | 102.927 |
| 6 | Proiect de tip "Reînnoiri" – București-Pitești-Lucrări de înlocuire la rând a elementelor componente ale suprastructurii căii | 541.499 | 0 | 0 | 0 | 0 | 541.499 |

| Nr. crt. | Proiect | Finanțare necesară | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | Total |
| 7 | "Quick Wins" Lucrări de eliminare a restricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii de pe raza SRCF Cluj | 220.330 | 0 | 0 | 0 | 0 | 220.330 |
| 8 | Arhitectura centrala sisteme si securitate cibernetica pentru sistemul informativ feroviar | 12.100 | 60.195 | 33.444 | 25.820 | 0 | 131.559 |
| 9 | Sporirea eficienței economice și a siguranței feroviare prin creșterea nivelului de centralizare al instalațiilor de semnalizare feroviara - 8 loturi: Lot 2 - Sectoare CF: Lot 2 -Sucursalele Regionale CF Timișoara și Cluj | 0 | 350.220 | 700.440 | 116.738 | 0 | 1.167.398 |
| 10 | Sporirea eficienței economice și a siguranței feroviare prin creșterea nivelului de centralizare al instalațiilor de semnalizare feroviara - 8 loturi: Lot 4 – Sectoare CF: Lot 4 -Sucursalele Regionale CF Iași si Galați | 0 | 274.716 | 549.432 | 91.570 | 0 | 915.718 |
| 11 | Sporirea eficienței economice și a siguranței feroviare prin creșterea nivelului de centralizare al instalațiilor de semnalizare feroviara - 8 loturi: Lot 8 - Stații CF: Lotul 3 - Sucursala Regionala CF Cluj. Stațiile CF Diosig, Biharia, Halmeu, Acâș, Bușag și Vișeul de Jos | 0 | 53.269 | 106.538 | 17.758 | 0 | 177.565 |
| 12 | Modernizarea liniei feroviare Caransebeș-Timișoara-Arad (semnificativ) | 1.666.385 | 2.711.937 | 1.030.002 | 189.194 | 121.501 | 5.719.019 |
| 13 | Sprijin pentru întărirea capacității administrative a CNCF CFR-SA pentru implementarea proiectelor finanțate prin Programul Transport 2021-2027 | 24.200 | 48.400 | 60.500 | 42.930 | 0 | 176.030 |
| 14 | Modernizarea liniei feroviare Caransebeș-Timișoara-Arad (semnificativ) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15 | Modernizarea Liniei Cf București Nord – Jilava – Giurgiu Nord – Giurgiu Nord Frontieră, Lot 1: "redeschiderea circulației feroviare pe pod peste râul Argeș, între Vidra și Comana" | 97 | 97 | 97 | 97 | 0 | 388 |
| 16 | Modernizarea infrastructurii feroviare între stațiile CF București Nord – Jilava – Giurgiu Nord – Giurgiu Nord Frontieră - Lot 2 | 114.332 | 687.372 | 1.061.408 | 1.936 | 268.548 | 2.133.596 |
| 17 | Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe si tuneluri de cale ferată - Sucursala Regionala de Cai Ferate Timișoara | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18 | Lucrări de reabilitare poduri, podețe si tuneluri de cale ferata-etapa II faza studiu de fezabilitate | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19 | Electrificarea si reabilitarea liniei de | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

| Nr. crt. | Proiect | Finanțare necesară | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | Total |
| | cale ferata Constanta-Mangalia-Studiu de Fezabilitate | | | | | | |
| 20 | Electrificarea liniei feroviare Rădulești-Giurgiu Nord-Faza Studiu de Fezabilitate | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21 | Reabilitarea liniei de cale ferată Roman - Iași - Frontieră - Studiu de Fezabilitate | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22 | Reabilitarea liniei de cale ferată Ploiești Triaj - Focșani - Studiu de Fezabilitate | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23 | Reabilitarea liniei de cale ferată Pașcani - Dărmănești - Studiu de Fezabilitate | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 24 | Reabilitarea liniei de cale ferată Focșani - Roman - Studiu de Fezabilitate | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 25 | Reabilitarea liniei de cale ferată Dărmănești - Vicșani - Studiu de Fezabilitate | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 26 | Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov – Simeria, componentă a Coridorului Rin - Dunăre, pentru circulația cu viteza maximă de 160 km/h; Secțiunea: Brașov - Sighișoara. Subsecțiuni: 1. Brașov – Apața și 3. Cața – Sighișoara | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 27 | Reabilitarea secțiunii de cale ferată Braşov – Sighişoara, subsecţiunea Apaţa - Caţa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 28 | Studiu de Fezabilitate pentru modernizarea secțiunii feroviare Predeal - Brașov | 4.370 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4.370 |
| 29 | Studiu de Fezabilitate și Proiect Tehnic pentru modernizarea liniei de cale ferată București Nord - Craiova | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 30 | Studiu de fezabilitate si proiect tehnic pentru modernizarea liniei de cale ferată Apahida – Suceava | 24.647 | 0 | 0 | 0 | 0 | 24.647 |
| 31 | Studiu de fezabilitate pentru modernizarea liniilor de cale ferata si a instalațiilor din Complexul Feroviar București | 909 | 0 | 0 | 0 | 0 | 909 |
| 32 | Studiu de fezabilitate si proiect tehnic pentru modernizarea liniei de cale ferată Coșlariu – Cluj Napoca | 7.719 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7.719 |
| 33 | Modernizarea liniei feroviare Arad - Timișoara - Caransebeș | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 34 | Electrificarea şi reabilitarea liniei de cale ferată Cluj Napoca – Oradea – Episcopia Bihor | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 35 | "Quick Wins" – Lucrări de eliminare a retricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii de pe raza SRCF 1-7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

| Nr. crt. | Proiect | Finanțare necesară | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | Total |
| 36 | „Centralizări electronice și electrodinamice" – etapa I - Elaborarea Documentației de Avizare a Lucrărilor de Intervenție | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 37 | Proiect de reinnoire București - Pitești | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 38 | Modernizarea liniei feroviare Arad - Timișoara - Caransebeș | 869.939 | 0 | 0 | 0 | 0 | 869.939 |
| 39 | Electrificarea şi reabilitarea liniei de cale ferată Cluj Napoca – Oradea – Episcopia Bihor | 2.528.467 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.528.467 |
| 40 | "Quick Wins" – Lucrări de eliminare a retricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii de pe raza SRCF 1-7 | 994.683 | 0 | 0 | 0 | 0 | 994.683 |
| 41 | - Reabilitare linie cale ferata București - Constanța (împrumut JBIC ROM-P3/2001) | 42.087 | 42.087 | 42.087 | 42.087 | 42.087 | 210.435 |
| | **Total** | **7.536.888** | **4.440.787** | **3.645.021** | **538.422** | **432.136** | **16.593.254** |

**Necesarul de finanțare estimat pentru perioada 2026-2030 este prezentat în tabelul de mai jos:**

| Destinație fonduri | | Necesar de finanțare estimat (TVA inclus) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | An I | An II | An III | An IV | An V |
| **Obiectiv strategic specific B.2: Reînnoirea şi modernizarea infrastructurii feroviare aferentă reţelei TEN-T** | *mil. euro** | 1.495,41 | 881,11 | 723,22 | 106,83 | 85,74 |
| | *mil. lei* | 7.536,89 | 4.440,79 | 3.645,02 | 538,42 | 432,14 |

** S-a luat în considerare un curs mediu de 5,04 lei/euro*

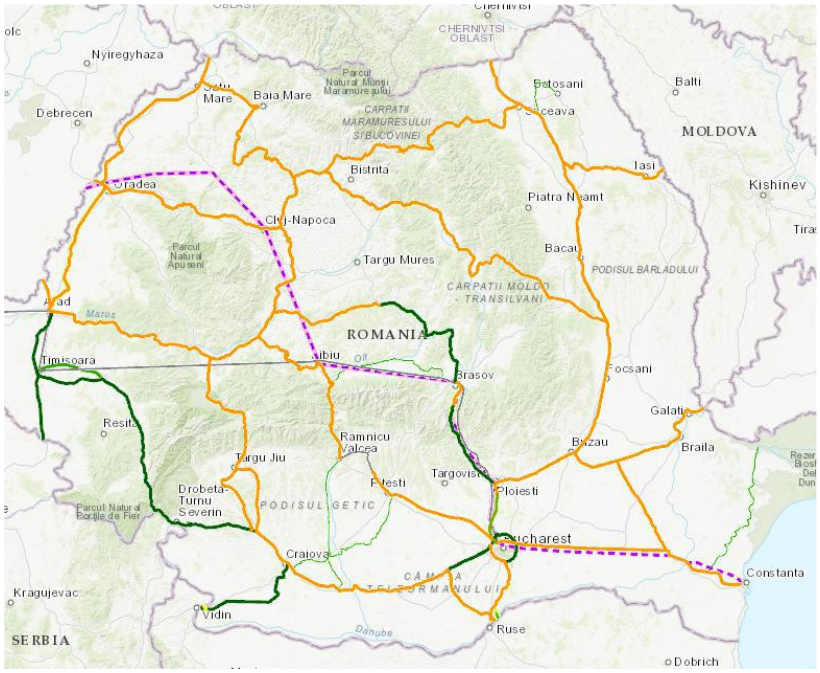
### 108. Obiectiv specific B.3: Integrarea în reţeaua feroviară europeană de mare viteză

Parlamentul și Consiliul au adoptat la 13 iunie 2024 Regulamentul (UE) 2024/1679 *privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013.*

Regulamentul vizează, printre altele:

- viteze mai mari ale trenurilor pentru călători și mărfuri și operațiuni transfrontaliere mai eficiente;
- mai multe noduri de transbordare și terminale multimodale pentru călători în orașe pentru a facilita multimodalitatea;
- conectarea aeroporturilor mari la transportul feroviar și, atunci când este posibil, la transportul feroviar de mare viteză.

Pentru atingerea acestor deziderate, la nivelul MTI a fost comandat un studiu strategic pentru a analiza potențialul coridor feroviar de mare viteză Constanța – București – Ploiești – Brașov – Sibiu – Cluj-Napoca – Zalău – Oradea – frontiera româno-ungară.




Caracteristicile potențialei rețele de mare viteză, estimările preliminare de fonduri necesare precum și recomandările consultanților se regăsesc în anexa 13.

Măsura nu presupune costuri pentru administratorul infrastructurii feroviare

**109. Obiectiv specific B.4: Susţinerea mobilităţii militare**

Uniunea Europeană dorește dezvoltarea rețelei TEN-T, ca rețea transfrontalieră și rețea de mobilitate militară. În acest fel, rețeaua transeuropeană de transport poate avea o dublă utilizare, militară și civilă. În acest scop, Comisia Europeană va asigura instrumente financiare de dezvoltare a acestei rețele care poate fi utilizată atât în scop civil, cât și militar.

Dezvoltarea infrastructurii feroviare trebuie să ia în considerare caracterul dual al acesteia, respectiv utilizarea atât pentru scopuri civile cât şi pentru scopuri militare.

**Caracteristicile rețelei feroviare dual-use și programele de finanțare sunt prezentate în anexa 14.**

Costurile de implementare sunt cuprinse în cadrul măsurilor aferente obiectivelor B.1 și B.2

**PRIORITIZAREA OBIECTIVELOR ŞI ACŢIUNILOR STRATEGICE PRIVIND DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII FEROVIARE**

**110.** În cadrul capitolului de mai sus au fost definite obiectivele strategice generale şi obiectivele specifice asociate acestora, pornind de la identificarea intereselor naţionale în domeniul transporturilor. De asemenea, au fost identificate măsurile prioritare necesare în următorii 5 ani.

Se poate observa că paleta acţiunilor strategice şi a măsurilor prioritare aferente este foarte largă şi acoperă practic toate direcţiile de dezvoltare a infrastructurii feroviare cu potenţial relevant din perspectiva realizării obiectivelor strategice generale.

Criteriile de prioritizare a obiectivelor strategice specifice au fost stabilite prin HG 985/2020 și ponderea fiecăruia este prezentată în tabelul următor:

| Criteriu evaluare | | Pondere criteriu [%] | Menţiuni |
|---|---|---|---|
| 1 | Creşterea performanţelor serviciilor de transport feroviar | **20** | Cu referire în principal la viteza comercială şi la punctualitate |
| 2 | Creşterea atractivităţii serviciilor de transport feroviar | **10** | Cu referire în principal la creşterea nivelului de adecvare în raport cu cererile de transport şi cu aşteptările clienţilor |
| 3 | Consolidarea nivelului de siguranţă al transportului feroviar | **10** | |
| 4 | Reducerea costurilor serviciilor de transport feroviar | **10** | Cu referire în principal la costurile generate de utilizarea infrastructurii feroviare |
| 5 | Consolidarea fluxurilor internaţionale de transport feroviar | **10** | |
| 6 | Potenţialul de a genera rezultate în termen scurt | **20** | |
| 7 | Valorificarea eficientă a resurselor financiare | **20** | |

**111.** Având în vedere faptul că prin SDI 2021-2025 au fost identificate obiectivele strategice pe termen mediu și lung precum și faptul că punerea în practică a obiectivelor strategice pe termen scurt nu a fost decât parțială, proporțional cu finanțarea alocată administratorului infrastructurii feroviare, rezultă ca rațională menținerea prioritizării obiectivelor generale și specifice aprobată prin HG 985/2020 cu singura modificare realizată prin includerea priorității zero a SDI 2026-2030 „**Recuperarea accelerată a restanțelor privind reînnoirea infrastructurii feroviare":**

| Prioritate | Obiectiv strategic specific | |
|---|---|---|
| | **Cod** | **Denumire** |
| **I** | 0 | Recuperarea accelerată a restanțelor privind reînnoirea infrastructurii feroviare |
| **II** | A.1 | Creşterea vitezei de circulaţie pe infrastructura feroviară |
| **III** | A.3 | Creşterea eficienţei economice a activităţilor de administrare a infrastructurii feroviare |
| **IV** | B.1 | Reînnoirea şi modernizarea infrastructurii aferentă coridoarelor feroviare europene de transport |
| **V** | A.2 | Creşterea vitezelor comerciale realizate, prin reducerea ecartului faţă de viteza permisă de infrastructura feroviară. Creşterea punctualităţii trenurilor |
| **VI** | B.2 | Reînnoirea şi modernizarea infrastructurii reţelei TEN-T |
| **VII** | A.7 | Creşterea competitivităţii transportului feroviar de călători |
| **VIII** | A.5 | Creşterea eficienţei energetice şi reducerea nivelului de poluare |
| **IX** | A.8 | Creşterea competitivităţii transportului feroviar de marfă |
| **X** | A.4 | Menţinerea la nivel ridicat a siguranţei circulaţiei trenurilor |

| | | |
|---|---|---|
| **XI** | A.6 | Îmbunătăţirea conectivităţii reţelei feroviare |
| **XII** | B.4 | Susţinerea mobilităţii militare |
| **XIII** | B.3 | Integrarea în reţeaua feroviară europeană de mare viteză |

**112. Prioritizarea programului de reînnoire a liniilor curente şi directe**, stabilit pentru un orizont de 10 ani prin HG 985/2020 și care se conține lista de proiecte care aparțin rețelei secundare, identificată prin Programul Investițional, se prezintă în felul următor :

| Nr. | Relaţia | Aparţine | | | Intensitate trafic | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Reţea TEN-T | Coridor european | Magistrala | Trafic total [tren/zi] | Trafic călători [tren/zi] | Trafic marfă [tren/zi] |
| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| **1** | București-Ploiești Vest | Centrală | RD | 800 | **136,90** | **118,53** | **18,37** |
| **2** | Bucureşti-Constanţa | Centrală | RD | 800 | **78,34** | **45,05** | **33,29** |
| **3** | Bucureşti-Braşov-Sighişoara-Curtici | Centrală | RD | 200/300 | **54,77** | **37,97** | **16,80** |
| **4** | Ploieşti V-Bacău-Suceava-Vicşani | Centrală | | 500 | **49,70** | **37,87** | **11,83** |
| **5** | Teiuş-Apahida | Centrală | | 300 | **46,75** | **37,46** | **9,29** |
| **6** | Paşcani-Iaşi | Centrală | | 600 | **46,13** | **44,11** | 2,01 |
| **7** | Apahida-Cluj-Oradea-Episcopia Bihor | Globală | | 300 | **43,35** | **42,00** | 1,35 |
| **8** | Bucureşti-Craiova-Timişoara-Arad | Centrală | RD | 900 | **41,94** | **26,60** | **15,34** |
| **9** | Buzău-Galaţi | Globală | | 700 | **32,55** | **23,22** | **9,34** |
| **10** | Titu-Târgovişte | | | | **28,81** | **26,07** | 2,74 |
| **11** | Făurei-Feteşti | Globală | | | **26,73** | 7,48 | **19,25** |
| **12** | Mărăşeşti-Tecuci-Iaşi | | | 600 | **26,04** | **25,70** | 0,34 |
| **13** | Simeria-Filiaşi | Globală | | | **25,60** | 13,22 | **12,38** |
| **14** | Sibiu-Copşa Mică | | | | **25,41** | **25,17** | 0,24 |
| **15** | Videle-Giurgiu Nord | Globală | | | **25,36** | 9,31 | **16,05** |
| **16** | Apahida-Suceava | Centrală | | | **25,34** | **23,27** | 2,07 |
| **17** | Braşov-M.Ciuc-Siculeni | | | 400 | **23,99** | **20,50** | 3,49 |
| **18** | Arad-Oradea-Satu Mare | Globală | | | **23,53** | **18,86** | **4,66** |
| **19** | Războieni-Tg. Mureş-Deda | | | | 22,79 | **21,73** | 1,06 |
| **20** | Constanţa-Mangalia | | | 800 | 22,27 | **18,00** | 4,28 |
| **21** | Pajura-Mogoşoaia-Urziceni | | | | 22,19 | **21,82** | 0,37 |
| **22** | Chitila-Piteşti-Sibiu-Vinţu de Jos | Globală | | 200 | 21,22 | **18,56** | 2,66 |
| **23** | Dej-Baia Mare-Satu Mare | Globală | | 400 | 22,79 | **18,30** | 1,88 |
| **24** | Craiova-Piatra Olt-Piteşti | | | 200 | 19,15 | 16,66 | 2,49 |
| **25** | Braşov-Podu Olt | | | | 17,47 | 16,58 | 0,89 |
| **26** | Beclean-Siculeni-Adjud | Globală | | 400 | 17,33 | 15,43 | 1,91 |
| **27** | Timişoara-Stamora Moraviţa | Centrală | | | 17,05 | 11,96 | **5,09** |
| **28** | Jibou-Sărmăşag-Carei | | | | 16,38 | 13,50 | 2,87 |
| **29** | Caracal-Râmnicu Vâlcea | | | | 15,83 | 13,12 | 2,71 |
| **30** | Tecuci-Barboşi | | | | 15,01 | 14,01 | 0,99 |
| **31** | Chiajna-Bucureşti Progresu-Giurgiu | Centrală | | | 9,82 | 8,22 | 1,61 |
| **32** | Craiova-Calafat | Centrală | RD | | 8,92 | 7,31 | 1,61 |
| **33** | Urziceni-Slobozia-Ciulniţa | | | | 8,61 | 7,86 | 0,75 |
| **34** | Salva-Vişeul de Jos-Câmpulung Tisa | | | | 5,86 | 5,73 | 0,13 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **35** | Ilia-Lugoj | | | | 5,29 | 4,91 | 0,38 |

Cu caractere **aldine** în tabelul anterior sunt marcate valorile medii ale intensităţii totale a traficului din anul 2025 care sunt superioare sau foarte apropiate de valoare medie a traficului, respectiv 23,60 trenuri/zi. În coloanele 5, 6 şi 7 au fost marcate cu **aldine** valorile care sunt superioare sau foarte apropiate de valorile medii pentru categoriile respective, 18,04 trenuri de călători/zi și 5,56 trenuri de marfă/zi.

**113. Prioritizarea proiectelor aflate pe rețeaua feroviară primară în conformitate cu prevederile Programului Investițional**

Prioritizarea proiectelor reprezintă un pas foarte important în definirea programului de investiții, dată fiind situația în care investițiile identificate ca fiind necesare depășesc semnificativ bugetul disponibil. Aceasta implică necesitatea ierarhizării proiectelor potrivit unui set de criterii de evaluare predefinite, care să asigure un proces de prioritizare corect și neutru, elaborat pe baze independente și științifice. Adăugarea limitărilor de finanțare la lista de proiecte ierarhizate va avea ca rezultat obținerea strategiei de implementare.

Prin urmare, prioritizarea proiectelor de modernizare a infrastructurii feroviare realizată prin Programul Investițional s-a realizat prin aplicarea unei analize multicriteriale, bazată pe următoarele criterii:

1. Eficiență economică – 35%
2. Reducerea emisiilor de carbon – 20%
3. Conectivitate strategică – 25%
4. Utilizarea dual a infrastructurii – 15%;
5. Maturitatea pregătirii proiectului – 5%

**Aplicând această metodologie a rezultat următoarea listă a proiectelor feroviare prioritizate și ierarhizate, localizate pe rețeaua primară:**

| Nr. Crt. | Proiect | Tip Intervenție | Lungime (km) | Punctaj |
|---|---|---|---|---|
| 1 | **București - Craiova** | modernizare | 209,0 | **95,00** |
| 2 | **Ploiești Triaj - Focșani** | modernizare | 143,0 | **92,44** |
| 3 | **Predeal - Brașov** | modernizare | 27,0 | **81,13** |
| 4 | **Teiuș - Cp. Turzii** | modernizare | 51,0 | **71,29** |
| 5 | **Ilva Mică - Apahida** | modernizare | 119,0 | **71,03** |
| 6 | **Port Constanța - Palas** | modernizare + dublare linie | 180,0 | **69,53** |
| 7 | **Giurgiu Frontieră - București** | modernizare + electrificare | 99,0 | **66,28** |
| 8 | **Craiova - Dr.Tr.Severin - Caransebeș** | modernizare + dublare parțial | 234,0 | **65,31** |
| 9 | **Complex feroviar București** | modernizare + electrificare + dublare | 600,0 | **64,53** |
| 10 | **Cp. Turzii - Cluj Napoca** | modernizare | 51,0 | **64,31** |
| 11 | **Focșani - Roman** | modernizare | 147,0 | **60,18** |
| 12 | **Pașcani - Iași - Ungheni** | modernizare + electrificare parțial | 97,0 | **57,34** |
| 13 | **Buzău - Făurei** | reînnoire | 40,0 | **56,32** |
| 14 | **Craiova - Calafat** | modernizare + electrificare | 107,8 | **56,21** |
| 15 | **Pașcani - Suceava - Dărmănești** | modernizare | 71,0 | **52,85** |

| Nr. Crt. | Proiect | Tip Intervenție | Lungime (km) | Punctaj |
|---|---|---|---|---|
| 16 | **Timișoara - Stamora Moravița Fr.** | modernizare + electrificare | 56,0 | **51,21** |
| 17 | **Roman – Pașcani** | modernizare | 41,0 | **49,78** |
| 18 | **Suceava - Ilva Mică** | modernizare | 191,0 | **44,78** |
| 19 | **Făurei – Fetești** | reînnoire | 89,0 | **41,16** |
| 20 | **Dărmănești - Vicșani Fr.** | modernizare + electrificare | 34,0 | **35,08** |
| | ***Total*** | | **2.586,8** | |

**114.** Prin **scenariul de referință al Programului Investițional** au fost identificate proiectele a căror implementare a fost deja stabilită fie prin semnarea unui contract de execuție (sau proiectare și execuție), fie a celor pentru care lucrările sunt în curs. Se presupune că proiectele din acest scenariu au intrat într-o fază superioară de evoluție din care anularea sau amânarea implementării acestora nu reprezintă o alternativă sustenabilă din punct de vedere economic, nefiind necesară prioritizarea acestora.

*(M – Modernizare, E – Electrificare, D - dublare, R - Reînnoire)*

| Nr. Crt. | Proiecte din scenariul de referință | Tip Intervenție | Lungime (km) | Cost estimat (mil.EUR fără TVA) | Cost estimat (mil.EUR cu TVA ) |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | **Constanța - București** | M | 0,0 | 64,8 | 77,1 |
| 2 | **Brașov - Sighișoara** | C | 112,6 | 1.535,0 | 1.826,7 |
| 3 | **Simeria - Gurasada - Km. 614** | C | 141,2 | 1.888,0 | 2.246,7 |
| 4 | **Cluj-Napoca - Ep. Bihor Frontieră** | M+E | 160,0 | 1.493,4 | 1.777,1 |
| 5 | **Caransebeș - Timișoara - Arad** | M+D | 155,0 | 1.499,9 | 1.784,9 |
| 6 | **Videle - Giurgiu** | R+E | 67,0 | 113,0 | 134,5 |
| 7 | **Constanța - Mangalia** | R+E+D parțial | 43,0 | 123,0 | 146,4 |
| | **Total** | | **678,8** | **6.717,1** | **7.993,3** |

## NECESARUL DE FINANȚARE ÎN URMĂTORII 5 ANI PENTRU IMPLEMENTAREA MĂSURILOR IDENTIFICATE DREPT PRIORITARE

**115.** Tabelul următor prezintă sintetic acţiunile strategice, măsurile prioritare aferente acestora pentru următorii 5 ani şi alocaţiile financiare necesare, inclusiv eşalonarea acestora.

| Acţiuni strategice şi măsuri prioritare | | | Necesar de finanțare | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | UM | Anul I | Anul II | Anul III | Anul IV | Anul V | TOTAL |
| **0** | **Recuperarea în ritm accelerat a restanţelor privind reînnoirea infrastructurii feroviare** | | mil. euro | 175,98 | 327,10 | 498,50 | 697,75 | 966,67 | **2.666,00** |
| | | | mil. lei | 891,42 | 1.654,98 | 2.520,12 | 3.524,98 | 4.880,59 | **13.472,09** |
| **A** | **Creşterea competitivităţii transportului feroviar pe piaţa internă** | | mil. euro | 2.566,28 | 3.108,20 | 3.258,92 | 2.919,66 | 2.805,75 | **14.658,81** |
| | | | mil. lei | 12.934,07 | 15.665,40 | 15.834,18 | 14.715,30 | 14.141,08 | **73.290,03** |
| **A.1** | **Creşterea vitezei de circulaţie pe infrastructura feroviară** | | mil. euro | 1.272,99 | 1.334,14 | 1.396,34 | 1.460,76 | 1.528,59 | **6.992,82** |
| | | | mil. lei | 6.415,85 | 6.724,05 | 7.037,65 | 7.362,43 | 7.704,20 | **35.244,18** |
| | A.1.1 | Reparaţiile curente ale elementelor de infrastructură | mil. euro | 50,00 | 50,00 | 48,00 | 45,00 | 42,00 | **235,00** |
| | | | mil. lei | 252,00 | 252,00 | 242,00 | 227,00 | 212,00 | **1.185,00** |
| | A.1.2 | Întreţinerea infrastructurii feroviare | mil. euro | 1.222,99 | 1.284,14 | 1.348,34 | 1.415,76 | 1.486,59 | **6.757,82** |
| | | | mil. lei | 6.163,85 | 6.472,05 | 6.795,65 | 7.135,43 | 7.492,20 | **34.059,18** |
| | A.1.3 | Creşterea vitezei proiectate a infrastructurii feroviare. *Finanțarea măsurilor prioritare e inclusă în cuprinsul obiectivelor strategice B.1 și B.2* | mil. euro | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
| | | | mil. lei | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
| **A.2** | **Creşterea eficienţei operării feroviare. Creşterea punctualităţii trenurilor** | | mil. euro | 274,36 | 311,16 | 329,57 | 292,76 | 255,96 | **1.463,81** |
| | | | mil. lei | 1.382,78 | 1.568,27 | 1.661,02 | 1.475,52 | 1.290,03 | **7.377,62** |
| | A.2.1 | Creşterea eficienţei managementului operativ şi a planificării circulaţiei trenurilor. *Finanțarea măsurilor prioritare e inclusă în cuprinsul obiectivelor strategice B.1 și B.2* | mil. euro | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
| | | | mil. lei | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
| | A.2.2 | Creşterea eficienţei managementului tactic al circulaţiei trenurilor | mil. euro | 0,90 | 0,90 | 0,90 | 0,90 | 0,90 | **4,50** |
| | | | mil. lei | 4,54 | 4,54 | 4,54 | 4,54 | 4,54 | **22,70** |
| | A.2.3 | Planificarea strategică a infrastructurii şi a serviciilor feroviare. *Necesarul va fi estimat după publicarea Reg.de alocare în JO al UE* | mil. euro | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
| | | | mil. lei | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |

| Acţiuni strategice şi măsuri prioritare | | | Necesar de finanțare | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | UM | Anul I | Anul II | Anul III | Anul IV | Anul V | TOTAL |
| | A.2.4 | Creşterea eficienţei procedurilor de siguranţă pentru comunicarea cu trenurile în mişcare | mil. euro | 273,46 | 310,26 | 328,67 | 291,86 | 255,06 | **1.459,31** |
| | | | mil. lei | 1.378,24 | 1.563,73 | 1.656,48 | 1.470,98 | 1.285,49 | **7.354,92** |
| **A.3** | **Creşterea eficienţei economice a activităţilor de administrare a infrastructurii feroviare** | | mil. euro | 208,81 | 208,81 | 355,50 | 355,50 | 251,77 | **1.380,39** |
| | | | mil. lei | 1.052,44 | 1.052,44 | 1.200,85 | 1.791,74 | 1.268,92 | **6.366,39** |
| | A.3.1 | Creşterea gradului de mecanizare a activităţilor de mentenanţă a infrastructurii | mil. euro | 31,02 | 31,02 | 177,71 | 177,71 | 73,98 | **491,44** |
| | | | mil. lei | 156,36 | 156,36 | 304,77 | 895,66 | 372,84 | **1.885,99** |
| | A.3.2 | Creşterea nivelului de centralizare a instalaţiilor de semnalizare feroviară | mil. euro | 170,11 | 170,11 | 170,11 | 170,11 | 170,11 | **850,55** |
| | | | mil. lei | 857,39 | 857,39 | 857,39 | 857,39 | 857,39 | **4.286,95** |
| | A.3.3 | Creşterea eficienţei utilizării resurselor financiare destinate administrării infrastructurii feroviare | mil. euro | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
| | | | mil. lei | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
| | A.3.4 | Optimizarea modelului de business și creșterea nivelului de informatizare a proceselor | mil. euro | 7,68 | 7,68 | 7,68 | 7,68 | 7,68 | **38,40** |
| | | | mil. lei | 38,69 | 38,69 | 38,69 | 38,69 | 38,69 | **193,45** |
| **A.4** | **Menţinerea la nivel ridicat a siguranţei circulaţiei trenurilor** | | mil. euro | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
| | | | mil. lei | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
| | A.4.1 | Menţinerea nivelului ridicat de siguranţă al sistemelor de semnalizare feroviară. *Finanțarea măsurilor prioritare e inclusă în cuprinsul obiectivelor strategice A.3 și B.1* | mil. euro | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
| | | | mil. lei | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
| | A.4.2 | Creşterea nivelului de protecţie a traficului la trecerile la nivel cu calea ferată. *Finanțarea măsurilor prioritare e inclusă în cuprinsul obiectivelor strategice B.1 și B.2* | mil. euro | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
| | | | mil. lei | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
| **A.5** | **Creşterea eficienţei energetice şi reducerea nivelului de poluare** | | mil. euro | 568,35 | 577,95 | 577,95 | 641,75 | 641,75 | **3.007,75** |
| | | | mil. lei | 2.864,50 | 2.912,88 | 2.912,88 | 3.234,44 | 3.234,44 | **15.159,14** |
| | A.5.1 | Creşterea gradului de electrificare a reţelei feroviare | mil. euro | 549,60 | 559,20 | 559,20 | 623,00 | 623,00 | **2.914,00** |
| | | | mil. lei | 2.770,00 | 2.818,38 | 2.818,38 | 3.139,94 | 3.139,94 | **14.686,64** |
| | A.5.2 | Creşterea eficienţei managementului distribuţiei energiei electrice | mil. euro | 2,70 | 2,70 | 2,70 | 2,70 | 2,70 | **13,50** |
| | | | mil. lei | 13,63 | 13,63 | 13,63 | 13,63 | 13,63 | **68,15** |

| Acţiuni strategice şi măsuri prioritare | | | Necesar de finanțare | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | UM | Anul I | Anul II | Anul III | Anul IV | Anul V | TOTAL |
| | A.5.3 | Creşterea eficienţei energetice a clădirilor tehnice | mil. euro | 16,05 | 16,05 | 16,05 | 16,05 | 16,05 | 80,25 |
| | | | mil. lei | 80,87 | 80,87 | 80,87 | 80,87 | 80,87 | 404,35 |
| **A.6** | **Îmbunătăţirea conectivităţii reţelei feroviare** | | mil. euro | 114,23 | 600,56 | 468,27 | 42,00 | 31,00 | **1.256,06** |
| | | | mil. lei | 575,68 | 3.026,83 | 2.360,08 | 211,64 | 156,24 | **6.330,47** |
| | A.6.1 | Demararea unor proiecte noi de investiţii | mil. euro | 9,37 | 488,50 | 390,06 | 32,49 | 0,00 | **920,42** |
| | | | mil. lei | 47,23 | 2.462,05 | 1.965,92 | 163,73 | 0,00 | **4.638,93** |
| | A.6.2 | Interconectarea cu alte moduri de transport | mil. euro | 104,86 | 112,06 | 78,21 | 9,51 | 31,00 | **335,64** |
| | | | mil. lei | 528,45 | 564,78 | 394,16 | 47,91 | 156,24 | **1.691,54** |
| **A.7** | **Creşterea competitivităţii transportului feroviar de călători** | | mil. euro | 127,54 | 75,58 | 131,29 | 126,89 | 96,68 | **557,98** |
| | | | mil. lei | 642,82 | 380,93 | 661,70 | 639,53 | 487,25 | 2.812,23 |
| | A.7.1 | Promovarea transportului feroviar în zonele metropolitane | mil. euro | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
| | | | mil. lei | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
| | A.7.2 | Integrarea transportului feroviar de călători în sistemul de transport local | mil. euro | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
| | | | mil. lei | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
| | A.7.3 | Creşterea accesibilităţii transportului feroviar de călători | mil. euro | 127,54 | 75,58 | 131,29 | 126,89 | 96,68 | **557,98** |
| | | | mil. lei | 642,82 | 380,93 | 661,70 | 639,53 | 487,25 | **2.812,23** |
| **A.8** | **Creşterea competitivităţii transportului feroviar de marfă** | | mil. euro | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
| | | | mil. lei | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
| | A.8.1 | Promovarea transportului multimodal | mil. euro | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
| | | | mil. lei | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
| | A.8.2 | Promovarea dezvoltării terminalelor multimodale | mil. euro | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
| | | | mil. lei | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **B** | **Integrarea în spaţiul feroviar unic european** | mil. euro | 2.472,19 | 1.823,20 | 1.914,42 | 1.204,54 | 1.603,05 | **9.017,40** |
| | | mil. lei | 12.459,86 | 9.188,94 | 9.648,68 | 6.070,88 | 8.079,43 | **45.447,79** |
| **B.1** | **Modernizarea infrastructurii feroviare aferentă coridoarelor europene de transport** | mil. euro | 976,78 | 942,09 | 1.191,20 | 1.097,71 | 1.517,31 | **5.725,09** |
| | | mil. lei | 4.922,97 | 4.748,15 | 6.003,66 | 5.532,46 | 7.647,29 | **28.854,53** |
| **B.2** | **Reînnoirea şi modernizarea infrastructurii reţelei TEN-T** | mil. euro | 1.495,41 | 881,11 | 723,22 | 106,83 | 85,74 | **3.292,31** |
| | | mil. lei | 7.536,89 | 4.440,79 | 3.645,02 | 538,42 | 432,14 | **16.593,26** |
| **B.3** | **Integrarea în reţeaua feroviară europeană de mare viteză** | mil. euro | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
| | | mil. lei | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |

| Acţiuni strategice şi măsuri prioritare | | Necesar de finanțare | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | UM | Anul I | Anul II | Anul III | Anul IV | Anul V | TOTAL |
| B.4 | Susţinerea mobilităţii militare | mil. euro | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |
| | | mil. lei | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | **0,00** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **TOTAL** | **mil. euro** | **5.214,45** | **5.258,50** | **5.671,84** | **4.821,95** | **5.375,47** | **26.342,21** |
| | mil. lei | **26.285,35** | **26.509,32** | **28.002,98** | **24.311,16** | **27.101,10** | **132.209,91** |

*S-a utilizat cursul de referinţă de 5,04 lei/euro.*

**116. Prezentat în sinteză, necesarul estimat de finanţare a infrastructurii feroviare pentru perioada 2026-2030 este următorul:**

| | Fonduri necesare | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | UM | Anul I | Anul II | Anul III | Anul IV | Anul V | TOTAL |
| **Întreținere** | mil. euro | 1.222,99 | 1.284,14 | 1.348,34 | 1.415,76 | 1.486,59 | **6.757,82** |
| | mil. lei | 6.163,85 | 6.472,05 | 6.795,65 | 7.135,43 | 7.492,20 | **34.059,18** |
| **Reparații curente** | mil. euro | 50,00 | 50,00 | 48,00 | 45,00 | 42,00 | **235,00** |
| | mil. lei | 252,00 | 252,00 | 242,00 | 227,00 | 212,00 | **1.185,00** |
| **Reînnoire** | mil. euro | 175,98 | 327,10 | 498,50 | 697,75 | 966,67 | **2.666,00** |
| | mil. lei | 891,42 | 1.654,98 | 2.520,12 | 3.524,98 | 4.880,59 | **13.472,09** |
| **Total parțial întreținere, reparații curente și reînnoire** | **mil. euro** | **1.448,97** | **1.661,24** | **1.894,84** | **2.158,51** | **2.495,26** | **9.658,82** |
| | **mil. lei** | **7.307,27** | **8.379,03** | **9.557,77** | **10.887,41** | **12.584,79** | **48.716,27** |
| **Proiecte de investiţii eligibile pentru finanţarea din fonduri europene nerambursabile** | mil. euro | 2.713,96 | 2.499,34 | 2.513,98 | 1.373,43 | 1.730,73 | **10.831,44** |
| | mil. lei | 13.678,36 | 12.596,70 | 12.670,46 | 6.922,05 | 8.722,92 | **54.590,49** |
| **Alte proiecte** | mil. euro | 1.051,52 | 1.097,92 | 1.263,02 | 1.290,01 | 1.149,48 | **5.851,95** |
| | mil. lei | 5.299,72 | 5.533,59 | 5.774,75 | 6.501,70 | 5.793,39 | **28.903,15** |
| **Total necesar fonduri** | **mil. euro** | **5.214,45** | **5.258,50** | **5.671,84** | **4.821,95** | **5.375,47** | **26.342,21** |
| | **mil. lei** | **26.285,35** | **26.509,32** | **28.002,98** | **24.311,16** | **27.101,10** | **132.209,91** |

*Valorile aferente necesarului de finanțare estimat prevăzute în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare pentru perioada 2026–2030 au caracter estimativ și nu reprezintă angajamente imediate de finanțare din bugetul de stat. Proiectele identificate ca necesare pentru îndeplinirea obiectivelor din Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare vor fi preluate în Contractul de activitate și performanță, în măsura în care sunt identificate de către stat sursele de finanțare pentru aceste proiecte.*

**CONSIDERAȚII FINALE**

**117.** Funcționarea în siguranță a unei rețele de infrastructură feroviară se caracterizează printr-o pondere foarte mare a costurilor fixe care se regăsesc frecvent în intervalul 80% - 90% din totalul costurilor oricărui administrator de infrastructură feroviară.

**118.** Motivul este determinat de faptul că pentru a construi și a întreține infrastructura feroviară (linii, instalații de semnalizare și de siguranță, instalații fixe de tracțiune electrică, gări, poduri, podețe, tuneluri, viaducte ș.a.m.d.) sunt necesare investiții de capital masive, care sunt în mare parte independente de volumul de mărfuri sau călători transportați, deci nu depind de volumul de trafic derulat pe aceasta.

**119.** Rețelele feroviare prezintă caracteristicile economiilor de densitate, ceea ce înseamnă că, pe măsură ce densitatea traficului (raportul dintre volumul anual de unități de trafic transportate pe rețea într-un an și lungimea rețelei) crește, costul mediu per unitate de transport scade. Așadar, pe o infrastructură existentă, costul adăugării unui tren suplimentar - costul marginal - este relativ mic în comparație cu costul total.

**120.** Spre deosebire de orice alt operator economic care acționează pe o piață concurențială și care urmărește obținerea de profit și maximizarea valorii distribuite acționarilor, prin facturarea către clienții săi a produselor și serviciilor sale la nivelul costurilor plus cota maximă de profit pe care o poate suporta piața, administrarea infrastructurii feroviare în Europa, în conformitate cu legislația europeană în vigoare, urmărește exclusiv maximizarea utilizării capacității disponibile a infrastructurii, prin aplicarea unor taxe de utilizare a acesteia la cel mai mic cost posibil, anume la costurile directe (marginale).

**121.** Astfel, prin aplicarea prevederilor Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/909 privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatării serviciului de transport feroviar, CFR SA are obligația legală de a tarifa la nivelul costurilor directe (marginale) și de a recupera prin tarifarea obiectului său principal de activitate către clienții săi, operatorii de transport feroviar, numai a trei categorii de costuri. Responsabilitatea acoperirii tuturor celorlalte cheltuieli generate de mentenanța și exploatarea infrastructurii feroviare revine statului, conform prevederilor Directivei 2012/34 privind instituirea spațiului feroviar unic european, transpusă prin Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic European.

**122.** Așadar, finanțarea din fonduri publice a administratorului infrastructurii nu reprezintă un instrument de a acoperi o presupusă lipsă de eficiență a companiei, ci o obligație a statului, impusă prin legislația europeană și națională, ca instrument de asigurare a competitivității transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport în perioada în care sunt menținute facilitățile acordate mai ales transportului rutier.

**123.** În prezent, cheltuielile CFR SA au fost deja limitate excesiv, având ca impact direct degradarea progresivă a infrastructurii feroviare, pe de o parte din cauza limitării veniturilor proprii ale companiei ca efect al politicilor de susținere a transportului rutier în dauna celui feroviar, iar pe de altă parte din cauza finanțării insuficiente din fonduri publice.

**124.** În aplicarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021 – 2025, prin HG nr. 920/2021 a fost aprobat contractul de activitate și performanță încheiat între CFR SA și MTI, care stabileşte regulile şi responsabilităţile privind monitorizarea şi evaluarea performanţei activităţii CFR SA care se realizează prin intermediul Indicatorilor de Performanţă şi Monitorizare.

**125.** Indicele global de performanță al activității CFR SA calculat anual a fost situat peste valori de 100%, în perioada 2021 – 2025, valori care au corespuns calificativului "Foarte bun".

**126.** Semnificația acestui indicator reprezintă faptul că CFR SA a performat la maximul posibil în îndeplinirea sarcinilor contractuale care îi revin, în condițiile de finanțare asigurate de către Stat

**127.** Prin urmare, într-un contextul total nefavorabil, indicele global de performanță, indicatorul principal de evaluare a performanței CFR SA, arată că performanța CFR SA este peste limita superioară aprobată prin HG, în condițiile de finanțare asigurate.

**128.** Așadar, lipsa de interes, de acțiune, de implicare, de finanțare, de analiză corectă a situației sectorului feroviar și a implicațiilor asupra ansamblului transporturilor terestre din România, decuplarea de facto de politica comunitară europeană din domeniul transporturilor, necorelarea cu declarațiile și obligațiile asumate de România în ceea ce privește reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră prin transfer modal de la rutier către feroviar au adus infrastructura feroviară publică din România într-un punct în care orice amânare a deciziilor relevante nu va face decât să adâncească decalajul dintre intențiile declarate și realitate cu consecințele de rigoare precum și să crească accelerat costurile oricărei încercări de redresare.

**129.** În acest context, solicitarea de reducerea a cheltuielilor și de creșterea a veniturilor, companiei care administrează infrastructura feroviară nu poate avea nicio influență majoră asupra stării tehnice a infrastructurii feroviare publice din România, aflate în concesiunea CFR SA.

**130.** În contextul în care ponderea cea mai mare o au cheltuielile fixe ale CFR SA, acestea fiind în proporție de cca 75% din totalul cheltuielilor, toate acțiunile pe care le poate întreprinde CFR SA de creștere a veniturilor și de scădere a cheltuielilor sunt depășite ca valoare de efectele generate prin simpla emitere sau rămânere în vigoare a unor acte normative decuplate de realitatea economică și de obligațiile respectării legislației europene, prin care se stabilesc diverse obligații de plată, fie prin aplicarea unor coeficienți procentuali fie la valorile investițiilor, fie la nivelul întregii game de venituri ale CFR SA.

**131.** Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare pentru perioada 2026-2030, la fel ca și strategia precedentă pentru perioada 2021-2025, a avut în vedere definirea elementelor de investiții care să asigure fundamentul tehnic și tehnologic al dezvoltării transporturilor feroviare dar trebuie acceptat faptul că investițiile în infrastructura feroviară sunt necesare dar nu și suficiente pentru inversarea tendințelor din piața transporturilor terestre.

**132.** Pentru a sprijini eforturile de planificare și monitorizare a implementării unei schimbări transformatoare preconizate pentru sistemul de transport feroviar din România, eforturile de investiții avute în vedere pentru reînnoirea și modernizarea infrastructurii feroviare din România trebuie să fie suplimentate de o serie de măsuri politice și administrative a căror punere în aplicare simultană poate conduce la materializarea angajamentele politice asumate de România în domeniul transporturilor terestre.

**133.** Astfel, dintr-o paletă mai largă de decizii non-investiționale dar care puse în aplicare pot produce revigorarea așteptată a sectorului transportului feroviar vor fi avute în vedere următoarele acțiuni:

- **Implementarea unor măsuri care să vizeze creșterea transportului feroviar de călători și de marfă,** detaliate în Anexele 9 și 10.
- **Implementarea unui sistem armonizat de tarifare pentru utilizarea infrastructurii de transport rutier și feroviar.**
- **Ajustarea nivelurilor tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare**
- **Promovarea traficului de tranzit pe infrastructura feroviară din România**
- **Consolidarea stabilității financiare a companiei CFR**
- **Îmbunătățirea transportului feroviar de călători**

**134.** Direcțiile de acțiune complementare **Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare pentru perioada 2026-2030** sunt prezentate sintetic în cele ce urmează și conțin o serie de decizii politice și administrative cu un impact potențial major în atingerea obiectivelor politice asumate de către România în domeniul transporturilor.

**i. Implementarea unui sistem armonizat de tarifare pentru utilizarea infrastructurii de transport rutier și feroviar**

**135.** Metodologia de calcul al tarifelor de utilizare a infrastructurii feroviare din România se bazează, ca principiu general, pe două reguli stabilite de Uniunea Europeană: (i) „utilizatorul plătește" și (ii) tarifele ar trebui să fie direct legate de costul pe care utilizatorii îl cauzează infrastructurii.

**136.** În consecință, utilizatorii infrastructurii feroviare plătesc un tarif de utilizare a infrastructurii care este calculat în funcție de distanța parcursă de tren, tonajul brut al trenului, tipul de trafic: marfă sau călători,

ruta de circulație precum și pentru sistemele de electrificare pentru asigurarea curentului de tracțiune precum și alte tarife pentru servicii suplimentare solicitate.

**137.** În același timp, accesul la infrastructura rutieră se face exclusiv pe baza unui tarif fix, pe baza unei „rovignete", indiferent de tipul de trafic: personal sau comercial, marfă sau călători.

**138.** Sistemul actual se utilizează în România de aproape două decenii, iar utilizatorii serviciilor de transport își manifestă clar preferința pentru transportul rutier. Sistemul actual de tarifare conduce la percepția greșită că transportul feroviar este mai scump în timp ce accesul la o resursă limitată, infrastructura rutieră, care se realizează contra unui tarif forfetar simbolic și care nu reflectă costurile totale ale respectivei resurse conduce la percepția greșită la rândul său că transportul rutier ar fi mai ieftin.

**139.** Tarifele mai mari pentru utilizatorii infrastructurii feroviare, și care se aplică exclusiv în funcție de distanța parcursă, reprezintă un obstacol important în calea creșterii cotei de piață a transportului feroviar. Aproximativ 80% din volumul anual de transport feroviar de marfă din perioada 2021-2025 este exploatat de operatori privați orientați spre profit, aceeași orientare către profit fiind și în cazul operatorului cu capital de stat, și care constant nu au reușit să atragă traficul de la transportul rutier către cel feroviar. Este greu de crezut că toți cei 38 de operatori de transport feroviar privați existenți în România au tarife mai mari decât serviciile de transport rutier din cauza managementului defectuos sau a costurilor scăpate de sub control.

**140.** Investirea unor sume consistente pentru modernizarea infrastructurii feroviare va fi o realizare foarte importantă, dar nu va fi și suficientă pentru a crește semnificativ competitivitatea sectorului transportului feroviar. Operatorii de transport feroviar vor oferi servicii de mai bună calitate datorită unei infrastructuri modernizate, dar vor continua să funcționeze pe o piață a transporturilor părtinitoare, ce îi favorizează pe operatorii de transport rutier care plătesc tarife mult mai mici pentru utilizarea infrastructurii. În consecință, serviciile de transport feroviar vor continua să fie necompetitive. Concluzia care a fost verificată în mare măsură și în alte state UE este că sistemele de tarifare pentru infrastructura de transport produc efectul economic dorit doar atunci când operatorii de transport rutier și feroviar sunt taxați corect.

**141.** Metoda de tarifare a accesului la **întreaga** rețea de infrastructură rutieră bazată pe distanță (conform principiului „utilizatorul plătește") și pe norma de poluare (conform principiului „poluatorul plătește") trebuie implementată cu prioritate și pentru transportul rutier la un **nivel care să reflecte amploarea reală a costurilor** pentru a putea îndeplini obiectivele ambițioase de creare a unui cadru concurențial echitabil, de creștere a traficului feroviar cu 25% și de îndeplinire a obiectivelor asumate în cadrul scenariului "România Neutră" prin care **România își propune să devină neutră din punct de vedere climatic în 2050, ajungând la o reducere a emisiilor nete cu 99% în 2050, comparativ cu nivelul din 1990.**

**142.** Dezvoltarea unui sistem echitabil de tarifare pentru transportul rutier și feroviar și, implicit, crearea unui cadru concurențial echitabil pentru operatorii de transport terestru, trebuie să ia în considerare, așa cum este definit în documentele politice europene și naționale programatice, stimularea pieței și operatorilor pentru a adopta practici de transport ecologic precum și de a include costurile externalităților și anume a costurilor care nu sunt recuperate de la utilizatorul final și care sunt suportate în mod public (de ex. poluare, schimbări climatice, accidente, saturare, zgomot etc.).

**ii. Ajustarea nivelurilor tarifului de utilizare a infrastructurii pe rețeaua feroviară din România**

**143.** Pentru maximizarea impactului programului de investiții masive pentru modernizarea infrastructurii feroviare este necesar un sistem de ajustare fină a tarifului de utilizare a infrastructurii precum și un program de stimulare a operatorilor de transport feroviar pentru adaptarea parcului de material rulant și serviciile la capacitățile noii rețele feroviare. Scopul este de a facilita implementarea de soluții de exploatare moderne care vor avea un impact pozitiv asupra calității serviciilor și siguranței traficului.

**144.** În condițiile în care legislația europeană permite aplicarea de modulări ale tarifului bazat pe costurile directe, dacă piața o permite, pe baza unor principii transparente și nediscriminatorii, garantând în același timp competitivitatea transportului feroviar, CFR SA va evalua posibilitățile de a utiliza majorări

pentru modularea tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare pentru neutilizarea corectă a facilităților moderne existente ale rețelei și diminuarea capacității de transport a rețelei sau a calității serviciilor, care să țină cont de unele criterii, cum ar fi:

- instalarea echipamentelor de bord ERTMS Nivel 2 pe locomotive,
- instalarea GPS pe locomotive pentru localizarea trenurilor în centrele de management al traficului,
- utilizarea de vagoane de 22,5 tone/osie pe liniile modernizate care să permită sarcina respectivă pe osie,
- material rulant care circulă cu o viteză mai mică decât cea permisă pe o anumită secțiune a rețelei.

**145.** Decizia privind nivelurile tarifului de utiliare a infrastructurii, criteriile și nivelul modulărilor, independent de metodologia de calcul va trebui să țină cont de tarifele plătite de utilizatorii infrastructurii rutiere și de obiectivele de asigurare a unei stabilități financiare a administratorului infrastructurii feroviare și de creștere a competitivității transportului feroviar.

**iii. Încurajarea traficului de tranzit feroviar pe rețeaua feroviară din România**

**146.** După cum fost prezentat anterior, majoritatea costurilor legate de infrastructura feroviară sunt costuri fixe, iar o densitate mai mare a traficului (mai multe trenuri pe zi) poate conduce la o reducere semnificativă a necesarului de finanțare publică pentru asigurarea echilibrului financiar al CFR SA.

**147.** Atragerea de clienți noi către piața internă poate fi uneori dificilă, necesitând investiții pentru conectivitatea infrastructurii feroviare cu clienți noi sau dezvoltarea terminalelor de marfă. O alternativă fezabilă pentru creșterea densității traficului este de a atrage mai mult trafic de tranzit. Acel trafic internațional există deja, dar din diverse motive acesta ocolește România. România are însă o poziție geografică strategică, iar această situație trebuie explorată activ pentru a găsi modalități de a atrage mai mult trafic de tranzit către rețeaua feroviară din România. Explicația simplistă că rutele care traversează România sunt mai lungi, astfel încât nu se poate direcționa mai mult tranzit pe rețeaua feroviară a României, nu ar trebui acceptată ca răspuns final.

**148.** CFR SA a pus în aplicare singura măsură care se afla la îndemâna sa, anume acordarea de reduceri la tariful de utilizare a infrastructurii feroviare.

Având în vedere potențialul de creștere a traficului, a fost luat în considerare transportul intermodal de marfă care constă în transportul mărfurilor într-o singură unitate de încărcare sau unitate de transport intermodal (UTI), cum ar fi un container, o cutie mobilă sau o semiremorcă, fără manipulare separată, utilizând o combinație a două moduri de transport: rutier, feroviar, pe căi navigabile sau aerian.

CFR SA a decis în mod voluntar reducerea tarifului de utilizare a infrastructurii cu 33%, cu respectarea anumitor condiții, pentru trenurile cu unități de transport intermodal pe pentru a încuraja atragerea unui asemenea trafic suplimentar.

**149.** O asemenea acțiune, bazată exclusiv pe inițiativa și susținerea financiară a CFR SA, rămâne singulară și cu efect marginal în efortul de atragere de mărfuri în tranzit. Trebuie identificate modalități de stimulare a tranzitului feroviar pe rețeaua din România folosind criterii nediscriminatorii și transparente pentru TUI pentru toți utilizatorii. Promovarea traficului internațional pe rețeaua feroviară din România trebuie să facă obiectul unui plan de acțiune dedicat la nivel guvernamental.

**iv. Consolidarea stabilității financiare a CFR SA**

**150.** După investițiile consistente realizate și planificate în infrastructura feroviară, responsabilitatea alocată CFR SA de a administra o infrastructură feroviară modernizată nu va mai putea duce la îndeplinire utilizând în continuare aceeași abordare pentru construirea bugetului anual al companiei. Acest lucru va pune administrarea infrastructurii feroviare modernizate din România într-un mare pericol.

**151.** Metoda existentă pentru construirea bugetului anual al CFR SA pentru administrarea rețelei feroviare publice va trebui revizuită deoarece nu a reușit de mulți ani să producă rezultatele așteptate.

**152.** La construirea bugetului anual al CFR SA va trebui ținut cont de faptul că CFR SA nu este o companie comercială obișnuită, care funcționează pe piață în scopul obținerii de profit. CFR este responsabilă

pentru administrarea rețelei feroviare publice a țării, care nu poate fi redimensionată anual, în funcție de condițiile de piață pe termen scurt. Rețeaua feroviară aparține statului și servește unor scopuri complexe pe termen lung (transport de marfă și călători, mobilitatea populației, comerț intern și internațional, conectivitate internațională, obiective strategice naționale, mobilitate militară). În consecință, trebuie alocate anual fonduri publice adecvate pentru a completa veniturile proprii ale CFR SA, realizate în proporție de peste 90% din tariful de utilizare a infrastructurii colectat, pentru a acoperi toate costurile de exploatare necesare pentru administrarea rețelei feroviare existente a țării.

**153.** Administrarea infrastructurii feroviare este o activitate deosebit de complexă care presupune asigurarea funcționării căii de rulare (strat de balast, traverse, șine, sistem de prindere) simultan cu asigurarea funcționării sistemelor suport de electrificare, semnalizare și siguranță, pentru a permite realizarea funcțiilor esențiale ale unui administrator de infrastructură, anume planificarea și alocarea capacităților de infrastructură precum și conducerea traficului feroviar la nivelul întregului teritoriu național, activități specifice care nu au aceeași anvergură în structura niciunui alt administrator de infrastructuri de transport.

Astfel, complexitatea administrării infrastructurii feroviare poate induce existența unor categorii de costuri de o amplitudine ridicată și diferită de cea a altor administratori de infrastructuri de transport și care, în situația unei analize superficiale, poate ridica semne de întrebare cu privire la costurile de exploatare ale CFR SA și poate crea îndoieli cu privire la utilizarea eficientă a fondurilor publice.

**154.** Noua procedură de construire a bugetului anual al CFR SA va trebui să se bazeze pe asigurarea finanțării pentru punerea în aplicare a prevederilor Contractului de activitate și performanță pentru administrarea infrastructurii în termenii și condițiile definite în legislația europeană și pe baza necesarului de finanțare determinat în baza prezentului document și pentru a se asigura îndeplinirea indicatorilor cheie de performanță asumați prin respectivul contract.

**155.** Monitorizarea performanței CFR SA de administrare a infrastructurii se realizează pe baza indicatorilor cheie de performanță incluși în Contractul de activitate și performanță, grupați în următoarele categorii:

- Indicatori financiari
- Indicatori nefinanciari operaționali privind mentenanța infrastructurii feroviare
- Indicatori nefinanciari operaționali privind reînnoirea infrastructurii feroviare
- Indicatori nefinanciari operaționali privind exploatarea infrastructurii feroviare
- Indicatorii de performanţă privind activităţile de investiţii
- Indicatori referitori la alte activități ale CFR SA - mediu, clienți, angajați, guvernanța corporativă etc.

**v. Îmbunătățirea transportului feroviar de călători**

**156.** Sistemul de transport feroviar din România este orientat preponderent spre călători, în condițiile în care transportul feroviar de călători are caracter de serviciu public.

**157.** Autoritatea pentru Reformă Feroviară – ARF este organismul însărcinat la nivel național cu:

- definirea obligației de serviciu public,
- încheierea de contracte de servicii publice prin care sunt stabilite rutele, orarele, numărul de trenuri per rută, componența garniturilor de tren pe fiecare rută, prețurile, criteriile de performanță și mecanismele de monitorizare,
- plata compensațiilor de serviciu public în baza contractelor de servicii publice.

**158.** Factorii cheie pentru stimularea operatorilor să presteze servicii de mai bună calitate și responsabilizarea acestora pentru calitatea serviciilor prestate sunt:

- calculul corect al compensațiilor pentru obligațiile de serviciu public,
- alocarea integrală a bugetului necesar pentru compensare,
- plata la timp a compensațiilor promise în CSP semnate.

**159.** Calculul corect al compensației care trebuie plătită operatorilor de transport feroviar pentru prestarea obligațiilor de serviciu public este fundamental pentru promovarea serviciilor de transport feroviar de

calitate superioară pentru călători precum și pentru asigurarea finanțării administratorul infrastructurii feroviare publice.

**160.** Definirea corectă a obligației de serviciu public este de asemenea un factor critic în asigurarea nevoilor de mobilitate a populației. Implicarea autorităților publice locale în definirea obligațiilor de serviciu public la nivel local precum și încheierea de către acestea de contracte de servicii publice locale cu susținerea compensației de serviciu public din bugetele locale devine un factor critic în asigurarea viabilității serviciilor de tren metropolitan și, simultan, în asigurarea de fluxuri financiare suplimentare către administratorul infrastructurii feroviare prin intermediul contractelor de activitate locale.

**161.** Toate acțiunile prezentate mai sus sunt egale ca importanță și există numeroase interconexiuni între acțiunile respective, care pot avea un impact asupra implementării lor cu succes care nu va putea fi măsurat altfel decât prin impactul asupra creșterii traficului feroviar.

**162.** Guvernul României va întreprinde măsurile necesare pentru identificarea surselor de finanțare și punerea la dispoziția administratorului infrastructurii a capitalurilor la nivelul necesar în vederea realizării investițiilor proiectate pentru atingerea obiectivelor strategice care îi revin pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare precum și pentru alocarea la timp a fondurilor necesare pentru mentenanța și operarea infrastructurii feroviare publice.