

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 și acțiunilor 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 situației 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: Creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară
- Anexa 4 Obiectiv strategic specific A.2: Creșterea eficienței operării feroviare. Creșterea punctualității trenurilor
- Anexa 5 Obiectiv strategic specific A3: Creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare
- Anexa 6 Obiectiv strategic specific A.4: Menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației trenurilor
- Anexa 7 Obiectiv strategic specific A.5: Creșterea eficienței energetice și reducerea nivelului de poluare
- Anexa 8 Obiectiv strategic specific A.6: Îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare
- Anexa 9 Obiectiv strategic specific A.7: Creșterea competitivității transportului feroviar de călători
- Anexa 10 Obiectiv strategic specific A.8: Creșterea competitivității 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 și modernizarea infrastructurii feroviare aferentă rețelei TEN-T
- Anexa 13 Obiectiv strategic specific B.3: Integrarea în rețeaua feroviară europeană de mare viteză
- Anexa 14 Obiectiv strategic specific B.4: Susținerea mobilității 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 spațiul feroviar unic european*, care transpune *Directiva 2012/34/UE privind instituirea spațiului feroviar unic european*. Ca urmare, în conformitate cu prevederile art. 8 - *Finanțarea administratorului infrastructurii*, alin. (1) al Legii 202/2016, **strategia vizează fundamentarea necesităților de finanțare 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 stabilește drepturile și obligațiile reciproce ale CFR SA și ale MTI pentru asigurarea funcționării infrastructurii feroviare și a infrastructurilor de servicii în condiții de siguranță, în conformitate cu legislația în vigoare.

De asemenea, contractul stabilește nivelul de finanțare 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 și responsabilitățile privind monitorizarea și evaluarea performanței activității CFR SA, prin intermediul indicatorilor de performanță, 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 tarificate 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 și 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 ce privește acțiunile climatice, o serie de ținte naționale și sectoriale foarte ambițioase pentru anul 2050 în cadrul scenariului "România Neutră" - **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.**

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

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

17. În cazul sectorului transporturi, e nevoie mai întâi de oprirea tendinței de creștere a emisiilor, urmată de inițierea și 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 parametri 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 țăintelor 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 (economii 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% în 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 reziliența entităților 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 definiției de la art. 3 punctul 3 din Legea 202/2016

Întreprinderile feroviare în sensul definiției 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. **Întreținerea** 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.
- Întreținerea este necesară pentru a menține la un nivel redus probabilitatea de apariție a defectării unor componente ale infrastructurii.
- Din perspectiva vitezelor de circulație, întreținerea are rolul de a preveni mărirea ecartului dintre viteza proiectată și viteza maximă permisă de infrastructura feroviară. Ca urmare, această acțiune trebuie să fie permanentă și continuă.
27. **Reparațiile curente** ale elementelor de infrastructură au ca scop principal: (a) în sectorul linii: eliminarea punctelor periculoase ale infrastructurii feroviare și eliminarea restricțiilor de viteză impuse din cauza defectării unor elemente ale infrastructurii; (b) în sectorul instalații: înlocuirea unor componente cu grad avansat de uzură, în scopul prevenirii unor defectări potențial periculoase.
28. **Reînnoirea** infrastructurii feroviare înseamnă înlocuirea componentelor cu grad ridicat de uzură și/sau defecte și a menține atât la nivel scăzut probabilitatea de apariție a unor noi defectări cât și de a readuce viteza de circulație 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 sporiti 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 diferență 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 FERROVIARE 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 menținută la un nivel suficient de scăzut prin activități de întreținere și reparații pentru a asigura atât siguranța circulației trenurilor cât și un nivel rezonabil al costurilor de mentenanță.
37. Conceptelor prezentate sintetic anterior cu privire la fiabilitate, mentenanță – întreținere și reparații curente – și reînnoire li se adaugă conceptul referitor la *siguranța circulației trenurilor*. Din această perspectivă, o serie de defectări pot avea caracter de *defectări (potențial) periculoase*. Este vorba despre acele defectări care pot genera pericole potențiale privind circulația normală a trenurilor cu utilizarea respectivelor elemente ale infrastructurii feroviare. În unele cazuri, apariția unui defect de acest tip poate permite utilizarea în continuare a elementului de infrastructură, dar cu restricții în ceea ce privește viteza de deplasare a trenului astfel încât să fie asigurată siguranța deplasării. Apare astfel conceptul "*restricție de viteză*", ca procedeu prin care se asigură utilizarea în siguranță 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 nedesfășurată)	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 deserveșc 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 creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă, în principal prin menținerea nivelului proiectat de performanță al infrastructurii feroviare prin activitățile de reînnoire.

Astfel, principala direcție de acțiune prioritară trebuie să vizeze recuperarea în ritm accelerat a restanțelor privind reînnoirea infrastructurii, prioritar prin reînnoirea liniilor curente și 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	
	km	pondere	km	pondere	km	pondere
Linii curente și directe	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 durată 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 ținuta 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 guvernare 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 guvernare corporativă cuprinse în *Principiile Organizației pentru Cooperare și Dezvoltare Economică (OCDE) de guvernare corporativă*, precum și în *Ghidul OCDE privind guvernarea 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.

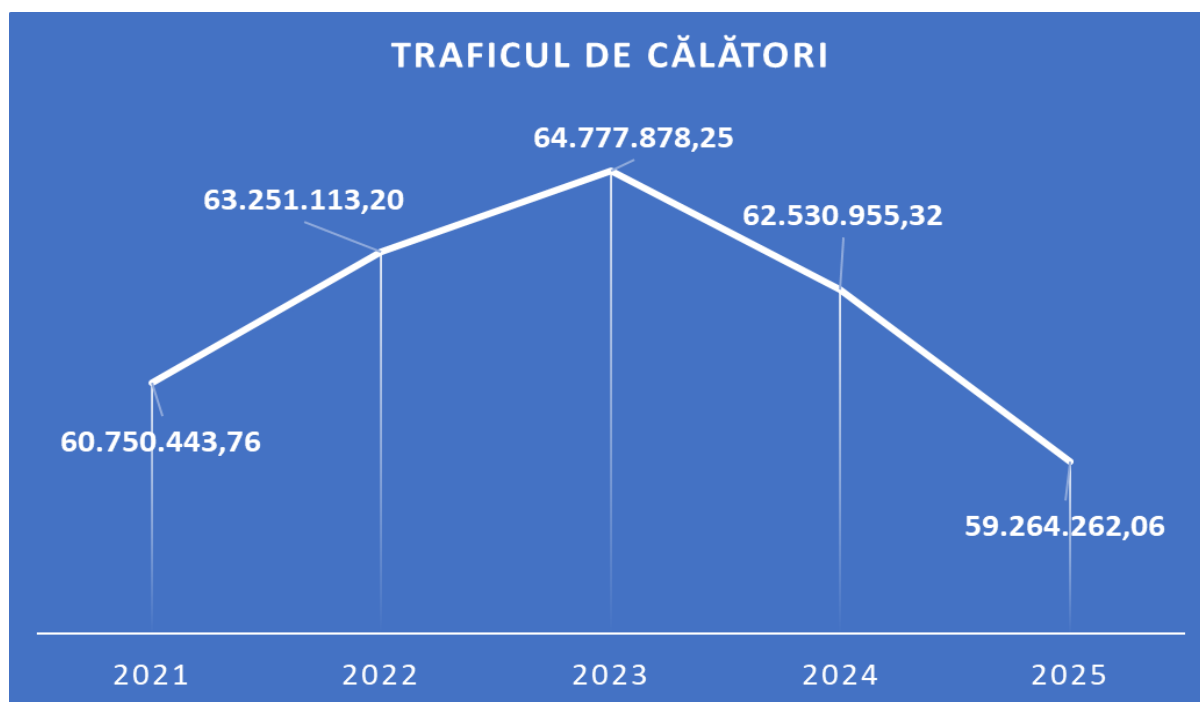
Următoarele implicații ale situației de subfinanțare pot fi întrevăzute:

- 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.*

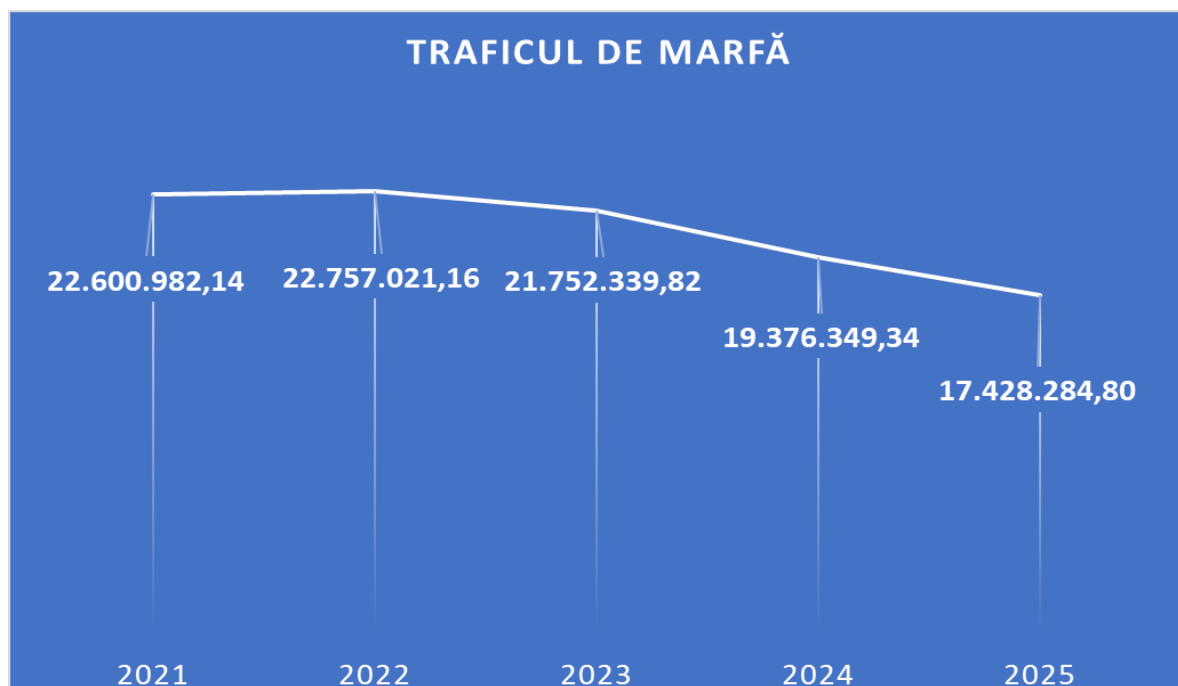
Având în vedere aceste considerente, sunt necesare investiții și alocări de la bugetul de stat pentru susținerea financiară a implementării strategiilor adoptate și realizarea activităților specifice, astfel încât să se poată atinge obiectivele operaționale și nivelul de siguranță pe transportul pe calea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

PIAȚA TRANSPORTURILOR FERROVIARE ÎN PERIOADA 2021-2025

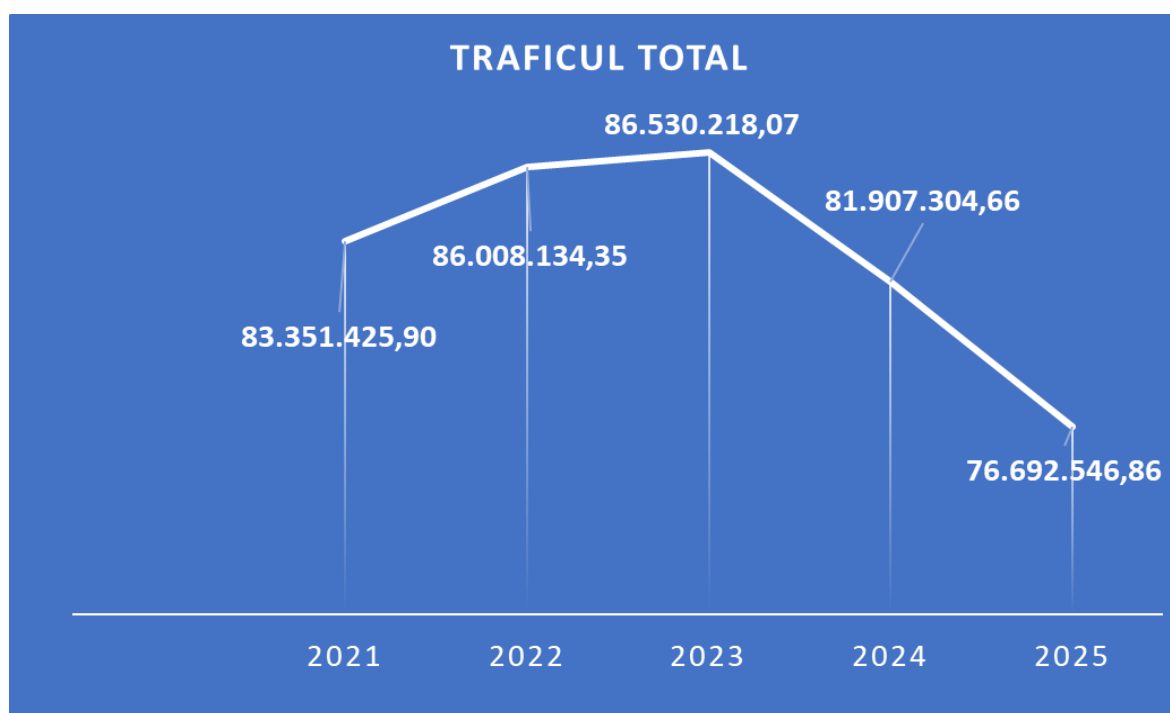
48. Evoluția traficului feroviar de călători în perioada 2021-2025, exprimat în tren-km, este prezentată grafic mai jos:



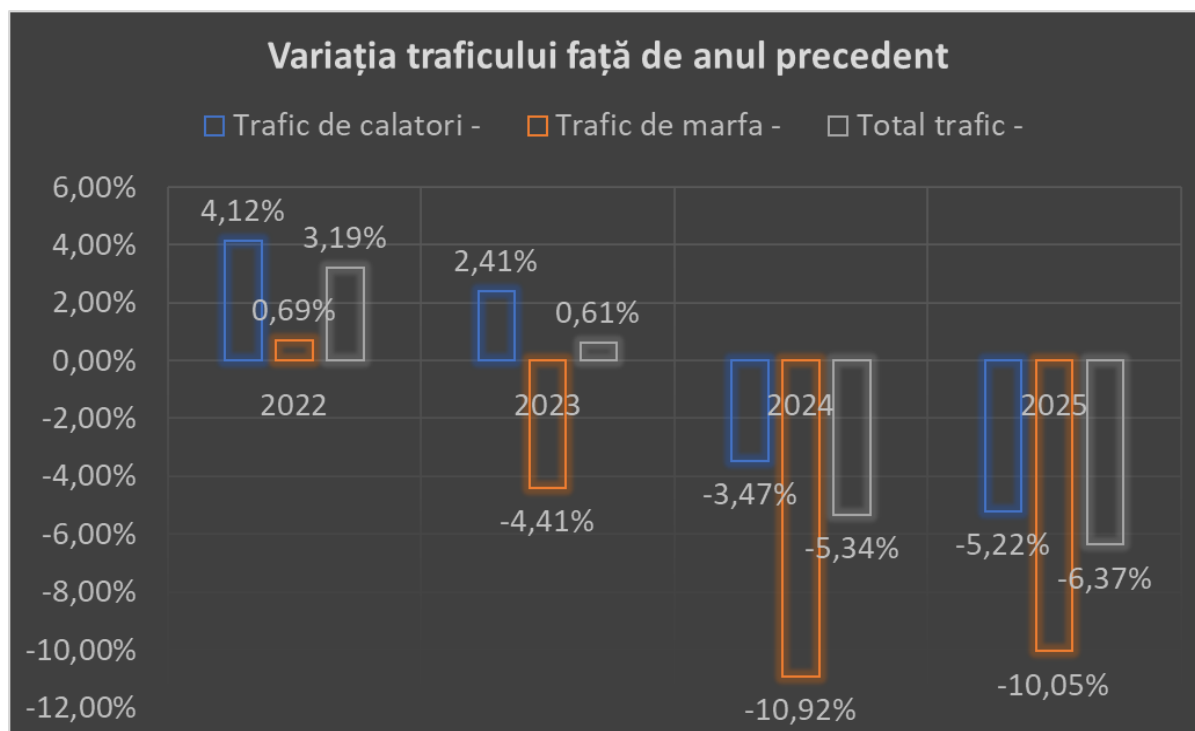
49. Evoluția traficului feroviar de marfă în perioada 2021-2025, exprimat în tren-km, este prezentată grafic mai jos:



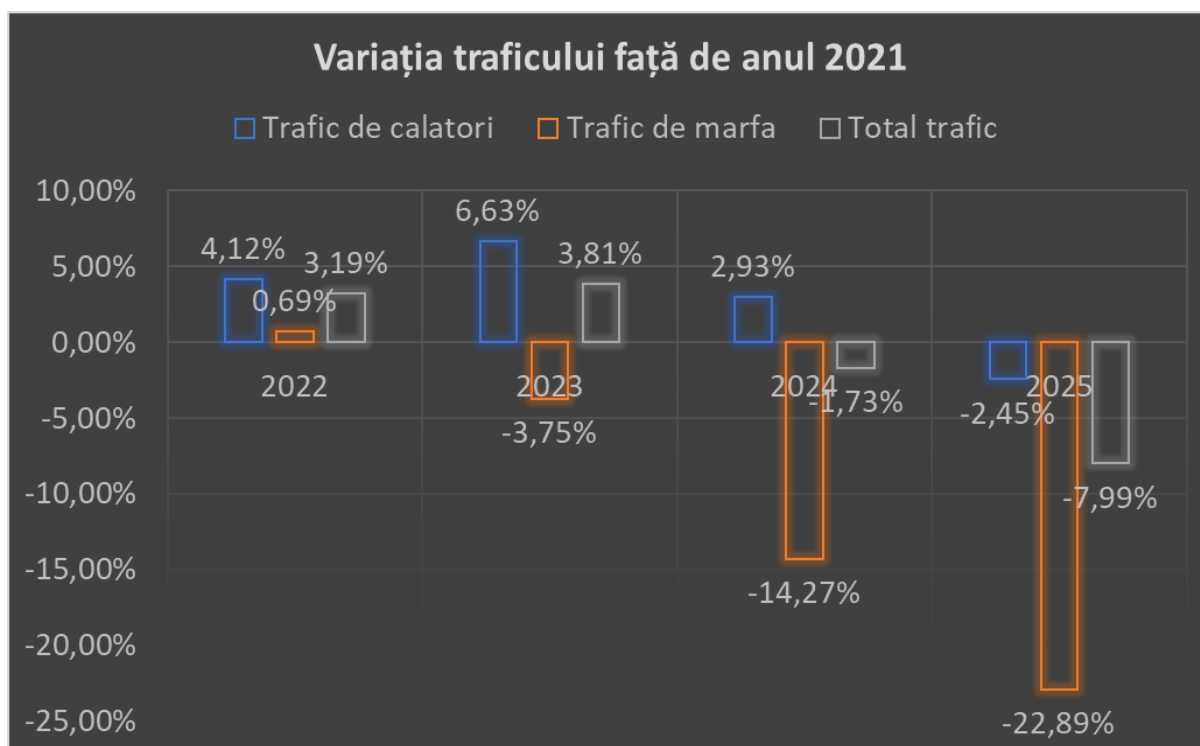
50. Evoluția traficului feroviar de total în perioada 2021-2025, exprimat în tren-km, este prezentată grafic mai jos:



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 acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și 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 magaziiilor 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 acțiunilor de întreținere, reparații și reînnoiri necesare pentru ca infrastructura-existentă să fie menținută sau readusă la parametri tehnici proiectați pentru susținerea unui transport feroviar competitiv la nivel național.
- acțiuni de modernizare necesare pentru a răspunde nevoilor actuale și viitoare de mobilitate a populației și a mărfurilor, precum și cerințelor identificate privind creșterea competitivității transportului feroviar.
- acțiuni de modernizare a exploataării (operării) infrastructurii feroviare, pe de o parte în scopul creșterii performanțelor circulației trenurilor iar pe de altă parte pentru eficientizarea exploataării în scopul limitării costurilor transportului feroviar.
- acțiuni destinate menținerii unui nivel ridicat de siguranță a circulației trenurilor.

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

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

61. Coroborarea rezultatelor unor studii și analize privind piața internă și internațională a transporturilor, privind efectele macroeconomice ale transporturilor, privind funcționarea sistemului feroviar român și privind situația actuală a transportului feroviar a condus la identificarea următoarelor concluzii relevante în ceea ce privește 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 național de transport, prin promovarea prioritară a transportului feroviar, reprezintă o problemă de interes național, în principal deoarece:
- conduce la reducerea masivă a costurilor suportate de economia națională în ceea ce privește transporturile, cu consecințe privind consolidarea competitivității economiei naționale;

- conduce la descongestionarea rețelei rutiere, care este deja suprasolicitată, și creează premisele pentru reducerea deficitului de capacitate al acesteia în raport cu cererile de transport, cu consecințe privind satisfacerea mai eficientă a nevoilor de deplasare a persoanelor și mărfurilor pe teritoriul României, atât în trafic intern cât și internațional;
 - asigură susținerea creșterii mobilității persoanelor și mărfurilor, mai ales în trafic intern, cu consecințe privind susținerea creșterii durabile a economiei naționale și consolidarea dezvoltării echilibrate a acesteia;
 - reprezintă o abordare armonizată cu politica Uniunii Europene în domeniul transporturilor.
- B. Integrarea sistemului feroviar român în spațiul feroviar unic european:**
- asigură corelarea politicilor naționale cu cea europeană în domeniul transportului feroviar
 - are în vedere necesitatea diminuării diferențelor regionale, a deficitelor de infrastructură și a decalajelor existente la nivelul Uniunii Europene în domeniul infrastructurii feroviare,
 - asigură abordarea corespunzătoare a nevoilor specifice pentru a asigura reducerea discrepanțelor cu celelalte statele membre UE, eliminarea blocajelor și atingerea obiectivului de îmbunătățire a accesibilității și a conectivității în interiorul și în exteriorul frontierelor UE,
 - asigură dezvoltarea legăturilor de transport cu țările 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 evidențiat că redresarea transportului feroviar, cu consecințe privind echilibrarea și eficientizarea sistemului național de transport, este posibilă doar cu condiția creșterii semnificative a competitivității acestuia, prin investiții, măsuri administrative și decizii politice, astfel încât sistemul feroviar român să poată deveni un jucător semnificativ pe piața transporturilor terestre, capabil să recâștige clientela pierdută și să atragă noi clienți 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 competitivității 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 restanțelor privind reînnoirea infrastructurii**, cu accent pe refacția liniilor curente și 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 :
- Creșterea competitivității transportului feroviar reprezintă o precondiție pentru integrarea în spațiul feroviar european, care este proiectat strategic la un nivel ridicat de competitivitate.
 - Integrarea în spațiul feroviar unic european implică inclusiv măsuri de natură să consolideze competitivitatea transportului feroviar pe piața 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 condiționează atingerea obiectivelor generale asumate, după cum urmează:

OBIECTIV GENERAL / OBIECTIV SPECIFIC

0	Recuperarea în ritm accelerat a restanțelor privind reînnoirea infrastructurii feroviare
A	Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă
	A.1 Creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară
	A.2 Creșterea eficienței operării feroviare. Creșterea punctualității trenurilor
	A.3 Creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare
	A.4 Menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației trenurilor
	A.5 Creșterea eficienței energetice și reducerea nivelului de poluare
	A.6 Îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare
	A.7 Creșterea competitivității transportului feroviar de călători
	A.8 Creșterea competitivității transportului feroviar de marfă
B	Integrarea în spațiul feroviar unic european
	B.1 Reînnoirea și modernizarea infrastructurii feroviare aferentă coridoarelor europene de transport
	B.2 Reînnoirea și modernizarea infrastructurii feroviare aferentă rețelei TEN-T
	B.3 Integrarea în rețeaua feroviară europeană de mare viteză
	B.4 Susținerea mobilității militare

69. Urmând logica de dezvoltare menționată anterior, pentru fiecare obiectiv strategic specific au fost identificate acțiunile 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 aprobate 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 și acțiuni strategice aferente obiectivelor specifice, conform tabelului de mai jos.

Obiective generale / Obiective specifice / Acțiuni strategice**0 Recuperarea în ritm accelerat a restanțelor privind reînnoirea infrastructurii feroviare****A Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă****A.1 Creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară**

A.1.1 Reparațiile curente ale elementelor de infrastructură

A.1.2 Întreținerea infrastructurii feroviare

A.1.3 Creșterea vitezei proiectate a infrastructurii feroviare

A.2 Creșterea eficienței operării feroviare. Creșterea punctualității trenurilor

A.2.1 Creșterea eficienței managementului operativ al circulației trenurilor

A.2.2 Creșterea eficienței managementului tactic al circulației trenurilor

A.2.3 Planificarea strategică a infrastructurii și a serviciilor feroviare

A.2.4 Creșterea eficienței procedurilor de siguranță pentru comunicarea cu trenurile în mișcare

A.3 Creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare

A.3.1 Creșterea gradului de mecanizare a activităților de mentenanță a infrastructurii

A.3.2 Creșterea nivelului de centralizare a instalațiilor de semnalizare feroviară

A.3.3 Creșterea eficienței utilizării resurselor financiare destinate administrării infrastructurii feroviare

A.3.4 Optimizarea modelului de business și creșterea nivelului de informatizare a proceselor

A.4 Menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației trenurilor

A.4.1 Menținerea nivelului ridicat de siguranță al sistemelor de semnalizare feroviară

A.4.2 Creșterea nivelului de protecție a traficului la trecerile la nivel cu calea ferată

A.5 Creșterea eficienței energetice și reducerea nivelului de poluare

A.5.1 Creșterea gradului de electrificare a rețelei feroviare

A.5.2 Creșterea eficienței managementului distribuției energiei electrice

A.5.3 Creșterea eficienței energetice a clădirilor tehnice

A.6 Îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare

A.6.1 Demararea unor proiecte noi de investiții

A.6.2 Interconectarea cu alte moduri de transport

A.7 Creșterea competitivității transportului feroviar de călători

Obiective generale / Obiective specifice / Acțiuni 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 Creșterea accesibilității transportului feroviar de călători
- A.7.4 Creșterea nivelului de calitate și eficiență a serviciilor de transport feroviar de călători

A.8 Creșterea competitivității transportului feroviar de marfă

- A.8.1 Promovarea transportului multimodal
- A.8.2 Promovarea dezvoltării terminalelor multimodale de marfă

B Integrarea în spațiul feroviar unic european

- B.1 Reînnoirea și modernizarea infrastructurii feroviare aferentă coridoarelor europene de transport
- B.2 Reînnoirea și modernizarea infrastructurii feroviare aferentă rețelei TEN-T
- B.3 Integrarea în rețeaua feroviară europeană de mare viteză
- B.4 Susținerea mobilității militare

Așa după cum s-a menționat anterior, principala direcție de acțiune prioritară trebuie să vizeze recuperarea în ritm accelerat a restanțelor privind reînnoirea infrastructurii, cu accent pe refacția liniilor curente și directe.

Această măsură are influență directă asupra obiectivului general de creștere a competitivității transportului feroviar pe piața 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	Creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară
III	A.3	Creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare
IV	B.1	Reînnoirea și modernizarea infrastructurii feroviare aferentă coridoarelor europene de transport
V	A.2	Creșterea vitezelor comerciale realizate, prin reducerea ecartului față de viteza permisă de infrastructura feroviară. Creșterea punctualității trenurilor
VI	B.2	Reînnoirea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T
VII	A.7	Creșterea competitivității transportului feroviar de călători
VIII	A.5	Creșterea eficienței energetice și reducerea nivelului de poluare

IX	A.8	Creșterea competitivității transportului feroviar de marfă
X	A.4	Menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației trenurilor
XI	A.6	Îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare
XII	B.4	Susținerea mobilității militare
XIII	B.3	Integrarea în rețeaua 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 rețelei primare, astfel încât să permită funcționarea acesteia la parametrii proiectați inițial.

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

Scadențele 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 deserveșc 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					
13	Alte clădiri (clădiri statii cf, sedii		buc.	5.298	4.233	79,90%

Nr crt.	Elementele infrastructurii feroviare		U.M.	Existente pe rețeaua CFR	Scadente la RK	
	regionale, secții, districte etc.)					
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 restanțelor privind reînnoirea liniilor curente și 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 vedere 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 și directe		Reînnoire elemente critice de infrastructură		TOTAL	
		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
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

Anul	Lungime reînnoire	Fonduri necesare estimate pentru reînnoire					
		Reînnoire linii curente și directe		Reînnoire elemente critice de infrastructură		TOTAL	
	[km]	mil. euro	mil. lei	mil. euro	mil. lei	mil. euro	mil. lei
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 acțiune care vizează reînnoiri și modernizări ale infrastructurii feroviare care includ creșterea vitezei proiectate, construirea de linii noi și intensitatea traficului.

Destinație fonduri		Necesar de finanțare estimat				
		Anul I	Anul II	Anul III	Anul IV	Anul V
Reînnoire linii curente și 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: Creșterea competitivității transportului feroviar trebuie considerată abordarea cu cele mai mari șanse de succes în ceea ce privește redresarea transportului feroviar și, implicit, în ceea ce privește redresarea economico-financiară a sistemului feroviar.

Experiența ultimilor 35 de ani a demonstrat că orientarea practic exclusivă spre reducerea costurilor administratorului infrastructurii feroviare nu numai că nu și-a atins scopul privind redresarea transportului feroviar, ci a contribuit chiar la amplificarea declinului transportului, prin limitarea activității și, implicit, prin limitarea performanțelor circulației trenurilor.

Redresarea economico-financiară a companiilor feroviare este posibilă numai prin creșterea atractivității serviciilor de transport feroviar și atragerea masivă de noi clienți către calea ferată.

Creșterea competitivității transportului feroviar vizează în principal redresarea acestui mod de transport și asigurarea sustenabilității economice a sistemului feroviar român în ansamblul său, iar în particular este vizată asigurarea de către statul Român a sustenabilității economice a administratorului infrastructurii feroviare.

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

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

73. Acțiunile strategice privind îndeplinirea obiectivului general referitor la creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă sunt detaliate în cuprinsul anexelor 3-10.

74. Obiectiv strategic specific A.1: Creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară

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

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

Cele mai importante efecte se pot obține prin ameliorarea parametrilor de performanță ai infrastructurii feroviare. În fapt se pune problema menținerii sau creșterii vitezei de circulație a trenurilor permise de infrastructura feroviară prin prisma parametrilor efectivi ai acesteia. Efectul minimal al unei astfel de acțiuni este creșterea cu o rată similară a vitezei comerciale planificate și a vitezei comerciale efective a trenurilor.

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

- I) Reînnoirea infrastructurii feroviare (readucerea la parametrii proiectați) – prioritate "0"
- II) Întreținerea și reparațiile curente ale infrastructurii
- III) Creșterea vitezei proiectate a infrastructurii, în cadrul acțiunilor de modernizare a infrastructurii, asociată cu dublarea liniilor curente și cu introducerea BLA acolo unde este cazul.
- IV) Modernizarea managementului operativ al circulației trenurilor
- V) Modernizarea planificării circulației trenurilor pe termen mediu și scurt
- VI) Alte elemente de modernizare a infrastructurii feroviare

Varianta ideală ar consta în modernizarea infrastructurii cu creșterea vitezei proiectate, dar aceasta este o variantă foarte scumpă și nesustenabilă financiar pentru o rezolvare rapidă a problemei creșterii semnificative a vitezelor maxime admise la nivelul întregii rețele.

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

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

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

A.1 Creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară

A.1.1 Reparațiile curente ale elementelor de infrastructură

A.1.2 Întreținerea infrastructurii feroviare

A.1.3 Creșterea vitezei proiectate a infrastructurii feroviare

Ordinea în care au fost enumerate acțiunile strategice aferente acestui obiectiv specific reprezintă ordinea de priorizare a acestor acțiuni din perspectiva beneficiilor pe care le generează. Definirea acțiunilor strategice menționate mai sus a avut în vedere inclusiv modul actual de reglementare a mecanismelor de finanțare din fonduri publice a infrastructurii feroviare, detaliate în cuprinsul anexei 3.

75. Reparațiile 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					
Acțiune	A.1.1 - Reparațiile curente ale elementelor infrastructurii feroviare					
Necesitate și oportunitate						
Reparațiile curente ale elementelor de infrastructură au ca scop principal: (a) în sectorul <u>linii</u>: eliminarea punctelor periculoase ale infrastructurii feroviare și eliminarea restricțiilor de viteză impuse din cauza defectării unor elemente ale infrastructurii; (b) în sectorul <u>instalații</u>: înlocuirea unor componente cu grad avansat de uzură, în scopul prevenirii unor defectări potențial periculoase. Din perspectiva vitezelor de circulație, reparațiile curente ale liniilor au rolul de a mări viteza de circulație permisă de infrastructură în scopul de a elimina ecartul existent între această viteză și viteza proiectată a rețelei feroviare. Reparațiile curente ale instalațiilor au rolul de a preveni scoaterea din funcțiune a unor subsisteme, care ar avea ca efect limitarea vitezelor de circulație ale trenurilor.						
Descriere sintetică a acțiunii						
Această acțiune constă în repararea tuturor componentelor infrastructurii care generează sau pot genera limitări ale performanțelor circulației 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 depășit. b) Prin lucrări punctuale de reparații, focalizate strict asupra componentelor defecte ale infrastructurii care au generat restricții de viteză și asupra componentelor care sunt scadente la reparații curente. Având în vedere magnitudinea restanțelor privind reînnoirea infrastructurii programul de recuperare a acestor restanțe va fi relativ lent. Aceasta conduce la necesitatea abordării reparațiilor 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 restanțe la reparații curente, precum și probabilitatea mare de apariție a altor defectări din cauza restanțelor la reînnoiri, în perioada următoare este necesar un program intensiv de efectuare a reparațiilor curente, prezentat în anexa 3.1. În condițiile în care acest program de efectuare a reparațiilor 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 mentenanței infrastructurii, cu un număr redus de restricții de viteză cauzate de elemente de infrastructură defecte și printr-un ritm redus de apariție a unor noi defectări generatoare de restricții de viteză.						
Necesar de finanțare estimat						
Necesarul de finanțare pentru efectuarea reparațiilor 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 probabilității apariției unor noi defectări.						
Destinație		Necesar de finanțare				
		Anul I	Anul II	Anul III	Anul IV	Anul V
Reparații curente	mil. euro	50	50	48	45	42
	mil. lei	252	252	242	227	212

76. Întreținerea infrastructurii feroviare

Obiectiv general	A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă					
Obiectiv specific	A.1: Creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară					
Acțiune	A.1.2 - Întreținerea infrastructurii feroviare					
Necesitate și oportunitate						
Întreținerea este necesară pentru a menține la un nivel redus probabilitatea de apariție a defectării unor componente ale infrastructurii. Din perspectiva vitezelor de circulație, întreținerea are rolul de a preveni mărirea ecartului dintre viteza proiectată și viteza maximă permisă de infrastructura feroviară. Ca urmare, această acțiune trebuie să fie <u>permanentă și continuă</u>. În vederea creșterii vitezei maxime permise de infrastructura feroviară, întreținerea trebuie dublată de alte acțiuni precum reparații ale elementelor de infrastructură defecte, reînnoiri și/sau modernizări care includ elemente privind creșterea vitezelor.						
Descriere sintetică a acțiunii						
Întreținerea 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						
Întreținerea a infrastructurii feroviare trebuie să fie permanentă și continuă, ca urmare nu se pune problema unei abordări diferențiate în funcție de perioadă.						
Necesar de finanțare estimat						
În anexa 3 este prezentată determinarea necesarului de finanțare pentru întreținerea infrastructurii feroviare române. Necesarul de finanțare pentru întreținerea a infrastructurii a fost determinat utilizând metodologia aprobată prin HG 985/2020- Aplicarea acestei metodologii conduce la determinarea unui quantum al fondurilor necesare pentru întreținerea a infrastructurii administrate de CFR SA de 1.222,99 milioane euro anual, la prețurile actuale. Având în vedere prevederile art. 22 și art. 25 din OUG nr 12/1998, alocația anuală de fonduri publice destinate întreținerii infrastructurii, alocație 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 și 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 evoluții de natură să genereze creșteri generale ale prețurilor industriale necesare pentru întreținerea 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:						
Destinație fonduri		Necesar de finanțare estimat (TVA inclus)				
		Anul I	Anul II	Anul III	Anul IV	Anul V
Întreținerea 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. Creșterea 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
Acțiune	A.1.3 - Creșterea vitezei proiectate a infrastructurii feroviare
Necesitate și oportunitate	
Creșterea semnificativă a vitezelor maxime admise ale infrastructurii feroviare poate constitui un element decisiv pentru creșterea competitivității și atractivității transportului feroviar și pentru recâștigarea unei cote	

de piață semnificative.

Modernizarea infrastructurii care include creșterea vitezei proiectate are impact semnificativ asupra creșterii vitezelor comerciale efective ale trenurilor. Ca urmare acest tip de acțiuni trebuie luat în considerare cu privire la magistralele feroviare și la principalele linii de legătură între magistrale, în vederea consolidării unor fluxuri de trafic semnificative.

Descriere sintetică a acțiunii

Acțiunea se axează pe reînnoirea și/sau modernizarea infrastructurii feroviare vizându-se inclusiv creșterea vitezelor proiectate ale liniei. În principiu se pune problema creșterii vitezelor proiectate în limitele menținerii în categoria "trenuri convenționale" (maxim 200 km/h). Ordinea de priorități a abordării lucrărilor de reînnoire și 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 acțiune se va concentra pe reînnoirea și modernizarea infrastructurii feroviare pentru proiectele descrise în cuprinsul obiectivelor strategice specifice B1 și B2.

Fondurile necesare estimate

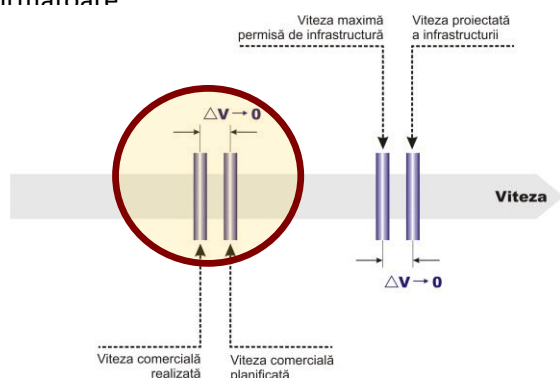
Având în vedere că lucrările de reînnoire și modernizare a infrastructurii aferente coridoarelor europene și rețelei TEN-T urmează a se finanța în principal din fonduri europene, estimarea necesarului de finanțare este prezentată în cadrul *obiectivelor specifice B.1: Reînnoirea și modernizarea infrastructurii 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. Creșterea punctualității trenurilor

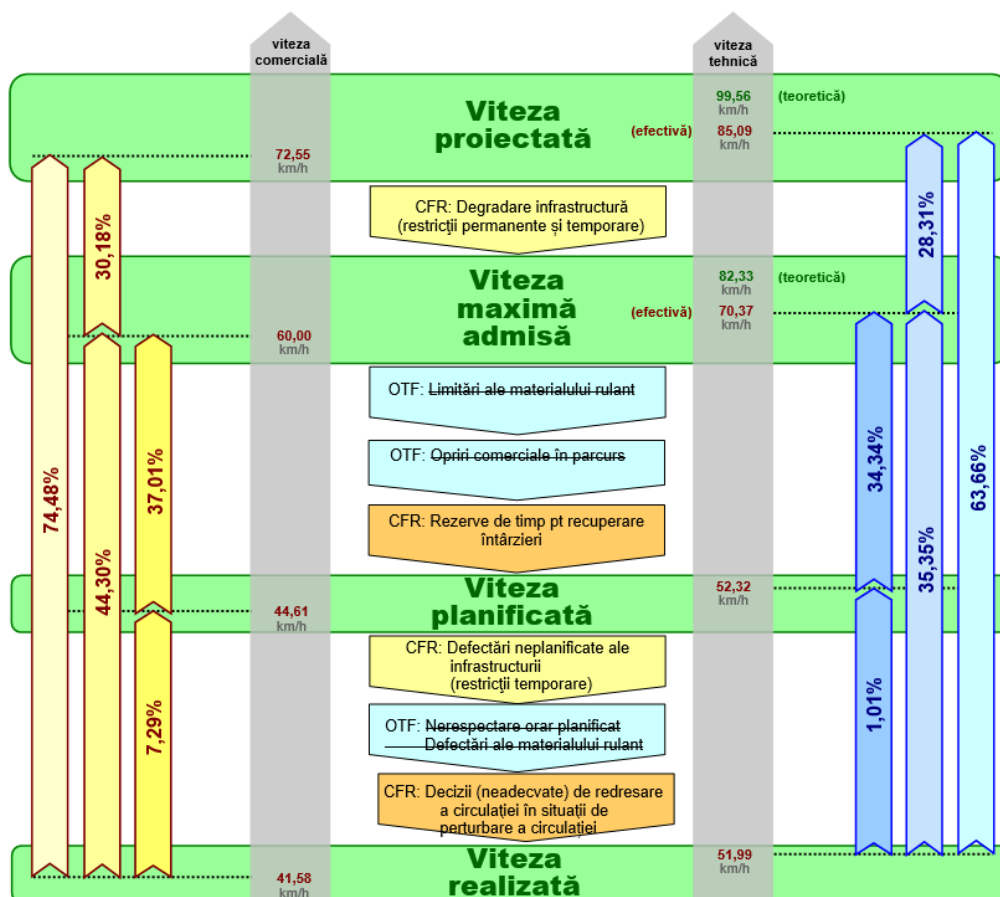
În anexa 4 este analizată influența asupra vitezei comerciale efective a trenurilor a diferitelor măsuri cu potențial în acest sens. Una dintre concluziile acestei analize este aceea că modernizarea managementului traficului feroviar poate avea o contribuție foarte importantă la ameliorarea parametrilor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

Această categorie de acțiuni vizează creșterea vitezei comerciale planificate și 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 creșterea vitezei comerciale efective a trenurilor, în principal prin reducerea ecartului față de viteza comercială planificată în faza de planificare strategică a circulației trenurilor (elaborarea mersurilor de tren). Domeniul de aplicare al acestui obiectiv strategic este evidențiat în figura următoare



Spațiul teoretic total de creștere a vitezei comerciale a trenurilor de călători este de aproximativ 30% (în raport cu valoarea vitezei comerciale realizate efectiv). În principiu, acest spațiu de creștere poate fi valorificat integral în ipoteza recuperării integrale a restanțelor privind reînnoirea infrastructurii feroviare. Modernizarea managementului traficului feroviar poate genera, în mod teoretic, o creștere de până la 44% a vitezei comerciale realizate. Practic, acest spațiu de creștere este inferior valorii teoretice deoarece există o serie de factori limitativi care nu pot fi eliminați, unii dintre aceștia fiind chiar în afara ariei de acțiune a administratorului infrastructurii feroviare. Trebuie menționat că efectele unora dintre factorii limitativi enumerați în figură au fost deja incluse în valorile de referință ale vitezei comerciale, motiv pentru care aceștia au fost reprezentați prin bararea textului cu o linie.



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

Principalele elemente privind necesitatea și oportunitatea modernizării managementului traficului feroviar, bazate pe concluziile proiectului menționat anterior, sunt prezentate în HG 985/2020. În esență, analizele evidențiază 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 potențialului de creștere a vitezei comerciale, este necesară inclusiv extinderea funcționalității suportului IT al activităților de planificare tactică a circulației trenurilor (elaborarea mesururilor de tren) prin adăugarea facilităților 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.

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

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

A.2	Creșterea eficienței operării feroviare. Creșterea punctualității trenurilor
A.2.1	Creșterea eficienței managementului operativ și a planificării circulației trenurilor
A.2.2	Creșterea eficienței managementului tactic al circulației trenurilor
A.2.3	Planificarea strategică a infrastructurii și a serviciilor feroviare
A.2.4	Creșterea eficienței procedurilor de siguranță pentru comunicarea cu trenurile în mișcare

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

Primele două direcții de acțiune menționate înseamnă implementarea conceptului tehnic denumit Centrul Național de Management al Traficului, definit în cadrul proiectului *"Reproiectarea și managementul procesului de afaceri pentru Centrul Național de Management al Traficului"*, precum și achiziția de *"Servicii de dezvoltare software pentru alocarea capacităților de infrastructură și achiziție echipamente hardware"* și prezentat sintetic în anexa 4.

Acțiunea 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 direcție de acțiune aferentă acestui obiectiv specific se referă la eficientizarea implementării ERTMS în lipsa căruia, în prezent, sunt generate limitări semnificative ale performanțelor circulației trenurilor. Coroborată cu acțiunile strategice A.2.1 și A.2.2, această acțiune are un potențial relevant în ceea ce privește creșterea suplimentară a performanțelor circulației trenurilor.

79. Creșterea eficienței managementului operativ și a planificării circulației trenurilor

Obiectiv general	A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă
Obiectiv specific	A.2: Creșterea eficienței operării feroviare. Creșterea punctualității trenurilor
Acțiune	A.2.1 - Creșterea eficienței managementului operativ și a planificării circulației trenurilor
Necesitate și 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 planificarea 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 acțiunii

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 eficienței 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. Creșterea eficienței managementului tactic al circulației trenurilor

Obiectiv general	A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă
Obiectiv specific	A.2: Creșterea eficienței operării feroviare. Creșterea punctualității trenurilor
Denumire acțiune	A.2.2: Creșterea eficienței managementului tactic al circulației trenurilor
Necesitate și 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 maximum 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 organisme 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 acțiunii

Conform celor prezentate în anexa 4.2

Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani

Achiziția serviciilor de dezvoltare software pentru alocarea capacităților de infrastructură, achiziția 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.

Destinație fonduri		Necesar de finanțare estimat (TVA inclus)				
		Anul I	Anul II	Anul III	Anul IV	Anul V
Creșterea eficienței managementului tactic al circulației 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 și a serviciilor feroviare

Obiectiv general	A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă
Obiectiv specific	A.2: Creșterea eficienței operării feroviare. Creșterea punctualității trenurilor
Denumire acțiune	A.2.3 Planificarea strategică a infrastructurii și a serviciilor feroviare

Necesitate și 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. 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 acțiunii
Conform celor prezentate în anexa 4.3.
Măsurile 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: – desemnarea reprezentanților în Rețeaua Europeană a Gestionarilor de Infrastructură (ENIM), în vederea elaborării normelor tehnice comune; – 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; – digitalizarea sistemelor de alocare (2026-2028) și actualizarea sau implementarea platformelor IT care să comunice în timp real cu sistemele europene (prin TAF TSI); – publicarea primei proiecții a „Modelului de Capacitate” până în decembrie 2027 precum și definirea indicatorilor de performanță; – stabilirea unui sistem de monitorizare a punctualității și a gradului de utilizare a traselor, raportând datele către autoritățile europene. – 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. – 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. – programarea strategică (2028-2029) și finalizarea „Planului de furnizare a capacităților” care va sta la baza Mersului de Tren 2030/2031. – 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. Creșterea eficienței procedurilor de siguranță pentru comunicarea cu trenurile în mișcare

Obiectiv general	A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă
Obiectiv specific	A.2: Creșterea eficienței operării feroviare. Creșterea punctualității trenurilor
Denumire acțiune	A.2.4 : Creșterea eficienței procedurilor de siguranță pentru comunicarea cu trenurile în mișcare
Necesitate și oportunitate	
Potrivit Regulamentului (UE) 2023/1695 <i>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:</i> <i>"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".</i> La nivel național, prin HG nr. 651/2022 a fost aprobat Planul național de acțiune privind implementarea	

Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS), transmis Comisiei și publicat pe site-ul Comisiei Europene la secțiunea „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 evoluția proiectelor de modernizare de infrastructură feroviară și corelarea viziunii strategice a României în transporturi cu sursele de finanțare disponibile pentru următoarea decadă (elemente care sunt prezentate în detaliu atât în Programul Investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport pentru perioada 2021 - 2030, cât și în Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă) documentul se corelează cu documentele strategice elaborate și aprobate în anul 2021 și propune termene clare de implementare, actori implicați și alocații necesare dezvoltării sistemului ERTMS în România.

Descriere sintetică a acțiunii

Sistemul ERTMS a fost instalat pe două secțiuni ale Coridorului Feroviar Rin - Dunăre:

- Buftea - Brazi (certificat)
- Km.614 - Curtici (în curs de certificare)

Pentru alte două secțiuni, sistemul ERTMS este în curs de recepționare:

- Sighișoara - Coșlariu (secțiunea Sighișoara - Simeria)
- Coșlariu - Simeria (secțiunea Sighișoara - Simeria)

Pentru celelalte secțiuni 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 magistrelor feroviare aflate pe coridoarele europene. Stadiul implementării ERTMS pe rețeaua feroviară din România este direct dependent de realizarea lucrărilor de modernizare a infrastructurii feroviare. Astfel, cea mai mare parte a rețelei feroviare se află în diferite faze de modernizare și, implicit, în diverse faze de implementare a sistemului ERTMS.

Măsurile prioritare pentru următorii 5 ani

Modernizarea sectoarelor de cale ferată din România se face conform TSI în vigoare și presupune, printre altele, și implementarea continuă a sistemului ERTMS/ETCS din cale. Astfel, un proiect de modernizare cale ferată va avea în final implementat, certificat și operaționalizat sistemul ERTMS în manieră continuă, atât în interiorul stațiilor, cât și 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 secțiunilor de cale ferată aparținând rețelei feroviare din România (conform estimărilor din PI) este de aproximativ 2800 km.

Astfel, costul total estimat pentru instalarea ERTMS/ETCS pe secțiunile 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.

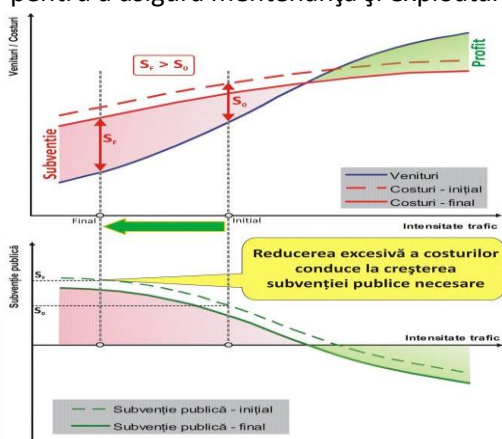
Destinație fonduri		Fonduri necesare (TVA inclus)				
		Anul I	Anul II	Anul III	Anul IV	Anul V
Creșterea eficienței procedurilor de siguranță pentru comunicarea cu trenurile în mișcare	mil. euro	273,46	310,26	328,67	291,86	255,06
	mil. lei *	1.378,24	1.563,73	1.656,48	1.470,98	1.285,49

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

83. Obiectiv specific A.3: Creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare

Creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare poate fi asigurată prin două tipuri de acțiuni. Pe de o parte este vorba despre acțiuni care vizează creșterea performanțelor și a atractivității serviciilor de transport feroviar, iar pe de altă parte este vorba despre acțiuni care vizează reducerea prețurilor acestor servicii. Ansamblul celor două tipuri de acțiuni înseamnă creșterea competitivității ofertei feroviare prin optimizarea raportului calitate/preț 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 condițiile economice actuale de funcționare a sistemului feroviar - conduce la reducerea diferenței dintre costuri și 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 și cheltuielile necesare pentru a asigura mentenanța și exploatarea infrastructurii feroviare.



Pe de altă parte, reducerea costurilor de exploatare ale administratorului infrastructurii trebuie în mod normal să contribuie la reducerea prețurilor serviciilor de transport feroviar (prin reducerea valorii TUI), ceea ce înseamnă creșterea competitivității ofertei feroviare prin optimizarea raportului calitate/preț al serviciilor oferite. Creșterea competitivității conduce la atragerea de noi clienți către calea ferată, ceea ce conduce la creșterea intensității traficului pe rețeaua feroviară și la creșterea cuantumului veniturilor atât la nivelul sistemului feroviar cât și la nivelul administratorului infrastructurii. Reducerea costurilor - pe lângă beneficiile directe evidențiate anterior - generează indirect și o creștere a veniturilor proprii ca urmare a

creșterii competitivității 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 obținut doar cu condiția ca măsurile de reducere a costurilor să fie corect calibrate și să nu conducă la restrângerea activității și/sau la limitarea performanțelor activității companiei.

Dacă se adoptă măsuri excesive de reducere a costurilor, acestea pot conduce la restrângerea activității și/sau la limitarea performanțelor activității companiei. În ambele cazuri aceasta înseamnă însă diminuarea competitivității transportului feroviar, iar efectul constă în pierderea pieței și în reducerea intensității traficului pe rețeaua feroviară. Consecința acestor efecte este diminuarea veniturilor sistemului feroviar, inclusiv diminuarea veniturilor administratorului infrastructurii feroviare, așa cum se observă în figura alăturată.

Reducerea excesivă a costurilor conduce în final la creșterea ecartului dintre costuri și venituri, adică la creșterea necesarului de finanțare publică pentru acoperirea costurilor. Istoria sistemului feroviar român din ultimii 35 de ani confirmă acest raționament. În toate cazurile în care s-au aplicat măsuri ample de reducere a personalului, nesuținute de investiții care să genereze creșteri ale productivității, efectul imediat a constat în limitarea performanțelor și calității serviciilor, iar efectul pe termen mediu și lung a fost acela de amplificare a spiralei declinului și de creștere 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 acestora 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 maximum 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, creșterea eficienței economice a administrării infrastructurii feroviare poate fi obținută numai prin intermediul unor investiții orientate către mentenanță, în scopul creșterii productivității. Pentru atingerea obiectivului strategic specific A.3 au fost identificate următoarele direcții de acțiune despre care se estimează că prezintă un potențial semnificativ pe linia creșterii eficienței economice a administratorului infrastructurii feroviare:

A.3 Creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare

- A.3.1 Creșterea gradului de mecanizare a activităților de mentenanță a infrastructurii
- A.3.2 Creșterea nivelului de centralizare a instalațiilor de semnalizare feroviară
- A.3.3 Creșterea eficienței utilizării resurselor financiare destinate administrării infrastructurii feroviare
- A.3.4 Optimizarea modelului de business și creșterea nivelului de informatizare a proceselor

84. Creșterea gradului de mecanizare a activităților de mentenanță a infrastructurii

Obiectiv general	A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă
Obiectiv specific	A.3: Creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare
Denumire acțiune	A.3.1 Creșterea gradului de mecanizare a activităților de mentenanță a infrastructurii
Necesitate și oportunitate	
Creșterea gradului de mecanizare a activităților de mentenanță a infrastructurii feroviare este necesară atât din perspectiva creșterii eficienței economice a acestui sector de activitate, cât și din perspectiva susținerii performanțelor circulației trenurilor.	

Creșterea gradului de mecanizare are ca efect direct creșterea productivității activităților de mentenanță a infrastructurii feroviare, ceea ce conduce la reducerea costurilor unitare în acest sector de activitate al administratorului infrastructurii feroviare.

Pe de altă parte, creșterea productivității activităților de mentenanță a infrastructurii feroviare are ca efect reducerea duratelor de execuție a lucrărilor de mentenanță, precum și reducerea duratelor de intervenție în caz de deranjamente și/sau în diverse situații cu caracter excepțional, cu consecințe privind reducerea întârzierilor și, implicit, reducerea gradului de limitare a vitezelor comerciale ale trenurilor.

Descriere sintetică a acțiunii

Strategia privind creșterea gradului de mecanizare a activităților de mentenanță a infrastructurii vizează 2 direcții de acțiune strategică, respectiv:

a) Creșterea eficienței economice a activităților de mentenanță a infrastructurii include:

- înlocuirea utilajelor grele de cale și a mijloacelor feroviare de transport și intervenție ce au durată de serviciu mult mai mare decât termenele reglementate;
- creșterea productivității la lucrările de reparații c.f. cu mecanizare grea, odată cu ridicarea nivelului de performanțe a rezultatelor finite prin introducerea de tehnologii noi cu beneficii certe în asigurarea siguranței circulației feroviare;
- scăderea gradului de poluare și a consumurilor de combustibili, prin scoaterea din funcțiune a mașinilor grele de cale cu vechimi mari de exploatare și prin înlocuirea acestora prin mașini cu motoare de generație nouă;
- întărirea capacității de intervenție la dezăpezire;
- întărirea capacității de intervenții la întreținerea;
- întărirea capacității de intervenții la evenimente feroviare;
- respectarea normelor de poluare la lucrările de curățare a balastului;
- creșterea capacității de verificare cu ultrasunete a șinelor de cale ferată.

b) Creșterea capacității de intervenție a administratorului infrastructurii în situații de urgență

Creșterea capacității de intervenție a administratorului infrastructurii feroviare în situații de urgență vizează minimizarea efectelor negative ale unor situații de urgență asupra circulației trenurilor prin:

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

Creșterea capacității de intervenție a administratorului infrastructurii feroviare în situații de urgență include:

- întărirea capacității de intervenție la dezăpezire;
- întărirea capacității de intervenții la întreținere;
- întărirea capacității de intervenții la evenimente feroviare;

Măsurile prioritare pentru următorii 5 ani

În anexa 5.1 este prezentat programul minim de dotare al administratorului infrastructurii cu echipamente de mecanizare, eșalonat pe 10 ani. Este considerată prioritară achiziția mașinilor și utilajelor pentru întreținerea căii ferate și pentru intervenții: trenuri de lucru pentru refacția căii, trenuri de lucru pentru realizarea

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

Necesar de finanțare estimat

În anexa 5.1 este prezentată lista achizițiilor prioritare pentru următorii 5 ani privind mașini și utilaje pentru mentenanță și pentru intervenții.

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 eșalonare a alocărilor necesare pentru achiziție în conformitate cu tabelul următor:

Destinație fonduri		Necesar de finanțare estimat (TVA inclus)				
		Anul I	Anul II	Anul III	Anul IV	Anul V
Achiziție 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. Creșterea nivelului de centralizare a instalațiilor de semnalizare feroviară

Obiectiv general	A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă
Obiectiv specific	A.3: Creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare
Denumire acțiune	A.3.2 Creșterea nivelului de centralizare a instalațiilor de semnalizare feroviară
Necesitate și oportunitate	
În sectorul de management al traficului din cadrul administratorului infrastructurii activează în prezent 8.824 persoane, față de un necesar de 9.853 persoane. Cea mai mare parte a acestui personal activează la nivelul stațiilor de cale ferată și sunt implicați în realizarea activităților privind managementul siguranței circulației trenurilor, activități care utilizează ca suport tehnic instalațiile de semnalizare existente. Pe rețeaua feroviară română există 917 de stații de cale ferată, deservite de 951 de instalații de semnalizare a circulației trenurilor, cu niveluri diferite de centralizare. Astfel: ➤ 637 de instalații de semnalizare (67% din total) sunt centralizate, dintre care: - 535 de instalații pe bază de rele (CED - centralizare electrodinamică); - 14 sisteme pe bază de rele (CED) cu comandă informatizată; - 88 de sisteme de centralizare electronică; ➤ 34 de instalații de semnalizare sunt de tip CEM (centralizare electromecanică), parțial centralizate; ➤ 280 de instalații de semnalizare necentralizate. Calculule prezentate în anexa 5.2 semnalează că nivelul redus de centralizare al unor instalații de semnalizare înseamnă productivitate redusă a personalului din sectorul management trafic, care generează costuri de exploatare substanțiale care contribuie la limitarea competitivității transportului feroviar.	
Descriere sintetică a acțiunii	
Așa cum este prezentat în anexa 5.2, singura opțiune cu potențial real de reducere semnificativă a costurilor de exploatare prin creșterea productivității activităților de management al traficului, componenta privind managementul siguranței la nivel de stații, este cea privitoare la creșterea nivelului de centralizare a instalațiilor de semnalizare.	
Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani	
Pentru perioada următoare sunt considerate prioritare măsuri care vizează creșterea nivelului de centralizare pe liniile cu trafic redus. Ca urmare au fost definite două direcții prioritare în acest sens: – Un program de dotare a unor secții de circulație cu trafic redus cu sisteme de centralizare electronică de linie. Acest program a fost deja lansat, cu finanțare din fonduri europene nerambursabile, și trebuie	

finalizat în perioada următoare.

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

Necesarul de finanțare estimat

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

Destinație fonduri		Fonduri necesare (TVA inclus)				
		Anul I	Anul II	Anul III	Anul IV	Anul V
Creșterea eficienței managementului tactic al circulației 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. Creșterea eficienței utilizării resurselor financiare destinate administrării infrastructurii feroviare

Obiectiv general	A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă
Obiectiv specific	A.3: Creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare
Denumire acțiune	A.3.3. Creșterea eficienței utilizării resurselor financiare destinate administrării infrastructurii feroviare

Necesitate și 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 acțiunii

Conform celor descrise în anexa 5.3, CFR SA a înaintat către MTI o listă 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 finanțare 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: Creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare
Denumire acțiune	A.3.4 Optimizarea modelului de business și creșterea nivelului de informatizare a proceselor

Necesitate și oportunitate

În contextul preocupărilor privind creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare, o direcție importantă de acțiune trebuie să vizeze identificarea posibilităților de

limitare a costurilor administratorului infrastructurii, fără a afecta parametrii de performanță și siguranță 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 acțiunii

Această acțiune strategică are în vedere valorificarea potențialului 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 eficiența activităților de administrare a infrastructurii feroviare, cel puțin în ceea ce privește componenta pentru exploatare
- Managementul activelor. Eficiența mentenanței infrastructurii feroviare este influențată 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 și modernizarea infrastructurii feroviare aferentă rețelei 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.

Destinație 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: Menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației trenurilor

Siguranța circulației reprezintă unul dintre atuurile importante ale transportului feroviar în competiția 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 siguranței circulației trenurilor, ilustrat de numărul foarte redus al accidentelor feroviare care să genereze victime între clienții sistemului feroviar sau pagube materiale semnificative.

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

Creșterea nivelului de siguranță al transportului feroviar din România este preocuparea continuă a CFR SA și implică trei direcții principale de acțiune, respectiv:

- menținerea nivelului de siguranță al liniilor și lucrărilor de artă;
- menținerea nivelului de siguranță al procedurilor din domeniul managementului traficului;
- menținerea nivelului de siguranță al instalațiilor de semnalizare feroviară.

În domeniul liniilor și lucrărilor de artă, menținerea nivelului de siguranță înseamnă în principal realizarea întreținerii curente în conformitate cu reglementările în vigoare, care sunt concepute inclusiv pentru a asigura un nivel ridicat al siguranței circulației trenurilor. Având în vedere că întreținerea este o măsură necesară inclusiv pentru menținerea la nivel ridicat al performanțelor circulației trenurilor, această problemă a fost tratată în cadrul acțiunii strategice A.1.2 "Întreținerea infrastructurii feroviare". Infrastructura feroviară înregistrează în prezent un nivel avansat de degradare, care pune în pericol siguranța circulației trenurilor. În această situație, menținerea nivelului de siguranță se realizează prin limitarea vitezei de circulație, astfel încât nivelul de pericolozitate al defectărilor elementelor infrastructurii să fie menținut la un nivel tolerabil din punct de vedere al siguranței circulației.

Problema menținerii nivelului de siguranță al instalațiilor de semnalizare feroviară are două componente distincte. Pe de o parte, este vorba despre reînnoirea instalațiilor de semnalizare scadente la reînnoire, unde se pune problema identificării soluțiilor tehnice adecvate pentru menținerea unui nivel ridicat de siguranță, concomitent cu limitarea costurilor de exploatare. Pe de altă parte, este vorba despre asigurarea unui sistem eficient de mentenanță a sistemelor de semnalizare electronice, care să garanteze menținerea nivelului ridicat de siguranță al acestor sisteme pe toată durata ciclului de viață.

O problemă particulară în domeniul siguranței feroviare o reprezintă trecerile la nivel cu infrastructura rutieră. Pe rețeaua feroviară română există un număr de 5.015 treceri la nivel (TN). Deși toate aceste treceri la nivel dispun de măsuri de protecție, pasivă sau activă, iar legislația 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. Deși aceste accidente sunt în fapt accidente rutiere, produse ca urmare a nerespectării legislației rutiere, trebuie luat în considerare faptul că aceste accidente sunt evidențiate în contul sistemului feroviar și degradează percepția privind siguranța transportului feroviar din România.

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

A.4 Menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației trenurilor

A.4.1 Menținerea nivelului ridicat de siguranță al sistemelor de semnalizare feroviară

A.4.2 Creșterea nivelului de protecție a traficului rutier la trecerile la nivel cu calea ferată

Conținutul acestor acțiuni strategice este prezentat sintetic în cele ce urmează.

89. Menținerea nivelului ridicat de siguranță al sistemelor de semnalizare feroviară

Obiectiv general	A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă
Obiectiv specific	A.4: Menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației trenurilor
Denumire acțiune	A.4.1 Menținerea nivelului ridicat de siguranță al sistemelor de semnalizare feroviară
Necesitate și oportunitate	
Considerentele privind necesitatea și oportunitatea menținerii nivelului ridicat de siguranță al sistemelor de semnalizare feroviară au fost prezentate în paragraful de mai sus.	
Descriere sintetică a acțiunii	
Au fost identificate trei domenii de acțiune pentru menținerea nivelului ridicat de siguranță al sistemelor de semnalizare feroviară, respectiv: A. Reabilitarea instalațiilor de semnalizare existente B. Creșterea nivelului de automatizare a procedurilor de siguranță, prin implementarea unor instalații de semnalizare adecvate C. Menținerea nivelului de siguranță al sistemelor electronice de semnalizare feroviară. În anexa 6.1 sunt prezentate câteva elemente de bază cu privire la fiecare dintre cele trei domenii de acțiune enumerate. Totodată, se va analiza crearea unui program de investiții dedicat siguranței circulației feroviare, în vederea adoptării unor măsuri care să reducă numărul de incidente pe calea ferată. Astfel, pe baza unui necesar investițional stabilit, se vor putea accesa linii de finanțare dedicate siguranței feroviare.	
Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani	
Măsurile prioritare aferente acestei acțiuni strategice sunt prezentate în cadrul anexei 6.1. Unele dintre aceste măsuri au fost incluse în cadrul altor acțiuni 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 și modernizarea infrastructurii aferente coridoarelor feroviare europene de transport”.

90. Creșterea nivelului de protecție a traficului la trecerile la nivel cu calea ferată

Obiectiv general	A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă
Obiectiv specific	A.4: Menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației trenurilor
Denumire acțiune	A.4.2 Creșterea nivelului de protecție a traficului la trecerile la nivel cu calea ferată
Necesitate și oportunitate	
Chiar dacă în România se produc rar accidente feroviare la trecerile la nivel, calea ferată română este cotatează cu un indice de performanță relativ scăzut în ceea ce privește siguranța. Această situație 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 siguranță 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 acțiunii	
Tipul de semnalizare a trecerilor la nivel este stabilit în raport cu prevederile legislației naționale și europene în vigoare, iar soluțiile tehnice care pot fi adoptate sunt fie instalațiile de semnalizare automată a trecerilor la nivel (BAT/SAT - soluție aplicabilă în cazul stațiilor centralizate), fie bariere cu acționare electrică de la distanță (soluție aplicabilă în cazul stațiilor 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 soluții sunt însă foarte scumpe și, 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 creșterea nivelului de centralizare al instalațiilor 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: Creșterea eficienței energetice și reducerea nivelului de poluare

Eficiența energetică și 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 dependență cât mai redusă de petrol, printr-o eficiență energetică cât mai ridicată și printr-un nivel cât mai redus de emisii de substanțe poluante și gaze cu efect de seră. Atingerea acestor obiective înseamnă în fapt creșterea competitivității transportului feroviar datorită limitării costurilor generate de transportul feroviar al călătorilor și mărfurilor.

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

Pe de o parte trebuie avută în vedere extinderea tracțiunii electrice, deoarece acest tip de tracțiune răspunde atât dezideratului privind creșterea eficienței energetice cât și celui privind reducerea emisiilor de substanțe poluante și a gazelor cu efect de seră. România se situează sub media europeană în ceea ce privește ponderea liniilor cu tracțiune electrică, deci acesta este un domeniu unde trebuie acționat cu prioritate.

Pe de altă parte, trebuie avută în vedere creșterea eficienței managementului distribuției 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 considerații, pentru atingerea obiectivului strategic specific A.5 au fost identificate următoarele direcții de acțiune strategică:

A.5 Creșterea eficienței energetice și reducerea nivelului de poluare

A.5.1 Creșterea gradului de electrificare a rețelei feroviare

A.5.2 Creșterea eficienței managementului distribuției energiei electrice

A.5.3 Creșterea eficienței energetice a clădirilor tehnice

Conținutul acestor acțiuni strategice este prezentat sintetic în cele ce urmează.

92. Creșterea gradului de electrificare a rețelei feroviare

Obiectiv general	A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă
Obiectiv specific	A.5: Creșterea eficienței energetice și reducerea nivelului de poluare
Denumire acțiune	A.5.1: Creșterea gradului de electrificare a rețelei feroviare
Necesitate și oportunitate	
Unul dintre obiectivele politice ale Uniunii Europene în domeniul transporturilor vizează reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, emisiilor de substanțe poluante și reducerea dependenței de petrol. Transportul feroviar răspunde în mod natural acestor cerințe prin promovarea tracțiunii electrice, mai ales că acest tip de tracțiune are și avantajul unor costuri mai mici decât în cazul tracțiunii diesel.	
Rețeaua feroviară include 4030 km de linie electrificată, care reprezintă mai puțin de 40% din lungimea totală a rețelei. Gradul de electrificare al rețelei feroviare române este inferior mediei Uniunii Europene, unde ponderea liniilor electrificate este de peste 53%. Ca urmare, necesitatea creșterii gradului de electrificare a rețelei feroviare române derivă pe de o parte din obligația - 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 dependenței de petrol a economiei naționale și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a emisiilor de substanțe poluante.	
De asemenea, pentru asigurarea tracțiunii electrice feroviare, rețeaua feroviară din România are un număr de 77 stații de tracțiune electrică. Retechnologizarea instalațiilor de energoalimentare, bazată pe folosirea unor echipamente de ultima generație cu fiabilitate ridicată și structurată pe zonele de activitate a Secțiilor de Electrificare. Aceasta va duce, în urma finalizării lucrărilor de retehnologizare, la o reorganizare coerentă și eficientă a activității de întreținere și exploatare, cu reducerea semnificativă a costurilor necesare menținerii în	

funcțiune a acestora.

Descriere sintetică a acțiunii

Descrierea în detaliu a acțiunii se regăsește în anexa 7.1

Măsurile 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 și modernizare a infrastructurii feroviare, proiectele respective și costurile aferente sunt prezentate în cadrul altor acțiuni 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:

Destinație 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 succursalelor 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. Creșterea eficienței managementului distribuției energiei electrice

Obiectiv general	A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă					
Obiectiv specific	A.5: Creșterea eficienței energetice și reducerea nivelului de poluare					
Denumire acțiune	A.5.2 Creșterea eficienței managementului distribuției energiei electrice					
Necesitate și 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 rețeaua feroviară electrificată. Directiva 2009/72/UE privind normele comune pentru piața internă a energiei electrice prevede deschiderea pieței europene de energie electrică prin „accesul terților”, adică oferirea dreptului oricărui consumator (așa cum sunt și operatorii de transport feroviar) de a-și selecta furnizorul de energie electrică pentru tracțiune pe baze concurențiale. 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 și implementarea unui sistem de telegestiune a energiei electrice de tracțiune.						
Descriere sintetică a acțiunii						
Pentru realizarea obligațiilor prevăzute în legislația europeană, precum și pentru limitarea costurilor privind distribuția energiei electrice de tracțiune, se pune problema implementării unui sistem de telegestiune a energiei electrice de tracțiune achiziționate și livrate. Acest sistem reprezintă o infrastructură de colectare, transmitere și prelucrare a datelor de consum provenite de la substații, operatori de transport feroviar și 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 considerațiile sintetice prezentate mai sus, precum și cele mai detaliate prezentate în anexa 7.2, implementarea sistemului de telegestiune a energiei electrice și de compensare a factorului de putere în substațiile de tracțiune 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:						
Destinație 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

și de compensare a factorului de putere în substațiile de tracțiune	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. Creșterea eficienței energetice a clădirilor tehnice

Obiectiv general	A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă					
Obiectiv specific	A.5: Creșterea eficienței energetice și reducerea nivelului de poluare					
Denumire acțiune	A.5.3 Creșterea eficienței energetice a clădirilor tehnice					
Necesitate și oportunitate						
Declarația politică a României privind eficiența energetică este transpusă în Strategia Energetică a României 2025-2035 și <i>Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice 2021 - 2030 (PNIESC)</i> 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 acțiunii						
Eficientizarea energetică a clădirilor tehnice este necesară pentru realizarea obligațiilor legale, precum și 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:						
Destinație 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

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

95. Obiectiv specific A.6: Îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare

În principal conectivitatea vizează localitățile importante ale țării, deoarece acestea pot genera fluxuri de călători și - în raport de dezvoltarea economică locală - pot fi inclusiv surse și/sau destinații ale unor fluxuri de marfă. Din acest punct de vedere, rețeaua feroviară română este caracterizată printr-o conectivitate bună, deoarece asigură conexiuni cu toate localitățile țării cu dimensiuni semnificative. Singurele probleme care se pot pune sunt asigurarea celor mai eficiente (rapide) conexiuni între localitățile importante și asigurarea conexiunilor redundante pe relațiile cu trafic semnificativ. În cazul în care sunt identificate relații 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 localităților importante, se pune și problema conectării la rețeaua feroviară a unor obiective economice (eventual situate în afara localităților) care pot constitui surse și/sau destinații ale unor fluxuri semnificative de mărfuri. În general, aceasta înseamnă racordarea la rețeaua feroviară a unor facilități feroviare proprii ale agenților economici destinate încărcării-descărcării mărfurilor.

Un alt aspect referitor la îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare se referă la interconectarea cu alte moduri de transport, în vederea constituirii unor fluxuri intermodale relevante.

Prin prisma acestor considerații, materializarea obiectivului strategic specific A.6 Îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare implică două tipuri de acțiuni, respectiv:

A.6 Îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare

A.6.1 Demararea unor proiecte noi de investiții

A.6.2 Interconectarea cu alte moduri de transport

Conținutul acestor acțiuni 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: Îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare	
Denumire acțiune	A.6.1 Demararea unor proiecte noi de investiții	
Necesitate și oportunitate		
Rețeaua feroviară română este caracterizată printr-o conectivitate bună a principalelor localități ale țării, atât în ceea ce privește traficul de călători cât și traficul de mărfuri.		
Descriere sintetică a acțiunii		
Pentru îmbunătățirea conectivității rețelei 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 și reabilitarea liniei de cale ferată Cluj Napoca – Oradea – Episcopia Bihor (după finalizare PNRR)	3.650.233
8	Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov-Simeria, componentă a Coridorului Rin-Dunăre, pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h, secțiunea Brașov – Sighișoara, 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 <i>Light Modernization</i> - 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 menționat 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: Îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare
Denumire acțiune	A.6.2 Interconectarea cu alte moduri de transport
Necesitate și 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 și/sau reînnoirea unor linii de cale ferată pentru a stabili legătura cu: a) <u>transportul aerian</u>, 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 și pe plan european, devine evidentă necesitatea unor conexiuni feroviare cu principalele aeroporturi ale țării deoarece acestea constituie o importantă sursă sau destinație 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) <u>transportul maritim</u>, pentru constituirea unor fluxuri intermodale de transport al mărfurilor. În condițiile în care portul Constanța este cel mai important port maritim din flancul estic al Europei, acest atu trebuie valorificat prin dezvoltarea conectivității acestui port cu interiorul continentului european. Conexiunea cu calea ferată reprezintă o opțiune majoră de valorificare a potențialului comercial al portului Constanța. În prezent există conexiuni feroviare adecvate cu portul Constanța, dar eficiența acestora trebuie îmbunătățită, 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) <u>transportul fluvial</u>, pentru constituirea unor fluxuri intermodale de transport al mărfurilor. În condițiile în care Programul Investițional vizează măsuri de ameliorare a condițiilor de navigație pe Dunăre, pot deveni foarte importante din perspectiva traficului feroviar de marfă cele 3 porturi nominalizate a se dezvolta ca terminale multimodale: Galați, Giurgiu și 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 acțiunii	
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:

- Modernizarea conexiunii feroviare cu aeroportul internațional Henri Coandă
- Conectarea aeroportului internațional Traian Vuia la rețeaua feroviară
- Realizarea conexiunii feroviare cu Aeroportul Internațional Brașov Ghimbav
- Modernizarea conexiunii feroviare cu portul Constanța

Detalierea proiectelor este prezentată în anexa nr. 8.2

Necesar de finanțare estimat

Necesarul de finanțare estimat al proiectelor este următorul:

Destinație fonduri		Necesar de finanțare estimat (TVA inclus)				
		Anul I	Anul II	Anul III	Anul IV	Anul V
Modernizarea liniei de cale ferată București 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 Internațional Brașov 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 Constanța	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 internațional Traian Vuia la rețeaua 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: Creșterea competitivității 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 consecință a dezechilibrului modal o reprezintă suprasolicitarea rețelei rutiere, motiv pentru care apar frecvent blocaje masive în trafic. Suprasolicitarea rețelei rutiere, coroborată cu utilizarea redusă a rețelei feroviare, conduce la limitarea severă a mobilității populației, cu consecințe negative importante asupra economiei naționale. În condițiile în care:

- tendința de creștere a economiei naționale generează în mod natural o tendință de creștere a mobilității populației, fapt care este de natură să amplifice suprasolicitarea rețelei rutiere;
- gradul de motorizare individuală prezintă tendințe evidente de creștere în perioada următoare; această tendință va amplifica cererile de transport terestru și, implicit, va amplifica suprasolicitarea rețelei rutiere, nu este previzibilă, pe un orizont de timp rezonabil, o soluție de recuperare a deficitului de capacitate de transport al rețelei rutiere în raport cu cererile de transport.

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

- extinderea nejustificată a facilităților acordate transportului individual inclusiv asupra transporturilor comerciale a generat distorsionarea pieței transporturilor, prin crearea unui mediu concurențial neechitabil între modurile de transport care a defavorizat transportul feroviar și a condus la migrarea masivă a opțiunilor de transport spre modul rutier;

- politica de subfinanțare a transportului feroviar a accentuat lipsa de atractivitate a transportului feroviar, deoarece a condus la degradarea progresivă atât a infrastructurii feroviare cât și a materialului rulant, cu consecințe privind limitarea performanțelor și calității serviciilor de transport feroviar.

Altfel spus, dezechilibrarea modală a sistemului național de transport nu a fost generată de unele deficiențe 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 piața 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 și 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 și comprehensivă, care vizează cel puțin trei planuri de acțiune, respectiv:

- A) **Echilibrarea mediului concurențial între modurile de transport**, cu accent pe competiția intermodală de pe piața transporturilor terestre de călători, acțiune care vizează eliminarea progresivă a distorsiunilor evidențiate mai sus și reprezintă o primă precondiție pentru realizarea creșterii eficienței economice a sistemului național de transport prin echilibrarea modală a acestuia.
- B) **Consolidarea sistemului de servicii publice de transport feroviar al călătorilor**, acțiune care vizează în principal constituirea unei opțiuni atractive pentru deplasarea persoanelor pe plan local, ca alternativă față de varianta transportului individual. În esență, această acțiune vizează crearea unui cadru legislativ, administrativ și logistic de natură să asigure condițiile pentru implementarea unui set de obligații de serviciu public local pentru transportul feroviar al călătorilor caracterizat printr-un nivel ridicat de performanță, confort și adecvare la așteptările și nevoile beneficiarilor de transport.
- C) **Creșterea competitivității serviciilor de transport feroviar al călătorilor**, de natură să conducă - în condițiile unor prețuri comparabile cu prețurile transportului rutier - la creșterea ratei de alegere a transportului feroviar de către beneficiarii transporturilor. În esență, acest plan de acțiune înseamnă asigurarea atributelor care pot face transportul feroviar mai atractiv pentru clienți, precum: viteză, punctualitate, siguranță, confort, accesibilitate etc.

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

A.7	Creșterea competitivității 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	Creșterea accesibilității transportului feroviar de călători

Conținutul acestor acțiuni 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: Creșterea competitivității transportului feroviar de călători
Denumire acțiune	A.7.1 Promovarea transportului feroviar în zonele metropolitane
Necesitate și oportunitate	
Analiza situației actuale privind transportul feroviar de călători (anexa 1) a evidențiat un declin accentuat, concretizat în migrarea masivă către transportul rutier - individual sau public - a clienților tradiționali ai căii ferate. Prin urmare, s-a constatat necesitatea promovării transportului feroviar la nivel local.	
Descriere sintetică a acțiunii	

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 piața 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 considerațiilor 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 și 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 din care: - 1.403.931,71 pentru

			CJ Bihor - 0 pentru CFR
3	Extinderea transportului terestru prin dezvoltarea serviciilor de tren urban și 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 – Florești – Cluj-Napoca – Baci – Apahida – Jucu – Bonțida”- etapa I a sistemului de transport metropolitan rapid Cluj: componenta 2. Tren Metropolitan Cluj	Municipiul Cluj / CFR SA	1.330.937,70, din care: - 1.103.651,17 pentru Mun. Cluj-Napoca - 227.286,49 pentru CFR SA

100. Integrarea transportului feroviar de călători în fluxuri intermodale destinate creșterii mobilității

Obiectiv general	A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă
Obiectiv specific	A.7: Creșterea competitivității transportului feroviar de călători
Denumire acțiune	A.7.2 Integrarea transportului feroviar de călători în sistemul de transport local
Necesitate și 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. 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. 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 acțiunii	
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 finanțare estimat	
Măsura nu presupune costuri pentru administratorul infrastructurii feroviare.	

101. Creșterea accesibilității transportului feroviar de călători

Obiectiv general	A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă
Obiectiv specific	A.7: Creșterea competitivității transportului feroviar de călători
Denumire acțiune	A.7.3 Creșterea accesibilității transportului feroviar de călători
Necesitate și oportunitate	

Setul minim de servicii și facilități care trebuie asigurate călătorilor în stațiile 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 și obligațiile 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 acțiunii

Descrierea sintetică a acțiunii se regăsește în anexa 9.3

Măsuri prioritare pentru următorii 5 ani

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

- Continuarea programului de modernizare a stațiilor, cu accent pe stațiile rețelei TEN-T și valorificarea fondurilor europene nerambursabile alocate în acest scop.
- Analiza oportunității și fezabilității înființării unor noi stații, halte comerciale și/sau puncte de oprire, identificate drept necesare pentru a deservi unele comunități 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:

Destinație 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: Creșterea competitivității transportului feroviar de marfă

După cum s-a arătat anterior, sistemul național de transport este profund dezechilibrat în ceea ce privește distribuția modală.

Prin Comunicarea Comisiei *Strategia 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 și comprehensivă, care vizează:

- echilibrarea mediului concurențial 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, condiție pentru realizarea creșterii eficienței economice a sistemului național de transport. În esență, acest plan de acțiune vizează crearea unui cadru legislativ care să permită ca prețurile serviciilor de transport feroviar de marfă să fie competitive cu cele ale altor moduri de transport.
- creșterea competitivității 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 privește creșterea competitivității 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 :

- creșterea vitezei și punctualității serviciilor de transport feroviar al mărfurilor, în cadrul obiectivelor strategice specifice A.1 și A.2;
- creșterea competitivității prețurilor serviciilor de transport feroviar al mărfurilor, pe de o parte prin creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare, în cadrul obiectivului strategic specific A.3, iar pe de altă parte prin creșterea eficienței energetice și prin reducerea nivelului de poluare, în cadrul obiectivului strategic specific A.5;
- menținerea nivelului ridicat de siguranță al serviciilor de transport feroviar al mărfurilor, în cadrul obiectivului strategic specific A.4;
- îmbunătățirea nivelului de conectivitate al serviciilor de transport feroviar al mărfurilor, atât în ceea ce privește conectarea principalelor localități ale țării, cât și în ceea ce privește 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 contribuția infrastructurii feroviare la creșterea competitivității transportului feroviar al mărfurilor, care nu au fost tratate în cadrul obiectivelor specifice menționate 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 Creșterea competitivității transportului feroviar de marfă

A.8.1 Promovarea transportului multimodal

A.8.2 Promovarea dezvoltării terminalelor multimodale

Conținutul acestor acțiuni strategice este prezentat sintetic în cele ce urmează.

103. Promovarea transportului multimodal

Obiectiv general	A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă
Obiectiv specific	A.8 Creșterea competitivității transportului feroviar de marfă
Denumire acțiune	A.8.1 Promovarea transportului multimodal
Necesitate și 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.

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.

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.

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 acțiunii

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 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.

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 concurențial între modurile de transport, condiție 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 Creșterea competitivității transportului feroviar de marfă
Denumire acțiune	A.8.2 Promovarea dezvoltării terminalelor multimodale de marfă
Necesitate și oportunitate	
Utilizarea transportului multimodal este benefic din punct de vedere economic, deoarece presupune că partea semnificativă din parcursul unei expediții de marfă se derulează cu ajutorul unor moduri de transport caracterizate prin eficiență energetică ridicată, siguranță ridicată și nivel redus de emisii de gaze cu efect de seră (cu referire la transportul feroviar și la transportul naval). Alegerea unei astfel de alternative de transport presupune utilizarea unor lanțuri logistice care implică unui număr de operatori cu specializări diferite ai căror activitate trebuie sincronizată și coordonată. Categoriile de operatori implicate sunt: - operatori ai terminalelor intermodale, organizatori ai transportului intermodal și - operatori feroviari și/sau operatori rutieri.	
Descriere sintetică a acțiunii	
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.

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.

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 spațiul feroviar unic european

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

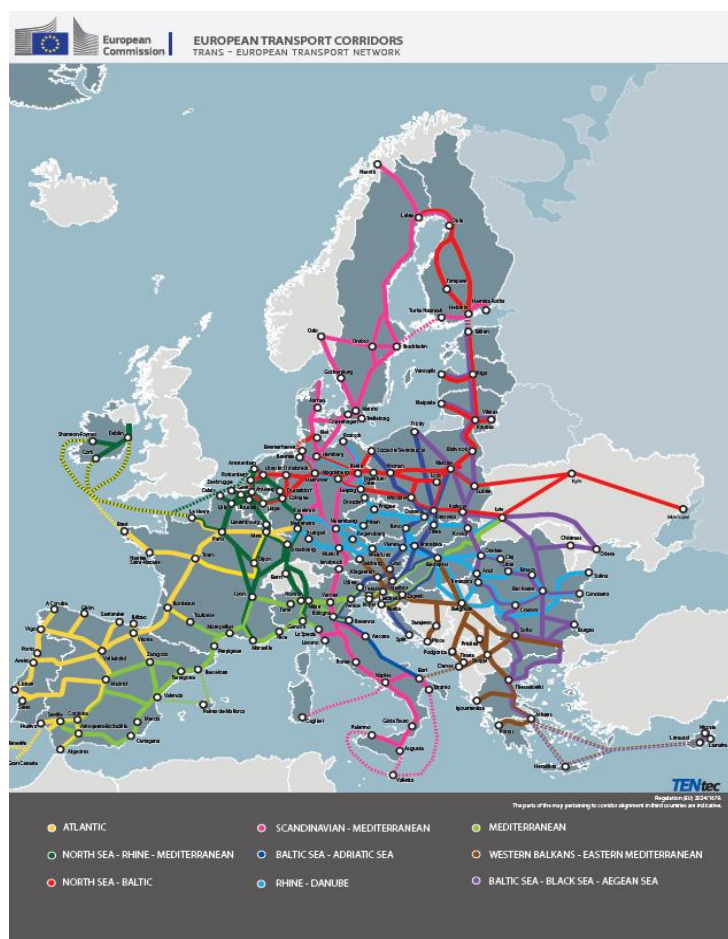
Pe linia integrării în spațiul feroviar unic european au fost identificate următoarele direcții de acțiune strategice, care derivă din strategia Uniunii Europene în domeniul transporturilor și din legislația europeană adoptată în vederea implementării acestei strategii:

- a) Reînnoirea și modernizarea infrastructurii feroviare aferentă coridoarelor europene de transport
- b) Reînnoirea și modernizarea infrastructurii feroviare aferentă rețelei TEN-T
- c) Integrarea în rețeaua feroviară europeană de mare viteză
- d) Susținerea mobilității militare

În cele ce urmează vor fi descrise sintetic aceste direcții de acțiune strategică.

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

În cadrul rețelei 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 și 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 acțiuni 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 cerințe cadru pentru reînnoirea și modernizarea infrastructurii aferente rețelei TEN-T sunt valabile și 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 circulația 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 și autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor feroviare	198.017	429.704	895.603	599.484	30.384	2.153.192
3	Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov-Simeria, componentă a Coridorului Rin- Dunăre, pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h, secțiunea Brașov – Sighișoara, 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 circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h, Tronsonul 2 :km 614-Gurasada și 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 circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h, tronsonul Cosarii - Simeria	20.000	0	0	0	0	20.000
8	Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov – Simeria, componentă a Coridorului IV Pan-European, pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h, tronsonul Sighișoara - Coșlariu	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:

Destinație 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	<i>mil. euro*</i>	976.78	942,09	1.191,20	1.097,71	1.517,31
	<i>mil. lei</i>	4.922.97	4.748,15	6.003,66	5.532,46	7.647,29

* curs de referință: 5,04 lei/euro

107. Obiectiv strategic specific B.2: Reînnoirea și modernizarea infrastructurii feroviare aferentă rețelei 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 și tuneluri de cale ferată - 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 și tuneluri de cale ferată - 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 Vișeu 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 Brașov – Sighișoara, subsecțiunea Apața - Cața	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 și reabilitarea liniei de cale ferată Cluj Napoca – Oradea – Episcopia Bihor	0	0	0	0	0	0
35	"Quick Wins" – Lucrări de eliminare a retrițiilor 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 reînnoire 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 și 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 restricțiilor 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 și modernizarea infrastructurii feroviare aferentă rețelei TEN-T	<i>mil. euro*</i>	1.495,41	881,11	723,22	106,83	85,74
	<i>mil. lei</i>	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

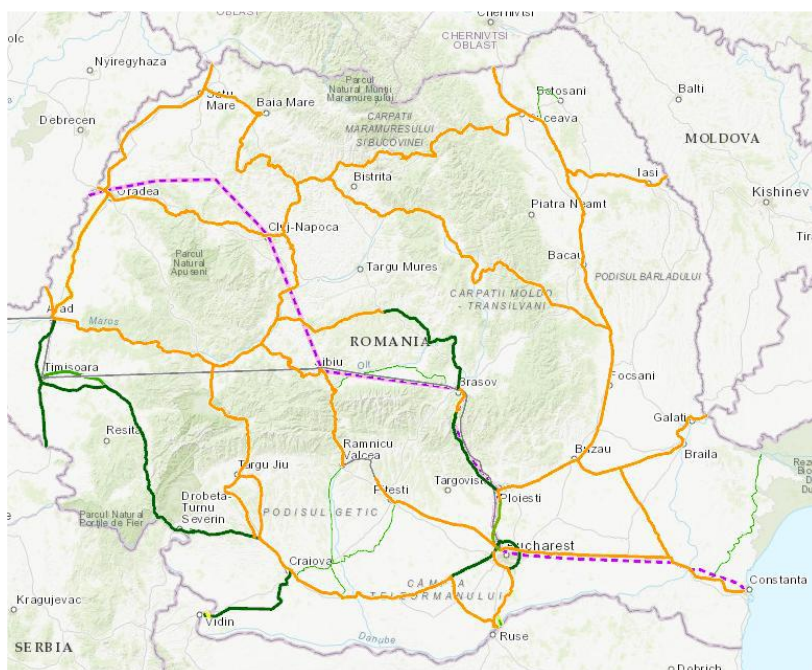
108. Obiectiv specific B.3: Integrarea în rețeaua feroviară europeană de mare viteză

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: Susținerea mobilității 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 și 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 ȘI ACȚIUNILOR STRATEGICE PRIVIND DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII FERROVIARE

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

Se poate observa că paleta acțiunilor strategice și a măsurilor prioritare aferente este foarte largă și acoperă practic toate direcțiile de dezvoltare a infrastructurii feroviare cu potențial 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 [%]	Mențiuni
1	Creșterea performanțelor serviciilor de transport feroviar	20	Cu referire în principal la viteza comercială și la punctualitate
2	Creșterea atractivității serviciilor de transport feroviar	10	Cu referire în principal la creșterea nivelului de adecvare în raport cu cererile de transport și cu așteptările clienților
3	Consolidarea nivelului de siguranță 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 internaționale de transport feroviar	10	
6	Potențialul 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	Creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară
III	A.3	Creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare
IV	B.1	Reînnoirea și modernizarea infrastructurii aferentă coridoarelor feroviare europene de transport
V	A.2	Creșterea vitezelor comerciale realizate, prin reducerea ecartului față de viteza permisă de infrastructura feroviară. Creșterea punctualității trenurilor
VI	B.2	Reînnoirea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T
VII	A.7	Creșterea competitivității transportului feroviar de călători
VIII	A.5	Creșterea eficienței energetice și reducerea nivelului de poluare
IX	A.8	Creșterea competitivității transportului feroviar de marfă
X	A.4	Menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației trenurilor

XI	A.6	Îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare
XII	B.4	Susținerea mobilității militare
XIII	B.3	Integrarea în rețeaua feroviară europeană de mare viteză

112. Prioritizarea programului de reînnoire a liniilor curente și 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.	Relația	Aparține			Intensitate trafic		
		Rețea 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	București-Constanța	Centrală	RD	800	78,34	45,05	33,29
3	București-Brașov-Sighișoara-Curtici	Centrală	RD	200/300	54,77	37,97	16,80
4	Ploiești V-Bacău-Suceava-Vicșani	Centrală		500	49,70	37,87	11,83
5	Teiuș-Apahida	Centrală		300	46,75	37,46	9,29
6	Pașcani-Iași	Centrală		600	46,13	44,11	2,01
7	Apahida-Cluj-Oradea-Episcopia Bihor	Globală		300	43,35	42,00	1,35
8	București-Craiova-Timișoara-Arad	Centrală	RD	900	41,94	26,60	15,34
9	Buzău-Galați	Globală		700	32,55	23,22	9,34
10	Titu-Târgoviște				28,81	26,07	2,74
11	Făurei-Fetești	Globală			26,73	7,48	19,25
12	Mărășești-Tecuci-Iași			600	26,04	25,70	0,34
13	Simeria-Filiași	Globală			25,60	13,22	12,38
14	Sibiu-Copșa 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	Brașov-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. Mureș-Deda				22,79	21,73	1,06
20	Constanța-Mangalia			800	22,27	18,00	4,28
21	Pajura-Mogoșoaia-Urziceni				22,19	21,82	0,37
22	Chitila-Pitești-Sibiu-Vințu 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-Pitești			200	19,15	16,66	2,49
25	Brașov-Podu Olt				17,47	16,58	0,89
26	Beclean-Siculeni-Adjud	Globală		400	17,33	15,43	1,91
27	Timișoara-Stamora Moravița	Centrală			17,05	11,96	5,09
28	Jibou-Sărmășag-Carei				16,38	13,50	2,87
29	Caracal-Râmnicu Vâlcea				15,83	13,12	2,71
30	Tecuci-Barboși				15,01	14,01	0,99
31	Chiajna-București Progresu-Giurgiu	Centrală			9,82	8,22	1,61
32	Craiova-Calafat	Centrală	RD		8,92	7,31	1,61
33	Urziceni-Slobozia-Ciulnița				8,61	7,86	0,75
34	Salva-Vișeu 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 intensității 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 și 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 duală 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 acțiunile strategice, măsurile prioritare aferente acestora pentru următorii 5 ani și alocațiile financiare necesare, inclusiv eşalonarea acestora.

Acțiuni strategice și măsuri prioritare			Necesar de finanțare						
			UM	Anul I	Anul II	Anul III	Anul IV	Anul V	TOTAL
0	Recuperarea în ritm accelerat a restanțelor 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	Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața 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	Creșterea vitezei de circulație 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	Reparațiile 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	Întreținerea 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	Creșterea vitezei proiectate a infrastructurii feroviare. <i>Finanțarea măsurilor prioritare e inclusă în cuprinsul obiectivelor strategice B.1 și B.2</i>	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	Creșterea eficienței operării feroviare. Creșterea punctualității 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	Creșterea eficienței managementului operativ și a planificării circulației trenurilor. <i>Finanțarea măsurilor prioritare e inclusă în cuprinsul obiectivelor strategice B.1 și B.2</i>	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	Creșterea eficienței managementului tactic al circulației 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 și a serviciilor feroviare. <i>Necesarul va fi estimat după publicarea Reg.de alocare în JO al UE</i>	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

Acțiuni strategice și măsuri prioritare			Necesar de finanțare						
			UM	Anul I	Anul II	Anul III	Anul IV	Anul V	TOTAL
	A.2.4	Creșterea eficienței procedurilor de siguranță pentru comunicarea cu trenurile în mișcare	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	Creșterea eficienței economice a activităților 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	Creșterea gradului de mecanizare a activităților de mentenanță 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	Creșterea nivelului de centralizare a instalațiilor 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	Creșterea eficienței 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	Menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației 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	Menținerea nivelului ridicat de siguranță al sistemelor de semnalizare feroviară. <i>Finanțarea măsurilor prioritare e inclusă în cuprinsul obiectivelor strategice A.3 și B.1</i>	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	Creșterea nivelului de protecție a traficului la trecerile la nivel cu calea ferată. <i>Finanțarea măsurilor prioritare e inclusă în cuprinsul obiectivelor strategice B.1 și B.2</i>	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	Creșterea eficienței energetice și 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	Creșterea gradului de electrificare a rețelei 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	Creșterea eficienței managementului distribuției 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

Acțiuni strategice și măsuri prioritare			Necesar de finanțare						
			UM	Anul I	Anul II	Anul III	Anul IV	Anul V	TOTAL
	A.5.3	Creșterea eficienței 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	Îmbunătățirea conectivității rețelei 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 investiții	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	Creșterea competitivității 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	Creșterea accesibilității 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	Creșterea competitivității 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 spațiul 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 și modernizarea infrastructurii rețelei 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 rețeaua 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

Acțiuni strategice și măsuri prioritare		Necesar de finanțare						
		UM	Anul I	Anul II	Anul III	Anul IV	Anul V	TOTAL
B.4	Susținerea mobilității 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 referință de 5,04 lei/euro.

116. Prezentat în sinteză, necesarul estimat de finanțare 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 investiții eligibile pentru finanțarea 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 tariful 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 stabilește regulile și responsabilitățile privind monitorizarea și evaluarea performanței activității CFR SA care se realizează prin intermediul Indicatorilor de Performanță și 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 maximum posibil în îndeplinirea sarcinilor contractuale care îi revin, în condițiile de finanțare asigurate de către Stat
127. Prin urmare, într-un context 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 reducere 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 tarificare 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 tarificare 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 tarificare 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 pârținoare, 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 tarificare pentru infrastructura de transport produc efectul economic dorit doar atunci când operatorii de transport rutier și feroviar sunt taxați corect.
141. Metoda de tarificare 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 tarificare 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 utilizare 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 performanță privind activitățile de investiții
 - Indicatori referitori la alte activități ale CFR SA - mediu, clienți, angajați, governanța 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.