



CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

Str. Dimitrie D. Gerota nr. 7-9, sector 2, București, cod poștal: 020027

Telefoane: 021.310.23.56, 021.316.31.34

Fax: 021.316.31.31

021.310.23.57, 021.316.31.33

Cod fiscal: 10464660

E-mail: ces@ces.ro

www.ces.ro

Membru fondator al Asociației Internaționale a Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare (AICESIS)

Membru al Uniunii Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare Francofone (UCESIF)

„Consiliul Economic și Social este organ consultativ al Parlamentului și al Guvernului în domeniile de specialitate stabilite prin legea sa organică de înființare, organizare și funcționare.” (Art. 141 din Constituția României revizuită)

Nr. 6069/15.10.2025

AVIZ

**referitor la proiectul de Hotărâre a Guvernului
pentru aprobarea Actului adițional nr. 1 pentru anul 2025
la Contractul de activitate și performanță al Companiei Naționale
de Căi Ferate „C.F.R.”-S.A. pentru perioada 2021 – 2025,
aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 920/2021**

În temeiul art. 2 alin. (1) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și art. 11 lit. a) din Regulamentul de organizare și funcționare, Consiliul Economic și Social a fost sesizat cu privire la avizarea *proiectului de Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea Actului adițional nr. 1 pentru anul 2025 la Contractul de activitate și performanță al Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.”-S.A. pentru perioada 2021 – 2025, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 920/2021.*

CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

În temeiul art. 5 lit. a) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în ședința din data de 15.10.2025, desfășurată online, conform prevederilor Hotărârii Plenului nr.86/17.05.2022, avizează **FAVORABIL** prezentul proiect de act normativ, cu următoarele **observații**:

- menținerea actualei formule de subfinanțare încalcă art. 8 din Legea nr. 202/2016 și echilibrul bugetar prevăzut de Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene

(TFUE): fără reformă bugetară și fără instituirea unui fond dedicat, rețeaua feroviară se va degrada sub pragul de siguranță tehnică;

➤ acest proiect de act normativ este, formal, un document de continuitate bugetară. În fapt, cifrele din anexele sale descriu o realitate structurală profund îngrijorătoare:

- 70% din rețeaua feroviară națională este scadentă la reparații:
 - pentru anul 2025, necesarul de reparații curente este de 210,4 milioane lei, iar alocarea efectivă este de doar 46,8 milioane lei;
 - pentru reînnoiri și reparații capitale, necesarul este de 2.062,5 milioane lei, iar alocarea de 123,8 milioane lei;
 - pentru o rețea de peste 10.600 km, în 2025 se vor reînnoi doar 4 km de linie – 0,04% din total;

➤ actul adițional nu mai funcționează ca un instrument de performanță, ci ca un act de administrare a avariei sistemului, România riscând, prin adoptarea sa în forma actuală, să consacre oficial întârzierea ireversibilă a programului de reînnoiri prevăzut în Strategia feroviară 2021–2025.

Observații și constatări:

- gradul de acoperire a necesarului pentru reparații curente este de doar 22%; intervențiile se limitează strict la disponibilul bugetar, fără nicio corelare cu realitățile din teren;
- reînnoirile sunt complet subfinanțate: doar 4,3 km reînnoiți din cei 550 planificați, adică 6% din necesar; un singur punct periculos eliminat pe tot parcursul anului;
- viteza tehnică scade de la 69,02 km/h în 2020 la 63,71 km/h în anul 2025; degradarea este prevăzută contractual;
- infrastructura feroviară rămâne, în proporție covârșitoare, depășită de termen: 73,85% din linii, 88,85% din instalațiile din stații și 84,23% din instalațiile de linie curentă sunt scadente la reînnoire;
- resursele bugetare sunt cheltuite aproape integral (execuție $\approx$ 100%), dar realitatea arată că doar 22% dintre lucrările planificate sunt realizate – un simulacru de performanță contabilă;
- stațiile modernizate sunt excepții: doar 6 între anii 2021–2024, în timp ce restul proiectelor sunt amânate după anul 2027. În plus, lipsesc programe reale de întreținere și criterii de calitate a serviciilor pentru călători;
- fondurile necesare pentru întreținere, reparații și reînnoiri în anul 2025 se ridică la aproximativ 10 miliarde lei. Alocările acoperă sub 50%. Conform

Legii nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european și art. 93 Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), această subfinanțare reprezintă o încălcare directă a obligațiilor statului.

**Președinte,
Sterică FUDULEA**