



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 189 (XXXIII) — Nr. 1257 bis

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Vineri, 31 decembrie 2021

SUMAR

	<u>Pagina</u>
Anexa la Hotărârea Guvernului nr. 1.302/2021 privind aprobarea Programului de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă.....	3-71

HOTĂRÂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI

GUVERNUL ROMÂNIEI

HOTĂRÂRE

privind aprobarea Programului de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă*)

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, și al art. 25 lit. e) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Art. 1. — Se aprobă Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă, prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. — Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă pune în aplicare jalonul numărul 69 din Componenta 4: Transport sustenabil, din cadrul Programului național de redresare și reziliență al României.

PRIM-MINISTRU

NICOLAE-IONEL CIUCĂ

Contrasemnează:

Viceprim-ministru, ministrul
transporturilor și infrastructurii,

Sorin Mihai Grindeanu

Ministrul investițiilor

și proiectelor europene,

Dan Vilceanu

București, 30 decembrie 2021.

Nr. 1.302.

*) Hotărârea Guvernului nr. 1.302/2021 a fost publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1257 din 31 decembrie 2021 și este reprodusă și în acest număr bis.



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII



PROGRAM DE ACȚIUNE

pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare
și transferul modal către calea ferată
al fluxurilor de transport de călători și marfă

Perioada de referință: 2021 - 2026

Versiune: 3.0



CUPRINS

a) Preambul

b) Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare

- b.1) Context legal
- b.2) Context de piață
- b.3) Obiective strategice, direcții de acțiune prioritare și rezultate așteptate
- b.4) Necesități de finanțare
- b.5) Măsuri necesare pentru asigurarea fezabilității strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare
- b.6) Implementarea strategiei de dezvoltare a infrastructurii
 - b.6.1) Situația actuală
 - b.6.2) Acțiuni necesare în vederea susținerii eficiente a realizării obiectivelor privind creșterea traficului feroviar

c) Prioritizarea investițiilor feroviare

d) Creșterea traficului feroviar cu 25% până în anul 2026: analiză preliminară

- d.1) Analiza preliminară a obiectivelor asumate
 - d.1.1) Obiective privind transportul de călători
 - d.1.2) Obiective privind transportul de marfă

e) Transferul modal către calea ferată a traficului de călători

- e.1) Modalități de bază pentru asigurarea transferului modal către calea ferată a fluxurilor de transport
 - e.1.1) Restabilirea unui mediu competițional echitabil și nediscriminatoriu între modurile de transport
 - e.1.1.1) Situația actuală
 - e.1.1.2) Acțiuni necesare
 - e.1.2) Creșterea nivelului de competitivitate al serviciilor de transport feroviar
 - e.1.3) Asigurarea cadrului legal adecvat
- e.2) Beneficii așteptate

f) Transferul modal către calea ferată a traficului de călători

- f.1) Acțiuni specifice privind compensarea handicapului competitiv al transportului feroviar de călători în raport cu alte moduri de transport
- f.2) Acțiuni specifice privind creșterea competitivității serviciilor de transport feroviar de călători
- f.3) Investițiile în material rulant feroviar și utilizarea eficientă a acestuia

g) Transferul modal către calea ferată a traficului de marfă

- g.1) Acțiuni specifice privind compensarea handicapului competitiv al transportului feroviar de marfă în raport cu alte moduri de transport
 - g.1.1) Acțiuni privind transportul combinat de marfă
 - g.1.2) Acțiuni privind transportul de marfă în vagoane izolate
- g.2) Acțiuni specifice privind asigurarea competitivității serviciilor de transport feroviar de marfă
 - g.2.1) Acțiuni privind transportul combinat de marfă
 - g.2.2) Acțiuni privind transportul de marfă în vagoane izolate

h) Cadrul instituțional și creșterea capacității administrative

- h.1) Entități responsabile de realizarea programului de acțiuni
- h.2) Creșterea capacității administrative a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii pentru implementarea programului de acțiuni
 - h.2.1) Creșterea capacității administrative la nivelul MTI
 - h.2.2) Monitorizarea indicatorilor de performanță ai sistemului național de transport feroviar
- h.3) Creșterea capacității administrative a CFR SA pentru implementarea programului de acțiuni
- h.4) Modificări legislative necesare

i) Sinteza acțiunilor necesare pentru transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport



a) PREAMBUL

Pactul Ecologic European reprezintă strategia menită să facă din Europa primul continent neutru din punct de vedere climatic până în 2050. Pentru atingerea acestui obiectiv, strategia conține un set de inițiative politice și propuneri legislative care trasează calea către atingerea acestui obiectiv. Crearea unei economii neutre din punct de vedere climatic, eficientă din punct de vedere al resurselor și, în general, durabilă necesită o transformare economică și societală profundă și cuprinzătoare. Mai mult, prin adoptarea în anul 2020 a Strategiei de Mobilitate Sustenabilă și Inteligentă (SSM Strategy), Comisia Europeană a setat direcțiile prin care sistemul de transport al Uniunii Europene va face tranziția către o transformare verde și digitală, îmbunătățindu-și în același timp reziliența în fața crizelor viitoare.

În exercițiul financiar 2021-2027, cel puțin 30 % din bugetul total al UE și din instrumentul Next Generation UE vor contribui la acțiunile legate de reducerea emisiilor de carbon cu impact asupra mediului. Obiectivele politicii de coeziune sunt dedicate unei Europe mai ecologice și încurajează investițiile în energie curată, economie circulară, atenuarea schimbărilor climatice și transport durabil.

Impactul pandemiei de COVID-19 asupra tuturor sectoarelor activităților, inclusiv asupra transportului, a fost uriaș. Mecanismul pentru Redresare și Reziliență are un buget de 723,8 miliarde de euro sub formă de împrumuturi (385,8 miliarde de euro) și subvenții (338 de miliarde de euro), care este disponibil pentru a sprijini reformele și investițiile întreprinse de statele membre și este strâns aliniat cu prioritățile Comisiei. Oferind sprijin financiar pe scară largă pentru investiții și reforme până în decembrie 2026, mecanismul pregătește statele membre pentru o redresare durabilă. Mecanismul pentru Redresare și Reziliență sprijină financiar investițiile și reformele cu un impact real și de durată asupra economiei și societății, sprijinind tranziția ecologică, creșterea economică, reziliența socială și economică și crearea de locuri de muncă.

În contextul politicii europene a transporturilor, care propune dezvoltarea unei rețele TEN-T Core, cu termen limită 2030 și o rețea TEN-T Comprehensive care va susține rețeaua de bază, cu termen anul 2050, România trebuie să accelereze investițiile în infrastructura de transport, cu accent pe dezvoltarea coridoarelor multimodale transnaționale, corelate cu prioritățile naționale specifice. Planul Național de Redresare și Reziliență al României denumit în continuare PNRR este documentul strategic al României care stabilește domeniile și prioritățile de investiții precum și reformele elaborate pentru fiecare domeniu de investiții.

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:

- un sistem cu indicatori pentru prioritizarea investițiilor;
- o structură responsabilă cu pregătirea proiectului;
- 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 creștere a utilizării materialului rulant nou achiziționat;
- măsuri de transfer al călătorilor de la transportul cu autobuze/microbuze la transportul feroviar pe rutele de navetă.

O componentă importantă a acestui program de acțiune se referă la implementarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025, document aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 985/2020 pentru aprobarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025. Rolul determinant al implementării acestei strategii în cadrul programului de acțiune destinat creșterii masive a traficului feroviar este dat de orientarea prevalentă a strategiei spre creșterea competitivității serviciilor de transport feroviar pe piața internă a transporturilor de călători și marfă, în principal prin creșterea performanțelor circulației trenurilor.

În conformitate cu prevederile legislației europene și naționale în vigoare, instrumentul prin care se asigură cadrul legal de implementare a Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 este contractul de activitate și performanță al administratorului infrastructurii feroviare pentru perioada 2021-2025, contract



încheiat cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în numele statului. Acest contract a fost aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 920/2021.

Implementarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 reprezintă o condiție necesară, dar nu și suficientă, pentru atingerea obiectivelor de reformă asumate prin PNRR în ceea ce privește creșterea traficului feroviar până în anul 2026.

Ca urmare, prezentul document configurează sintetic un program de acțiune cuprinzător destinat să asigure realizarea cu succes a obiectivelor de reformă asumate în ceea ce privește creșterea traficului feroviar până în anul 2026. Documentul include:

- analiza preliminară a obiectivelor de reformă asumate și identificarea principalelor direcții de acțiune necesare;
- acțiunile necesare în vederea implementării cu succes a Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025;
- definirea unui sistem de prioritizare a investițiilor în infrastructura feroviară, bazat pe indicatori și criterii clare;
- acțiunile necesare pentru compensarea handicapului competitiv al transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport, handicap generat de externalizarea masivă a costurilor transportului rutier și a altor moduri de transport;
- acțiunile necesare pentru creșterea nivelului intrinsec de competitivitate al serviciilor de transport feroviar, prin creșterea parametrilor de performanță și calitate ai acestor servicii, precum și prin creșterea nivelului de adecvare la cerințele pieței. Această categorie include și acțiunile care exced domeniului de aplicabilitate al Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare;
- modificările legislative necesare pentru a asigura fezabilitatea programului de acțiune propus;
- definirea cadrului instituțional adecvat care să asigure implementarea programului de acțiune;
- stabilirea termenelor și responsabilităților privind realizarea acțiunilor necesare.

Programul de acțiuni include seturi de acțiuni specifice fiecărui tip de trafic vizat, respectiv: traficul feroviar de călători, traficul combinat de marfă pe rute terestre care utilizează preponderent transportul feroviar, traficul feroviar de marfă în vagoane izolate.

Corelare și complementaritate cu Programul Investițional 2021-2030 și cu Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025

Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 a fost elaborată în 2020 înainte de a fi definitivată resursele financiare disponibile din fonduri nerambursabile externe prin noul cadru financiar multi-anual 2021-2027, respectiv prin PNRR. Astfel, aceasta identifică nevoile la nivel de sector feroviar, prioritizând infrastructura feroviară în principal după resursele disponibile la nivel național și gradul de degradare al acesteia din punct de vedere al întreținerii rețelei.

Programul investițional 2021-2030 definește în esență alocările disponibile din fonduri europene și proiectele de infrastructură prioritare la nivel european cu accent pe rețeaua TEN-T și pe coridoarele pan-europene concentrându-se pe proiectele de modernizare completă a liniilor.

Prezentul program de acțiune are un rol dual - pe de o parte de a corela elementele din strategie cu sistemul de prioritizare din programul investițional, astfel actualizând strategia iar pe de altă parte de a defini măsurile, termenele și indicatorii necesari pentru a atinge țintele de creștere a traficului feroviar atât la marfă cât și la călători.



b) STRATEGIA DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII FERROVIARE

b.1) CONTEXT LEGAL

Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare a fost elaborată în conformitate cu cerințele Legii nr. 202/2016¹, care transpune în legislația națională Directiva 2012/34/UE². Art. 8 alin. (1) al acestei legi prevede următoarele:

„(1) Statul român, prin Ministerul Transporturilor, asigură dezvoltarea infrastructurii naționale de cale ferată pe baza unei finanțări sustenabile a sistemului feroviar, ținând cont de necesitățile pieței interne a transporturilor și de nevoile generale ale Uniunii Europene, inclusiv de necesitatea de a coopera cu statele terțe vecine. În acest scop, Ministerul Transporturilor, cu consultarea administratorului infrastructurii, elaborează strategia indicativă de dezvoltare a infrastructurii în vederea satisfacerii necesităților viitoare de mobilitate, în ceea ce privește mentenanța, reînnoirea și dezvoltarea infrastructurii. Strategia respectivă acoperă o perioadă de cel puțin cinci ani și este reînnoibilă. După consultarea părților interesate, această strategie se aprobă prin hotărâre a Guvernului, se publică de către Ministerul Transporturilor și se transmite Comisiei Europene.”

Prin prisma cerințelor menționate anterior, scopul principal al strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare constă în fundamentarea necesităților de finanțare a infrastructurii feroviare în următorii cinci ani, pe baza unei viziuni strategice pe termen mediu și lung, ținând cont de necesitățile pieței interne a transporturilor și de nevoile generale ale Uniunii Europene. Din această perspectivă, trebuie menționat că strategia acoperă toate domeniile relevante ale dezvoltării infrastructurii feroviare, respectiv: mentenanță (întreținere și reparații), operarea, reînnoirea și modernizarea. Caracterul comprehensiv al strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare oferă garanția utilizării eficiente a fondurilor publice fundamentate drept necesare, în scopul creșterii eficienței economice a sistemului național de transport prin reabilitarea transportului feroviar, cu consecințe privind susținerea creșterii competitivității economiei naționale.

În conformitate cu prevederile art. 8, alin. (2) - (4) din Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european cu modificările și completările ulterioare, strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare trebuie să constituie un document de referință al contractului de activitate al administratorului infrastructurii feroviare³, în principal în sensul că:

- contractul stabilește obligațiile reciproce ale părților cu privire la implementarea strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare;
- contractul prevede planul multianual de finanțare a infrastructurii feroviare, determinat pe baza necesităților de finanțare fundamentate în cadrul strategiei.

Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare este corelată cu Master Planul General de Transport al României (MPGT)⁴, în sensul că include proiectele prioritare privind modernizarea infrastructurii aferente rețelei TEN-T și coridoarelor feroviare europene, care fac obiectul parteneriatului cu Comisia Europeană. Mai mult decât atât, necesitățile financiare pentru perioada 2021-2025, identificate în cadrul strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare, sunt corelate cu proiecțiile financiare ale MPGT aferente acestei perioade.

¹ Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, publicată în Monitorul Oficial al României nr. 900 din 9 noiembrie 2016, Partea I, cu modificările și completările ulterioare

² Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L, nr. 343 din 14 decembrie 2012, cu modificările și completările ulterioare

³ Contract care se încheie între Ministerul Transporturilor și administratorul infrastructurii feroviare, pe o perioadă de cel puțin 5 ani, conform prevederilor art. 30 din Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, publicată în Monitorul Oficial al României nr. 900 din 9 noiembrie 2016, Partea I, cu modificările și completările ulterioare

⁴ Aprobare prin Hotărârea Guvernului nr. 666/2016



b.2) CONTEXT DE PIAȚĂ

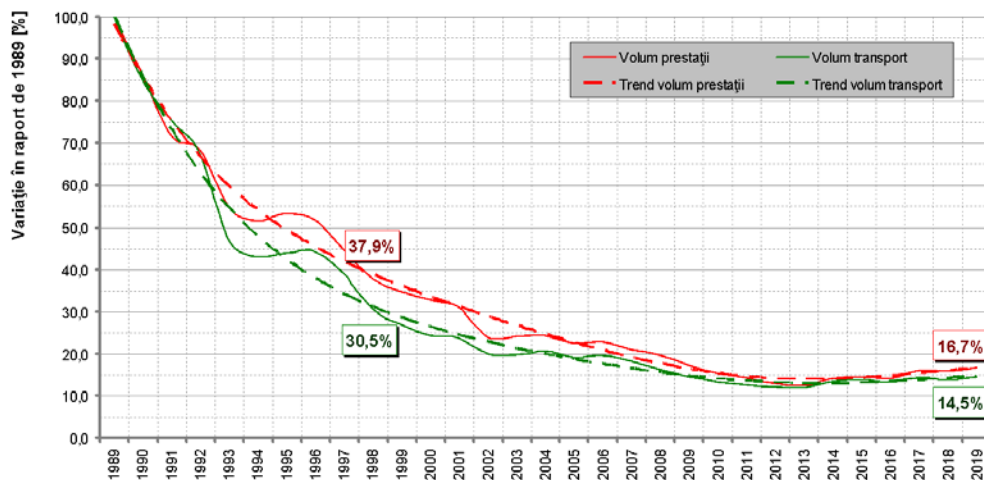
Strategia se bazează pe o analiză comprehensivă a situației actuale a transportului feroviar pe piața transporturilor de persoane și mărfuri, ca efect al evoluției în ultimii 30 de ani. Analizele evidențiază competitivitatea foarte limitată a transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport, dar mai ales în raport cu transportul rutier. Aceasta conduce la o structură profund dezechilibrată a sistemului național de transport, care se reflectă în cotele de piață ale modurilor de transport (cotele modale). Astfel, conform datelor Eurostat, cota modală a transportului feroviar pe piața transporturilor terestre este de:

- 4,2% în domeniul transporturilor de persoane pe relații interurbane (această cotă modală ia în considerație inclusiv transportul individual cu mijloace motorizate), respectiv de 21,1% în domeniul transporturilor publice de persoane pe relații interurbane;
- 21,9% în domeniul transporturilor comerciale de marfă pe relații interurbane.

Acest dezechilibru modal al sistemului național de transport se reflectă în primul rând în suprasolicitarea excesivă a rețelei rutiere, a cărei capacitate de transport a atins deja niveluri critice pe majoritatea relațiilor de transport importante (cu consecințe privind creșterea frecvenței blocajelor rutiere, limitarea vitezelor de deplasare și creșterea exponențială a numărului de accidente cu urmări grave).

Analiza evoluției în timp a transportului feroviar de călători și marfă relevă un declin major în ultimii 30 de ani, atât în ceea ce privește volumul de transport (măsurat în număr călători transportați, respectiv în tone transportate) cât și în ceea ce privește volumul de prestații (măsurat în călători-km, respectiv în tone-km). Pentru ambii indicatori s-au înregistrat contracții foarte mari, de peste 80%, atât în traficul de călători cât și în traficul de marfă.

a) Trafic călători





b) Trafic marfă

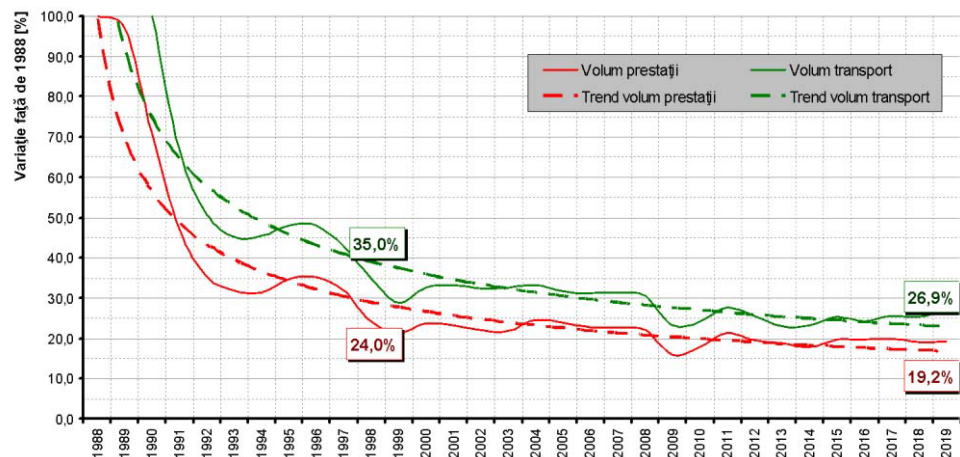


Figura 1 - Evoluția transportului feroviar de călători și marfă

Analizele efectuate indică două categorii de cauze ale acestei situații, respectiv:

- Distorsionarea semnificativă a mediului competițional, mai ales între modurile de transport terestru, care creează un dezavantaj competitiv transportului feroviar în raport cu cel rutier. În principal este vorba despre externalizarea asimetrică și extinsă a costurilor aferente transporturilor (ex: costurile de utilizare a infrastructurilor de transport, costurile privind siguranța transporturilor) și a costurilor generate de transporturi (ex: costurile privind efectele asupra mediului, costurile privind efectele accidentelor). Aceasta permite operatorilor rutieri să ofere prețuri mult mai atractive decât prețurile operatorilor feroviari, deși costurile unitare totale (inclusiv costurile externe) sunt semnificativ mai mari în cazul transportului feroviar.
- Nivelul redus de performanță și calitate al serviciilor de transport feroviar, cauzat în măsură semnificativă de nivelul redus de performanță al infrastructurii feroviare și, implicit, al serviciilor și facilităților oferite de administratorul infrastructurii feroviare.

În ceea ce privește infrastructura, analizele evidențiază că finanțarea publică a infrastructurii feroviare s-a situat constant cu mult sub nivelul necesităților. Situația fondurilor publice alocate în ultimii ani pentru întreținerea, repararea, reînnoirea și modernizarea infrastructurii feroviare este prezentată în tabelul următor.

Tabelul 1. Situația fondurilor publice alocate în ultima perioadă pentru infrastructura feroviară

Anul	Fonduri publice [mii lei]			
	Întreținere	Reparații	Reînnoire	Investiții
2012	850 000	44 821	37 165	1 352 564
2013	450 000	51 455	54 915	1 390 433
2014	693 045	4 329	13 973	1 505 330
2015	756 237	65 599	18 990	1 388 208
2016	1 022 222	92 974	48 474	1 243 268
2017	888 392	35 109	37 937	2 224 984
2018	893 686	17 219	36 342	1 146 595
2019	1 072 514	25 586	48 941	2 403 292
2020	1 204 716	26 141	79 958	2 253 535
Total	7 830 812	363 233	376 695	14 908 209
Medie anuală	870 090	40 359	41 855	1 561 333
Necesar anual (medie)	1 442 710	230 000	1 401 665	
Acoperire necesar	60.31%	17.55%	2.99%	



Trebuie precizat că aceste alocări au fost foarte reduse în raport cu necesitățile de finanțare pentru întreținerea, repararea și reînnoirea infrastructurii feroviare. Astfel:

- în ceea ce privește întreținerea infrastructurii, fondurile publice alocate au acoperit doar **60.3%** din necesitățile de finanțare;
- în ceea ce privește repararea infrastructurii, fondurile publice alocate au acoperit mai puțin de **20%** din necesitățile de finanțare;
- în ceea ce privește reînnoirea infrastructurii, fondurile publice alocate au acoperit mai puțin de **3%** din necesitățile de finanțare.

Consecința directă a finanțării necorespunzătoare a întreținerii, reparării și reînnoirii infrastructurii feroviare este degradarea progresivă a acesteia și apariția din ce în ce mai frecventă a unor defectări care necesită limitarea vitezei de circulație a trenurilor pentru asigurarea condițiilor minime de siguranță. Aceasta a generat limitarea suplimentară a competitivității transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport, materializată prin migrarea masivă a clienților către transportul rutier.

Efectul mai puțin vizibil, dar mai periculos, al subfinanțării infrastructurii feroviare, coroborat cu distorsionarea mediului competițional de pe piața transporturilor, constă în faptul că se întreține o vulnerabilitate a economiei naționale prin promovarea artificială a unui mod de transport mai scump, care generează costuri globale, inclusiv costuri bugetare, substanțial mai mari. Calculele efectuate pe baza rezultatelor unui studiu internațional⁵ arată că transferul către calea ferată a fiecărei cuante de 10% din traficul rutier derulat în România ar genera, la nivel național, economii anuale de peste 2 miliarde euro. Având în vedere că infrastructura feroviară are o capacitate de transport care ar putea permite preluarea a cel puțin 30% din traficul rutier actual, rezultă că subfinanțarea infrastructurii feroviare generează la nivelul economiei naționale pierderi anuale de peste 6 miliarde de euro.

În plus, promovarea artificială și excesivă a transportului rutier contribuie inclusiv la menținerea unui nivel ridicat de dependență față de produsele petroliere, ceea ce creează o vulnerabilitate semnificativă din perspectiva siguranței energetice. În România, nivelul de dependență față de petrol în sectorul transporturilor este mai mare de 97%⁶, depășind chiar media europeană.

Nu în ultimul rând, limitarea competitivității transportului feroviar prin finanțarea insuficientă a infrastructurii feroviare generează suprasolicitarea rețelei rutiere, a cărei capacitate de transport este deja la nivel critic în raport cu cererile pe multe relații de transport.

b.3) OBIECTIVE STRATEGICE, DIRECȚII DE ACȚIUNE PRIORITARE ȘI REZULTATE AȘTEPTATE

Logica strategiei privind dezvoltarea infrastructurii feroviare române este o logică de tip iterativ, cu dezvoltare arborescentă, care include următoarele etape:

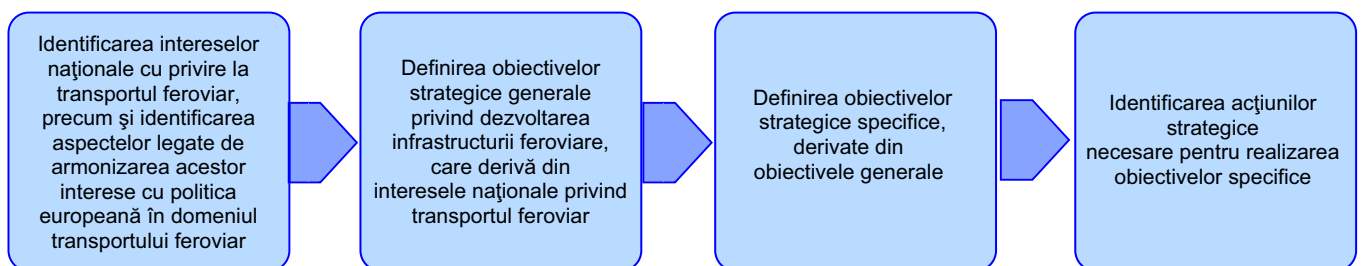


Figura 2 - Logica strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare

⁵ External Costs of Transport in Europe, studiu realizat în anul 2011 de către CE Delft, INTRAS și Franhofer ISI

⁶ Calcule efectuate pe baza datelor INS (Anuarul statistic 2012, Indicatori de Dezvoltare Durabilă în România (IDDR))



Obiectivele strategice generale privind dezvoltarea infrastructurii feroviare sunt prezentate în paragraful 8.1 din Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025, document aprobat prin HG nr. 985/2020.

Obiectivele strategice specifice privind dezvoltarea infrastructurii feroviare, derivate din obiectivele generale, sunt prezentate în paragraful 8.2 din Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025.

Urmând logica de dezvoltare menționată anterior, pentru fiecare obiectiv strategic specific sunt identificate **acțiunile strategice** necesare în vederea realizării obiectivelor asumate. Acțiunile strategice necesare pentru realizarea obiectivelor specifice, precum și măsurile prioritare pentru perioada 2021-2025 sunt prezentate în capitolul 9 din Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025.

Tabelul de mai jos prezintă sintetic obiectivele strategice generale, obiectivele specifice și acțiunile strategice necesare identificate în cadrul strategiei.

Tabelul 2. Obiective strategice și acțiuni strategice privind dezvoltarea infrastructurii feroviare

OBIECTIVE GENERALE	OBIECTIVE SPECIFICE	ACȚIUNI STRATEGICE
A	Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă	
A.1	Creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară	
	A.1.1	Reînnoirea infrastructurii feroviare
	A.1.2	Reparațiile curente ale elementelor de infrastructură
	A.1.3	Întreținerea curentă a infrastructurii feroviare
	A.1.4	Creșterea vitezei proiectate a infrastructurii feroviare
A.2	Creșterea vitezelor comerciale realizate, prin reducerea ecartului față de viteza permisă de infrastructura feroviară. 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	Creșterea eficienței planificării circulației trenurilor pe orizont de timp strategic
	A.2.4	Planificarea strategică a infrastructurii și a serviciilor feroviare
	A.2.5	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	Concentrarea centrelor de decizie privind managementul traficului feroviar
	A.3.4	Creșterea eficienței utilizării resurselor financiare destinate administrării infrastructurii feroviare
	A.3.5	Optimizarea gradului de divizare a rețelei feroviare și a distribuției punctelor de secționare
	A.3.6	Optimizarea modelului de business în domeniul mentenanței infrastructurii feroviare
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
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.6	Îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare	
	A.6.1	Construirea unor linii noi
	A.6.2	Interconectarea cu alte moduri de transport



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

A.7	Creșterea competitivității transportului feroviar de pasageri
A.7.1	Promovarea unor servicii cu grad ridicat de atractivitate pentru transportul pasagerilor
A.7.2	Susținerea logistică a serviciilor cadențate de transport feroviar al pasagerilor
A.7.3	Integrarea transportului feroviar de pasageri în fluxuri intermodale destinate creșterii mobilității
A.7.4	Creșterea accesibilității transportului feroviar de pasageri
A.7.5	Creșterea nivelului de calitate și eficiență a serviciilor de transport feroviar de pasageri
A.8	Creșterea competitivității transportului feroviar de marfă
A.8.1	Promovarea transportului intermodal feroviar-auto containerizat
A.8.2	Promovarea transportului de semi-trailere și a transportului RO-LA
A.8.3	Promovarea transportului feroviar de marfă în vagoane izolate
A.8.4	Creșterea nivelului de calitate și eficiență a serviciilor de transport feroviar de marfă
B	Integrarea în spațiul feroviar unic european
B.1	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridoarelor feroviare internaționale
B.1.1	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridorului Rin-Dunăre
B.1.2	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridorului Orient / East-Med
B.2	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T
B.2.1	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T Centrale
B.2.2	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T Extinse
B.3	Integrarea în rețeaua feroviară europeană de mare viteză
B.3.1	Axa de mare viteză Est - Vest
B.3.2	Axa de mare viteză Nord - Sud
B.4	Susținerea mobilității militare

Principala prioritate strategică (a se vedea paragraful 9.1.1 din strategie) constă în implementarea unui *program de recuperare a restanțelor privind reînnoirea infrastructurii feroviare*, care vizează readucerea infrastructurii la parametrii de performanță proiectați inițial. Acest program este eșalonat pe 15 ani și este prezentat sintetic în tabelul următor.

Tabelul 3. Programul cadru de reînnoire a infrastructurii feroviare și costurile necesare

Anul	Lungime refacție (km)	Costuri estimate reînnoire		
		Reînnoire linii curente și directe (refacție)	Reînnoire elemente critice de infrastructură	TOTAL
		mil.EUR	mil.EUR	mil.EUR
I	70	40.9	33.0	73.9
II	150	87.7	45.0	132.7
III	250	146.2	60.0	206.2
IV	375	219.3	75.0	294.3
V	550	321.7	90.0	411.7
VI	600	350.9	100.0	450.9
VII	600	350.9	100.0	450.9
VIII	600	350.9	100.0	450.9
IX	650	380.2	100.0	480.2
X	700	409.4	100.0	509.4
XI	700	409.4	100.0	509.4
XII	700	409.4	100.0	509.4



XIII	750	438.7	100.0	538.7
XIV	750	438.7	100.0	538.7
XV	800	467.9	100.0	567.9
TOTAL	8 245	4 822.4	1 303.0	6 125.4
MEDIE	549.7	321.5	86.9	408.4

Coroborat cu programul de reabilitare și modernizare a infrastructurii feroviare aferente coridoarelor europene și rețelei TEN-T, acest program vizează - pe un orizont de 10 ani - reabilitarea integrală a tuturor magistralelor feroviare, precum și a principalelor legături intermagistrale (conform figurii de mai jos).

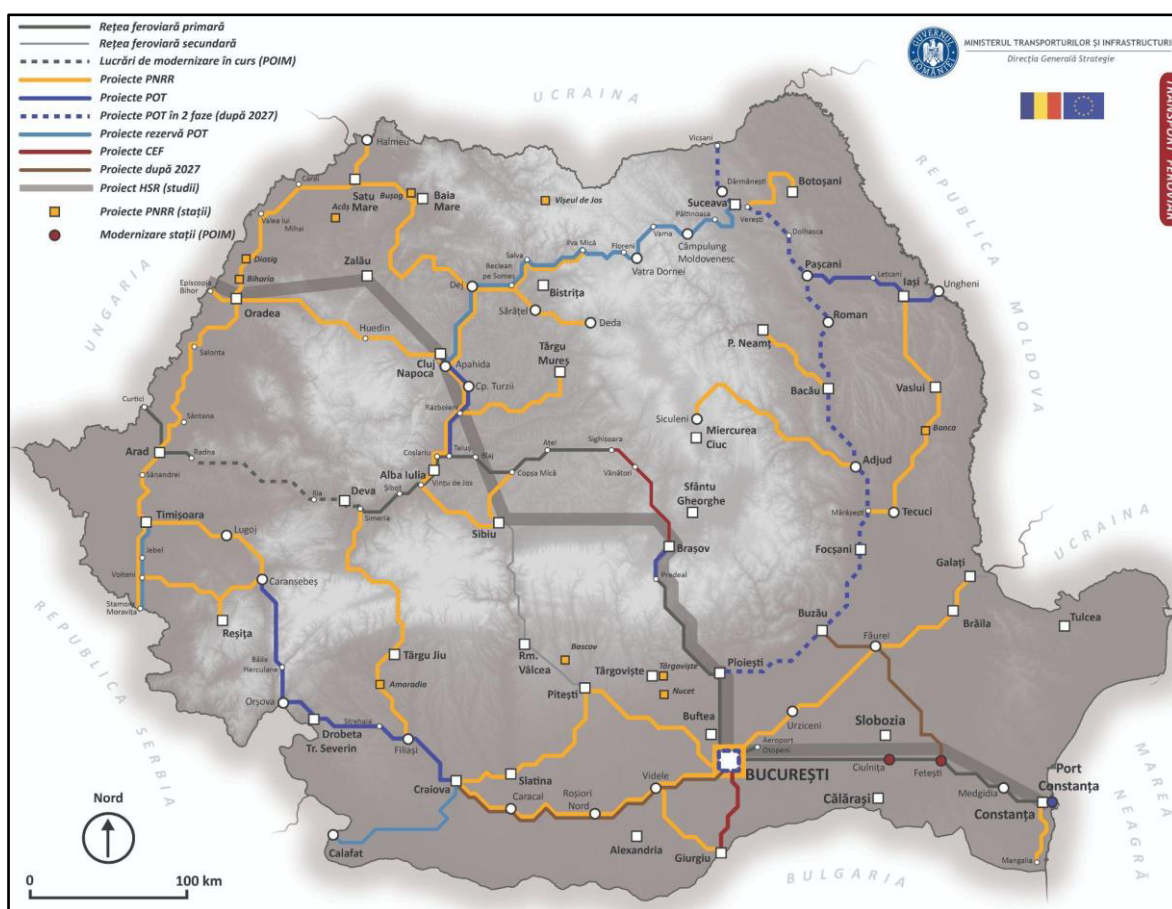


Figura 3 - Rezultate așteptate pe orizont de 10 ani (proiectele feroviare și tipul finanțării)

Ca urmare a implementării acestui program este de așteptat o creștere medie cu cel puțin 24% a vitezelor maxime admise pe magistralele feroviare. De asemenea, este de așteptat că vitezele comerciale efective ale trenurilor pe magistralele feroviare vor crește cel puțin cu aceeași rată procentuală.

De asemenea, strategia evidențiază necesitatea implementării prioritare a unui program de recuperare accelerată a restanțelor privind reparațiile, în scopul eliminării restricțiilor de viteză existente (a se vedea anexa nr. 5 a strategiei), precum și necesitatea întreținerii curente în regim permanent și continuu, pentru a preveni mărirea ecartului dintre viteza proiectată și viteza maximă permisă de infrastructura feroviară (a se vedea anexa nr. 6 a strategiei).

Complementar acestei abordări, strategia recomandă modernizarea managementului traficului feroviar, ceea ce ar genera, suplimentar, un spațiu de creștere a vitezelor comerciale de peste 20% față de situația actuală (a se vedea paragraful 9.1.2 din strategie și anexele aferente).



b.4) NECESITĂȚI DE FINANȚARE

Tabelul următor prezintă o sinteză a fondurilor publice necesare în perioada 2021-2025, structurate pe obiective strategice generale și specifice.

Tabelul 4. Fonduri publice necesare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare în perioada 2021-2025, structurate pe obiective strategice generale și specifice

Obiective strategice globale și specifice		Fonduri publice necesare						TOTAL
		UM	2021	2022	2023	2024	2025	
Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă								
1	Creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară	mil. euro	460.07	596.76	737.45	746.56	809.07	3 349.90
2	Creșterea vitezelor comerciale realizate, prin reducerea ecartului față de viteză permisă de infrastructura feroviară. Creșterea punctualității trenurilor	mil. euro	0.00	0.00	7.74	11.31	5.95	24.99
3	Creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare	mil. euro	28.81	34.32	63.47	65.82	79.33	271.75
4	Menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației trenurilor	mil. euro	17.91	7.96	0.56	0.00	0.00	26.42
5	Creșterea eficienței energetice și reducerea nivelului de poluare	mil. euro	0.21	0.57	0.18	5.36	5.36	11.67
6	Îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare	mil. euro	15.16	73.22	131.80	58.58	29.68	308.43
7	Creșterea competitivității transportului feroviar de pasageri	mil. euro	30.82	29.96	48.05	33.77	0.05	142.65
8	Creșterea competitivității transportului feroviar de marfă	mil. euro	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
TOTAL		mil. eur	552.97	742.79	989.2	921.4	929.44	4 135.81

Necesitățile de finanțare pentru infrastructură se regăsesc detaliate în cadrul Programului Investițional 2021 - 2030. Astfel, în acest program proiectele feroviare localizate pe rețeaua primară sunt în număr de 20 și includ lucrări de modernizare, electrificare, dublare și reînnoire. Aceste proiecte însumează 2586.8 km și un cost de 13.6 mld.Euro fără TVA.

Necesitățile de finanțare pentru întreținere și reparații feroviare în perioada 2021-2025, pe categorii de cheltuieli, fundamentate prin strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare române, sunt prezentate sintetic în tabelul următor.

Tabelul 5. Fonduri publice necesare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare în perioada 2021-2025, structurate pe categorii de cheltuieli

Categorii de cheltuieli		Fonduri publice necesare						TOTAL
		UM	2021	2022	2023	2024	2025	
Întreținere și reparații								
1	Întreținere curentă (acțiunea strategică A.1.3)	mil. euro	316.67	316.67	316.67	316.67	316.67	1 583.33
2	Reparații curente (acțiunea strategică A.1.2)	mil. euro	50.00	50.00	48.00	45.00	42.00	235.00
TOTAL		mil. euro	366.67	366.67	364.67	361.67	358.67	1 818.33

În ceea ce privește necesitatea de finanțare pentru reînnoiri și proiecte de investiții acestea se regăsesc detaliate în cadrul Programului Investițional 2021 - 2030.

Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare a fost concepută astfel încât, în ipoteza asigurării unor finanțări din fonduri publice la nivelul necesităților evidențiate mai sus, să asigure stoparea degradării infrastructurii și recuperarea progresivă, în cca 20 de ani, a deficitului actual de performanță al infrastructurii feroviare.

Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare este complementară Master Planului General de Transport al României, în sensul că dezvoltă și detaliază recomandările strategice generale ale MPGT privind consolidarea poziției transportului feroviar pe piața internă a transporturilor.

Având în vedere că Master Planul General de Transport a fost aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 666/2016, fapt care îi conferă statutul de document de referință privind politica de stat în domeniul transporturilor, precum și prin prisma corelării cu proiecțiile financiare ale MPGT, rezultă că este îndeplinită condiția sustenabilității financiare a strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare.



b.5) MĂSURI NECESARE PENTRU ASIGURAREA FEZABILITĂȚII STRATEGIEI DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII FEROVIARE

Dincolo de sustenabilitatea financiară și de conformitatea cu politica națională și cea europeană în domeniul transporturilor, fezabilitatea strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare este condiționată inclusiv de întrunirea cumulativă a unor condiții care exced domeniul de acțiune al administratorului infrastructurii feroviare și, în unele cazuri, chiar al sistemului feroviar în ansamblu.

Este necesară reconsiderarea rolului transportului feroviar în cadrul sistemului național de transport, în sensul valorificării avantajelor sale economice intrinseci în scopul creșterii eficienței economice a sistemului național de transport și a reducerii costurilor economiei naționale generate de domeniul transporturilor (a se vedea paragraful 11.1 din strategie).

Echilibrarea șanselor competitive ale modurilor de transport pe piața internă a transporturilor terestre reprezintă o pre-condiție pentru reabilitarea transportului feroviar și, implicit, pentru a asigura fezabilitatea strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare. Aceasta implică eliminarea distorsiunilor existente pe această piață în ceea ce privește mediul concurențial între modurile de transport, în scopul asigurării cadrului necesar pentru echilibrarea modală a sistemului național de transport (a se vedea paragraful 11.2 din strategie). Trebuie menționat că PNRR include asumarea unui obiectiv de reformă în acest sens, prin implementarea unui nou sistem de taxare a transportului rutier orientat spre internalizarea costurilor externe generate de acest mod de transport.

Este necesară implementarea unor reguli uniforme cu privire la finanțarea infrastructurilor de transport, în conformitate cu recomandările Master Planului General de Transport, în scopul de a asigura stabilitatea și predictibilitatea finanțării acestor infrastructuri. În particular, regulile uniforme cu privire la finanțarea infrastructurilor de transport trebuie să asigure aplicarea prevederilor legislației naționale și europene cu privire la acoperirea necesităților de finanțare a infrastructurii feroviare (a se vedea paragraful 11.3 din strategie).

Este imperios necesară consolidarea sistemului de servicii publice de transport feroviar al pasagerilor, în scopul asigurării cadrului necesar care să permită crearea unei alternative viabile și atractive în raport cu varianta transportului rutier individual, cu consecințe privind reducerea gradului de suprasolicitare a infrastructurii rutiere și, implicit, fluidizarea traficului pe rețeaua rutieră națională. În caz contrar, orice efort privind reabilitarea infrastructurii feroviare ar putea fi compromis prin menținerea, în domeniul traficului feroviar de călători, a unei oferte de servicii insuficiente din punct de vedere cantitativ și neatractive pentru clienți din perspectiva nivelului de performanță și calitate a serviciilor (a se vedea paragraful 11.4 din strategie).

În perioada de tranziție privind internalizarea costurilor externe ale transporturilor în vederea asigurării unui mediu competițional echilibrat și echitabil între modurile de transport, necesitatea transferului către calea ferată a unor fluxuri de marfă transportate în prezent pe căile rutiere conduce la necesitatea implementării urgente a unor măsuri de promovare a transportului intermodal/combinat de marfă și a transportului feroviar de marfă în vagoane izolate, în scopul echilibrării competiției intermodale pe piața expedițiilor de marfă de dimensiuni mici (a se vedea paragraful 11.5 din strategie).

Implementarea strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare, ca obligație asumată prin contractul de performanță și activitate al administratorului infrastructurii feroviare (a se vedea paragraful următor), impune necesitatea asigurării unui plan multianual de finanțare a infrastructurii feroviare, stabilit astfel încât să asigure acoperirea de o manieră predictibilă a necesităților de finanțare fundamentate în cadrul strategiei, evidențiate în paragraful anterior. De asemenea, este necesară implementarea mecanismelor legale de finanțare multianuală a acțiunilor care se derulează pe intervale de timp care depășesc orizontul unui an calendaristic (a se vedea paragraful 11.6 din strategie).



b.6) IMPLEMENTAREA STRATEGIEI DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII

b.6.1) Situația actuală

Strategia de dezvoltare a infrastructurii a fost aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 985/2020. Ca urmare, această strategie are în prezent statutul de document de referință privind politicile publice în domeniul transportului feroviar. Documentul este publicat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii la adresa

<http://mt.gov.ro/web14/strategia-in-transporturi/transporturi-strategie/strategii-sectoriale-politici-programe>

și pe site-ul CFR SA, administratorul infrastructurii feroviare, la adresa

<http://cfr.ro/index.php/ct-menu-item-3/ct-menu-item-55/strategia-de-dezvoltare-a-infrastructurii-feroviare>.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 202/2016, care transpune Directiva 2012/34/UE, în cursul anului 2021, între Ministerul Transporturilor și Infrastructurii -în numele statului- și administratorul infrastructurii feroviare a fost încheiat **Contractul de activitate și performanță al Companiei Naționale de Căi Ferate "C.F.R." - S.A.pentru perioada 2021-2025**. Contractul a fost aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 920/2021 și este publicat pe site-ul CFR SA, administratorul infrastructurii feroviare, la adresa

<http://cfr.ro/index.php/ct-menu-item-3/contractul-de-activitate-2021-2025>

În conformitate cu prevederile art. 2 (*Obiectul Contractului*): *“Prezentul Contract stabilește drepturile și obligațiile reciproce ale CFR SA și ale Ministerului pentru asigurarea funcționării infrastructurii feroviare, care să garanteze desfășurarea transporturilor de marfă și de călători pe căile ferate române în condiții de performanță și siguranță a circulației, în conformitate cu legislația în vigoare. De asemenea, contractul stabilește regulile și responsabilitățile privind monitorizarea și evaluarea performanței activității CFR SA, prin intermediul Indicatorilor de Performanță și Monitorizare”*.

În conformitate cu prevederile art. 4 (*Obiective de nivel înalt pentru Sectorul Feroviar*) alin. (2) din contract, acest contract “stabilește obligațiile asumate de către CFR SA și de către Minister privind colaborarea în vederea realizării obiectivelor strategice stabilite în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare în perioada 2021-2025, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 985/2020”.

Altfel spus, acest contract constituie instrumentul legal care stabilește, pe de o parte, angajamentul reciproc al ministerului și al administratorului infrastructurii feroviare cu privire la implementarea strategiei de dezvoltare a infrastructurii, iar pe de altă parte stabilește responsabilitățile asumate de cele două părți în acest scop. Astfel, conform prevederilor art. 5 (*Roluri și Responsabilități*) din contract se stabilesc următoarele *principii* care reglementează relațiile dintre părțile contractante:

- a) *„Responsabilitățile și obligațiile principale ale Ministerului prevăzute prin prezentul Contract au în vedere asigurarea resurselor financiare de la bugetul de stat necesare îndeplinirii obiectivelor stabilite în strategia prevăzută la art. 4 alin. (2), cu respectarea prevederilor art. 8 alin. (4) din Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european cu modificările și completările ulterioare, precum și asigurarea cadrului legislativ care să permită desfășurarea activității CFR SA în condiții normale, într-un cadru concurențial echitabil în raport cu alte moduri de transport”*.
- b) *„Responsabilitățile și obligațiile principale ale CFR SA prevăzute prin prezentul Contract au în vedere îndeplinirea obiectivelor stabilite în strategia prevăzută la art. 4 alin.(2), cu respectarea prevederilor legale în vigoare, în scopul derulării în bune condiții a serviciilor de transport feroviar, a satisfacerii integrale a cererilor de transport pe calea ferată și a creșterii competitivității transportului feroviar pe piața internă a transporturilor”*.

În cadrul contractului sunt prevăzute necesitățile de finanțare din fonduri publice ale administratorului infrastructurii, stabilite pe baza strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare astfel încât să asigure realizarea obiectivelor asumate prin strategie.

De asemenea, în cadrul contractului sunt stabilite fondurile publice alocate administratorului infrastructurii în scopul realizării obiectului contractului. Fondurile publice alocate includ atât fondurile naționale cât și fondurile



europene nerambursabile. Tabelul următor sintetizează situația necesarului de finanțare și a fondurilor alocate pentru categoriile de cheltuieli care se finanțează din fonduri naționale.

Tabelul 6. Fonduri publice naționale alocate pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare în perioada 2021-2025

Nr crt	Categorie fonduri		Fonduri publice [mii lei]					Total 2021-2025
			2021	2022	2023	2024	2025*	
1	Întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice	Fonduri necesare	2 215 147	2 929 578	3 187 334	3 206 574	3 225 813	14 764 446
		Fonduri alocate	1 404 019	1 340 935	1 387 565	1 385 816	-	5 518 335
2	Reparațiile curente ale infrastructurii feroviare publice	Fonduri necesare	271 667	273 889	265 067	250 000	234 733	1 295 356
		Fonduri alocate	41 908	50 000	50 000	50 000	-	191 908
3	Reînnoirea infrastructurii feroviare publice	Fonduri necesare	401 751	727 081	1 138 800	1 635 177	2 300 872	6 203 680
		Fonduri alocate	70 954	123 076	98 924	82 000	-	374 955

* Conform legislației naționale, alocările estimate de fonduri publice pentru anul 2025 urmează să fie stabilite prin legea bugetului de stat pentru anul 2022

Sursa: HG nr. 920/2021, anexele nr. 9 și 10

Contractul stabilește un set amplu de indicatori de performanță ai infrastructurii, prin care se măsoară activitatea CFR SA destinată realizării obiectivelor stabilite prin strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare. Pe baza finanțării asigurate, contractul stabilește obiectivele (țintele) asociate acestor indicatori de performanță. O sinteză a obiectivelor asociate principalilor indicatori de performanță ai infrastructurii feroviare este prezentată în tabelul următor (sursa: HG nr. 920/2021, anexa nr. 8).

Tabelul 7. Evoluția indicatorilor de performanță ai administrării infrastructurii feroviare în perioada 2021-2025

Indicator	UM	Obiective				
		2021	2022	2023	2024	2025
A.1 - Viteza tehnică asigurată	km/h	68.20	67.80	66.51	65.06	-
A.2 - Grad de utilizare a performanțelor proiectate	%	79.02	77.73	76.25	74.58	-
A.3.1 - Valoare indisponibilitate	zile*km	768 807.36	816 074.33	870 371.05	934 014.94	-
A.4 - Numărul punctelor periculoase eliminate prin reparații curente	nr	1	3	3	3	-
B.1 - Lungime linie reînnoită (refacție)	km	9.9	22.6	17.2	15.3	-
B.2.1 - Număr puncte periculoase eliminate prin reînnoire	nr	8	9	9	9	-
C.1 - Punctualitatea trenurilor de călători	min/100 tren*km	1.45	1.52	1.61	1.72	-
C.2 - Predictibilitatea trenurilor de călători	%	99.21	99.16	99.10	99.04	-
C.3 - Punctualitatea trenurilor de marfă	min/100 tren*km	0.98	1.03	1.09	1.17	-
C.4 - Indicele de siguranță a circulației trenurilor	nr / mil.tren*km	0.76	0.80	0.84	0.88	-
C.5.1 - Număr treceri la nivel modernizate	nr	21	56	65	14	-
D.1.1 - Parcursul trenurilor de călători pe rețea	tren*km	55 797 249.0	61 571 288.8	61 483 558.2	61 509 198.0	-
D.2.1 - Parcursul trenurilor de marfă pe rețea	tren*km	21 126 950.0	21 232 584.8	21 338 747.7	21 445 441.4	-
E.1.1 - Lungime linie electrificată	km	4 032.4	4 032.4	4 032.4	4 032.4	-

b.6.2) Acțiuni necesare în vederea susținerii eficiente a realizării obiectivelor privind creșterea traficului feroviar

Prin PNRR au fost asumate două obiective relevante de reformă în domeniul transporturilor. Aceste obiective vizează creșterea cu 25% până în anul 2026 a traficului feroviar derulat pe rețeaua feroviară din România (a se vedea capitolul de mai jos).

După cum s-a evidențiat în paragraful 2.3 de mai sus, unul dintre obiectivele strategice globale asumat prin Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare vizează **creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă** (obiectivul strategic general A). Acțiunile strategice identificate drept necesare pentru atingerea acestui obiectiv strategic vizează asigurarea suportului logistic al creșterii parametrilor de performanță și calitate ai serviciilor de transport feroviar, prin creșterea performanțelor circulației trenurilor și prin asigurarea



serviciilor și facilităților necesare în vederea creșterii atractivității transportului feroviar. Ca urmare, implementarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare are un rol esențial din perspectiva realizării obiectivelor asumate prin PNRR privind creșterea semnificativă a transportului feroviar în perioada următoare, prin transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport.

Pe de altă parte, analizele efectuate în contextul definirii PNRR au condus la identificarea unor proiecte prioritare în domeniul dezvoltării infrastructurii feroviare, suplimentare față de cele propuse în cadrul strategiei pentru perioada 2021-2025.

Având în vedere considerentele prezentate anterior, sunt necesare următoarele acțiuni specifice pentru a asigura implementarea eficientă a strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare, cu rezultate care să susțină în mod eficient realizarea obiectivelor asumate prin PNRR privind creșterea traficului feroviar prin transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport:

- S.1. Redimensionarea planului multianual de finanțare a infrastructurii feroviare și actualizarea subsecventă a contractului de activitate și performanță al administratorului infrastructurii prin actul adițional aferent anului 2022. Redimensionarea trebuie să ia în considerare acoperirea adecvată a necesităților de finanțare stabilite prin HG nr. 985/2020, fondurile alocate prin PNRR pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și asigurarea resurselor necesare pentru realizarea obiectivelor asumate prin PNRR privind creșterea cu 25% până în anul 2026 a traficului feroviar derulat pe rețeaua feroviară din România.
- S.2. Actualizarea strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare și corelarea cu PNRR, prin includerea acțiunilor și măsurilor prioritare specifice prevăzute prin PNRR și luarea în considerare a resurselor financiare suplimentare asigurate prin PNRR. De asemenea, actualizarea strategiei va analiza necesitatea și oportunitatea recalibrării unor acțiuni strategice din perspectiva realizării obiectivelor asumate prin PNRR privind creșterea cu 25% până în anul 2026 a traficului feroviar derulat pe rețeaua feroviară din România.
- S.3. Implementarea proiectelor de investiții prevăzute în PNRR, suplimentare față de cele deja propuse în cadrul strategiei pentru perioada 2021-2025.

Acțiunile privind implementarea efectivă a prevederilor strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare sunt evidențiate în paragrafele 5.2 și 6.2 de mai jos, în contextul acțiunilor destinate inițierii și susținerii transferului modal către calea ferată a fluxurilor de transport de călători și, respectiv, de marfă.



c) PRIORITIZAREA INVESTIȚIILOR FERROVIARE

În cadrul procesului de pregătire pentru noul cadru financiar multi-anual 2021-2027, condiția favorizantă pentru Programul Operațional Transport o reprezintă planificarea strategică a investițiilor. Acest lucru se realizează prin programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport 2021-2030 cu un rol triplu:

- prioritizare a investițiilor constituind o condiție favorizantă în vederea noului cadru financiar multianual,
- actualizare a strategiei de implementare a Master Planului General de Transport al României,
- document cadru de referință pentru politicile publice relevante și pentru toate instituțiile implicate în realizarea obiectivelor de infrastructură de transport națională.

În ce privește prioritizarea proiectelor, Programul investițional răspunde necesității unui sistem de indicatori în baza căruia a fost definitivată atât prioritizarea propriu-zisă a proiectelor cât și strategia de finanțare, secțiunea privind prioritizarea proiectelor din programul investițional fiind comună cu cea din prezentul program de acțiune. Astfel, pentru dezvoltarea sectorului feroviar au fost identificate câteva obiective specifice care să contribuie la atingerea obiectivului general de bună conectivitatea feroviară și complementaritate cu alte moduri de transport, respectiv:

- Obiectivul de eficiență economică: dezvoltarea unui sistem de transport feroviar care generează beneficii mai mari decât costurile înregistrate;
- Obiectivul de echitate: costurile și veniturile unui sistem de transport vor fi distribuite corect între cetățeni, industrii și între zone geografice;
- Obiectivul de siguranță: infrastructura și serviciile de transport vor fi furnizate astfel încât să protejeze persoanele împotriva vătămării sau a deceselor;
- Obiectivul de integrare: sistemul de transport va permite persoanelor (inclusiv pentru cele cu mobilitate redusă) să călătorească confortabil și sigur, utilizând o varietate de moduri de transport și să minimizeze costurile de transport de mărfuri;
- Obiectivul de mediu: sistemul de transport va proteja mediul înconjurător sprijinind dezvoltarea socială și economică în folosul prezentei generații dar și a celor viitoare.

Pentru stabilirea nevoilor prioritare feroviare totale s-a identificat nevoia de conectivitate, s-au definit coridoarele de conectivitate, rețeaua feroviară, lista de proiecte care au fost prioritizate și ierarhizate în așa fel încât să se obțină un rezultat fundamentat în funcție de criteriile științifice, concrete și corecte:



Figura 4 - Etapele stabilirii nevoilor prioritare feroviare

Strategia de prioritizare a proiectelor s-a realizat în concordanță cu metodologia agreată cu Comisia Europeană, similară cu cea din Master Planul General de Transport. În fapt, considerăm astfel, că se realizează o actualizare a strategiei de implementare în baza aceluiași priorități de conectivitate identificate în documentul strategic de programare a investițiilor în transport.

Lista de proiecte, după aplicarea criteriilor prezentate, este structurată în funcție de stadiul proiectelor. Astfel, investițiile care fac parte din strategia de implementare sunt reprezentate de:



- **Proiecte aflate în faza de execuție** (lucrări care vor fi făcute și finalizate în următorul cadru financiar) și fac parte din scenariul de referință;
- **Proiecte lansate spre a fi implementate** (achiziție publică demarată pentru realizarea documentației tehnico-economice sau pentru execuție) și fac parte din scenariul de referință;
- **Proiecte din lista prioritizată.**

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, metodologia analizei multicriteriale (AMC) pentru proiectele rețelei primare se bazează 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%

Metodologia de evaluare pentru fiecare criteriu este sintetizată în tabelul de mai jos:

Tabelul 8. Metodologia de evaluare în funcție de criterii

Nr. Crt.	Obiectiv	Pondere	Criteriu de evaluare	Modul de punctare
1	Eficiență economică	35%	Pe baza Ratei interne de rentabilitate economică (RIRE) a proiectului	Au fost alocate 35 puncte pentru proiectul cu valoarea RIRE cea mai mare (București - Craiova – RIRE 35). Pentru valorile intermediare între 0 și 35, punctajul a fost alocat proporțional.
2	Reducerea emisiilor de carbon	20%	Pe baza contribuției proiectului la ținta națională de reducere a emisiilor	Intervalul 0-100 puncte. Proiectul cu cea mai mare cantitate de tone echivalent CO2 redusă primește 20 puncte (București - Craiova), iar punctajul pentru celelalte proiecte este redus proporțional
3	Conectivitatea strategică	25%	În funcție de apartenența la rețeaua națională primară/secundară, TEN-T sau alte rețele	100 puncte pentru proiectele TEN-T aflate pe rețeaua primară, 80 puncte pentru proiectele TEN-T care nu sunt pe rețeaua primară, 50 puncte pentru proiectele de pe rețeaua secundară, 20 puncte pentru proiectele de pe alte rețele.
4	Utilizarea duală a infrastructurii	15%	Pe baza importanței pentru mobilitatea militară pe teritoriul României	0-100 puncte împărțite pe 3 intervale: 100-66, 65-33, 32-1. Proiectele de categoria A, conform clasificăției date de către Ministerul Apărării Naționale, primesc maxim 100 puncte și minim 66 puncte, în funcție de ordinea de pe listă (reducerea proporțională până la minimul intervalului), similar pentru proiectele de categoria B și C. Pentru proiectele în afara celor 3 categorii (liste) 0 puncte.
5	Maturitatea pregătirii proiectului	5%	Pe baza stadiului de pregătire a proiectului	Studiu de fezabilitate (cu acord de mediu emis) finalizat – 100 puncte. Studiu de fezabilitate (cu acord de mediu emis) cu nevoie de actualizare – 85 puncte. Studiu de fezabilitate (fără acord de mediu) în elaborare – 50 puncte. Studiu de fezabilitate (fără acord de mediu) în faza de licitație – 20 puncte. Fără studiu de fezabilitate – 0 puncte.

Astfel, metodologia de evaluare a criteriilor, respectiv prioritizarea a fost realizată pentru 20 de proiecte care însumează un total de 2586.8 km și un cost total estimat de 12.8 mld.EUR.

*Tabelul 9. Metodologia de prioritizare a rețelei feroviare
(M – Modernizare, E – Electricificare, D - dublare, R - Reînnoire)*

Nr. Crt.	Proiect	Rețea TEN-T	Tip intervenție	L (km)	Cost estimat (mil.EUR)		Eficiența economică		Reducerea emisiilor de carbon		Conectivitatea strategică		Utilizarea duală		Maturitatea pregătirii proiectului		Punctaj
					fără TVA	cu TVA	Scor EIRI (%)	Punctaj EIRR	Valoare emisii de carbon (kt)	Punctaj emisii de carbon	Apartenența rețea	Punctaj rețea	Prioritate NATO - MAPN	Punctaj prioritate NATO - MAPN	Stadiu pregătire proiect	Punctaj pregătire proiect	
1	<i>Port Constanța - Palas</i>	Core	M+D	180.0	727.4	865.6	2.71	19.37	12,454,241	5.16	Primara	25.00	Prioritatea 1	15.00	Contract	5.00	69.53



2	Complex feroviar București	Core	M+E+D	600.0	1000.0	1190.0	2.71	19.37	12,454,241	5.16	Primara	25.00	Prioritatea 1	15.00	MPGT	0.00	64.53
3	Predeal - Brașov	Core	M	27.0	1400.0	1666.0	6.86	28.56	18,276,015	7.57	Primara	25.00	Prioritatea 1	15.00	Contract	5.00	81.13
4	Giurgiu Frontieră - București	Core	M+E	99.0	577.7	687.4	1.65	17.03	10,250,451	4.25	Primara	25.00	Prioritatea 1	15.00	Contract	5.00	66.28
5	Ploiești Triaj - Focșani	Core	M	143.0	572.0	680.7	9.14	33.61	33,407,371	13.84	Primara	25.00	Prioritatea 1	15.00	Contract	5.00	92.44
6	Focșani - Roman	Core	M	147.0	588.0	699.7	2.95	19.90	12,734,742	5.28	Primara	25.00	Prioritatea 3	5.00	Contract	5.00	60.18
7	Roman - Pașcani	Core	M	41.0	164.0	195.2	0.23	13.88	2,176,903	0.90	Primara	25.00	Prioritatea 3	5.00	Contract	5.00	49.78
8	Pașcani - Suceava - Dărmănești	Core	M	71.0	284.0	338.0	1.14	15.90	4,711,528	1.95	Primara	25.00	Prioritatea 3	5.00	Contract	5.00	52.85
9	Dărmănești - Vicșani Frontieră	Core	M+E	34.0	57.0	67.8	-6.04	0.00	192,311	0.08	Primara	25.00	Prioritatea 3	5.00	Contract	5.00	35.08
10	București - Craiova	Core	M	209.0	1254.0	1492.3	9.77	35.00	48,281,132	20.00	Primara	25.00	Prioritatea 1	15.00	MPGT	0.00	95.00
11	Craiova - Dr.Tr.Severin - Caransebeș	Core	M+D partial	234.0	2110.1	2511.0	0.54	14.57	13,872,206	5.75	Primara	25.00	Prioritatea 1	15.00	Contract	5.00	65.31
12	Suceava - Ilva Mică	Core	M	191.0	1807.5	2150.9	-0.95	11.27	8,479,162	3.51	Primara	25.00	Prioritatea 3	5.00	MPGT	0.00	44.78
13	Ilva Mică - Apahida	Core	M	119.0	714.0	849.7	5.02	24.48	15,792,005	6.54	Primara	25.00	Prioritatea 1	15.00	MPGT	0.00	71.03
14	Teiuș - Cp. Turzii	Core	M	51.0	306.0	364.1	6.26	27.23	9,805,898	4.06	Primara	25.00	Prioritatea 1	15.00	MPGT	0.00	71.29
15	Cp. Turzii - Cluj Napoca	Core	M	51.0	484.5	576.6	3.70	21.56	6,631,048	2.75	Primara	25.00	Prioritatea 1	15.00	MPGT	0.00	64.31
16	Buzău - Făurei	Comprehensive	R	40.0	160.0	190.4	0.99	15.56	1,818,795	0.75	Primara	25.00	Prioritatea 1	15.00	MPGT	0.00	56.32
17	Făurei - Fetești	Comprehensive	R	89.0	356.0	423.6	-1.44	10.18	2,354,655	0.98	Primara	25.00	Prioritatea 3	5.00	MPGT	0.00	41.16
18	Pașcani - Iași - Ungheni	Core	M+E partial	97.0	388.0	461.7	2.50	18.91	8,279,850	3.43	Primara	25.00	Prioritatea 3	5.00	Contract	5.00	57.34
19	Timișoara - Stamora Moravița Fr.	Core	M+E	56.0	120.0	142.8	-1.77	9.45	4,236,081	1.75	Primara	25.00	Prioritatea 1	15.00	MPGT	0.00	51.21
20	Craiova - Calafat	Core	M+E	107.8	561.3	667.9	-1.77	9.45	4,236,081	1.75	Primara	25.00	Prioritatea 1	15.00	Contract	5.00	56.21
Total				2586.8	13631.4	16221.4											

Așadar, în urma prioritizării pe baza criteriilor stabilite s-a realizat o ierarhizare a celor 20 de proiecte în funcție de punctajul obținut. Ecartul punctajelor este de la 35.08 puncte (proiectul Dărmănești - Vicșani Frontieră) la 95.00 puncte (proiectul București - Craiova).

Tabelul 10. Lista proiectelor feroviare prioritizate și ierarhizate, localizate pe rețeaua primară
(M – Modernizare, E – Electricare, D - dublare, R - Reînnoire)

Nr. Crt.	Proiect	Tip Intervenție	Lungime (km)	Cost estimat (mil. EUR fără TVA)	Cost estimat (mil.EUR cu TVA)	Punctaj
1	București - Craiova	M	209.0	1254.0	1492.3	95.00
2	Ploiești Triaj - Focșani	M	143.0	572.0	680.7	92.44
3	Predeal - Brașov	M	27.0	1400.0	1666.0	81.13
4	Teiuș - Cp. Turzii	M	51.0	306.0	364.1	71.29
5	Ilva Mică - Apahida	M	119.0	714.0	849.7	71.03
6	Port Constanța - Palas	M+D	180.0	727.4	865.6	69.53



7	<i>Giurgiu Frontieră - București</i>	M+E	99.0	577.7	687.4	66.28
8	<i>Craiova - Dr.Tr.Severin - Caransebeș</i>	M+D parțial	234.0	2110.1	2511.0	65.31
9	<i>Complex feroviar București</i>	M+E+D	600.0	1000.0	1190.0	64.53
10	<i>Cp. Turzii - Cluj Napoca</i>	M	51.0	484.5	576.6	64.31
11	<i>Focșani - Roman</i>	M	147.0	588.0	699.7	60.18
12	<i>Pașcani - Iași - Ungheni</i>	M+E parțial	97.0	388.0	461.7	57.34
13	<i>Buzău - Făurei</i>	R	40.0	160.0	190.4	56.32
14	<i>Craiova - Calafat</i>	M+E	107.8	561.3	667.9	56.21
15	<i>Pașcani - Suceava - Dărmănești</i>	M	71.0	284.0	338.0	52.85
16	<i>Timișoara - Stamora Moravița Fr.</i>	M+E	56.0	120.0	142.8	51.21
17	<i>Roman - Pașcani</i>	M	41.0	164.0	195.2	49.78
18	<i>Suceava - Iva Mică</i>	M	191.0	1807.5	2150.9	44.78
19	<i>Făurei - Fetești</i>	R	89.0	356.0	423.6	41.16
20	<i>Dărmănești - Vicșani Frontieră</i>	M+E	34.0	57.0	67.8	35.08
	Total		2586.8	13631.4	16221.4	

Deciziile de finanțare în domeniul feroviar depind de modul de abordare al proiectelor de modernizare, în vederea atingerii standardelor impuse la nivel de regulament european. Astfel cele două abordări sunt:

1. Implementarea fazată care prevede două etape:

a) etapa I – lucrări de tip reînnoiri pe liniile directe, implementate într-o manieră accelerată, care vizează eliminarea tuturor restricțiilor de viteză prin înlocuirea cadrului piatră spartă (track beds) – traverse și prinderi (rail sleepers and rail fasteners) – șină (steel rail) și a aparatelor de cale (rail switches);

b) etapa a II-a – lucrări de modernizare complete, pe liniile directe și abătute în special pentru poduri, podețe, tuneluri, care prevăd reutilizarea în procente ridicate a elementelor schimbate în prima etapă, la care se adaugă și introducerea sistemului ERTMS.

În această abordare fazată, etapa 1 este complementară cu etapa a II-a, lucrările la infrastructura feroviară fiind stabilite integrat încă de la început.

1. Modernizare completă în cadrul unui proiect integrat

Alocările financiare aferente proiectelor depind de abordările menționate, studiile de fezabilitate definind sectoarele de cale ferată care necesită modernizare completă și cele care asigură standardele europene printr-un proces fazat.

Având în vedere corelarea cu investițiile aferente PNRR (modernizare completă, renewal, quick wins, centralizări), în cadrul POT sunt propuse la finanțare o serie de proiecte desfășurate în tabelul 11.

2. Modernizare completă în cadrul unui proiect integrat

Alocările financiare aferente proiectelor depind de abordările menționate, studiile de fezabilitate definind sectoarele de cale ferată care necesită modernizare completă și cele care asigură standardele europene printr-un proces fazat.



Având în vedere corelarea cu investițiile aferente PNRR (modernizare completă, renewal, quick wins, centralizări), în cadrul POT sunt propuse la finanțare o serie de proiecte desfășurate în tabelul următor.

Tabelul 11. Proiectele finanțate din POT

Nr. Crt.	Proiect	Tip Intervenție	L (km)	Cost estimat total – modernizare completă (mil. EUR fără TVA)	Valoare propusă la finanțare din POT (mil. EUR fără TVA)	Observații
1	Predeal - Brașov	M	27.0	1400	1400	"Missing link" pe principala conexiune feroviară Constanța – Curtici – finanțare integrală din POT. Soluția tehnică va urmări maximizarea vitezei de tranzit și minimizarea declivității.
2	Craiova - Dr. Tr. Severin - Caransebeș	M+D parțial	234.0	2110	2110	Modernizare completă cu finanțare integrală din POT în vederea finalizării până în 2030 a sectorului de coridor cu accent pe secțiunile-cheie ale sectorului critic Gârnița - Balota - Dr.Tr.Severin (declivitatea ridicată, raze de curbură mici, rocă nefavorabilă construcțiilor)
3	Teiuș - Cp. Turzii - Cluj-Napoca	M	102	790	790	Missing Link între principalul coridor feroviar (Constanța - București - Brașov - Curtici) și proiectul Cluj-Napoca - Episcopie Bihor din PNRR – finanțare integrală din POT
4	Port Constanța - Palas	M+D	180.0	727.4	246	Faza 1 - Modernizare completă pe secțiunile-cheie ale sectorului de acces în port (Palas - Port Constanța) între Agigea Ecluză și Terminal FerryBoat precum și grupa B din port. Faza 2 - Finalizare modernizare post 2027
5	Complex feroviar București	M+E+D	600.0	1000.0	250	Faza 1 - Modernizare completă pe secțiunile-cheie ale sectorului de acces în Gara de Nord grupele A și B, reactivarea unor racorduri, construcția unor puncte de oprire (stații CF) pentru aria metropolitană în noi de bazine de captare a pasagerilor Faza 2 - Finalizare modernizare post 2027
6	Pașcani - Iași - Ungheni	M+E parțial	97.0	388.0	388	Conexiune a municipiului Iași la Magistrala 500 – finanțare integrală din POT și principala legătură a Republicii Moldova la rețeaua TEN-T
7	Ploiești Triaș – Focșani – Roman - Pașcani - Suceava - Dărmănești - Vicșani Frontieră	M	436	1665	566	Faza 1 - Modernizare completă pe secțiunile-cheie ale sectoarelor feroviare pe care viteza de circulație este redusă (ex. Ploiești - Buzău viteza actuală pe toată distanța este 80 km/h) Faza 2 - Finalizare modernizare post 2027
8	Proiect reabilitare stații	M	-	90	90	Faza 1 - Reabilitare stații prioritizate Faza 2 - Finalizare reabilitare post 2027
9	Proiect reabilitare poduri, podețe, tuneluri	M	-	450	110	Faza 1 - Reabilitare poduri, podețe, tuneluri prioritizate Faza 2 - Finalizare reabilitare post 2027
10	Proiect de modernizare a trecerilor la nivel cu calea ferată	M	-	162	80	Faza 1 - Modernizare treceri la nivel cu calea ferată prioritizate Faza 2 - Finalizare modernizare post 2027
11	Proiect de creștere a vitezei peste 160 km/h pe sectoarele modernizate	M	-	70	30	Identificare și realizare lucrări de valorificare superioară a sectoarelor modernizate pretabile pentru creșterea vitezei peste 160 km/h
12	Studiu pentru trenul de mare viteză (HSR)	S	n/a	120	120	Realizare studiu
	Total		1676	8972.4	6180	



Proiecte de rezervă						
1	Suceava - Ilva Mică	M	191	1807.5	1807.5	
2	Ilva Mică - Apahida	M	119	714	714	
3	Timișoara - Stamora Moravița frontieră	M	56	120.0	120.0	
Total			366	2641.5	2641.5	
<i>Total general</i>			<i>1937</i>	<i>11613.9</i>		

De asemenea, o altă categorie de intervenții aferente siguranței privește modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată. Infrastructura feroviară din România are un număr de aproape 5000 de treceri la nivel, echipate în patru configurații, detaliate în tabelul 12.

Tabelul 12. Echipamentele trecerilor la nivel cu calea ferată

Nr. Crt	Tip trece la nivel	Număr
1	Cu bariere automate	217
2	Cu sisteme de semnalizare a apropierii trenului	901
3	Cu bariere mecanice	469
4	Cu indicatoare rutiere	3.493

Prin realizarea investiției se urmărește sporirea siguranței circulației, atât rutiere cât și feroviare, prin preîntâmpinarea accidentelor de la intersecția cale ferată – drum și dezvoltare economico-socială a zonei. La nivel național, se are în vedere reabilitarea a 160 de treceri la nivel cu calea ferată, valoarea estimată fiind de 800 mil. RON fără TVA (162 mil.EUR).

Costurile estimative pentru trecerile la nivel sunt prevăzute în tabelul 13.

Tabelul 13. Costuri estimative pentru trecerile la nivel

Total costuri estimate trecere la nivel	4 944 700 lei (fără TVA)	1 005 020.33 EUR (fără TVA)
Amenajarea trecerii la nivel cu calea ferată cu dale elastice	3 709 700	754 004.07
Refacerea trecerii la nivel cu dale elastice agrementate AFER	367 800	74 756.10
Racordarea dalelor exterioare ale trecerii la nivel cu drumul	283 700	57 662.60
Lucrări de linii c.f.	3 050 200	619 959.35
Lucrări de scurgerea apelor	8 000	1 626.02
Instalații SCB + TTR	1 235 000	251 016.26
Barieră cu dulap electronic și numărătoare de osii	1 150 000	233 739.84
Instalații de telecomunicații		
Instalații de supraveghere video	50 000	10 162.60
Iluminat trecere la nivel cu calea ferată		
Alimentare cu energie electrică cu panouri fotovoltaice	35 000	7 113.82

Complementaritatea între toate sursele de finanțare este prezentată în tabelul 14.



Tabelul 14. Proiecte POT - POIM - PNRR

Nr. Crt.	Proiect	Tip Intervenție	Cost estimat (mil.EUR fără TVA)	Cost estimat (mil.EUR cu TVA)	Finanțare
1	București - Craiova	M	1254.0	1492.3	după 2027
	Videle - Giurgiu	R+E	113	134.5	PNRR
2	Ploiești Triaj - Focșani (faza 1)	M	200.0	238.0	POT
3	Ploiești Triaj - Focșani (faza 2)	M	372.0	442.7	după 2027
4	Predeal - Brașov	M	1400.0	1666.0	POT
	Constanța - Mangalia	R+E+D parțial	123	146.4	PNRR
	Constanța - București	M	64.8	77.1	POIM
	Brașov - Sighișoara	C	1535	1826.7	CEF
	Simeria - Gurasada - km.614	C	1888	2246.7	POIM
5	Teiuș - Cp. Turzii	M	306.0	364.1	POT
	Cluj Napoca - Ep. Bihor Frontieră	M+E	1493.4	1777.1	PNRR
6	Ily Mică - Apahida	M	714.0	849.7	rezervă POT
7	Port Constanța - Palas (faza 1)	M+D	246.0	292.7	POT
8	Port Constanța - Palas (faza 2)	M+D	481.4	572.9	după 2027
9	Giurgiu Frontieră - București	M+E	577.7	687.4	CEF
10	Craiova - Dr.Tr.Severin - Caransebeș	M+D parțial	2110.1	2511.0	POT
	Caransebeș - Timișoara - Arad	M+D	1499.9	1784.9	PNRR
11	Complex feroviar București (faza 1)	M+E+D	250.0	297.5	POT
12	Complex feroviar București (faza 2)	M+E+D	750.0	892.5	după 2027
13	Cp. Turzii - Cluj Napoca	M	484.5	576.6	POT
14	Focșani - Roman (faza 1)	M	198.0	235.6	POT
15	Focșani - Roman (faza 2)	M	390.0	464.1	după 2027
16	Pașcani - Iași - Ungheni	M+E parțial	388.0	461.7	POT
17	Buzău - Făurei	R	160.0	190.4	după 2027
18	Craiova - Calafat	M+E	561.3	667.9	rezervă POT
19	Pașcani - Suceava - Dărmănești (faza 1)	M	84.0	100.0	POT
20	Pașcani - Suceava - Dărmănești (faza 1)	M	200.0	238.0	după 2027
21	Timișoara - Stamora Moravița Fr.	M+E	120.0	142.8	rezervă POT
22	Roman - Pașcani (faza 1)	M	64.0	76.2	POT
23	Roman - Pașcani (faza 2)	M	100.0	119.0	după 2027
24	Suceava - Ily Mică	M	1807.5	2150.9	rezervă POT
25	Făurei - Fetești	R	356.0	423.6	după 2027
26	Dărmănești - Vicșani Frontieră (faza 1)	M+E	20.0	23.8	POT
27	Dărmănești - Vicșani Frontieră (faza 2)	M+E	37.0	44.0	după 2027
	Total		20348.5	24214.7	



d) CREȘTEREA TRAFICULUI FEROVIAȘ CU 25% PÂNĂ ÎN ANUL 2026: ANALIZĂ PRELIMINARĂ

d.1) ANALIZA PRELIMINARĂ A OBIECTIVELOR ASUMATE

Prin PNRR au fost asumate două obiective relevante de reformă în domeniul transporturilor, respectiv:

- a) *creșterea numărului de călători din transportul feroviar cu o medie de 25% față de nivelul de referință din 2021;*
- b) *creșterea traficului feroviar de marfă cu cel puțin 25% până în 2026 față de 2020.*

În condițiile în care în perioada recentă evoluția traficului feroviar a fost relativ staționară (a se vedea paragraful 2.2 de mai sus) și nu există premise pentru o creștere accentuată în perioada următoare, inclusiv în ipoteza creșterii economiei naționale, este evident că **atingerea obiectivelor asumate este condiționată de inițierea și susținerea unei tendințe de transfer modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate prin alte moduri de transport**, cu referire în principal la transportul rutier. În cele ce urmează sunt identificate obiectivele de transfer modal către calea ferată care asigură echivalența cu obiectivele asumate prin PNRR.

d.1.1) Obiective privind transportul de călători

În ceea ce privește obiectivul de creștere a traficului feroviar de călători, este previzibil că traficul realizat în anul 2021 se va situa la parametri similari cu anul 2019, anul anterior pandemiei COVID-19. Pornind de la aceste premise, obiectivul asumat prin PNRR înseamnă:

- creșterea numărului de călători care utilizează transportul feroviar cu 17,427 milioane de unități (numărul de călători transportați pe calea ferată în 2019 a fost de 69,708 de milioane);
- creșterea parcursului total al călătorilor pe calea ferată⁷ cu 1 427 milioane de unități de transport (călători-km), în condițiile în care parcursului total al călătorilor pe calea ferată realizat în 2019 a fost de 5 906 milioane de călători-km.

Având în vedere datele statistice privind traficul rutier public de călători realizat în anul 2019, respectiv:

- 355,556 milioane călători și
- 20 553 milioane de unități de transport (călători-km),

obiectivul de creștere asumat prin PNRR echivalează cu transferul modal către calea ferată a următoarelor cote din traficul rutier public de călători realizat în anul 2019:

- **4,90%** în ceea ce privește numărul de călători;
- **7,18%** în ceea ce privește parcursul total al călătorilor (călători-km).

Creșterea numărului de pasageri care utilizează trenul reprezintă un deziderat atât la nivelul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii cât și la nivelul administratorului de infrastructură și al operatorilor de transport feroviar.

Acest obiectiv se poate atinge prin creșterea atractivității transportului pe calea ferată, astfel:

- a) creșterea vitezei comerciale și scăderea timpilor de parcurs;
- b) creșterea confortului călătoriei și a calității serviciilor de transport;
- c) noi servicii metropolitane feroviare;

⁷ Parcursul total al călătorilor pe rute interurbane interne



- d) promovarea, atragerea și fidelizarea călătorilor prin alegerea modală sau prin generarea de noi călătorii;
- e) analiza oportunității construcției unei linii de mare viteză Constanța - București - Budapesta.

MĂSURA 1: Creșterea vitezei comerciale și scăderea timpilor de parcurs

Indicator: 1149 km de cale ferată modernizată la finalul lui 2026 respectiv 2163 km de cale ferată de pe care au fost eliminate restricțiile de viteză la finalul anului 2026.

Responsabili: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și CFR SA.

Responsabili secundari: Operatorii de transport feroviar de pasageri.

Termen: până în 2026.

Termen intermediar: până în 2024 - 721 km de cale ferată modernizată

Durata de parcurs și condițiile de confort au fost identificate ca principalele elemente care, alături de condițiile tarifare, conferă dezvoltarea și atragerea de noi fluxuri de călători în completarea celor existente.

Pentru exemplificare, este de referință situația existentă la nivelul magistralei 800. Astfel, în anii 2005-2014, perioada în care s-au efectuat lucrări de modernizare la infrastructura feroviară, traficul de călători a fost la un nivel scăzut, iar după finalizarea lucrărilor și parcurgerea unei perioade obligatorii pentru promovarea serviciului, traficul a crescut cu peste 50% și este în continuă creștere.

Astfel, se poate prefigura o creștere semnificativă a traficului de călători pe relații de circulație incluse în coridorul IV pe care în prezent se desfășoară lucrări de modernizare a infrastructurii, cu termen de finalizare în anul 2026.

Pe magistrala 800, viteza comercială, în cazul trenurilor Interregio, a crescut de la 55 km/h în perioada în care se efectuau lucrări de reabilitare, la 103-104 km/h în prezent (chiar la peste 115 km/h pentru trenurile fără oprire). Creșterea semnificativă a gradului de ocupare a trenurilor este dovada clară că, pe relațiile unde viteza comercială a crescut și timpul de parcurs devine comparabil sau chiar mai scurt decât timpul de parcurs pe șosea, trenul devine o opțiune viabilă pentru călători.

Viteza comercială pe coridorul modernizat dintre București și Constanța este 113 km/h – similară cu a trenurilor InterCity din Europa (IR 1688 – 225 km în 1h.58'). Astfel, serviciul pentru transportul de pasageri este comparabil cu cel al trenurilor IC Roma – Napoli (viteza comercială este 108 km/h IC 555 - 225 km în 2h 05'), Munchen – Stuttgart (viteza comercială este 91 km/h IC 2264 - 220 km în 2h 25'), Budapesta – Viena viteza comercială este de 93 km/h (RailJet 42 - 245 km în 2h 38').

În acest context, se constată că serviciul este deosebit de atractiv și contribuie semnificativ la alegerea modală rutier - feroviar.

La polul opus, rutele nemodernizate încă au o viteză comercială ce variază între 50 și 60 km/h ceea ce se reflectă și în numărul relativ redus de pasageri. Totuși, se constată faptul că într-un interval de 6 - 12 luni de la operaționalizarea unui sector modernizat sau reînnoit, coroborat cu introducerea unui orar de mers de tren orientat spre nevoile pasagerilor, o creștere exponențială a indicatorului călător/km.



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

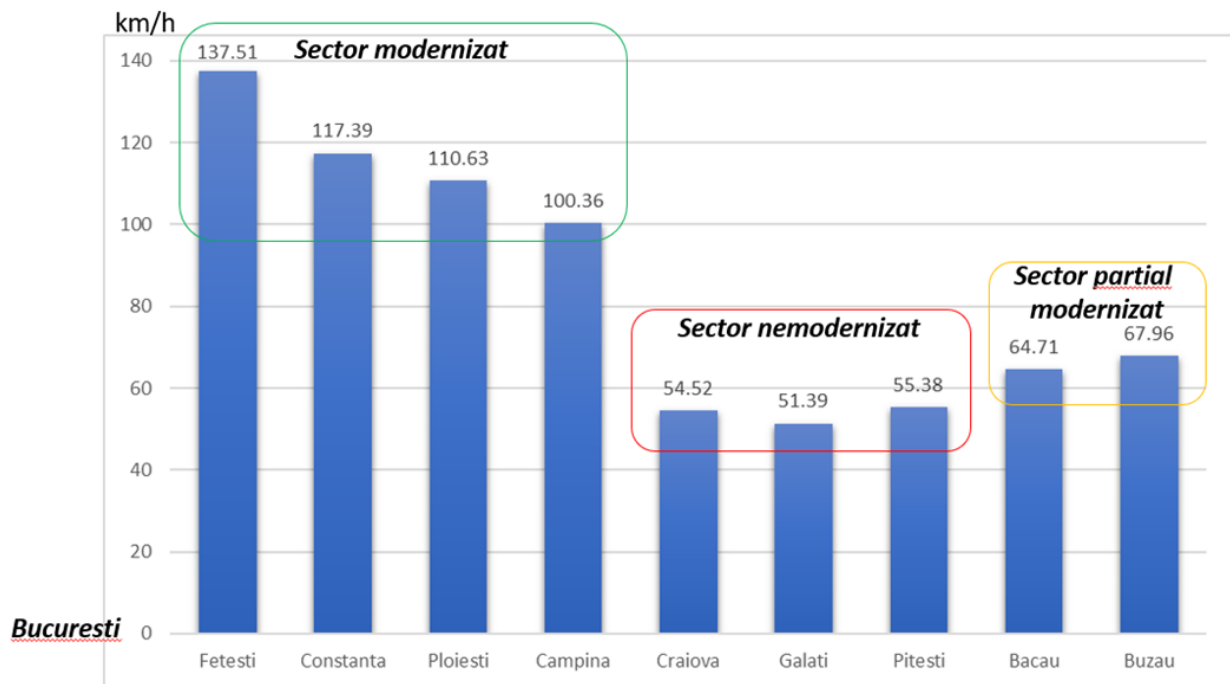


Figura 5. Graficul diferenței dintre vitezele comerciale pentru rutele modernizate, nemodernizate sau parțial modernizate

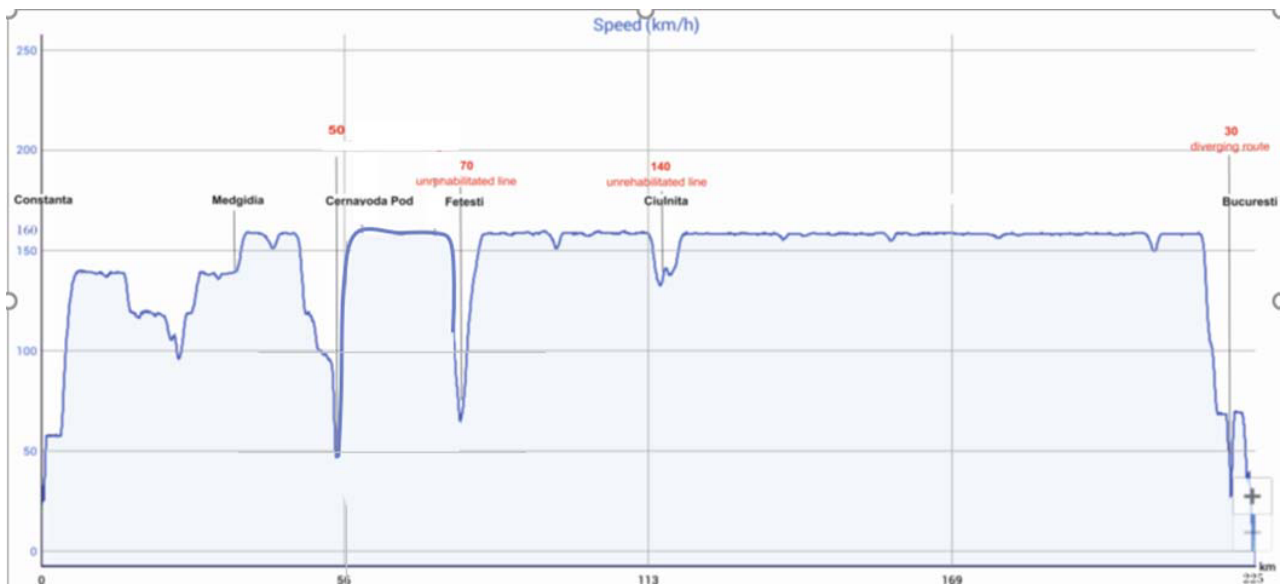


Figura 6. Diagrama de viteză pentru un tren de tip IR pe ruta Constanța - București, care poate fi transformat în serviciu de tip IC având în vedere viteza de circulație

Creșterea vitezei se va realiza prin intervenții de tip modernizare sau QuickWins

Această acțiune se va concretiza prin operaționalizarea obiectivelor de investiție cuprinse în Programul Investițional, cu finanțare din fonduri europene (PNRR, POIM, POT, CEF) dar și buget de stat.

Astfel, viteza comercială a trenurilor de călători a crescut la peste 100 km/h pe rutele:

- București - Constanța (225 km),
- București - Ploiești - Predeal (140 km),
- Sighișoara - Coșlariu - Vințu de Jos - Simeria (174 km),



- Curtici - Arad - Radna (41 km).

Având în vedere lucrările în curs, se estimează că până în 2024 se va finaliza modernizarea și a sectorului de cale ferată

- Simeria - Gurasada - Radna (141 km) cu finanțare din POIM.

De asemenea, până în anul 2026 se va operaționaliza și sectorul de cale ferată

- Brașov - Apața - Cața - Sighișoara (113 km).

În acest context, conform asumării din PNRR, în 2026 se vor adăuga alți 315 km de cale ferată modernizată pe care se va circula cu viteze de până la 160 km/h pentru trenurile de călători:

- Arad - Timișoara - Caransebeș (parte a coridoarelor OEM și RD aripa sudică);
- Cluj Napoca - Oradea - Ep. Bihor.

Astfel, se estimează că la finalul anului 2026 lungimea rețelei feroviare modernizate de căi ferate să fie de 1149 km, ceea ce creează premisele atât a unei atrageri de călători din sectoarele rutier și aerian atât pe axa est - vest cât și între București și municipiile din vestul țării.

La toate aceste investiții asupra infrastructurii feroviare se adaugă și intervențiile de tip Quick Wins prevăzute în PNRR. Intervenția de tip Quick Wins se referă la lucrări punctuale de eliminare a restricțiilor de viteză, creșterea vitezei de circulație a trenurilor respectiv creșterea siguranței pe calea ferată. Proiectele de tip Quick Wins asigură viabilitatea transportului pe calea ferată, în lungul coridoarelor TEN-T până la momentul modernizării acestora. Având în vedere că proiectele de Quick Wins vor fi urmate de proiecte de modernizare completă, inclusiv ERTMS, costul modernizării va fi mai mic ca urmare a investițiilor din Quick Wins.

Intervențiile de tip Quick Wins prevăd eliminarea restricțiilor de viteză prin lucrări de mică anvergură care constau în îmbunătățirea suprastructurii căii ferate (șina, traversele, aparate de cale, piatră spartă) sau orice alt element care va conduce la creșterea vitezei de circulație pentru trenurile de călători și marfă, cu impact direct și imediat asupra duratei călătoriei și/sau asupra creșterii siguranței și confortului călătorilor.

Prioritare vor fi acele intervenții în care câștigul în minute este cel mai mare (ex: repararea sau schimbarea unui macaz pe care viteza restricționat de circulație este de 30 km/h, localizat pe un sector de cale ferată pe care viteza constructivă este de 120 sau 140 km/h). Sporirea vitezei până la cea stabilită se poate face pentru un sector cu viteză restricționată și prin lucrări de refracție a căii ferate (conform MPGT, 2016).

Conform Programului Investițional o măsură importantă o constituie sistemul ERTMS/ETCS atât „on track”, cât și „on board”. Această măsură are impact pozitiv atât în ceea ce privește activitatea de management al traficului gestionată de CNCF CFR S.A., cât și din punct de vedere al manipulării trenurilor, activitate aflată în atribuțiile operatorilor de transport feroviar. Implementarea soluțiilor de tip ERTMS va duce la îmbunătățirea atât a transportului feroviar de călători, cât și a celui de marfă și este în concordanță cu inițiativa Comisiei Europene prevăzută în Strategia de Mobilitate Sustenabilă și Inteligentă (SSM Strategy) de a crea un sistem de transport cu adevărat inteligent printr-o gestionare eficientă a traficului, pentru a evita un deficit de capacitate și pentru a reduce emisiile de CO₂.

România, la fel ca alte state membre, s-a angajat în fața Comisiei Europene să contribuie la introducerea unui sistem unic de semnalizare în întreaga Uniune Europeană. Astfel, va trebui să-și armonizeze planurile naționale de implementare în consonanță cu politicile și obiectivele europene. În acest sens, este nevoie de o sincronizare cu celelalte state membre în zona transfrontalieră pentru o implementare corelată a proiectelor.



În intervenția complexă de modernizare a sectoarelor de cale ferată sunt prevăzute și lucrări pentru realizarea de instalații de semnalizare, ERTMS, GSM-R, centralizare electronică și control, moderne, în conformitate cu cerințele europene. Astfel, sectoarele de cale ferată modernizate sau în curs de modernizare prevăd și astfel de instalații care, în relație cu dispozitivele și echipamentele cu care materialul rulant este echipat, pot crește cu până la 30% capacitatea de transport a sectorului de cale ferată (printr-un management modern al traficului) și duc la îmbunătățirea siguranței feroviare (se reduce la minimum eroarea umană). De asemenea, acestea permit circularea în regim de interoperabilitate (trenuri internaționale directe pentru care nu este nevoie de schimbarea mijlocului de remorcare la frontieră), ceea ce corespunde cu inițiativa Strategiei de Mobilitate Sustenabilă și Inteligentă (SSM Strategy) de instituire de măsuri pentru o mai bună gestionare și coordonare a traficului feroviar internațional.

Având în vedere termenul de 2030 aferent modernizării rețelei TEN-T Core, următoarele sectoare (incluzând ERTMS nivel II operațional) vor fi acoperite integral:

- Constanța - București - Curtici;
- Ploiești - Siret (și Pașcani - Iași);
- Coșlariu - Cluj-Napoca - Episcopia Bihor;
- București - Craiova - Calafat;
- Arad - Timișoara - Caransebeș.

Secțiunile din rețeaua TEN-T Core, Craiova - Caransebeș și Cluj-Napoca - Suceava au studiile de fezabilitate în desfășurare și analizăm în prezent posibilitatea de finanțare a acestora și calendarele de lucrări aferente.

Modernizarea și eficientizarea managementului traficului feroviar se va realiza în 2 faze:

- Prima fază, aferentă reformei propuse prin PNRR, constă în actualizarea procedurii de management al traficului, implementarea sistemelor de centralizare în stații și actualizarea software-ului de management al traficului, existent la nivelul CNCF CFR S.A. Această fază va include investițiile curente în introducerea ERTMS nivel II pe sectoarele de cale ferată planificate pentru modernizare.
- În faza a doua, autoritățile române au în vedere introducerea ERTMS nivel II pe întreaga rețea TEN-T Core din România. Această reformă va fi continuată și în afara cadrului de programare aferent PNRR.

Conceptul de "modernizare" conform investițiilor propuse prin PNRR reprezintă lucrările complete care includ: înlocuire de șină, traverse, substrat, electrificare, consolidare/construire poduri/podețe, ERTMS – totul la standardele prevăzute în regulamentul TEN-T.

Toate proiectele de modernizare din cadrul PNRR includ ERTMS nivel II. Având în vedere că instalarea ERTMS este ultima etapă a fazei de modernizare, acesta nu poate fi instalat pe linii nemodernizate. Anumite sectoare de pe rețeaua TEN-T Core, din cauza constrângerilor de relief și a celor financiare, au un risc de nefinalizare până în 2030. Asumarea României este de a finaliza întreaga rețea TEN-T Core cu ERTMS nivel II.

Pentru a avea o veritabilă foaie de parcurs pentru implementarea ERTMS / ETCS care să conducă la evitarea blocajelor, Ministerului Transporturilor și Infrastructurii a agreat cu Comisia Europeană realizarea unui program de acțiune național privind Sistemul European de Management al Traficului Feroviar (ERTMS) cu termen Q4 2025, ca milestone în PNRR.



Planul de acțiune pentru ERTMS va include:

- Etape clare pentru implementarea și certificarea ERTMS pentru rețeaua centrală TEN-T pe termen mediu (2025) și lung (orizontul 2030);
- Actorii responsabili;
- Estimările bugetare;
- Măsuri privind capacitatea administrativă la nivel național a organelor notificate, astfel încât acestea să gestioneze integral procesul de certificare ERTMS pentru toate sectoarele avute în vedere în timpul construirii lor, asigurându-se astfel operaționalizarea deplină;
- Asigurarea faptului că organismele notificate au capacitatea administrativă necesară (personal, cursuri de instruire, asistență tehnică, schimburi de bune practici, echipamente tehnice relevante);
- Asigurarea faptului că toate proiectele majore includ în licitație cerința de asigurare a interoperabilității cu sectoarele anterioare și viitoare;
- Asigurarea finanțării;
- Introducerea a cât mai multe vehicule feroviare dotate cu sistem ERTMS / ETCS.

Prin achiziția de material rulant nou (Electric Multiple Unit - EMU, Hydrogen Electric Multiple Unit - H-EMU și locomotive), care să dispună de instalație ERTMS on-board, se crează premisele operării pe baza sistemului ERTMS și GSM-R.

Astfel, în plus față de locomotivele și ramele electrice care au în prezent instalat sistemul ERTMS/ETCS, toate achizițiile de material rulant nou (202 vehicule) vor avea prevăzute echipamente ERTMS / ETCS on board (16 locomotive de tip BoBo, 20 RE-IR, 12 trenuri cu hidrogen - PNRR, 20 RE-IR respectiv 40 RE-R - finanțare din POIM și 99 RE de scurt și lung parcurs - finanțare POT). Se mai adaugă la această listă și locomotivele achiziționate din resurse proprii de către operatorii de transport feroviar de marfă.

Până în anul 2026 se va interveni pe 2163 km pentru eliminarea restricțiilor viteză și creșterea vitezei la viteza constructivă.

În total, rețeaua feroviară pe care viteza comercială a crescut (și implicit a scăzut durat călătoriei), este de peste 3300 km ceea ce va reprezenta un vector important de atragere a călătorilor care să utilizeze transportul feroviar.

MĂSURA 2: Creșterea confortului călătoriei și a calității serviciilor de transport

Indicator: minim 48 de vehicule feroviare noi până în 2026, respectiv 242 locomotive și vagoane reînnoite până în 2026.

Responsabili: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Autoritatea pentru Reformă Feroviară, operatorii de transport feroviar de pasageri.

Termen: până în 2026.

Termen intermediar: până în 2024 - 30 de locomotive modernizate, 100 de vagoane de călători modernizate

Pentru a atrage cât mai mulți călători care să utilizeze serviciile de transport feroviar de călători este nevoie de asemenea de reînnoirea parcului de vehicule feroviare (locomotive, vagoane, rame electrice). După cum se cunoaște, parcul activ actual al operatorilor de transport feroviar de pasageri este învechit și nu mai răspunde cerințelor de transport în vigoare. Mai multe decât atât, rata de defectări a locomotivelor și vagoanelor este



una ridicată generând un disconfort semnificativ pasagerilor în ceea ce privește întârzierile și asigurarea unui minim de confort.

În Programul Investițional sunt propuse două tipuri de intervenții cu impact semnificativ asupra calității serviciilor feroviare, care reprezintă de asemenea un vector de creștere a numărului de pasageri:

a) Achiziția de material rulant nou;

Astfel, conform PNRR sunt alocări importante pentru achiziția de material rulant nou, după cum urmează:

- 16 locomotive electrice de tip BoBo cu un cost estimat de 46 mil.EUR (până în 2026);
- 20 de rame electrice de lung parcurs (de tip EMU) cu un cost estimat de 183 mil.EUR (până în 2026);
- 12 rame electrice cu alimentare cu hidrogen (H-EMU) cu un cost estimat de 135 mil.EUR (până în 2026);

De asemenea prin POT sunt prevăzute achiziția a:

- 99 rame electrice de scurt și lung parcurs (de tip EMU) cu un cost estimat de 882 mil.EUR, iar din POIM, se finanțează un proiect cu achiziție în curs care prevede achiziția a:
- 20 rame electrice de lung parcurs (de tip EMU) cu un cost estimat de 882 mil.EUR
- 40 rame electrice de scurt și lung parcurs (de tip EMU) cu un cost estimat de 882 mil.EUR

b) Modernizarea materialului rulant existent

Tot conform PNRR sunt prevăzute proiecte de modernizare a materialului rulant existent:

- 55 de locomotive electrice cu un cost de 66 mil.EUR (până în 2026);
- 139 de vagoane de călători cu un cost de 100 mil.EUR (până în 2026).

Toate aceste vehicule feroviare vor circula în special pe rutele modernizate astfel încât să existe o sinergie a investițiilor dar și să valorifice superior finanțările europene pentru modernizarea infrastructurii de transport.

MĂSURA 3: Noi servicii metropolitane feroviare

Indicator: minim 10 municipii potențiale cu tren metropolitan până în 2026 pe rutele modernizate, cu un bazin de captare potențial de 5.24 mil. locuitori pentru municipiile selectate.

Responsabili: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Autoritatea pentru Reformă Feroviară, operatorii de transport feroviar de pasageri, autoritățile locale.

Termen: până în 2026.

Termen intermediar: până în 2025 - 2 municipii cu servicii de transport metropolitan operațional

Trenul metropolitan reprezintă un sistem feroviar local sau regional de interes economic general în domeniul transportului public de călători care oferă un serviciu de transport în interiorul și în jurul marilor aglomerări urbane, utilizând linii de cale ferată convențională, linii de cale ferată dedicată, o combinație a acestora sau o combinație între linii de cale ferată și cele destinate vehiculelor de tramvai sau metrou.

Conform unei analize realizate de către UITP și UIC prezentate în raportul *Regional And Suburban Railways - Market Analysis Update (Căile ferate regionale și suburbane - Actualizarea analizei pieței)*, numărul total de pasageri transportați în serviciu public de transport metropolitan reprezintă aproximativ 90% din numărul total de pasageri feroviari și 50% din numărul total de pasageri – km/an.



Așadar, trenul metropolitan combină beneficiile majore ale transportului urban cu metroul, cu avantajele trenului regional în zona suburbiilor, conducând evident la reducerea numărului de autoturisme și a mijloacelor de transport publice urbane și suburbane, contribuind la reducerea cantităților de gaze cu efect de seră produse în domeniul transporturilor.

Astfel, prin investițiile în dezvoltarea conceptului de transport cu trenul metropolitan în țara noastră, România se alătură viziunilor și noilor concepte promovate de către Comisia Europeană prin noua politică *Green Deal*, conform *Strategiei de Mobilitate Sustenabilă și Inteligentă (SSM Strategy)*.

În Programul Investițional au fost analizate rețelele potențiale de cale ferată multimodală din România pentru a fi ierarhizate pentru finanțare. Astfel au fost analizate:

- 42 municipii;
- 144 potențiale rute;
- 1440 km;
- 1280 localități unice
- bazin de captare de 14 mil. locuitori



Figura 7. Identificare dimensiunii nevoilor privind implementarea conceptului de tren metropolitan în România

Având în vedere investițiile în modernizarea infrastructurii și cele de achiziție și reînnoire de material rulant până în 2026 municipiile care pot beneficia de servicii feroviare sunt:

- a) **București** (modernizările realizate București - Constanța și București - Predeal) - bazinul potențial de captare de 2.1 milioane de locuitori;
- b) **Constanța** (modernizarea București - Constanța) - bazinul potențial de captare de 374 mii de locuitori;
- c) **Ploiești** (modernizarea realizată București - Predeal) - bazinul potențial de captare de 334 mii de locuitori;
- d) **Brașov** (modernizarea în curs Brașov - Sighișoara) - bazinul potențial de captare de 384 mii de locuitori;
- e) **Alba Iulia** (modernizarea realizată Sighișoara - Simeria) - bazinul potențial de captare de 136 mii de locuitori;
- f) **Deva** (modernizarea în curs Simeria - km.614) - bazinul potențial de captare de 117 mii de locuitori;
- g) **Arad** (modernizarea realizată km.614 - Curtici, și cea în curs Arad - Timișoara - Caransebeș) - bazinul potențial de captare de 203 mii de locuitori;
- h) **Timișoara** (modernizarea în curs Arad - Timișoara - Caransebeș) - bazinul potențial de captare de 871 mii locuitori;
- i) **Cluj-Napoca** (modernizarea în curs Cluj-Napoca - Oradea - Ep. Bihor) - bazinul potențial de captare de 370 mii locuitori;
- j) **Oradea** (modernizarea în curs Cluj-Napoca - Oradea - Ep. Bihor) - bazinul potențial de captare de 246 mii de locuitori;

MĂSURA 4: Promovarea, atragerea și fidelizarea călătorilor prin alegerea modală sau prin generarea de noi călătorii

Indicator: minim 5 rute cu orar cadentat până în 2026, minim 3 orașe cu servicii multimodale de pasageri implementate (plus taxare integrată feroviar - urban)



Responsabil: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Autoritatea pentru Reformă Feroviară, operatorii de transport feroviar de pasageri, autoritățile locale.

Termen: până în 2026.

Termen intermediar: minim 3 rute cu orar cadențat până în 2026, minim 1 oraș cu servicii multimodale de pasageri implementate (plus taxare integrată feroviar - urban)

În concordanță cu obiectivele climatice asumate de Uniunea Europeană pentru 2030, creșterea ponderii modale a transportului în comun va reduce semnificativ poluarea și congestionarea generată de transporturi, în special în orașe, ceea ce va îmbunătăți sănătatea și bunăstarea oamenilor. Mai mult, conform inițiativei de revizuire a pachetului privind mobilitatea urbană din 2013 prevăzută în Strategia de Mobilitate Sustenabilă și Inteligentă (SSM Strategy), orașele sunt și trebuie să rămână în avangarda tranziției către o mai mare sustenabilitate.

Măsura își propune creșterea atractivității transportului de călători pe calea ferată prin îmbunătățirea serviciilor feroviare, după cum urmează:

a) dezvoltarea multimodalității de călători în special în zona marilor orașe sau noduri feroviare

Municipiul București prezintă un potențial multimodal ridicat în special pentru schimbul de fluxuri de călători feroviar - rutier (pe rețeaua metropolitană), feroviar - aerian (pentru ruta București - Aeroport Henri Coandă), feroviar - metrou (Gara de Nord și în perspectiva Gara Băneasa, Gara Aeroport Henri Coandă, Gara Berceni, Gara Obor)

b) operaționalizarea unor noi puncte de oprire a trenurilor (în special în arile metropolitane) în concordanță cu noile dezvoltări rezidențiale, industriale logistice sau de servicii

În zone cu dezvoltări rezidențiale, industriale sau de servicii, autoritățile centrale sau locale, după caz, cu sprijinul administratorului de infrastructură feroviară din România, în baza unor studii de fezabilitate, pot înființa noi puncte de oprire.

c) atragerea călătorilor din sectorul rutier prin centrarea serviciilor feroviare pe nevoile pasagerilor (sisteme informaționale și digitale, facilități și promoții, orarii atractive ale trenurilor)

Este necesară corelarea modurilor de transport (trasee, orarii, sisteme de informații cu link-uri spre sistemele de vânzare/rezervare ale operatorilor implicați), în principal a modurilor feroviar și rutier în scopul creării unui sistem de transport integrat și coerent, având sistemul feroviar drept coloana vertebrală, deservită și alimentată radial de transportul rutier.

Administrațiile locale se vor implica în scopul de a asigura transportul public la / de la gările cele mai apropiate pentru toți locuitorii respectivei unități administrativ-teritoriale. Măsura vizează, în principal localitățile din proximitatea căii ferate. Aceasta s-ar putea organiza atât prin curse regulate pentru asigurarea legăturilor la trenurile cele mai solicitate cât și pe baza de comanda din partea locuitorilor. Serviciile ar putea fi prestate de personalul administrației locale sau pe baza de contract, iar finanțarea poate proveni de la călători, bugetele locale, un buget special pt intermodalitate alocat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și chiar pe baza unui comision/călător perceput de la operatorii de transport.

d) introducerea orarului cadențat pentru principalele rute din România

Prin trafic cadențat se înțelege o oferta de trenuri pe o anumită relație origine-destinație caracterizată prin ore de plecare din stațiile importante la intervale egale de timp. Oferta de trenuri cadențate poate coexista, se poate intersecta sau suprapune parțial și cu alte trenuri care nu sunt incluse în cadență. De asemenea, în cadență „la plecare din stațiile importante” pot fi incluse categorii diferite de trenuri. Acest tip de trafic conferă



predictibilitate, frecvență crescută și un grad ridicat de saturare a cererii, astfel încât să corespundă tuturor tipurilor de deplasări.

Mersul cadențat este un sistem în care trenurile circulă la intervale orare egale, oferind pasagerilor mobilitate și un program previzibil al orelor de plecare/ sosire.

Traficul cadențat, deși presupune creșterea frecvenței trenurilor, permite o exploatare a materialului rulant și a personalului cu costuri mai reduse și are un impact major asupra pieței. Introducerea traficului cadențat în 2007 pe relațiile București – Craiova – Pitești prin organizarea circulației cu automotoare Desiro cu ramuri obținute prin cuplarea/decuplarea rapidă a automotoarelor a dublat traficul chiar din primul an din care a fost introdus, cu scăderea costurilor față de exploatarea clasică cu locomotive și vagoane.

Traficul cadențat ar reforma planificarea trenurilor și ar permite o valorizare optimă a investițiilor în infrastructură și material rulant.

Traficul cadențat este deja practicat cu succes pe anumite relații (București – Constanța, București – Aeroport H Coandă) cu posibilități de extindere pe relații din ce în ce mai lungi (Constanța – București – Brașov și alte rute), în funcție finalizarea lucrărilor de reabilitare a Coridorului IV.

MĂSURA 5: Analiza oportunității construcției unei linii de mare viteză Constanța - București - Budapesta

Indicator: realizarea unui studiu privind oportunitatea construcției unei linii de mare viteză Constanța - București - Budapesta

Responsabili: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

Termen: până în 2026.

Termen intermediar: până în 2023 - raport preliminar privind oportunitatea construcției unei linii de mare viteză Constanța - București - Budapesta

Calea ferată de mare viteză reprezintă o alternativă economică sustenabilă, precum și pentru protecția și conservarea mediului, fapt dovedit prin extinderea continuă a rețelei (High Speed Rail - HSR / Tren de Mare Viteză - TMV) în Europa. Astfel, trenurile de mare viteză au devenit un concurent redutabil pentru transportul aerian pe distanțe medii și lungi atât în țările Europei Centrale și de Vest, cât și între ele. Exemple precum „InterCity-Express” - ICE din Germania sau între Germania, Austria, Elveția, Belgia și Regatul Țărilor de Jos sau TGV (Train à Grande Vitesse)/Thalis/Eurostar între Franța, Belgia, Marea Britanie și Regatul Țărilor de Jos reprezintă veritabile modele de succes pentru construirea căilor ferate de mare viteză și introducerea unor servicii feroviare superioare, confortabile, sigure și rapide.

În acest context, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii manifestă interes pentru o legătură feroviară de mare viteză sau cu viteză sporită (superioară vitezei de 200 km/h) care să conecteze zona Constanța / Port Constanța cu capitala României și mai departe cu Budapesta și implicit cu rețeaua europeană de cale ferată modernă.

Acest deziderat este impus și prin documentele strategice de programare a investițiilor în infrastructură, respectiv MPGT, PI dar satisface și măsurile prevăzute în Strategia de Mobilitate Sustenabilă și Inteligentă (SSM Strategy) privind măsurile pentru dublarea traficului feroviar de mare viteză.

Astfel, în acest document se stipulează că:



În măsura în care România va beneficia de alocări financiare suplimentare pentru sectorul feroviar în scopul dezvoltării rețelei de linii de mare viteză sau va face parte dintr-un program european transfrontalier cu alocare financiară dedicată căilor feroviare de mare viteză, beneficiarul va putea implementa un proiect de HSR (High Speed Rail / Tren de Mare Viteză). Calea ferată de mare viteză va avea un traseu care va conecta rețelele feroviare asemănătoare din țările vecine, dar și marile centre urbane din România. Construcția liniilor de cale ferată de mare viteză se va face pe aliniamente noi, fără a utiliza infrastructura feroviară actuală cu care va avea doar legături de conectivitate.

Astfel, pentru a atinge acest deziderat, în Programul Investițional este propusă realizarea unui studiu de fezabilitate pentru construcția unei căi ferate de mare viteză pe axa est-vest care să se suprapună cât mai puțin cu investițiile feroviare realizate sau în curs de realizare.

Obiectivele principale vizate sunt următoarele:

- a) Conectarea României la rețeaua feroviară europeană de mare viteză;
- b) Conectarea marilor centrelor urbane România prin cale ferată de mare viteză.

Studiul de fezabilitate ar trebui să evidențieze printre altele:

- sustenabilitatea investiției (analiza cost-beneficiu);
- deservirea principalelor centre urbane și a polilor de creștere pe direcția sud est – nord vest;
- să aibă în vedere faptul de a nu dubla alte investiții care au obiectiv asemănător (modernizarea în curs a coridorul feroviar Rin - Dunăre);
- analiza formelor de relief, impactul asupra mediului și propunerea de soluții pentru sectoarele critice identificate;
- să se realizeze în baza unor studii de teren specifice (geologice, topografice și de mediu);
- să prevadă viteza de operare a trenurilor: mare viteză / viteză sporită (200 km/h, 250 km/h, 300 km/h, peste 300 km/h).

În urma unei analize preliminare realizată de către experții Ministerului Transporturilor și Infrastructurii au rezultat două potențiale abordări:

- a. Un aliniament sustenabil din punct de vedere economic și social pentru dezvoltarea unei căi ferate de mare viteză / viteza sporită poate fi: București – Pitești – Curtea de Argeș – Sibiu – Mediaș – (Tg. Mureș) – Cluj-Napoca – Zalău – Oradea - Episcopia Bihor. Această soluție ar urma să fie validată de rezultatele studiului de fezabilitate. Lungimea căii ferate de mare viteză are o lungime de aproximativ 590 km și ar urma să aibă un cost estimat de 25 - 30 mil. EUR/km (ceea ce ar conduce la un cost estimat al investiției de aproximativ 17 mld. EUR).
- b. Un aliniament hibrid ce include secțiuni modernizate la nivelul 160 km/h pentru o parte a traseului (traversări montane, culoare existente), respectiv aliniament nou cu viteză de peste 200 km/h în funcție de aspectele geografice și cele de rentabilitate economică pe anumite porțiuni ale traseului. O astfel de abordare presupune valorificarea unor investiții deja realizate, în curs de realizate sau în faza de proiect de proiecte de modernizare. Astfel traversarea montana s-ar putea realiza pe un traseu comun HSR - cale ferată convențională (ex. Câmpina - Predeal - Brașov) dacă se va alege o soluție de aliniament cu tunel și geometrii în plan și profil (declivități mici și raze de curbură mari), caracteristice liniilor de mare viteză.

În acest context, este propusă realizarea unui studiu de fezabilitate pentru construcția primei căi ferate de mare viteză din România cu un cost estimat de 120 mil. EUR (142 mil. EUR cu TVA).

Alegerea trecerii direct la realizarea studiului de fezabilitate, spre diferență cu derularea inițială a unui studiu de fezabilitate are la bază două considerente, și anume 1 - posibilitatea, conform legislației române, de trecere direct la faza de studiu de fezabilitate dacă proiectul este trecut în cadrul Master Planului General de Transport / Programului Investițional și 2 - reducerea timpului necesar ajungerii în faza de construcție, ținând cont că România este deja cu mult în spatele statelor membre care au dezvoltat și dezvoltă în prezent linii de mare viteză.



Cu toate acestea, strategia de implementare a studiului de fezabilitate aferent liniei de cale ferată de mare viteză prevede realizarea studiului de fezabilitate în două etape distincte. O primă etapă dedicată analizei de opțiuni, în cadrul căreia se vor derula analizele general tehnice, economice, de mediu și instituționale/operationale pentru diferitele forme de obținere a obiectivului vizat de a lega cu linie de cale ferată de mare viteză cele două capitale București și Budapesta. Și o a doua etapă, în cazul în care prima etapă stabilește ca fiind fezabilă opțiunea unei linii de cale ferată de mare viteză ce conține și segmente noi, ce va consta în analizele de detaliu tehnice, economice și de mediu pentru realizarea documentațiilor pentru aprobarea și licitarea lucrărilor aferente proiectului liniei de mare viteză.

d.1.2) Obiective privind transportul de marfă

În ceea ce privește obiectivul de creștere a traficului feroviar de marfă asumat prin PNRR, acesta vine să completeze inițiativa Comisiei Europene de crearea a unui transport de marfă verde, așa cum este prevăzută în Strategia de Mobilitate Sustenabilă și Inteligentă (SSM Strategy) și înseamnă:

- creșterea volumului de mărfuri transportate pe calea ferată cu 12.418 milioane de tone, în condițiile în care în 2020 s-au transportat 49.671 milioane de tone;
- creșterea parcursului total al mărfurilor pe calea ferată⁸ cu 3.078 milioane de unități de transport (tone-km), în condițiile în care parcursului total al mărfurilor pe calea ferată realizat în 2020 a fost de 12.291 milioane de tone-km.

Având în vedere datele statistice privind traficul rutier de marfă realizat în anul 2020, respectiv:

- 266.523 milioane tone și
- 55.026 milioane de unități de transport (tone-km),

obiectivul de creștere asumat prin PNRR echivalează cu transferul modal către calea ferată a următoarelor cote din traficul rutier de marfă realizat în anul 2020:

- **4.66%** în ceea ce privește volumul de mărfuri transportate;
- **5.58%** în ceea ce privește parcursul total al mărfurilor (tone-km).

Trebuie însă avut în vedere că din totalul transporturilor rutiere de marfă, segmentul care trebuie luat în considerare în mod pragmatic pentru transferul modal către calea ferată este cel al expedițiilor de marfă transportate în autocamioane sau autotrenuri (autotractoroare + remorci) cu capacitate de transport de peste 12 tone. Traficul rutier de marfă realizat în anul 2020 cu aceste tipuri de autovehicule a fost de:

- 151.640 milioane tone și
- 16.458 milioane de unități de transport (tone-km),

Ca urmare, obiectivul de creștere asumat prin PNRR echivalează cu transferul modal către calea ferată a următoarelor cote din traficul rutier de marfă realizat în anul 2020 cu autovehicule de peste 12 tone:

- **8.19%** în ceea ce privește volumul de mărfuri transportate;
- **18.67%** în ceea ce privește parcursul total al mărfurilor (tone-km).

Mențiune: Cotele necesare de transfer modal menționate mai sus sunt calculate pe baza datelor furnizate de Institutul Național de Statistică al României.

După cum se arată în preambulul capitolului e) de mai jos, prin PNRR sunt asumate o serie de obiective de reformă privind reducerea masivă a ponderii cărbunilor în procesele de producere a energiei. O consecință importantă a realizării acestor obiective va consta în reducerea semnificativă a transportului de cărbune pe calea ferată. Având în vedere ponderea importantă a cărbunelui în totalul mărfurilor transportate pe calea ferată, obiectivele privind cotele de transfer modal către calea ferată a traficului rutier de marfă realizat în anul 2020 cu autovehicule de peste 12 tone ar trebui majorate cu cel puțin 20% față de valorile determinate mai sus.

Ca urmare, obiectivul de creștere asumat prin PNRR echivalează în mod realist cu transferul modal către calea ferată a următoarelor cote din traficul rutier de marfă realizat în anul 2020 cu autovehicule de peste 12 tone:

⁸ Parcursul total al mărfurilor pe rute interurbane interne



- **9.83%** în ceea ce privește volumul de mărfuri transportate cu autovehicule de peste 12 tone;
- **22.4%** în ceea ce privește parcursul total al mărfurilor (tone-km) transportate cu autovehicule de peste 12 tone.

Acest obiectiv se poate atinge prin creșterea atractivității transportului de marfă pe calea ferată, astfel:

- a) creșterea vitezei comerciale și scăderea timpilor de parcurs;
- b) tarife de utilizare a infrastructurii (TUI) atractive;
- c) noi conexiuni feroviare cu linii feroviare industriale (LFI);
- d) promovarea unei politici atractive de tranzit
- e) decarbonizarea transportului rutier în linie cu principiul „poluatorul plătește” pentru stimularea tranziției transportului de mărfuri către transportul feroviar.

MĂSURA 1: Creșterea vitezei comerciale și scăderea timpilor de parcurs;

Indicator: 1149 km de cale ferată modernizată la finalul lui 2026 respectiv 2163 km de cale ferată de pe care au fost eliminate restricțiile de viteză la finalul anului 2026 plus 67 km modernizare și electrificare linie de marfă

Responsabili: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și CFR SA.

Responsabili secundari: Operatorii de transport feroviar de pasageri.

Termen: până în 2026.

Termen intermediar: până în 2024 - 721 km de cale ferată modernizată

Durata călătoriei pe calea ferată pentru trenurile de marfă în prezent este una ne-competitivă în raport cu sectorul feroviar. Cauzele sunt multiple și sunt generate fie de administratorul infrastructurii (CFR Infrastructură), fie de operatori feroviari de transport de marfă. Cele mai multe dintre întârzieri sunt însă cauzate de starea infrastructurii feroviare.

Se estimează că prin investițiile masive în modernizarea și reînnoirea infrastructurii feroviare cele mai multe dintre neajunsuri vor fi eliminate.

Creșterea vitezei se va realiza prin intervenții de tip modernizare sau QuickWins.

Această acțiune se va concretiza prin operaționalizarea obiectivelor de investiție cuprinse în Programul Investițional, cu finanțare din fonduri europene (PNRR, POIM, POT, CEF) dar și buget de stat.

Astfel, viteza comercială a trenurilor de călători a crescut la peste 100 km/h pe rutele:

- București - Constanța (225 km),
- București - Ploiești - Predeal (140 km),
- Sighișoara - Coșlariu - Vințu de Jos - Simeria (174 km),
- Curtici - Arad - Radna (41 km).
- Simeria - Gurasada - Radna (141 km) cu finanțare din POIM.

De asemenea, până în anul 2026 se va operaționaliza și sectorul de cale ferată

- Brașov - Apața - Cața - Sighișoara (113 km).



În acest context, conform asumării din PNRR, în 2026 se vor adăuga alți 315 km de cale ferată modernizată pe care se va circula cu viteze de până la 160 km/h pentru trenurile de călători:

- Arad - Timișoara - Caransebeș (parte a coridoarelor OEM și RD aripa sudică);
- Cluj-Napoca - Oradea - Ep. Bihor.

Astfel, se estimează că la finalul anului 2026 lungimea rețelei feroviare modernizate de căi ferate să fie de 1149 km, ceea ce creează premisele atât a unei atrageri de călători din sectoarele rutier și aerian atât pe axa est - vest cât și între București și municipiile din vestul țării.

La toate aceste investiții asupra infrastructurii feroviare se adaugă și intervențiile de tip Quick Wins prevăzute în PNRR. Intervenția de tip Quick Wins se referă la lucrări punctuale de eliminare a restricțiilor de viteză, creșterea vitezei de circulație a trenurilor respectiv creșterea siguranței pe calea ferată. Proiectele de tip Quick Wins asigură viabilitatea transportului pe calea ferată, în lungul coridoarelor TEN-T până la momentul modernizării acestora. Având în vedere că proiectele de Quick Wins vor fi urmate de proiecte de modernizare completă, inclusiv ERTMS, costul modernizării va fi mai mic ca urmare a investițiilor din Quick Wins.

Mai mult decât atât, deosebit de importante pentru traficul de marfă sunt și proiectele:

- Modernizare CF Port Constanța - Palas (180 km);
- Modernizare Complex feroviar București (600 km)
- Electrificare și reînnoire CF Videle - Giurgiu (67 km) (principala legătură feroviară de marfă cu Bulgaria, parte a coridorului de marfă Europa Centrală - Europa de Sud Est).

Prin aceste măsuri se estimează o creștere a traficului de marfă pe calea ferată cu peste 25% față de anul 2020, atât prin contractarea a noi beneficiari de servicii dar și prin tranziția din sectorul rutier.

MĂSURA 2: Tarife de utilizare a infrastructurii (TUI) atractive;

Indicator: implementarea unei politici atractive de tarifare a utilizării infrastructurii feroviare

Responsabili: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și CFR SA.

Termen: până în 2024 implementarea politicii de tarifare

Termen intermediar : până în 2023 realizarea unei analize la nivelul MTI și/sau CFR Infrastructură

Politica de tarifare pentru utilizarea infrastructurii reprezintă un element esențial pentru atragerea noilor fluxuri de marfă. O politică de tarifare atractivă, susținută de către Guvernul României se dovedește a fi absolut obligatorie în condițiile alinierii la politicile similare de taxare din alte State Membre.

MĂSURA 3: Noi conexiuni feroviare cu linii feroviare industriale (LFI);

Indicator: implementarea unei politici simplificate de racord la infrastructura publică feroviară

Responsabili: CFR SA.

Responsabili secundari: agenți economici

Termen: până în 2024 implementarea politicii de simplificare a documentațiilor

Termen intermediar : până în 2023 realizarea unei analize la nivelul MTI și/sau CFR Infrastructură



În ultimul deceniu, s-a observat o creștere a solicitărilor operatorilor economici privați de a se conecta la rețeaua feroviară cu racorduri de cale ferată. Astfel, o serie de investiții precum noi silozuri, centre logistice, platforme industriale au fost racordate la infrastructura feroviară public. Pentru a accelera acest proces este nevoie atât de suport al gestionarului infrastructurii pentru realizarea de noi racorduri de cale ferată, dar și pentru simplificarea documentațiilor pentru implementarea acestui demers.

MĂSURA 4: Promovarea unei politici atractive de tranzit

Indicator: implementarea unei politici atractive de tranzit, prin reducerea TUI cu 30% pentru transportul mărfurilor aflate în tranzit

Responsabili: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și CFR SA.

Responsabili secundari: Operatorii de transport feroviar de marfă

Termen: până în 2025 implementarea politicii de tranzit

Termen intermediar : până în 2024 realizarea unei analize la nivelul MTI și/sau CFR Infrastructură.

Pe măsura dezvoltării infrastructurii de transport a României pentru toate sectoarele, țara noastră poate deveni o veritabilă placă turnantă în relația transportului de mărfuri pe relația Asia – Europa. Astfel, investițiile în dezvoltarea infrastructurii portuare din Constanța, îmbunătățirea condițiilor de navigabilitate pe Dunăre și pe canale, dar și extinderea rețelei de căi ferate moderne și autostrăzi pot avea o valoare adăugată majoră dacă sunt propuse măsuri eficiente pentru transportatori sau operatori.

Din punct de vedere feroviar, sunt identificate câteva rute de tranzit care pot să devină veritabile artere internaționale de mărfuri (figura 8). În aceste condiții, stimularea operatorilor și a gestionarului infrastructurii pentru dezvoltarea activității de tranzit constituie o inițiativă care va avea beneficii majore prin preluarea și atragerea fluxurilor de mărfuri pentru a fi transportate pe calea ferată în regim multimodal sau combinat. Aceste măsuri se aliniază cu alte inițiative asemănătoare din Europa Centrală și de Vest, dar și cu politicile și acțiunile Comisiei Europene.

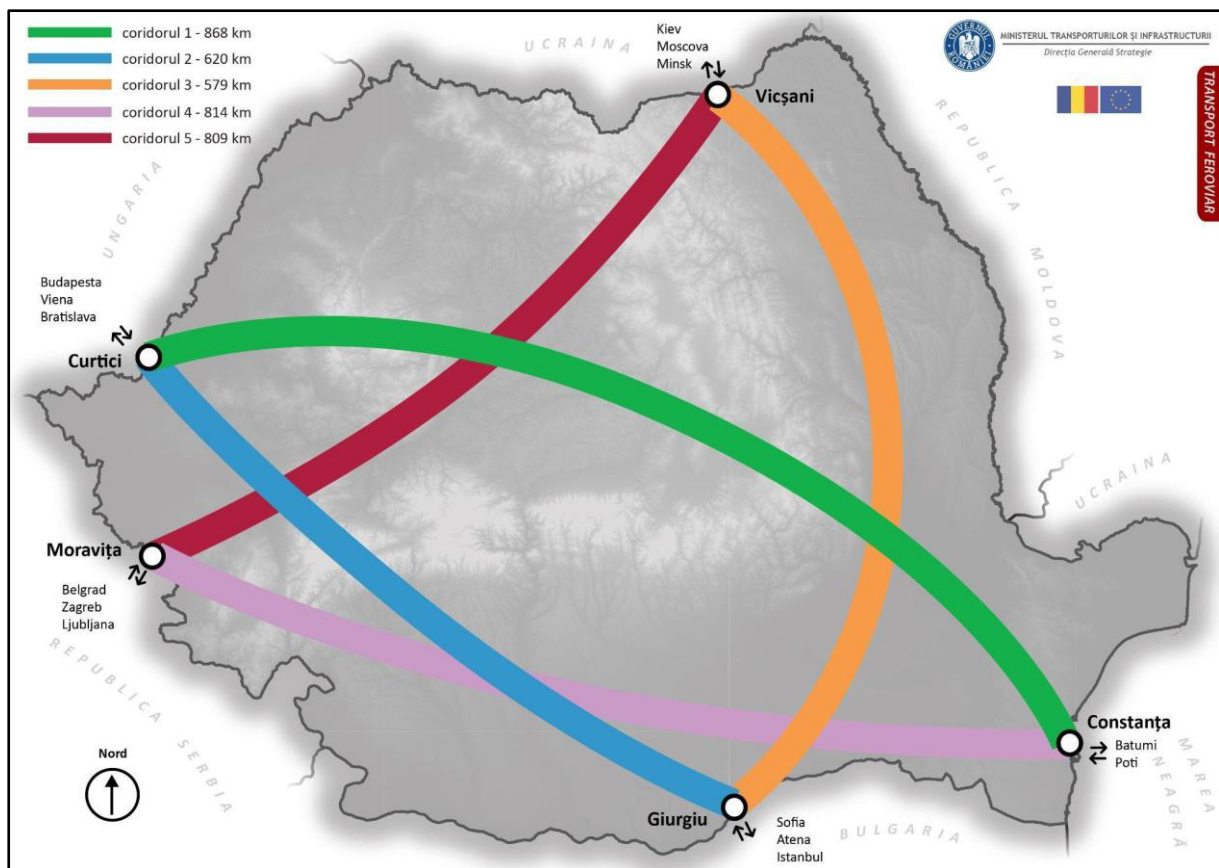


Figura 8 - Conceptul Smart Transit - Coridoarele feroviare de tranzit

Astfel, conform Programului Investițional, coridoarele de tranzit care să facă parte dintr-o ofertă de tranzit a României (și care să conțină elemente legate de potențialul de transport în raport de costuri și timp) și care să fie promovată internațional sunt:

Coridorul feroviar de tranzit 1 (868 km) – Europa Centrală (Cehia, Austria, Slovacia, Polonia, Ungaria) – Marea Neagră: traseul va putea fi parcurs de trenurile de marfă în 10 ore, după finalizarea lucrărilor propuse;

Coridorul feroviar de tranzit 2 (620 km) – Europa Centrală (Cehia, Austria, Slovacia, Polonia, Ungaria) – Europa de Sud-Est (Grecia, Bulgaria, Turcia): traseul va putea fi parcurs de trenurile de marfă în 8 – 9 ore, după finalizarea lucrărilor propuse;

Coridorul feroviar de tranzit 3 (579 km) – Europa de Sud-Est (Grecia, Bulgaria, Turcia) – Ucraina, Belarus, Rusia: traseul va putea fi parcurs de trenurile de marfă în 8 ore, după finalizarea lucrărilor propuse;

Coridorul feroviar de tranzit 4 (814 km) – Europa Central Sudică (Italia de Nord, Slovenia, Croația, Muntenegru, Serbia) – Marea Neagră: traseul va putea fi parcurs de trenurile de marfă în 9-10 ore, după finalizarea lucrărilor propuse;

Coridorul feroviar de tranzit 5 (809 km) – Europa Central Sudică (Italia de Nord, Slovenia, Croația, Muntenegru, Serbia) – Ucraina, Belarus, Rusia: traseul va putea fi parcurs de trenurile de marfă în 11 ore, după finalizarea lucrărilor propuse.

MĂSURA 5: Decarbonizarea transportului rutier în linie cu principiul „poluatorul plătește” pentru stimularea tranziției transportului de mărfuri către transportul feroviar;

Indicator: adoptarea legii în Parlamentul României

Responsabili: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor

**Responsabili secundari: -****Termen:** până în trimestrul 2 - 2023 adoptarea legii**Termen intermediar :** trimestrul 4 - 2022 finalizarea studiului

Aprobarea pachetului legislativ necesar pentru implementarea noului sistem de taxare/impozitare conform principiului „poluatorul plătește” și a principiului taxării ecologice include:

- taxare pe baza distanței pentru vehiculele de marfă poluante, de tonaj greu (de tipul camioanelor și alte tipuri de autoutilitare) și
- stabilirea unor programe de stimulare a reînnoirii parcului auto (în special autovehicule mici/autocare/autobuze) prin intermediul unor scheme de casare, corelate cu măsuri de taxare/impozitare la nivel local pentru deținerea în proprietate a celor mai poluante vehicule de pasageri;

În ce constă măsura

Această măsură urmărește elaborarea unei propuneri de politică publică și aprobarea legislației aferente pentru implementarea unui nou sistem de taxare pe baza distanței, pentru vehiculele de marfă poluante, de tonaj greu.

În acest sens, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI) va actualiza cadrul legislativ care reglementează aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România. În ce privește politica de stimulare a achiziționării de vehicule private, respectiv sistemul fiscal de descurajare a utilizării vehiculelor poluante, Ministerul Mediului și Ministerul Finanțelor au responsabilitatea actualizării cadrului legislativ.

Corelat cu această măsură, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii va pregăti un mecanism de corelare a sistemului de taxare utilizat pentru toate modurile de transport, astfel încât și celelalte moduri de transport, în special cel feroviar, să devină competitive și atractive, în special în ceea ce privește traficul de marfă.

De altfel, în paralel cu reformele din PNRR, România se află în proces de modificare a politicii fiscale cu privire la tarifele pentru utilizarea căii ferate, pentru a încuraja trecerea la calea ferată atât pentru pasageri, cât și pentru marfă.

Detaliiere

În prezent, România are un sistem de tip vignette pentru tranzitul rutier. Aplicarea acestui sistem de taxare și impactul său actual este corelată cu evoluția parcului auto al României.

Parcul auto din România, analizat pe tip de motorizare, arată un trend general de creștere a ponderii autovehiculelor pe bază de motorină, de la 30% din total în anul 2007, la aproape 50% în anul 2019.

Totodată, analiza datelor din ultimii 13 ani, defalcate pe tipuri de autovehicule, indică predominanța ponderii motorizării pe motorină pentru categoria de autobuze și microbuze (aprox 99.50% - pondere constantă în perioada analizată). În cazul autoturismelor, ponderea autovehiculelor pe bază de motorină a cunoscut un trend ascendent, crescând de la aprox 25% în anul 2007 la aproape 45% în anul 2019. În cazul acestei categorii, se observă un trend ascendent (deși minimal), în ceea ce privește autovehiculele electrice și pe gaz petrolier lichefiat.

O pondere mare a autovehiculelor pe bază de motorină este identificată și în cazul autocamioanelor (72% în 2007, la 88% în 2019) și a autotractorilor (99.87%).

În România, contribuția transportului rutier la totalul emisiilor de poluanți atmosferici calculați pentru anul 2015, conform Raportului Informativ la Inventarul Național de Emisii de Poluanți Atmosferici (IIR) raportat în anul 2017, care include totalul emisiilor de poluanți atmosferici pentru perioada 2005 – 2015, este de 40% din totalul emisiilor la nivel național pentru poluantul NOx (din care: 12% provenite de la autoturisme, 23% provenite de la vehicule grele și autobuze și 5% provenite de la vehicule ușoare), 12% din totalul emisiilor la



nivel național pentru poluantul CO (provenite de la autoturisme) și 5% din totalul emisiilor la nivel național pentru poluantul NMVOC (din care: 3% provenite de la autoturisme și 2% provenite din evaporarea benzinei).

Având în vedere trendul ascendent al valorilor de trafic în perioada analizată, precum și limitările generate de infrastructura de transport actuală (în termeni de număr total de kilometri existenți, standardele la care funcționează și conexiunile pe care le facilitează cu principalele coridoare europene dar și între regiuni), Guvernul României are în vedere pregătirea și implementarea unui set de reforme și investiții prin care să se genereze o diminuare a efectelor poluante, cu impact asupra calității vieții și sănătății. În același timp se urmărește atingerea țintelor asumate de România prin strategiile agreate la nivel european.

În cadrul acestei măsuri, MTI va realiza o analiză pentru a defini mai specific nivelul de taxare, în special pentru traficul greu, cu posibilitatea acordării unor stimulente pentru vehicule electrice/hibride, inclusiv pentru vehicule ușoare, posibilitatea introducerii graduale a acestor taxe, definirea exactă a categoriilor de vehicule care vor fi incluse în sistemul de taxare, a nivelului de poluare a vehiculelor de pasageri, categoriile de drumuri și nivelul de acoperire al rețelei integrate de drumuri naționale din România, după caz.

Noul sistem de taxare pentru vehicule gestionat în principal de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii va include:

- nivelul specific al taxelor și criteriile clare de taxare a vehiculelor grele, în conformitate cu principiul "poluatorul plătește";
- stimulente pentru vehicule curate/cu emisii reduse și pentru moduri curate de transport;
- un sistem de descurajare a utilizării celor mai poluante vehicule, inclusiv prin măsuri fiscale/financiare, prin intermediul nivelurilor taxelor pe proprietate pentru vehiculele private de pasageri;
- utilizarea veniturilor pentru sprijinirea întreținerii drumurilor și a noilor investiții în transportul durabil;
- canalizarea a 10% din traficul rutier (pasageri și mărfuri) către transportul feroviar până în 2026, comparativ cu 2020;

Intrarea în vigoare a legii aprobate în Parlamentul României va avea loc până în trimestrul 2 - 2023, iar calendarul operaționalizării complete a sistemului de tarifare până în al doilea trimestru al anului 2026.



e) TRANSFERUL MODAL CĂTRE CALEA FERATĂ A TRAFICULUI DE CĂLĂTORI

e.1) MODALITĂȚI DE BAZĂ PENTRU ASIGURAREA TRANSFERULUI MODAL CĂTRE CALEA FERATĂ A FLUXURILOR DE TRANSPORT

Analizele prezentate în cadrul Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare, precum și analizele efectuate în cadrul unor studii europene, au evidențiat că inițierea și susținerea transferului modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport necesită două categorii relevante de acțiuni, respectiv:

- a) Restabilirea unui mediu competițional echitabil și nediscriminatoriu între modurile de transport, de natură să permită ca prețurile serviciilor de transport să reflecte costurile reale de operare a acestor servicii. Implicit, se pune problema de a elimina actualul handicap competitiv al transportului feroviar în ceea ce privește prețurile serviciilor de transport, handicap care a fost generat în mod artificial prin externalizarea masivă către restul economiei naționale a costurilor generate de alte moduri de transport, cu referire în principal la costurile generate de operarea serviciilor de transport rutier.
- b) Creșterea nivelului de competitivitate al serviciilor de transport feroviar în raport cu alte moduri de transport, prin creșterea nivelului de performanță și calitate al acestor servicii, precum și prin implementarea unor servicii cu nivel superior de adecvare în raport cu așteptările beneficiarilor serviciilor de transport.

Implementarea cu succes a acestor acțiuni are un potențial foarte ridicat de a conduce la comutarea opțiunilor beneficiarilor serviciilor de transport în ceea ce privește modurile de transport, cu efecte privind migrarea progresivă către calea ferată.

e.1.1) Restabilirea unui mediu competițional echitabil și nediscriminatoriu între modurile de transport

e.1.1.1) Situația actuală

Numeroase studii realizate la nivel internațional au generat rezultate convergente care evidențiază **eficiența economică superioară a transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport**. Astfel:

- Transportul feroviar utilizează de 11 ori mai puțină energie per unitate de transport (călător-km sau tonă-km) decât transportul rutier, conform studiului “*Railway Handbook 2014 - Energy Consumption and CO₂ Emissions - Focus on Infrastructure*” realizat în colaborare de UIC (Union International des Chemins de fer) și IEA (International Energy Agency).
- Conform aceluiași studiu menționat mai sus, infrastructura feroviară a transportat de 10 ori mai multe unități de transport per km decât infrastructura rutieră.
- Conform aceluiași studiu al UIC și IEA, transportul feroviar generează emisii de gaze cu efect de seră per unitate de transport de 10 ori mai mici decât transportul rutier.
- Transportul rutier din România generează de 92 ori mai multe accidente decât transportul feroviar, prin prisma mediei accidentelor la un miliard de pasageri-km transportați calculată conform datelor furnizate de organisme naționale (Institutul Național de Statistică, Poliția Română).

Astfel de rezultate arată că transportul feroviar are costuri unitare reale mult mai mici decât cele ale transportului rutier. În condițiile în care transportul terestru este preponderent în cadrul sistemului național de transport, rezultă că **eficiența economică a sistemului național de transport este direct proporțională cu cota modală a transportului feroviar**.

Cu toate acestea, politica de externalizare masivă a costurilor generate de transportul rutier anulează aceste avantaje economice intrinseci ale transportului feroviar și permite operatorilor de transport rutier să ofere clienților prețuri substanțial mai mici decât prețurile serviciilor similare de transport feroviar. Această politică



afectează semnificativ mediul concurențial între modurile de transport și generează în mod artificial un handicap competitiv al transportului feroviar în raport cu transportul rutier, dar și în raport cu alte moduri de transport⁹.

Efectul acestor politici asupra pieței transporturilor constă în migrarea masivă a clienților către alte moduri de transport, mai ales către transportul rutier, din cauza prețurilor mai atractive decât prețurile serviciilor de transport feroviar. Aceasta reprezintă principala cauză a declinului sever și prelungit al transportului feroviar din România. Din perspectiva obiectivelor asumate privind creșterea transportului feroviar, aceasta reprezintă principalul obstacol care trebuie depășit în vederea inițierii și susținerii transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri.

Efectul acestor politici asupra economiei naționale constă în creșterea costurilor suportate de bugetul de stat și de alți actori economici pentru susținerea componentelor externalizate ale costurilor de operare a transporturilor rutiere. Conform unui studiu recent¹⁰ al Comisiei Europene, în România transporturile terestre generează în economia națională **costuri externe totale de 21.66 miliarde euro pe an**, care reprezintă **6.5% din PIB**. Dintre acestea:

- transportul feroviar generează costuri externe de 0.46 miliarde euro pe an, iar
- transportul rutier generează costuri externe de 21.2 miliarde euro pe an.

O parte din aceste costuri externe sunt internalizate de către operatorii de transport și sunt recuperate de la beneficiarii finali ai transporturilor prin tarifele aferente serviciilor de transport utilizate. Același studiu al Comisiei Europene menționat mai sus relevă însă o diferență mare între modurile de transport în ceea ce privește recuperarea (internalizarea) costurilor externe. Astfel:

- **transportul feroviar recuperează 55% din costurile externe generate**; ca urmare, economia națională suportă costuri de 0.21 miliarde euro/an generate de transportul feroviar și nerecuperate de la clienți (costuri neinternalizate);
- **transportul rutier recuperează doar 16% din costurile externe generate**; ca urmare, economia națională suportă costuri de 17.76 miliarde euro/an, care reprezintă 5.3% din PIB, costuri generate de transportul rutier și nerecuperate de la clienți (costuri neinternalizate).

În concluzie, **restabilirea unui mediu competițional echitabil și nediscriminatoriu între modurile de transport este necesară atât pentru valorificarea avantajelor economice intrinseci ale transportului feroviar, ca efect al transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport, cât și pentru reducerea semnificativă a costurilor suportate de economia națională în legătură cu transporturile.**

e.1.1.2) Acțiuni necesare

Având în vedere considerentele prezentate mai sus, prima condiție pentru a iniția și susține transferul modal al fluxurilor de transport de la modul rutier către cel feroviar este de a asigura competitivitatea prețurilor serviciilor de transport feroviar în raport cu prețurile serviciilor similare de transport rutier.

În esență, există două direcții de acțiune posibile pentru atingerea acestui obiectiv, respectiv:

- a) Internalizarea costurilor externe ale transportului rutier, prin taxarea transporturilor rutiere comerciale (autocare, autobuze, microbuze, camioane) în raport de distanță și dimensionarea acestor taxe astfel încât să acopere costurile de infrastructură, de mediu, de siguranță, de accidente într-o proporție comparabilă cu costurile similare suportate de transportul feroviar. Această abordare este asumată ca obligație în PNRR, dar implementarea noului sistem de taxare trebuie realizată progresiv pentru a preveni destabilizarea sistemului național de transport și afectarea economiei naționale. De asemenea, această abordare trebuie corelată cu transpunerea și aplicarea viitoarei directive europene privind taxarea transporturilor rutiere comerciale. Proiectul acestei directive prevede o implementare

⁹ Pot fi identificate situații similare de externalizare a costurilor și pentru alte moduri de transport

¹⁰ European Commission - State of play of internalisation in the European Transport Sector, 2019



progresivă a noului sistem, eșalonată pe 8-10 ani. Ca urmare, pe durata derulării PNRR, este de așteptat această acțiune nu va produce efecte relevante în sensul favorizării transferului modal al fluxurilor de transport de la modul rutier către cel feroviar.

- b) Implementarea unor instrumente de recuperare a handicapului competitiv al transportului feroviar în raport cu cel rutier prin compensarea din fonduri publice a efectelor limitării veniturilor companiilor feroviare generate de externalizarea costurilor transportului rutier.

Deja o serie de astfel de instrumente sunt implementate prin legislația europeană. Astfel:

- Directiva 2012/34/UE, transpusă în legislația națională prin Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european cu modificările și completările ulterioare, prevede obligația statului privind finanțarea din fonduri publice a infrastructurii feroviare astfel încât să asigure atât acoperirea tuturor costurilor necesare de administrare a infrastructurii feroviare, cât și echilibrul financiar al administratorului infrastructurii. În acest fel se vizează limitarea contribuției infrastructurii la prețul serviciilor de transport feroviar.
- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, prevede instituirea obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar al călătorilor și compensarea din fonduri publice a diferenței din costurile și veniturile aferente serviciilor de transport care fac obiectul obligațiilor de serviciu public. Acest instrument permite stabilirea unor prețuri ale serviciilor de transport feroviar la nivel competitiv în raport cu transportul rutier. În condițiile implementării unui sistem de servicii publice atractive de transport feroviar al călătorilor, acesta este principalul instrument care poate favoriza transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport al călătorilor derulate în prezent pe cale rutieră.

Aceste instrumente reprezintă scheme de ajutor de stat care, prin efectul legislației europene existente, sunt considerate din oficiu ca fiind compatibile cu prevederile Tratatului de Funcționare a Uniunii Europene (TFUE).

În plus, Comisia Europeană a recomandat recent instituirea și pentru transportul feroviar de marfă unor obligații de serviciu public privind transportul feroviar de marfă și compensarea din fonduri publice a diferenței din costuri și venituri. Practic, este vorba despre implementarea în transportul feroviar de marfă a unor instrumente similare celor prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. În condițiile în care astfel de instrumente sunt concepute pentru a asigura transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport (de exemplu prin promovarea transportului combinat¹¹ sau a transportului în vagoane izolate), este asigurată compatibilitatea cu prevederile TFUE a schemelor respective de ajutor de stat.

În concluzie, competitivitatea prețurilor serviciilor de transport feroviar în raport cu prețurile serviciilor similare de transport rutier poate fi asigurată în perioada următoare exclusiv prin instrumentele de compensare din fonduri publice a costurilor aferente operării serviciilor de transport feroviar și a celor aferente administrării infrastructurii.

Acțiunile specifice privind compensarea din fonduri publice a efectelor asupra transportului feroviar ale externalizării masive a costurilor aferente transportului rutier, necesare pentru atingerea obiectivelor asumate, sunt prezentate mai jos, în paragraful 5.1 pentru transportul feroviar de călători, respectiv în paragraful 6.1 pentru transportul feroviar de marfă.

¹¹ Cu referire la transportul pe rute terestre, bazat pe utilizarea transportului feroviar pentru transportul pe distanțe lungi



e.1.2.) Creșterea nivelului de competitivitate al serviciilor de transport feroviar

A doua condiție pentru a iniția și susține transferul modal al fluxurilor de transport de la modul rutier către cel feroviar este de a asigura un nivel adecvat de performanță și calitate a serviciilor de transport feroviar, de natură să le facă atractive pentru clienți. Acțiunile necesare în acest sens sunt grupate în două categorii, respectiv:

- a) Acțiuni pentru creșterea parametrilor de performanță și calitate ai infrastructurii feroviare, ale căror rezultate pot contribui la creșterea parametrilor de performanță și calitate ai tuturor serviciilor de transport feroviar, prin creșterea parametrilor de performanță și calitate ai circulației trenurilor. Aceste acțiuni sunt identificate în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare (a se vedea capitolul b) de mai sus).
- b) Acțiuni specifice pentru creșterea parametrilor de performanță și calitate ai serviciilor de transport feroviar, altele decât cele care vizează creșterea parametrilor de performanță și calitate ai infrastructurii feroviare.

Complementar, sunt necesare acțiuni privind identificarea și implementarea unor servicii noi și/sau îmbunătățite, caracterizate printr-un nivel ridicat de adecvare la cererile și așteptările beneficiarilor de transport.

Acțiunile specifice privind creșterea nivelului de competitivitate al serviciilor de transport feroviar, necesare pentru atingerea obiectivelor asumate, sunt prezentate mai jos, în paragrafele 5.2 și 5.3 pentru transportul feroviar de călători, respectiv în paragraful 6.2 pentru transportul feroviar de marfă.

e.1.3) Asigurarea cadrului legal adecvat

Realizarea unora dintre acțiunile necesare în vederea inițierii și susținerii transferul modal al fluxurilor de transport de la modul rutier către cel feroviar necesită asigurarea unui cadru legal adecvat.

În consecință sunt necesare modificări și completări ale legislației naționale existente, care să vizeze în principal următoarele obiective:

- implementarea adecvată în legislația națională a conceptelor de bază ale politicilor Uniunii Europene în domeniul transporturilor, precum: creșterea eficienței economice și a sustenabilității sistemelor de transport, reducerea contribuției sectorului transporturi la emisiile de gaze cu efect de seră și la emisiile de noxe, reducerea dependenței de petrol și alte politici;
- sincronizarea cu legislația europeană în domeniul feroviar, inclusiv prin asigurarea cadrului legal pentru aplicarea corectă și completă a prevederilor unor regulamente europene din domeniul transporturilor (ex: Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, cu modificările și completările ulterioare);
- asigurarea cadrului legal adecvat pentru instituirea și/sau implementarea eficientă, după caz, a instrumentelor destinate restabilirii competitivității prețurilor serviciilor de transport feroviar;
- asigurarea cadrului legal adecvat pentru a permite implementarea acțiunilor destinate creșterii nivelului intrinsec de competitivitate al serviciilor de transport feroviar.

Acțiunile specifice privind modificările legislative necesare în vederea asigurării cadrului legal adecvat pentru implementarea acțiunilor destinate atingerii obiectivelor asumate prin PNRR, sunt prezentate mai jos, în paragraful 7.4.

e.2) BENEFICII AȘTEPTATE

Atingerea obiectivelor de reformă asumate prin PNRR privind creșterea traficului feroviar ca efect al transferului modal al fluxurilor de transport de la alte moduri de transport și, implicit, inițierea unei tendințe durabile de reechilibrare modală a sistemului național de transport al României, va genera o serie de beneficii relevante pe diverse paliere economice și sociale. Astfel:



Din perspectiva intereselor sistemului feroviar național, comutarea progresivă a opțiunilor clienților către calea ferată va genera în mod natural creșterea veniturilor companiilor feroviare, cu consecințe privind reducerea progresivă a ecarterului dintre costuri și venituri. O primă consecință a acestei tendințe previzibile va consta în consolidarea progresivă a situației economico-financiare a acestor companii. O altă consecință va consta în inițierea unui cerc virtuos de reabilitare a transportului feroviar și de dezvoltare a sectorului feroviar din România (*creștere venituri - îmbunătățire servicii - atragere clienți - creștere venituri*), care va stopa și va elimina actualul cerc vicios de declin al acestui mod de transport (*scădere venituri - degradare servicii - pierdere clienți - scădere venituri*).

Din perspectiva intereselor economiei naționale, transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de la alte moduri de transport și reechilibrarea modală a sistemului național de transport va avea drept principală consecință creșterea eficienței economice a sistemului național de transport și reducerea semnificativă a costurilor suportate de economia națională în legătură cu transporturile. Analizele prezentate în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare evidențiază, pe baza rezultatelor unor studii internaționale privind costurile externe per unitate de transport ale modurilor de transport, că transferul modal către calea ferată a unei cuante de 10% din volumul actual al transporturilor rutiere de călători și marfă ar genera o **reducere totală a costurilor suportate de economia națională** pentru compensarea unor efecte ale transportului în valoare **de cca. 4 miliarde lei/an**. Valoarea multianuală a acestor beneficii ar acoperi practic integral cuantumul fondurilor naționale care trebuie alocate de la bugetul de stat în perioada 2021-2026 pentru implementarea strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare (cu referire la fondurile publice necesare pentru întreținere, reparații, reînnoire și investiții finanțate din bugetul de stat - a se vedea paragraful 2.4 de mai sus).

O altă consecință majoră a transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport de la alte moduri de transport o reprezintă reducerea volumului total al emisiilor de gaze cu efect de seră și al altor emisii poluante generate de sistemul național de transport, cu consecințe privind reducerea costurilor suportate de economia națională pentru compensarea efectelor negative ale acestor emisii.

Nu în ultimul rând, transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de la alte moduri de transport este de natură să contribuie la creșterea mobilității persoanelor și bunurilor pe teritoriul României, inclusiv prin diversificarea opțiunilor de transport.

Din perspectiva intereselor Uniunii Europene, implementarea în România a unor politici și măsuri care vizează transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de la alte moduri de transport ar reprezenta creșterea contribuției naționale la eforturile comunitare privind eficientizarea sistemului european de transport, cu consecințe privind creșterea competitivității economiei comunitare pe piețele internaționale.



f) TRANSFERUL MODAL CĂTRE CALEA FERATĂ A TRAFICULUI DE CĂLĂTORI

Ca urmare a externalizării masive a costurilor aferente operării transporturilor rutiere, transportul feroviar de călători nu poate funcționa în regim comercial. Ca urmare, obiectivul asumat de creștere a traficului feroviar de călători până în 2026 poate fi realizat exclusiv prin consolidarea și eficientizarea sistemului de servicii publice de transport feroviar al călătorilor, pe baza prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

Pentru perioada 2021-2026, principala țintă a acțiunilor destinate creșterii traficului feroviar de călători trebuie să vizeze transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate în prezent prin intermediul transportului rutier public (cu autocare, autobuze, microbuze). Cu toate acestea, sunt avute în vedere inclusiv măsuri destinate să încurajeze transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate în prezent prin intermediul transportului rutier individual (cu autoturisme și motocicletele).

Având în vedere considerentele prezentate în capitolul d) de mai sus, acțiunile specifice prezentate în continuare sunt structurate în două categorii relevante, respectiv:

- A.** acțiuni necesare pentru a asigura competitivitatea prețurilor serviciilor de transport feroviar de călători (paragraful 5.1);
- B.** acțiuni necesare pentru a asigura creșterea competitivității serviciilor de transport feroviar de călători (paragraful 5.2).

Având în vedere deficitul masiv de material rulant, care limitează oferta de servicii publice de transport feroviar al călătorilor, achiziția de material rulant nou face obiectul unui pachet distinct de acțiuni (paragraful 5.3), chiar dacă în principiu aceste acțiuni ar putea fi încadrate în categoria acțiunilor privind creșterea competitivității serviciilor de transport feroviar de călători.

Realizarea acțiunilor propuse necesită adaptarea adecvată a cadrului legislativ existent. Modificările legislative necesare sunt prezentate în paragraful 7.4.

f.1) ACȚIUNI SPECIFICE PRIVIND COMPENSAREA HANDICAPULUI COMPETITIV AL TRANSPORTULUI FEROVIAI DE CĂLĂTORI ÎN RAPORT CU ALTE MODURI DE TRANSPORT

Acțiunile din această categorie sunt orientate spre compensarea efectelor externalizării masive a costurilor generate de transportul rutier de călători și asigurarea competitivității prețurilor serviciilor de transport feroviar de călători cel puțin în raport cu prețurile serviciilor similare de transport rutier public al călătorilor.

Principalele acțiuni avute în vedere din această perspectivă sunt:

- C.1.1. Consolidarea sistemului de servicii publice de transport feroviar al călătorilor, astfel încât acesta să devină o alternativă atractivă atât în raport cu transportul rutier public, cât și în raport cu transportul rutier individual.

Aceasta este o acțiune complexă, care include cel puțin următoarele măsuri:

- a) Dimensionarea adecvată a obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar al călătorilor, diferențiate pe segmente de piață relevante, astfel încât să asigure transferul modal către calea ferată a fluxurilor de călători transportate în prezent pe cale rutieră, cu referire în primul rând la transportul rutier public (preluarea unor fluxuri de transport asigurate în prezent cu autocare, autobuze, microbuze), dar și la transportul rutier individual (preluarea unor fluxuri de transport realizate în prezent cu autoturisme și motocicletele).

Obligațiile de serviciu public privind transportul feroviar al călătorilor trebuie stabilite pe baza unor studii de specialitate care trebuie să ia în considerație elemente și criterii precum:



- obiectivele stabilite privind creșterea cotei modale a transportului feroviar pe piața serviciilor publice de transport de călători;
 - evoluția prognozată a parametrilor de performanță și disponibilitate ai infrastructurii feroviare;
 - concurența între modurile de transport pe piața internă a transportului de călători și distribuția modală a cererilor de transport;
 - caracteristicile segmentelor de piață care diferențiază obligațiile de serviciu public;
 - materialul rulant necesar pentru realizarea obligațiilor de serviciu public, precum și a infrastructurilor de servicii necesare pentru mentenanța și exploatarea acestui material rulant;
 - costurile de realizare a obligațiilor de serviciu public și măsurile necesare pentru eficientizarea acestor costuri;
 - costurile și beneficiile la nivelul societății și al economiei naționale, luând în considerare inclusiv costurile externe ale diferitelor moduri de transport.
- b) Stabilirea adecvată a tarifelor serviciilor de transport feroviar călători care fac obiectul obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar al călătorilor, astfel încât să fie competitive față de serviciile similare de transport rutier.

Un element esențial al conceptului juridic referitor la compensarea obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar al călătorilor, instituit prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, vizează posibilitatea instituirii unor tarife ale serviciilor care fac obiectul obligațiilor de serviciu public de natură să asigure comutarea opțiunilor clienților către transportul feroviar. Diferența dintre costurile de operare a serviciilor de transport și veniturile obținute, limitate prin efectul tarifelor impuse, se compensează din fonduri publice prin mecanismul de compensare a obligațiilor de serviciu public.

- c) Asigurarea materialului rulant necesar realizării obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar al călătorilor, prin asigurarea pentru operatorii de serviciu public a resurselor necesare pentru achiziționarea de material rulant nou, pentru închirierea de material rulant și pentru modernizarea celui existent.

Măsura se referă la dimensionarea compensației de serviciu public astfel încât să acopere costurile operatorilor de servicii publice privind achiziționarea de material rulant nou, a costurilor necesare pentru închirierea de material rulant și a costurilor necesare pentru modernizarea celui existent.

- d) Dimensionarea adecvată a compensației de serviciu public, astfel încât să încurajeze creșterea ofertei de servicii publice de transport feroviar al călătorilor.

Instituirea obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar al călătorilor și compensarea din fonduri publice a diferenței din costurile și veniturile aferente serviciilor de transport care fac obiectul obligațiilor de serviciu public reprezintă un instrument de recuperare a handicapului competitiv al transportului feroviar în raport cu cel rutier, handicap generat de externalizarea masivă a costurilor transportului rutier. Ca urmare, compensația de serviciu public trebuie dimensionată astfel încât să permită o magnitudine adecvată a ofertei de servicii publice de transport feroviar al călătorilor, de natură să permită transferul către calea ferată a unor fluxuri relevante de transport derulate în prezent pe cale rutieră.

- e) Asigurarea finanțării necesare din fonduri publice a compensației de serviciu public, corelată cu dimensiunea obligațiilor de serviciu public.

Această măsură este complementară cu măsura definită anterior. Creșterea ofertei de servicii publice de transport feroviar al călătorilor este condiționată de asigurarea finanțării corespunzătoare a compensației de serviciu public. Considerentele prezentate mai sus evidențiază că beneficiile pentru economia națională ale transferului modal către calea ferată ale fluxurilor de transport depășesc cu mult cuantumul fondurilor publice care trebuie alocate pentru finanțarea compensației de serviciu public.

- f) Corelarea obligațiilor de serviciu public de interes național și a celor de interes local pentru transportul feroviar al călătorilor.



În condițiile în care se pune problema implicării autorităților publice locale în instituirea și managementul unor obligații de serviciu public privind transportul feroviar al călătorilor în zonele metropolitane (a se vedea paragraful 7.4 de mai jos), este necesară corelarea obligațiilor de serviciu public de interes național și a celor de interes local în scopul asigurării unui sistem integrat, coerent și eficient de servicii publice de transport feroviar al călătorilor pe rute interurbane și internaționale. Coloana vertebrală a acestui sistem trebuie să fie constituită de serviciile de transport feroviar de lung parcurs. Aceste servicii trebuie să fie corelate în mod adecvat cu serviciile de mediu și scurt parcurs, astfel încât să fie asigurată fluența călătoriilor pe calea ferată și să fie evitate serviciile redundante.

Măsura include și corelarea strategiilor de achiziție a materialului rulant necesar pentru realizarea obligațiilor de serviciu public.

C.1.2. Corelarea cu sistemul de servicii publice de transport rutier interurban al călătorilor și constituirea unui sistem integrat bazat pe transportul feroviar pe distanțe lungi și utilizarea transportului rutier preponderent pe distanțe scurte pentru a asigura accesibilitatea transportului feroviar (accesul la gara cea mai apropiată).

În condițiile în care, în prezent, serviciile de transport feroviar de călători sunt furnizate exclusiv sub forma obligațiilor de serviciu public (Servicii de Interes Economic General) eficientizarea acestora poate fi realizată prin intermediul prevederilor Contractelor de Serviciu Public (CSP).

Pentru a răspunde cerințelor europene și naționale privind creșterea calității serviciilor și eficientizarea acestora, concomitent cu rezolvarea cerințelor privind alocarea fondurilor publice de exploatare și capital operatorilor de transport feroviar, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin intermediul Autorității pentru Reformă Feroviară, va întreprinde următoarele măsuri (care sunt incluse în acțiunile strategice menționate mai sus):

- i) va elabora și atribui CSP pentru anul 2022 care vor permite negocierea unor contracte pe termen lung cu obiective clare privind calitatea serviciilor și eficiența acestora;
- ii) CSP valabile pentru anul 2022 vor include prevederi legate de identificarea costurilor eligibile și evidențierea acestora separată față de alte costuri; un sistem de parametri de performanță cuantificabili și monitorizați permanent; sistem transparent de evidență a veniturilor din titlurile de călătorie; un set minim de investiții din fonduri proprii ale operatorului și/sau din fonduri publice nerambursabile;
- iii) va elabora, negocia și atribui CSP valabile pe termen lung (maxim 10 ani, în conformitate cu prevederile legale) care să capitalizeze experiența CSP valabil în 2022;
- iv) va demara procedurile de atribuire competitivă a unor CSP bazate pe vehiculele noi, care să permită autorității publice și operatorilor adaptarea la noul sistem de atribuire a contractelor simultan cu atribuirea transparentă și echidistantă a materialului rulant către operatorii de transport feroviar;
- v) va audita contractele atribuite pentru a îmbunătăți parametri de performanță ai serviciilor;
- vi) va realiza studii de piață privind organizarea și pachetizarea serviciilor de transport călători, completate de măsuri privind atragerii fondurilor publice și private necesare creșterii calității serviciilor;
- vii) va realiza studii de piață privind necesarul de investiții însoțite de analize cost-beneficiu și analize multicriteriale care să permită adoptarea unor politici multianuale de investiții și exploatare a serviciilor.

f.2) ACȚIUNI SPECIFICE PRIVIND CREȘTEREA COMPETITIVITĂȚII SERVICIILOR DE TRANSPORT FEROVIAI DE CĂLĂTORI

Acțiunile din această categorie sunt orientate spre creșterea atractivității serviciilor de transport feroviar de călători prin creșterea nivelului de performanță și calitate al acestor servicii, precum și prin creșterea nivelului de adecvare al acestor servicii în raport cu cerințele și așteptările clienților.

Principalele acțiuni avute în vedere din această perspectivă sunt:



C.2.1. Creșterea vitezei comerciale a trenurilor de călători, prin implementarea măsurilor prevăzute în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare. Măsurile din strategie vizează două direcții principale de abordare:

- a) creșterea vitezei maxime admise de linie prin reînnoire, reparații, modernizare și întreținere (reducerea ecartului dintre viteza tehnică proiectată și viteza tehnică admisă);
- b) modernizarea conducerii traficului feroviar (reducerea ecartului dintre viteza comercială realizată și viteza tehnică admisă).

Acțiunea vizează creșterea parametrilor de performanță ai circulației trenurilor pentru toate categoriile de servicii de transport feroviar. Din acest motiv, această acțiune este în fapt similară și simultană cu acțiunile I.2.1 (a se vedea paragraful 6.2.1 „Acțiuni privind transportul combinat de marfă”) și V.2.1 (a se vedea paragraful 6.2.2 „Acțiuni privind transportul de marfă în vagoane izolate”).

C.2.2. Creșterea nivelului de calitate a serviciilor de transport feroviar de călători și de adecvare a acestora la necesitățile de transport și la cerințele clienților.

Aceasta este o acțiune complexă, care include cel puțin următoarele măsuri:

- a) Implementarea de servicii adecvate în raport de necesitățile de transport: servicii cadențate, servicii cu frecvență ridicată în perioadele cu cerere ridicată. Conținutul acestei acțiuni este prezentat în anexa nr. 17 la Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare, care este publicată la adresa:

[http://cfr.ro/files/strategie/SDezIF/2020/anexa%2017%20strategie%20\(servicii%20cadențate\)%20v3.0.pdf](http://cfr.ro/files/strategie/SDezIF/2020/anexa%2017%20strategie%20(servicii%20cadențate)%20v3.0.pdf)

- b) Implementarea de noi servicii, adecvate necesităților de mobilitate: servicii intercity, servicii de transport de noapte, servicii de transport al autoturismelor cu trenurile de călători (a se vedea anexa nr. 19 la Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare, care este publicată la adresa: [http://cfr.ro/files/strategie/SDezIF/2020/anexa%2019%20strategie%20\(transport%20autoturisme\)%20v3.0.pdf](http://cfr.ro/files/strategie/SDezIF/2020/anexa%2019%20strategie%20(transport%20autoturisme)%20v3.0.pdf)), servicii cadențate de scurt parcurs în zonele metropolitane și alte servicii.
- c) Creșterea nivelului de confort și a calității serviciilor la bordul trenurilor. Această acțiune este corelată cu acțiunile privind investițiile în material rulant feroviar nou și modernizat (a se vedea paragraful următor).
- d) Creșterea accesibilității transportului feroviar de călători. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin CNCF CFR SA și Autoritatea pentru Reformă Feroviară, va stabili parteneriate de investiții cu autoritățile publice locale sau cu asociații ale acestora în vederea remodelării stațiilor și zonelor adiacente astfel încât să crească eficiența serviciilor feroviare care deservește aceste stații.

Cu precădere vor fi vizate stațiile și punctele de oprire de pe traseele utilizate de materialul rulant achiziționate sau modernizat prin PNRR.

Investițiile vor viza în special:

- modernizarea peroanelor pentru asigurarea accesului fără treaptă în tren;
- modernizarea clădirilor stațiilor pentru creșterea eficienței energetice, creșterii atractivității și asigurarea unui acces fără bariere între localitate și calea ferată;
- încurajarea unor activități comerciale pentru creșterea veniturilor și atractivității stației
- asigurarea unei interfețe fără bariere între transportul public local și cel feroviar;
- asigurarea de parcări sigure și moderne pentru mașini și biciclete / trotinete;
- integrarea dintre sistemele inteligente de transport ale localității și ale sistemului feroviar.

Aceste măsuri vor viza, astfel, creșterea veniturilor în sensul acoperirii costurilor de operare a stațiilor și zonelor adiacente. Acțiunea vizează, de asemenea, măsuri precum: construirea de stații noi, construirea de parcări în proximitatea stațiilor de cale ferată, integrarea cu serviciile de transport rutier public la/de la stația de cale ferată și alte proiecte.



C.2.3. Eficientizarea relației sistemului feroviar cu călătorii, prin:

- a) Implementarea unui sistem integrat de emitere a titlurilor de călătorie (bilete unice/directe, taxare în tren, vânzare on-line și alte sisteme) și a rezervărilor. Implementarea unui astfel de sistem reprezintă o obligație legală instituită prin Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european cu modificările și completările ulterioare, care transpune în legislația națională Directiva 2012/34/UE.
- b) Implementarea unui sistem integrat de informare la sol și la bordul trenurilor. Implementarea unui astfel de sistem reprezintă o obligație legală instituită prin Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european cu modificările și completările ulterioare, care transpune în legislația națională Directiva 2012/34/UE.

În mod specific, acțiunile și măsurile vizate sunt grupate în trei categorii:

1. investiții de capital ;
2. măsuri în exploatarea serviciilor și
3. măsuri de reformă instituțională și reglementare.

Investițiile de capital includ următoarele acțiuni minime:

- a) achiziția de material rulant nepoluant destinat serviciilor de scurt și mediu parcurs pe linii neelectrificate;
- b) achiziția de material rulant nepoluant destinat serviciilor de lung parcurs pe linii electrificate ;
- c) modernizarea de material rulant destinat serviciului obligației de serviciu public;
- d) modernizarea de material rulant destinat proceselor tehnologice aferente obligației de serviciu public;
- e) modernizarea unor stații de călători și zonelor învecinate;
- f) modernizarea unor spații tehnologice aferente obligației de serviciu public.

Acțiunile și măsurile privind exploatarea serviciilor de transport călători includ:

- a) elaborarea și atribuirea unor Contracte de Serviciu Public cu obiective cuantificabile de creștere a calității serviciilor și eficientizare a cheltuiirii fondurilor publice;
- b) asigurarea unei tranziții predictibile și echitabile către piața Contractelor de Serviciu Public atribuite exclusiv pe criterii competitive;
- c) introducerea unor obiective clare de investiții, cu distribuirea eforturilor între autoritatea publică și operatorul de transport, care să răspundă cerințelor cadrului legislativ și normativ în domeniul ajutoarelor de stat;
- d) atragerea fondurilor publice și private necesare creșterii calității serviciilor, concomitent cu diminuarea efortului unitar (de ex. subvenția raportată în lei / călător) asupra Bugetului de Stat.

Acțiunile și măsurile de reformă instituțională și reglementare vizează:

- a) creșterea implicării autorităților publice locale în guvernarea serviciilor feroviare;
- b) creșterea competitivității noilor categorii de servicii de transport feroviar de călători și mărfuri;
- c) creșterea capacității administrative a instituțiilor publice și companiilor cu capital de stat în derularea proiectelor de investiții și în exploatarea infrastructurii și serviciilor feroviare;
- d) modernizarea cadrului legislativ și normativ național pentru construirea pieței feroviare unice europene.

f.3) INVESTIȚIILE ÎN MATERIAL RULANT FEROVIAȘI ȘI UTILIZAREA EFICIENTĂ A ACESTUIA

Parcul de material rulant utilizat în prezent, nu îndeplinește standardele de calitate și siguranță necesare implementării contractelor de servicii publice și în condițiile creșterii semnificative a mobilității sociale, a devenit o necesitate înlocuirea acestuia.



Materialul rulant pentru transportul feroviar de călători existent și-a depășit deja durata ciclului său de viață sau este aproape de sfârșitul ciclului de viață, iar materialul rulant disponibil este insuficient pentru a satisface cererea actuală de mobilitate sau cel puțin pentru a asigura obligația de serviciu public asumată prin contractele de servicii publice de transport feroviar de călători.

Principalele elemente care justifică achiziția de material rulant nou destinat transportului feroviar public de călători, sunt următoarele:

- În România nu s-au făcut achiziții publice de material rulant nou destinat transportului feroviar public de călători în ultimii 15 ani;
- În prezent, în jurul marilor orașe, mai ales la orele de vârf se constată o aglomerare excesivă, datorită traficului auto (în principal, microbuze și autoturisme), înregistrându-se, totodată și un număr mare de accidente rutiere;
- Operatorul de transport feroviar de călători cu capital de stat nu a achiziționat și nu are în parcul activ material rulant nou care să deservească publicul călător;
- Operatorii de transport feroviar de călători cu capital privat, care au intrat pe piața de transport feroviar din România, au achiziționat numai material rulant electric/diesel second hand, cu o vechime considerabilă;
- Respectarea regulamentelor europene (*Regulamentului 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport*) și adaptarea strategiei naționale în domeniul transporturilor după strategia europeană 2020 ce se axează pe necesitatea evoluției transportului electric cu emisii scăzute, reducând emisiile, contribuind la durabilitatea mediului, la atenuarea schimbărilor climatice, ce diminuează dependența Europei de petrolul importat, prin reducerea emisiilor din transporturi cu 60 % până în 2050, comparativ cu 1990, care trebuie atins, printre altele, prin transferul pasagerilor interurbani pe distanțe medii și a transportului de marfă de la transportul rutier la cel feroviar sau pe apă, în concordanță cu Strategia de Mobilitate Sustenabilă și Inteligentă (SSM Strategy).

Utilizarea ineficientă a materialului rulant, precum și calitatea acestuia conduc la un nivel scăzut al serviciilor feroviare de transport furnizate pasagerilor.

Acțiunile din această categorie sunt orientate spre reînnoirea și extinderea parcului de material rulant destinat asigurării unui sistem performant de servicii publice de transport feroviar al călătorilor. De asemenea, se are în vedere utilizarea eficientă a materialului rulant nou, achiziționat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în scopul realizării obligațiilor de serviciu public de interes național pentru transportul feroviar al călătorilor.

Aceste acțiuni sunt complementare acțiunilor destinate creșterii competitivității serviciilor de transport feroviar de călători prezentate în paragraful anterior.

Principalele acțiuni avute în vedere din această perspectivă sunt:

C.3.1. Investițiile în material rulant nou. Acțiunea include următoarele măsuri prioritare:

- a) achiziția a 20 rame electrice pentru trenuri de lung parcurs (RE-IR-Electric Interregio, cu 6 unități);
- b) achiziția a 12 rame electrice cu hidrogen pentru trenuri de scurt și mediu parcurs (H-EMU, cu 3+1 unități);
- c) achiziția a 16 locomotive electrice noi cu 4 osii, cu sistem ERTMS, capabile de viteză 160 km/oră și tractare de trenuri de până la 16 vagoane.

Pentru a maximiza eficiența investiției, întregul material rulant nou achiziționat va fi utilizat în rețeaua TEN-T, cu prioritate pe liniile modernizate și vor fi achiziționate împreună cu servicii de întreținere și reparații pe termen lung. Pentru a selecta vehicule cu costuri scăzute de exploatare se va utiliza criteriul cost-performanță în selectarea furnizorilor.



C.3.2. Investițiile în modernizarea materialului rulant existent în parcul operatorilor feroviar de călători. Acțiunea include următoarele măsuri prioritare:

- a) Modernizarea a 55 de locomotive electrice existente în parcul operatorilor feroviari, capabile de viteză 160 km/oră și tractare de trenuri de până la 16 vagoane;
- b) Modernizarea și conversia a 20 de locomotive de manevră existente în parcul operatorilor feroviari de la diesel la electric și plug-in;
- c) Modernizarea a 139 de vagoane existente în parcul operatorilor feroviari, dintre care:
 - 30 de vagoane de dormit, cușete, vagoane restaurant și bistro,
 - 109 vagoane de clasă pentru toate categoriile de tren.

Pentru maximizarea investițiilor în modernizarea materialului rulant nou, acesta va fi inclus în contractele de serviciu public în deservirea rutelor de pe rețeaua TEN-T, cu prioritate pe liniile modernizate.

În vederea asigurării serviciilor de întreținere și reparații conform normelor și reglementărilor în vigoare, contractele de achiziții material rulant și contractele de serviciu public vor include în cerințe privind modernizarea spațiilor de garare, de întreținere și reparații, precum și asigurarea finanțării achizițiilor de piese de schimb.

C.3.3. Structurarea pe segmente de piață relevante a obligațiilor de serviciu public de interes național pentru transportul feroviar al călătorilor și alocarea adecvată a materialului rulant asigurat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii pentru realizarea acestor obligații de serviciu public. Acțiunea este necesară în vederea utilizării eficiente a materialului rulant nou și/sau modernizat asigurat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii ca rezultat al acțiunilor menționate anterior. Această acțiune este corelată cu acțiunile privind modificarea și completarea OUG nr. 12/1998 și a OUG nr. 62/2016 (acțiunea A.3.1 - a se vedea paragraful 7.4).

Complementar acestor acțiuni, autoritățile publice locale vor derula acțiuni privind achiziția publică a materialului rulant necesar în vederea realizării obligațiilor de serviciu public de interes local pentru transportul feroviar al călătorilor în zonele metropolitane.

Abordarea privind Contractele de servicii publice

Statul Român, prin intermediul Autorității pentru Reformă Feroviară asigură guvernanta sistemului de servicii publice pentru transportul feroviar de călători. În scopul îmbunătățirii calității serviciilor, creșterii eficienței acestora și a transparenței utilizării fondurilor publice, Contractele de Servicii Publice sunt pregătite luând în considerare o serie de factori de ordin socio-economic și includ indicatori de performanță și calitate. Noua generație de contracte este elaborată astfel încât să fie încurajate investițiile private, în completarea celor din fonduri publice.

În plus, pe baza analizelor de piață, ARF pregătește proiecte de investiții în material rulant (vehicule feroviare pentru transportul de călători) prietenos cu mediul, cu un cost pe durata de viață redus și atractive pentru publicul călător. Noile vehicule vor fi utilizate pentru asigurarea mobilității la nivel regional, prin utilizarea de rame electrice (în alimentare clasică, cu pantograf, sau cu sisteme alternative de alimentare, de ex. hidrogen) cu un grad ridicat de eficiență pentru acest tip de serviciu și a mobilității și conectivității naționale, prin utilizarea de locomotive electrice și rame electrice.

În paralel, ARF pregătește un pachet de investiții în modernizarea materialului rulant existent deja pe calea ferată, având drept obiectiv creșterea fiabilității, a eficienței energetice, a confortului și a gradului de digitalizare a activității transportului feroviar. Astfel, pe baza analizelor și propunerilor făcute de ARF și Statul român, operatorii feroviari vor beneficia de fonduri publice pentru a moderniza materialul rulant folosit pentru serviciul public din România.

Acest pachet de măsuri va fi implementat în corelare cu prevederile normelor generale de ajutor de stat și, în special, a Regulamentului (CE) 1370/2007, contribuind la viziunea de creștere a competitivității sistemului feroviar în concurența intermodală, care este completată de creșterea competitivității în interiorul acestei industrii.



g) TRANSFERUL MODAL CĂTRE CALEA FERATĂ A TRAFICULUI DE MĂRFĂ

Pot fi identificate două tipuri de piețe în ceea ce privește transportul terestru de marfă:

- piața expedițiilor de marfă de mari dimensiuni¹², căreia transportul feroviar i se adresează prin serviciile de transport în trenuri complete;
- piața expedițiilor de marfă de mici dimensiuni¹³, căreia transportul feroviar i se poate adresa prin serviciile de transport combinat de marfă și prin serviciile de transport de marfă în vagoane izolate.

Ca urmare a externalizării masive a costurilor aferente operării transporturilor rutiere, transportul feroviar de marfă nu poate concura cu transportul rutier din perspectiva prețurilor oferite clienților pentru servicii similare de transport.

În ceea ce privește piața expedițiilor de marfă de mari dimensiuni, dezavantajul prețului necompetitiv este compensată de avantajul logistic. Pentru transportul unei astfel de expediții de marfă, transportul rutier poate concura doar cu condiția de a putea asigura simultan câteva zeci de camioane. De exemplu, o expediție de marfă de 1500 de tone necesită 75-100 de camioane simultan, dar poate fi transportată cu un singur tren. Ca urmare, clienții care trebuie să transporte expediții de marfă de mari dimensiuni sunt practic clienți captivi ai sistemului feroviar.

Piața expedițiilor de mari dimensiuni trebuie considerată o piață practic închisă. Actorii economici care generează astfel de expediții sunt în principiu cunoscuți, iar lista acestora nu este susceptibilă de modificări semnificative pe orizont de timp scurt și mediu. Majoritatea acestor actori sunt deja clienții căii ferate, deoarece aceasta reprezintă singura opțiune pentru transportul expedițiilor de acest tip. Foarte puțini dintre ei au posibilitatea să opteze pentru alternativa transportului fluvial, în anumite perioade de timp când navigația pe Dunăre este posibilă. Practic, pe această piață nu se poate pune problema atragerii unor noi clienți către calea ferată, deoarece toți clienții potențiali sunt deja clienți ai căii ferate.

Mai mult, pe fondul preocupărilor generale privind reducerea masivă a ponderii cărbunilor în procesele de producere a energiei, prin PNRR au fost asumate obiective explicite în acest sens, precum:

- *Până cel târziu în Q4 2021, o capacitate instalată de 1695 MW de producție de energie electrică pe bază de cărbune va fi scoasă din funcțiune (target).*
- *Ulterior, până în Q4 2022, o capacitate instalată cumulată de 2355 MW, corespunzătoare producției de energie electrică pe bază de cărbune și lignit, va fi dezafectată (target).*
- *Până spre finalul perioadei de implementare a PNRR, respectiv, până în Q4 2025, se va închide o capacitate instalată cumulată de 3780 MW de producție de energie electrică pe bază de cărbune și lignit.*
- *Capacitatea dezafectată pe cărbune/lignit va fi parțial înlocuită cu investiții în capacități de producție, de 1300 MW, orientate către viitor, flexibile și eficiente, de energie electrică sau de energie electrică și termică (Combined Heat and Power), pe gaz, pregătite pentru utilizarea gazelor din surse regenerabile sau a gazelor cu emisii scăzute de dioxid de carbon, din care, prin PNRR se vor instala capacități pe gaz de cel puțin 300 MW, orientate către viitor, flexibile și de înaltă eficiență, pregătite pentru utilizarea gazelor regenerabile și cu emisii reduse de carbon, pentru cogenerarea de energie electrică și termică (CHP) în termoficarea urbană.*

Ca urmare, în perioada următoare este de așteptat o contracție semnificativă a cererilor de transport pe calea ferată a cărbunilor. Trebuie avut în vedere că transportul cărbunilor are o pondere importantă în traficul feroviar de marfă realizat în România.

Altfel spus, din perspectiva obiectivului asumat privind creșterea transportului feroviar, nu se poate conta în mod realist pe o creștere a cererilor de transport pe această piață, mai ales la nivelul de magnitudine necesar în vederea atingerii obiectivului asumat prin PNRR. Ca urmare, **orice strategie de recâștigare a clientelei pierdute de**

¹² Expediții de marfă a căror magnitudine este de ordinul capacității de încărcare a unui tren

¹³ Expediții de marfă a căror magnitudine este de ordinul capacității de încărcare a unui vagon sau container



sistemul feroviar în ceea ce privește transportul mărfurilor trebuie să se axeze pe reabilitarea transportului combinat de marfă și a transportului de marfă în vagoane izolate.

Mențiune: În conformitate cu prevederile art. 1 din Directiva 92/106/CEE¹⁴, transporturi combinate înseamnă transporturi de mărfuri în cadrul cărora camionul, remorca, semiremorca, cu sau fără tractor, caroseria mobilă sau containerul de cel puțin 20 picioare utilizează calea rutieră pe porțiunea inițială sau finală a parcursului și, pentru restul traseului, calea ferată sau o cale navigabilă interioară sau maritimă, în cazul în care această secțiune depășește 100 km în linie dreaptă și efectuează traseul rutier inițial sau final al transportului:

- între punctul în care mărfurile sunt încărcate și gara feroviară de încărcare corespunzătoare cea mai apropiată pentru traseul inițial și între cea mai apropiată gară feroviară de descărcare corespunzătoare și punctul de descărcare a mărfurilor pentru traseul final sau
- pe o rază care nu depășește 150 km în linie dreaptă de la portul fluvial sau maritim de încărcare sau descărcare.

Având în vedere considerentele prezentate, acțiunile specifice prezentate în continuare sunt structurate în două categorii relevante, respectiv:

A. acțiuni necesare pentru a asigura competitivitatea prețurilor serviciilor de transport feroviar de marfă;

B. acțiuni necesare pentru a asigura creșterea competitivității serviciilor de transport feroviar de marfă.

În cadrul fiecărui subcapitol, acțiunile specifice prezentate sunt structurate în raport de cele două categorii de servicii de transport feroviar al expedițiilor de marfă de dimensiuni mici, respectiv transportul combinat de marfă și transportul de marfă în vagoane izolate.

Acțiunile prezentate în cadrul acestui capitol vizează reforme semnificative în domeniul transportului feroviar de marfă, care prezintă similitudini din punct de vedere conceptual cu acțiunile de reformă privind creșterea transportului feroviar de călători prin transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate în prezent pe cale rutieră. Ca urmare, coordonarea și managementul acestor acțiuni ar trebui atribuite Autorității pentru Reformă Feroviară, în colaborare cu Direcția Transport Feroviar (DTF) din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

g.1) ACȚIUNI SPECIFICE PRIVIND COMPENSAREA HANDICAPULUI COMPETITIV AL TRANSPORTULUI FEROVIAȘ DE MARFĂ ÎN RAPORT CU ALTE MODURI DE TRANSPORT

Acțiunile din această categorie sunt orientate spre compensarea efectelor externalizării masive a costurilor generate de transportul rutier de marfă și asigurarea competitivității prețurilor serviciilor de transport feroviar de marfă. Acțiunile identificate vizează piața expedițiilor de marfă de mici dimensiuni, în vederea promovării transportului combinat de marfă bazat pe utilizarea transportului feroviar pe distanțe lungi, cu referire în principal la transportul mărfurilor în containere, precum și în vederea promovării transportului feroviar de marfă în vagoane izolate.

g.1.1) Acțiuni privind transportul combinat de marfă

Principalele acțiuni avute în vedere din perspectiva asigurării competitivității prețurilor serviciilor de transport combinat de marfă sunt:

I.1.1. Implementarea la nivel național a unui sistem de servicii publice privind transportul combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar pe distanțe lungi, care să devină o alternativă atractivă în raport cu transportul rutier al expedițiilor de marfă de dimensiuni mici (de ordinul capacității de încărcare a unei unități de transport intermodal - UTI).

Aceasta este o acțiune complexă, care include cel puțin următoarele măsuri:

¹⁴ Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre



- a) Instituirea unor obligații de serviciu public pentru toate categoriile de servicii care contribuie la transportul combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar pe distanțe lungi:
- operarea trenurilor între terminale
 - operarea terminalelor
 - operarea transportului rutier de proximitate al UTI (transportul între punctul de încărcare/descărcare și cel mai apropiat terminal)

Această măsură implică instituirea unei scheme de ajutor de stat pentru compensarea obligațiilor de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar pe distanțe lungi și, ca urmare, necesită colaborarea cu Consiliul Concurenței.

Măsura se bazează pe implementarea unui concept juridic similar celui instituit prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește transportul feroviar de călători. Ca urmare, acțiunea este condiționată de finalizarea acțiunii A.3.3 (a se vedea paragraful 7.4 de mai jos).

- b) Stabilirea adecvată a tarifelor aferente serviciilor care fac obiectul obligației de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre, astfel încât să fie competitive față de serviciile similare de transport rutier al mărfurilor cu camioane.

Un element esențial al conceptului juridic referitor la compensarea obligațiilor de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre, similar celui instituit prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, vizează posibilitatea instituirii unor tarife ale serviciilor care fac obiectul obligațiilor de serviciu public de natură să asigure comutarea opțiunilor clienților către transportul feroviar. Diferența dintre costurile de operare a serviciilor de transport și veniturile obținute, limitate prin efectul tarifelor impuse, se compensează din fonduri publice prin mecanismul de compensare a obligațiilor de serviciu public.

- c) Dimensionarea adecvată a compensației de serviciu public, astfel încât să încurajeze creșterea ofertei de servicii publice de transport combinat de marfă pe rute terestre.

Instituirea obligațiilor de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre și compensarea din fonduri publice a diferenței din costurile și veniturile aferente serviciilor de transport care fac obiectul obligațiilor de serviciu public reprezintă un instrument de recuperare a handicapului competitiv al transportului feroviar în raport cu cel rutier, handicap generat de externalizarea masivă a costurilor transportului rutier. Ca urmare, compensația de serviciu public trebuie dimensionată astfel încât să permită o magnitudine adecvată a ofertei de servicii publice de transport combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar pe distanțe lungi, de natură să permită transferul către calea ferată a unor fluxuri relevante de transport derulate în prezent pe cale rutieră.

- d) Asigurarea finanțării necesare din fonduri publice a compensației de serviciu public. Această acțiune este complementară cu acțiunea definită anterior. Creșterea ofertei de servicii publice de transport combinat de marfă pe rute terestre este condiționată de asigurarea finanțării corespunzătoare a compensației de serviciu public. Considerentele prezentate evidențiază că beneficiile pentru economia națională ale transferului modal către calea ferată ale fluxurilor de transport depășesc cu mult cuantumul fondurilor publice care trebuie alocate pentru finanțarea compensației de serviciu public.

I.1.2. Asigurarea logisticii necesare realizării obligațiilor de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre: material rulant, UTI, terminale, echipamente pentru manipularea UTI și alte elemente de logistică..

g.1.2) Acțiuni privind transportul de marfă în vagoane izolate

Principalele măsuri avute în vedere din perspectiva asigurării competitivității prețurilor serviciilor de transport feroviar de marfă în vagoane izolate sunt:

V.1.1. Implementarea la nivel național a unui sistem de servicii publice privind transportul feroviar de marfă în vagoane izolate, care să devină o alternativă atractivă în raport cu transportul rutier al expedițiilor de marfă de dimensiuni mici (de ordinul capacității de încărcare a unui vagon).



Aceasta este o acțiune complexă, care include cel puțin următoarele măsuri:

- a) Instituirea unor obligații de serviciu public pentru toate categoriile de servicii care contribuie la transportul feroviar de marfă cu vagoane izolate:
- operarea trenurilor economice¹⁵ între stațiile tehnice și de triaj;
 - operarea triajelor și a stațiilor tehnice privind prelucrarea vagoanelor izolate;
 - operarea transportului feroviar de proximitate al vagoanelor izolate (transportul între stația de încărcare/descărcare și cea mai apropiată stație tehnică sau de triaj, denumit în prezent „*transport local*”).

Acțiunea implică instituirea unei scheme de ajutor de stat pentru compensarea obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar de marfă în vagoane izolate și, ca urmare, necesită colaborarea cu Consiliul Concurenței.

Acțiunea se bazează pe implementarea unui concept juridic similar celui instituit prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește transportul feroviar de călători. Ca urmare, acțiunea este condiționată de finalizarea acțiunii A.3.3 (a se vedea paragraful 7.4 de mai jos).

- b) Stabilirea adecvată a tarifelor serviciilor care fac obiectul obligației de serviciu public privind transportul feroviar de marfă cu vagoane izolate, astfel încât să fie competitive față de serviciile similare de transport rutier al mărfurilor cu camioane.

Un element esențial al conceptului juridic referitor la compensarea obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar de marfă cu vagoane izolate, similar celui instituit prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, vizează posibilitatea instituirii unor tarife ale serviciilor care fac obiectul obligațiilor de serviciu public de natură să asigure comutarea opțiunilor clienților către transportul feroviar. Diferența dintre costurile de operare a serviciilor de transport și veniturile obținute, limitate prin efectul tarifelor impuse, se compensează din fonduri publice prin mecanismul de compensare a obligațiilor de serviciu public.

- c) Dimensionarea adecvată a compensației de serviciu public, astfel încât să încurajeze creșterea ofertei de servicii publice de transport feroviar de marfă în vagoane izolate.

Instituirea obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar de marfă în vagoane izolate și compensarea din fonduri publice a diferenței din costurile și veniturile aferente serviciilor de transport care fac obiectul obligațiilor de serviciu public reprezintă un instrument de recuperare a handicapului competitiv al transportului feroviar în raport cu cel rutier, handicap generat de externalizarea masivă a costurilor transportului rutier. Ca urmare, compensația de serviciu public trebuie dimensionată astfel încât să permită o magnitudine adecvată a ofertei de servicii publice de transport feroviar de marfă în vagoane izolate, de natură să permită transferul către calea ferată a unor fluxuri relevante de transport derulate în prezent pe cale rutieră.

- d) Asigurarea finanțării necesare din fonduri publice a compensației de serviciu public. Această acțiune este complementară cu acțiunea definită anterior. Creșterea ofertei de servicii publice de transport feroviar de marfă în vagoane izolate este condiționată de asigurarea finanțării corespunzătoare a compensației de serviciu public. Considerentele prezentate evidențiază că beneficiile pentru economia națională ale transferului modal către calea ferată ale fluxurilor de transport depășesc cu mult cuantumul fondurilor publice care trebuie alocate pentru finanțarea compensației de serviciu public.

V.1.2. Reabilitarea infrastructurilor de servicii specifice transportului feroviar de marfă în vagoane izolate. Include:

- a) Reabilitarea stațiilor tehnice și de triaj și dotarea adecvată pentru prelucrarea eficientă a trenurilor și a vagoanelor izolate;

¹⁵ Trenuri compuse din vagoane izolate



- b) Reabilitarea liniilor publice de încărcare-descărcare din stații, a rampelor pe care le deserveșc, precum și a magaziiilor de mărfuri adiacente.

V.1.3. Stimularea racordării la rețeaua de infrastructură feroviară publică a mai multor linii ferate industriale deținute de beneficiari.

Mențiune: Orice referire la vagoane izolate trebuie înțeleasă în sensul că face referire inclusiv la grupuri de vagoane izolate care pot fi transportate și prelucrate simultan.

g.2) ACȚIUNI SPECIFICE PRIVIND ASIGURAREA COMPETITIVITĂȚII SERVICIILOR DE TRANSPORT FEROVIAȘ DE MĂRFĂ

Acțiunile din această categorie sunt orientate spre implementarea unor servicii de transport feroviar de marfă atractive pentru clienți, caracterizate prin nivelul ridicat de performanță și calitate al acestor servicii, precum și prin nivelul ridicat de adecvare al acestor servicii în raport cu cerințele și așteptările clienților.

Acțiunile din această categorie sunt complementare celor privind asigurarea competitivității prețurilor în raport cu prețurile serviciilor similare de transport rutier și sunt diferențiate în raport tipul lanțului logistic de transport.

g.2.1) Acțiuni privind transportul combinat de marfă

Principalele acțiuni avute în vedere din perspectiva asigurării competitivității serviciilor de transport combinat de marfă pe rute terestre sunt:

I.2.1. Creșterea vitezei comerciale a trenurilor de marfă, prin implementarea măsurilor prevăzute în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare. Această acțiune este similară și simultană cu acțiunea C.2.1 (a se vedea paragraful 5.2 „Acțiuni specifice privind creșterea competitivității serviciilor de transport feroviar de călători”)

I.2.2. Creșterea nivelului de calitate a serviciilor de transport combinat de marfă pe rute terestre și de adecvare a acestora la necesitățile de transport și la cerințele clienților.

Aceasta este o acțiune complexă, care include cel puțin următoarele măsuri:

a) Implementarea de servicii adecvate în raport de necesitățile de transport: servicii de transport feroviar cu orar prestabilit între terminale, servicii de camionaj a containerelor în zonele de influență ale terminalelor (transportul rutier de proximitate);

b) Asigurarea unor niveluri ridicate ale vitezei comerciale a mărfurilor, prin măsuri de digitalizare și management inteligent al expedițiilor și al UTI (a se vedea anexa nr. 21 din Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare).

I.2.3. Proiectarea unui sistem performant de servicii de transport combinat de marfă (implicit, dimensionarea obligațiilor de serviciu public), bazată pe Modelul Național de Transport.

I.2.4. Integrarea terminalelor private în sistemul național de servicii publice privind transportul combinat de marfă pe rute terestre.

g.2.2) Acțiuni privind transportul de marfă în vagoane izolate

Principalele acțiuni avute în vedere din perspectiva asigurării competitivității serviciilor de transport feroviar de marfă în vagoane izolate sunt:

V.2.1. Creșterea vitezei comerciale a trenurilor de marfă, prin implementarea măsurilor prevăzute în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare. Această acțiune este similară și simultană cu acțiunea C.2.1 (a se vedea paragraful 5.2 „Acțiuni specifice privind creșterea competitivității serviciilor de transport feroviar de călători”)



V.2.2. Creșterea nivelului de calitate a serviciilor de transport feroviar de marfă în vagoane izolate și de adecvare a acestora la necesitățile de transport și la cerințele clienților.

Aceasta este o acțiune complexă, care include cel puțin următoarele măsuri:

- a) Implementarea de servicii adecvate în raport de necesitățile de transport: servicii de transport feroviar cu orar prestabilit între triaje/stații tehnice, servicii de operare a triajelor/stațiilor tehnice, servicii de transport feroviar de proximitate în zonele de influență ale triajelor/stațiilor tehnice;
 - b) Asigurarea unor niveluri ridicate ale vitezei comerciale a mărfurilor, prin măsuri de digitalizare și management inteligent al expedițiilor de marfă în vagoane izolate și al vagoanelor goale.
- V.2.3. Proiectarea unui sistem performant de servicii de transport feroviar de marfă în vagoane izolate (implicit, dimensionarea obligației de serviciu public), bazată pe utilizarea Modelului Național de Transport.



h) CADRUL INSTITUȚIONAL ȘI CREȘTEREA CAPACITĂȚII ADMINISTRATIVE

h.1) ENTITĂȚI RESPONSABILE DE REALIZAREA PROGRAMULUI DE ACȚIUNI

Principalele entități responsabile de realizarea prezentului program de acțiuni sunt Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI), în calitate de autoritate publică centrală responsabilă pentru elaborarea și implementarea politicilor publice în domeniul transporturilor și Compania Națională de Căi Ferate « CFR » SA (CFR SA), în calitate de administrator al infrastructurii feroviare din România.

În paragrafele următoare sunt prezentate principalele acțiuni prioritare privind creșterea capacității administrative a acestor entități în ceea ce privește implementarea prezentului program de acțiuni.

h.2) CREȘTEREA CAPACITĂȚII ADMINISTRATIVE A MINISTERULUI TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII PENTRU IMPLEMENTAREA PROGRAMULUI DE ACȚIUNI

h.2.1) Creșterea capacității administrative la nivelul MTI

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii se va concentra pe corelarea strategiilor în context multimodal (feroviar, rutier, naval, aerian, intermodal și chiar în corelație cu metroul) astfel încât mobilitatea mărfurilor și a persoanelor să se realizeze interdependent, complementar și în corelație cu politicile actuale ale Comisiei Europene.

Pe de altă parte, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii va trebui să își adapteze structura în raport cu nevoile actuale și viitoare de dezvoltare a infrastructurii și serviciilor feroviare în concordanță cu tendințele actuale europene. De asemenea, popularea structurii cu personal tehnic calificat, cu viziune modernă, capabil să conducă sau să ghideze beneficiarii spre o dezvoltare accelerată a sectorului feroviar.

Principalele acțiuni avute în vedere din această perspectivă sunt:

A.1.1. Creșterea capacității administrative în cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, prin crearea de entități specializate sau prin extinderea atribuțiilor unora dintre entitățile existente, în vederea implementării eficiente a acțiunilor privind transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate prin intermediul altor moduri de transport. Acțiunea vizează cel puțin următoarele aspecte:

- a) Corelarea modurilor de transport în cadrul unui sistem național integrat de servicii publice de transport al călătorilor (trasee, orarii, sisteme de informații, cu link-uri spre sistemele de vânzare/rezervare ale operatorilor implicați), în principal pentru modurile de transport feroviar și rutier în concordanță cu Strategia Ministerului Transporturilor și Infrastructurii de a se crea un sistem de transport integrat și coerent, având sistemul feroviar drept coloană vertebrală, deservită și alimentată radial de transportul rutier.
- b) Cooperarea cu autoritățile publice locale cel puțin în domenii precum:
 - corelarea obligațiilor de serviciu public de interes național și de interes local privind transportul feroviar de călători, în scopul asigurării unui sistem integrat, coerent și eficient de servicii publice de transport feroviar al călătorilor pe rute interurbane și internaționale;
 - corelarea strategiilor de achiziție a materialului rulant necesar pentru realizarea obligațiilor de serviciu public.
- c) Managementul stabilirii și realizării obligațiilor de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar pe distanțe lungi și al obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar de marfă în vagoane izolate.



A.1.2. Implementarea unui mecanism de consolidare a eficienței economice a contractelor de servicii publice privind transportul feroviar de călători, în principal prin:

- corelarea calendarului de stabilire a obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar de călători cu calendarul de alocare a capacităților de infrastructură feroviară (stabilit prin Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european cu modificările și completările ulterioare);
- migrarea activităților ARF către statutul de solicitant în relația cu administratorul infrastructurii feroviare, ceea ce va permite creșterea eficienței în ceea ce privește managementul realizării obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar de călători.

A.1.3. Creșterea capacității administrative a companiilor feroviare de stat care funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. Măsurile care fac obiectul acestei acțiuni sunt prezentate în tabelul următor.

Tabelul 15 - Creșterea capacității administrative a companiilor feroviare de stat

Nr. Crt.	Măsură	Termen	Răspunde	Observații
1	Management stabil în companiile feroviare prin nominalizarea CA urilor și directorilor generali pe principiile guvernanței corporative OUG 109/2011	martie – iunie 2022	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii	Asigurarea unui management stabil și introducerea unor indicatori de performanță va întări capacitatea de luare a deciziilor, consolidând predictibilitatea și continuitatea activităților de management
2	Aprobarea planurilor de administrare și a componenței manageriale a acestora	aprilie – august 2022	AGA și/sau CA al fiecărei companii	
3	Aprobarea indicatorilor de performanță financiari și nefinanțari și cascada acestora în întreaga structură a fiecărei companii	septembrie - octombrie 2022	AGA pt CA și ulterior CA pentru directori iar apoi directorii pt întreaga structură a companiei	Indicatorii de performanță reali și concreți care să măsoare inclusiv realizarea măsurilor din programele investiționale vor încuraja luarea de decizii rapide, accelerând procesul de implementare a marilor proiecte.
4	Efficientizarea și profesionalizarea structurilor din MTI responsabile cu monitorizarea indicatorilor de performanță, a contractelor de performanță multianuala (în cazul administratorilor de infrastructură) și ai planurilor de administrare și de management și crearea unui sistem de monitorizare a acestor indicatori	aprilie 2022	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii	Crearea unei structuri solide în cadrul MTI, cu experiență în administrarea problemelor de buna guvernare a întreprinderilor publice, precum și aprobarea unor proceduri interne, care să definească mecanismul de monitorizare a indicatorilor de performanță, a implementării măsurilor din planurile de administrare și de management, a obligațiilor companiilor din contractele de performanță multianuale, sunt elemente vitale
5	Negocierea grilei de salarizare cu sindicatele prin introducerea unor diferențe salariale bazate pe performanță și bonusuri pentru echipele implicate în promovarea și implementarea proiectelor de investiții care concurează la dezvoltarea infrastructurilor	decembrie 2021- februarie 2022	Directorii executivi și CA-urile	Scaderea numărului de specialiști în construcții prin lipsa de politici publice care să facă atractivă profesia de inginer constructor, a dus la o scădere drastică a numărului de astfel de specialiști. Din aceasta cauză și urmarea competiției din piață, salariile inginerilor constructori au crescut mult și ele nu se încadrează în grilele companiilor aflate sub autoritatea MTI responsabile cu implementarea marilor proiecte.
6	Reformarea și profesionalizarea structurilor responsabile de managementul proiectelor prin angajarea de experți în domeniu (ingineri constructori, ingineri proiectanți și alți experți) și întărirea structurilor care promovează și implementează proiectele, incluzând mutarea centrului de greutate al managementului de proiect în teritoriu, în organizarea de șantier a proiectului.	martie - aprilie 2022	Directorii executivi din companii și CA-urile	Este absolut necesară angajarea de experți în managementul și implementarea proiectelor având cunoștințe solide în proiectare, verificare proiecte, specialități construcții (CFDP). Sunt unități de implementare/management proiecte care nu au în componența niciun astfel de specialist.
7	Simplificarea procedurilor de reprezentare în arbitraje sau dispute pentru proiectele mari de investiții, a căror implementare are la baza contracte tip FIDIC	februarie 2022	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii	Responsabilizarea directorilor executivi și ai CA urilor prin asigurarea libertății companiilor beneficiare de mari proiecte să își stabilească modalitatea de reprezentare la instanțele arbitrale sau pentru soluționarea unor dispute prin personal propriu sau prin externalizare către case de avocatură. Obligatorietatea prezenta, de a obține un aviz de la minister, creează condiționalitate de terți în reprezentare la instanță și fragilizează actul de luare a deciziilor
8	Elaborarea de proceduri operaționale și de sistem care simplifică fluxul acțiunilor care concurează la implementarea proiectelor (scurtare termene de avizare și aprobare certificate de plată și scurtare termene pt efectuare plăți)	aprilie 2022	Directorii executivi din companii cu structura de audit a fiecărei companii	Urmare managementului fragmentat și de durată scurtă, există numeroase proceduri utilizate în companii care nu sunt în acord cu țintele din Programul Investițional al MTI și cu strategia de dezvoltare a infrastructurilor. De asemenea, lipsa de colaborare strânsă, interinstituțională, urmarea unor modificări repetate și la intervale scurte în structura guvernului, nu a permis conștientizarea caracterului strategic al marilor proiecte de infrastructură (de ex: proceduri sofisticate și termene lungi pentru obținerea acordurilor de mediu, studierea corpurilor de apă, în special în privința căilor ferate care, în principal, se dezvoltă pe ampriza existentă, descărcări arheologice, certificare documente de plată până la 60 de zile și alte proiecte)



9	<p>Modificări legislative pentru fluidizarea procesului de implementare proiecte:</p> <p>În avizare proiecte prin declararea rolului strategic al proiectelor și a faptului ca acestea vizează siguranța națională (scurtarea procedurilor de mediu, descarcări arheologice, documentații urbanistice, avize autorități publice locale sau deținători de utilități)</p> <p>În achiziții – scurtarea termenelor pentru evaluare oferte prin introducerea sistemului de certificare a operatorilor în construcții și prin reglementarea completelor specializate pentru judecarea contestațiilor din procedurile aferente marilor proiecte de investiții (Polonia a introdus acest sistem)</p>	<p>mai 2022</p> <p>aprilie 2022</p>	<p>Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Ministerul Mediului Apelor și Pădurilor, Ministerul Culturii</p> <p>Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Secretariatul General al Guvernului prin ANAP, Ministerul Justiției</p>	<p>Consolidarea colaborării dintre toți actorii implicați în avizarea marilor proiecte prin conștientizarea rolului strategic al marilor proiecte de infrastructură.</p> <p>Aprobarea sistemului de certificare a operatorilor în construcții și înființarea Organismului național de certificare vor permite reducerea numărului de acte prezentate în procedurile de achiziții publice, scurtând termenele de evaluare a ofertelor și eliminând posibilitatea contestării evaluării documentelor de calificare. Exista un proiect de HG elaborat de experți ai MTI, împreună cu toate structurile asociative și patronale din domeniu, dar care nu a fost supus avizării și aprobării. Stabilirea unor completuri specializate, care să judece în regim urgentă cauzele ce vizează procedurile de achiziții publice și semnarea contractelor, va scurta mult procedurile de achiziție publică. Multe alte state membre în UE au recurs la o astfel de măsură legislativă.</p>
10	<p>Modificarea legislației privind asigurarea garanției de buna execuție și avans prin introducerea sistemului de rețineri succesive la fiecare certificat de plată lunară.</p>	februarie 2022	<p>Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene.</p>	<p>Proiectul de HG a fost elaborat de MTI, avizat de unele ministere dar respins de MIPE. Situația prezentă din piața creditorilor și a asigurărilor va conduce la îngreunarea semnării de noi contracte și la imposibilitatea plății de avansuri, descurajând participarea în procedurile de achiziție publică a firmelor românești.</p>

h.2.2) Monitorizarea indicatorilor de performanță ai sistemului național de transport feroviar

O acțiune prioritară esențială din perspectiva creșterii capacității administrative a MTI în vederea realizării obiectivelor asumate privind creșterea traficului feroviar până în 2026 este:

A.1.4. Monitorizarea permanentă de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a unor indicatori de sinteză privind evoluția transportului feroviar.

Acțiunea vizează monitorizarea permanentă de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a unor indicatori de sinteză privind transportul feroviar, precum:

- numărul de călători transportați, comparativ cu alte moduri de transport
- volumul de prestații în traficul feroviar de călători (călători-km, parcurs tarifar), comparativ cu alte moduri de transport
- viteza comercială a trenurilor de călători, inclusiv pe categorii de servicii
- cotele modale ale transportului feroviar de călători pe diferite segmente de piață, precum:
 - transportul terestru de persoane pe rute interurbane (inclusiv transportul individual)
 - transportul public terestru de persoane pe rute interurbane
- tone brute transportate, comparativ cu alte moduri de transport, din care:
 - în containere
 - în vagoane izolate
- volumul de prestații în traficul feroviar de marfă (tone-km, parcurs tarifar), comparativ cu alte moduri de transport
- viteza comercială a trenurilor de marfă, inclusiv pe categorii de servicii
- viteza comercială a mărfurilor, inclusiv pe categorii de servicii



- cotele modale ale transportului feroviar de marfă pe diferite segmente de piață, precum:
 - transportul de marfă pe rute interurbane interne (inclusiv transportul fluvial)
 - transportul terestru de marfă pe rute interurbane interne

Monitorizarea acestor indicatori este posibilă prin sintetizarea informațiilor colectate de la companiile feroviare, coroborate cu datele puse la dispoziție de Institutul Național de Statistică.

Monitorizarea acestor indicatori permite calibrarea adecvată a măsurilor de politică în transporturi (în particular în domeniul feroviar) în scopul atingerii obiectivelor propuse.

h.3) CREȘTEREA CAPACITĂȚII ADMINISTRATIVE A CFR SA PENTRU IMPLEMENTAREA PROGRAMULUI DE ACȚIUNI

În prezent, *CFR SA* are în diverse stadii de pregătire și/sau implementare proiecte de modernizare / reabilitare / dezvoltare a infrastructurii feroviare cu finanțare europeană. *Sectorul Proiecte cu Finanțare Externă* din cadrul *CFR SA* realizează activități de pregătire, respectiv identificare a proiectelor în cadrul strategiilor și instrumentelor de finanțare, asigură inițierea și pregătirea proiectelor în cadrul etapelor de studiu de fezabilitate/fezabilitate/proiect tehnic, precum și activități privind implementarea proiectelor, respectiv urmărirea derulării lucrărilor și implementării soluțiilor tehnice proiectate, managementul contractelor de execuție lucrări, coordonarea programelor de execuție.

Pentru buna implementare a proiectelor cu finanțare europeană, inclusiv a proiectelor incluse în PNRR în domeniul feroviar apare necesitatea creșterii capacității administrative, condiție absolut necesară pentru accesarea fondurilor europene alocate României și implementarea în termenele statuate în PNRR.

În conformitate cu procedurile comunitare, managementul fondurilor europene se realizează după o *arhitectură instituțională* foarte bine definită, cu responsabilități clare și cu funcții specifice la nivelul fiecărei instituții și implicit la nivelul fiecărei structuri responsabile cu activitățile specifice. Personalul implicat în gestionarea fondurilor structurale, cât și a altor fonduri externe (tip grant, credite externe, PNRR) trebuie să fie instruit/calificat deoarece, pe lângă cunoștințe temeinice de specialitate și capacitate de reprezentare a instituției din care face parte în dialogul cu autoritățile, organismele coordonatoare sau parteneri, trebuie să aibă obligatoriu cunoștințe legate de politicile comunitare, politicile sectoriale, managementul proiectelor, procedura aplicabilă fiecărei finanțări și cofinanțări în parte, legislația națională în domeniul achizițiilor publice, finanțelor publice în completarea cunoștințelor comerciale, financiar/ fiscale și tehnice specifice.

Prevederi referitoare la modul de lucru în cadrul companiilor, cu accent pe creșterea capacității administrative, precum aplicarea sistemului de stimulente financiare, metodologia de măsurare și evaluare anuală a performanței, instituirea unui sistem de control intern orientat către performanță, introducerea de instrumente de control în etapa de pregătire a proiectelor, prevederi referitoare la performanța activității de întreținere, au fost avute în vedere în cadrul contractelor de performanță, astfel încât să ofere companiilor vizate cadrul de performanță necesar.

Principalele acțiuni avute în vedere din această perspectivă sunt:

A2.1. Creșterea eficienței activității *CFR SA* în etapele de pregătire/implementare a proiectelor de investiții finanțate din PNRR.

Acțiunea include o serie de măsuri necesare, precum:

- asigurarea tuturor funcțiilor de management în cadrul echipelor de implementare sau suport a proiectelor de către personal pregătit (la nivel central și regional);
- modificarea structurii organizatorice la nivel central/regional pentru acoperirea necesarului real implementării proiectelor;
- creșterea capacității de verificare/validare a documentațiilor/rapoartelor tehnice ale consultanților înainte de aprobarea acestora de către experții din cadrul *CFR SA*;
- reorganizarea activităților în raport cu stadiul real de pregătire/ implementare al proiectelor;



- întărirea capacității de implementare în contextul includerii unor proiecte de reabilitare cale ferată, în cadrul PNRR, prin înființarea unor UMP-uri specializate, pentru proiectele gestionate;
- crearea structurilor responsabile cu dezvoltarea ERTMS și certificarea subsistemelor structurale;
- preluarea la nivel regional a implementării proiectelor ce vizează lucrări punctuale lucrări de tip reînnoiri pe liniile directe, implementate într-o manieră accelerată, care vizează eliminarea tuturor restricțiilor de viteză prin înlocuirea cadrului piatră spartă (track beds) – traverse și prinderi (rail sleepers and rail fasteners) – șină (steel rail) și a aparatelor de cale (rail switches);
- descentralizarea activităților de pregătire/achiziție la nivel regional pentru proiectele tip reînnoiri;
- profesionalizarea membrilor echipelor de proiect prin participarea la cursuri de specializare;
- atragerea de personal specializat pentru pregătirea și implementarea noilor proiecte de investiții cu efect în creșterea performanței raportat la volumul și activitățile derulate;
- stabilirea unui pachet de salarizare motivant pentru personalul care gestionează proiectele finanțate din fonduri europene pentru perioadele de programare 2021—2027;
- stabilirea unui cadru legislativ unitar (indiferent de sursa de finanțare POIM/POT/CEF/PNRR) în ceea ce privește acordarea unor stimulente/bonusuri pentru personalul CFR SA care gestionează proiectele.

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.

h.4) MODIFICĂRI LEGISLATIVE NECESARE

Acțiunile din această categorie sunt orientate spre asigurarea cadrului legal adecvat pentru inițierea și susținerea transferului modal către calea ferată a fluxurilor de transport călători și marfă derulate în prezent prin alte moduri de transport.

Principalele acțiuni avute în vedere din această perspectivă sunt:

A3.1. Asigurarea cadrului legal adecvat pentru inițierea și susținerea transferului modal către calea ferată a fluxurilor de transport de călători derulate în prezent prin alte moduri de transport. Această acțiune include cel puțin următoarele măsuri:

- a) Modificarea și completarea OUG nr. 12/1998¹⁶ în scopul asigurării cadrului legal adecvat pentru consolidarea sistemului de servicii publice de transport feroviar al călătorilor, ca instrument destinat susținerii eficiente a transferului modal către calea ferată al fluxurilor de călători derulate în prezent prin alte moduri de transport.

Măsura vizează inclusiv crearea cadrului legal pentru implicarea autorităților publice locale în implementarea unor servicii publice de transport feroviar al călătorilor în zonele metropolitane, prin diferențierea responsabilităților privind managementul obligațiilor de serviciu de interes național de transport feroviar al călătorilor, respectiv managementul obligațiilor de serviciu de interes local de transport feroviar al călătorilor.

¹⁶ Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12 din 7 iulie 1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare



- b) Modificarea și completarea OUG nr. 62/2016¹⁷ în scopul asigurării cadrului legal adecvat pentru creșterea eficienței activității Autorității pentru Reformă Feroviară în calitate de entitate responsabilă pentru managementul serviciilor publice de interes național pentru transportul feroviar al călătorilor.

Măsurile a) și b) sunt corelate.

- A3.2. Modificarea și completarea legislației primare în scopul asigurării cadrului legal adecvat pentru implicarea autorităților publice locale în implementarea unor servicii publice de transport feroviar al călătorilor în zonele metropolitane.

Acțiunea presupune colaborarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii cu Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației (MDLPA) și cu Ministerul Finanțelor în vederea modificării și completării adecvate scopului propus a actelor normative care reglementează managementul și finanțarea serviciilor publice de interes local. Sunt avute în vedere următoarele acte normative aparținând legislației primare:

- Legea nr. 51/2006, privind serviciile comunitare de utilități publice, republicată cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare.

Acțiunea este condiționată de finalizarea acțiunii A.3.1

- 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.

Obligațiile de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre interne trebuie să vizeze toate categoriile de activități subsumate acestui tip de transport, precum: operarea trenurilor complete de UTI între terminale, operarea terminalelor, operarea transporturilor rutiere de proximitate (operarea serviciilor de camionare a UTI în zonele de influență ale terminalelor). Implicit, compensațiile de serviciu public aferente trebuie să vizeze toate categoriile de operatori implicați în realizarea transportului combinat de marfă pe rute terestre interne, respectiv: operatori de transport feroviar de marfă, operatori de terminale, operatori rutieri de proximitate.

- 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.

Obligațiile de serviciu public privind transportul feroviar de marfă în vagoane izolate trebuie să vizeze toate categoriile de activități subsumate acestui tip de transport, precum: operarea trenurilor complete între triaje/stații tehnice, operarea triajelor/stațiilor tehnice, operarea transporturilor feroviare de proximitate (operarea serviciilor de transport și manevră a vagoanelor în zonele de influență ale triajelor/stațiilor tehnice). Implicit, compensațiile de serviciu public aferente trebuie să vizeze toate categoriile de operatori implicați în realizarea transportului de marfă în vagoane izolate, respectiv: operatori de transport feroviar de marfă de lung parcurs, operatori de triaje, operatori de transport feroviar de marfă de proximitate.

¹⁷ Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 62 din 28 septembrie 2016 privind înființarea Autorității pentru Reformă Feroviară, aprobată cu modificări și completări prin Legea 53/2017



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. Sunt avute în vedere măsuri precum:

- 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);
- 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;
- Creșterea vitezelor comerciale proiectate și realizate ale trenurilor de marfă, prin instituirea unui sistem specific de reguli privind alocarea și utilizarea capacităților de infrastructură, corelat cu prevederile Legii nr. 202/2016 și ale Directivei 2012/34/UE, care să asigure creșterea eficienței în domeniul utilizării capacităților infrastructurii feroviare pentru traficul feroviar de marfă.



i) SINTEZA ACȚIUNILOR NECESARE PENTRU TRANSFERUL MODAL CĂTRE CALEA FERATĂ AL FLUXURILOR DE TRANSPORT

Tabelul următor sintetizează acțiunile identificate în capitolele anterioare drept necesare pentru a asigura realizarea obiectivelor asumate privind creșterea traficului feroviar prin transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport. În plus, în cadrul tabelului sunt precizate termenele de realizare a acțiunilor și entitățile responsabile.

Tabelul 16 - Acțiunile necesare pentru a asigura transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport

Nr. crt	Acțiuni destinate transferului modal		Termen	Entitate responsabilă	Mențiuni
	Cod	Denumire			
S - Dezvoltarea infrastructurii feroviare					
1	S.1	Redimensionarea planului multiannual de finanțare a infrastructurii feroviare și actualizarea subsecventă a contractului de activitate și performanță al administratorului infrastructurii prin actul adițional aferent anului 2022	Q2 - 2022	MTI-DTF MTI-D.Economică	
2	S.2	Actualizarea strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare și corelarea cu PNRR	Q4 - 2022	MTI-DTF CFR SA	
3	S.3	Implementarea proiectelor de investiții prevăzute în PNRR, suplimentare față de cele deja propuse în cadrul strategiei de dezvoltare a infrastructurii pentru perioada 2021-2025	Q4 - 2026	MTI-DTF MTI-DGOIT CFR SA	
C - Traficul de călători					
C.1 - Creșterea competitivității prețurilor serviciilor de transport					
4	C.1.1	Consolidarea sistemului de servicii publice de transport feroviar al călătorilor, astfel încât acesta să devină o alternativă atractivă în raport atât cu transportul rutier public, cât și cu transportul rutier individual. Include: a) dimensionarea adecvată a obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar de călători; b) stabilirea adecvată a tarifelor serviciilor de transport feroviar călători care fac obiectul obligației de serviciu public; c) asigurarea materialului rulant necesar realizării obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar de călători; d) dimensionarea adecvată a compensației de serviciu public privind transportul feroviar de călători; e) asigurarea finanțării necesare din fonduri publice a compensației de serviciu public privind transportul feroviar de călători; f) corelarea obligațiilor de serviciu public de interes național și a celor de interes local pentru transportul feroviar al călătorilor.	anual, începând din 2022	ARF MTI-DTF MTI-D.Economică	Condiționată de finalizarea acțiunii A.3.1 Cu colaborarea CFR SA
5	C.1.2	Corelarea cu sistemul de servicii publice de transport rutier interurban al călătorilor și constituirea unui sistem integrat bazat pe transportul feroviar pe distanțe lungi	anual, începând din 2024	ARF MTI-DTF	Cu colaborarea CFR SA
C.2 - Creșterea performanței și calității serviciilor de transport					
6	C.2.1 (I.2.1) (V.2.1)	Creșterea vitezei comerciale a trenurilor de călători și marfă, prin implementarea măsurilor prevăzute în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025, cu referire în principal la: a) creșterea vitezei maxime admise de linie prin reinnoire, reparații, modernizare și întreținere b) modernizarea conducerii traficului feroviar	Q4 - 2025	MTI-DTF MTI-DGOIT MTI-Strategie MTI-D.Economică CFR SA	Acțiunea vizează creșterea performanței și calității serviciilor de transport feroviar atât în traficul de călători cât și în traficul de marfă.
7	C.2.2	Creșterea nivelului de calitate a serviciilor de transport feroviar de călători și de adecvare a acestora la necesitățile de transport și la cerințele clienților. Include: a) implementarea de servicii adecvate în raport de necesitățile de transport; b) implementarea de noi servicii, adecvate necesităților de mobilitate; c) creșterea nivelului de confort și a calității serviciilor la bordul trenurilor; d) creșterea accesibilității transportului feroviar de călători.	anual, începând din 2022	ARF MTI-DTF MTI-DGOIT MTI-D.Economică CFR SA	Corelată cu acțiunile C.3.1 ... C.3.6
8	C.2.3	Eficiențizarea relației sistemului feroviar cu călătorii, prin: a) implementarea unui sistem integrat de emiteră a titlurilor de călătorie și a rezervărilor; b) implementarea unui sistem integrat de informare la sol și la bordul trenurilor	Q4 - 2026	ARF MTI-DGOIT MTI-DTF CFR SA	
C.3 - Investițiile în material rulant feroviar					
9	C.3.1	Investițiile în material rulant nou. Acțiunea include: a) achiziția a 20 rame electrice pentru trenuri de lung parcurs (RE-IR-Electric Interregio, cu 6 unități); b) achiziția a 12 rame electrice cu hidrogen pentru trenuri de scurt și mediu parcurs (H-EMU, cu 3+1 unități);	Q2 - 2023	ARF MTI-DGOIT	



		c) achiziția a 16 locomotive electrice noi cu 4 osii, cu sistem ERTMS, capabile de viteză 160 km/oră și tractare de trenuri de până la 16 vagoane.			
10	C.3.2	Investițiile în modernizarea materialului rulant existent în parcul operatorilor feroviar de călători. Acțiunea include: a) modernizarea a 55 de locomotive electrice existente în parcul operatorilor feroviari, capabile de viteză 160 km/oră și tractare de trenuri de până la 16 vagoane; b) modernizarea și conversia a 20 de locomotive de manevră existente în parcul operatorilor feroviari de la diesel la electric și plug-in; c) modernizarea a 139 de vagoane existente în parcul operatorilor feroviari, dintre care: - 30 de vagoane de dormit, cușete, vagoane restaurant și bistro, - 109 vagoane de clasă pentru toate categoriile de tren.	Q2 - 2023	ARF MTI-DGOIT	
11	C.3.3	Structurarea pe segmente de piață relevante a obligațiilor de serviciu public de interes național pentru transportul feroviar al călătorilor și alocarea adecvată a materialului rulant achiziționat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii pentru realizarea acestor obligații de serviciu public	anual, începând din 2022	ARF	Condiționată de finalizarea acțiunii A.3.1
I - Traficul combinat de marfă					
I.1 - Creșterea competitivității prețurilor serviciilor de transport					
12	I.1.1	Implementarea la nivel național a unui sistem de servicii publice privind transportul combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar pe distanțe lungi, care să devină o alternativă atractivă în raport cu atât cu transportul rutier al expedițiilor de marfă de dimensiuni mici. Include: a) instituirea unor obligații de serviciu public pentru toate categoriile de servicii care contribuie la transportul combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar; b) stabilirea adecvată a tarifelor serviciilor care fac obiectul obligației de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre; c) dimensionarea adecvată a compensației de serviciu public pentru transportul combinat de marfă pe rute terestre; d) asigurarea finanțării necesare din fonduri publice a compensației de serviciu public pentru transportul combinat de marfă pe rute terestre.	anual, începând din 2023	ARF MTI-DTF MTI-D.Economică	Condiționată de finalizarea acțiunilor M.1 și M.2 Cu colaborarea Consiliului Concurenței
13	I.1.2	Asigurarea logisticii necesare realizării obligațiilor de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre	anual, începând din 2023	ARF MTI-DTF	
I.2 - Creșterea performanței și calității serviciilor de transport					
14	I.2.2	Creșterea nivelului de calitate a serviciilor de transport combinat de marfă pe rute terestre și de adecvare a acestora la necesitățile de transport și la cerințele clienților. Include: a) implementarea de servicii adecvate în raport de necesitățile de transport; b) asigurarea unor niveluri ridicate ale vitezei comerciale a mărfurilor, prin măsuri de digitalizare și management inteligent al expedițiilor și al UTI.		ARF MTI-DTF MTI-DGOIT MTI-D.Economică	Cu colaborarea CFR SA
15	I.2.3	Proiectarea unui sistem performant de servicii de transport combinat de marfă pe rute terestre, bazată pe Modelul Național de Transport.	Q4 - 2025	ARF MTI-DTF MTI-Strategie	
16	I.2.4	Integrarea terminalelor private în sistemul național de servicii publice privind transportul combinat de marfă pe rute terestre	anual, începând din 2023	ARF MTI-DTF	
V - Traficul de marfă în vagoane izolate					
V.1 - Creșterea competitivității prețurilor serviciilor de transport					
17	V.1.1	Implementarea la nivel național a unui sistem de servicii publice privind transportul feroviar de marfă în vagoane izolate, care să devină o alternativă atractivă în raport cu transportul rutier al expedițiilor de marfă de dimensiuni mici (de ordinul capacității de încărcare a unui vagon). Include: a) instituirea unor obligații de serviciu public pentru toate categoriile de servicii care contribuie la transportul feroviar de marfă cu vagoane izolate; b) stabilirea adecvată a tarifelor serviciilor care fac obiectul obligației de serviciu public privind transportul feroviar de marfă cu vagoane izolate; c) dimensionarea adecvată a compensației de serviciu public pentru transportul feroviar de marfă în vagoane izolate; d) asigurarea finanțării necesare din fonduri publice a compensației de serviciu public pentru transportul feroviar de marfă în vagoane izolate	anual, începând din 2023	ARF MTI-DTF MTI-D.Economică	Condiționată de finalizarea acțiunii A.3.3 Cu colaborarea Consiliului Concurenței
18	V.1.2	Reabilitarea infrastructurilor de servicii specifice transportului feroviar de marfă în vagoane izolate. Include: a) reabilitarea stațiilor tehnice și de triaj și dotarea adecvată pentru prelucrarea eficientă a trenurilor și a vagoanelor izolate; b) reabilitarea liniilor publice de încărcare-descărcare din stații, a rampelor pe care le deservește, precum și a magaziiilor de mărfuri adiacente	anual, începând din 2023	MTI-DTF MTI-Strategie MTI-DGOIT MTI-D.Economică CFR SA	
19	V.1.3	Stimularea racordării la rețeaua de infrastructură feroviară publică a mai multor linii ferate industriale deținute de beneficiari	anual, începând din 2023	MTI-DTF MTI-Strategie	Cu colaborarea CFR SA
V.2 - Creșterea performanței și calității serviciilor de transport					
20	V.2.2	Creșterea nivelului de calitate a serviciilor de transport feroviar de marfă în vagoane izolate și de adecvare a acestora la necesitățile de transport și la cerințele clienților. Include:	anual, începând din 2023	ARF MTI-DTF MTI-DGOIT	Cu colaborarea CFR SA



		a) implementarea de servicii adecvate în raport de necesitățile de transport: servicii de transport feroviar cu orar prestabilit între triaje/stații tehnice, servicii de operare a triajelor/stațiilor tehnice, servicii de transport feroviar de proximitate în zonele de influență ale triajelor/stațiilor tehnice; b) asigurarea unor niveluri ridicate ale vitezei comerciale a mărfurilor, prin măsuri de digitalizare și management inteligent al expedițiilor de marfă în vagoane izolate și al vagoanelor goale		MTI-D.Economică	
21	V.2.3	Proiectarea unui sistem performant de servicii de transport feroviar de marfă în vagoane izolate, bazată pe utilizarea Modelului Național de Transport	Q4 - 2025	ARF MTI-DTF MTI-Strategie	
A - Creșterea capacității administrative					
A.1 - La nivelul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii					
22	A.1.1	Creșterea capacității administrative în cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în vederea implementării eficiente a acțiunilor privind transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate prin intermediul altor moduri de transport. Acțiunea vizează: a) corelarea modurilor de transport în cadrul unui sistem național integrat de servicii publice de transport al călătorilor; b) cooperarea cu autoritățile publice locale privind: - corelarea obligațiilor de serviciu public de interes național și de interes local privind transportul feroviar de călători, în scopul asigurării unui sistem integrat, coerent și eficient de servicii publice de transport feroviar al călătorilor pe rute interurbane și internaționale; - corelarea strategiilor de achiziție a materialului rulant necesar pentru realizarea obligațiilor de serviciu public. c) stabilirea și realizarea obligațiilor de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar pe distanțe lungi și a obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar de marfă în vagoane izolate.	Q2 2023	MTI-DTF MTI-DGOIT MTI-Strategie ARF	
23	A.1.2	Implementarea unui mecanism de consolidare a eficienței economice a contractelor de servicii publice privind transportul feroviar de călători	Q4 2022	ARF MTI-DTF CFR SA	
24	A.1.3	Creșterea capacității administrative a companiilor feroviare de stat care funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii	Conform tabel nr 15		
25	A.1.4	Monitorizarea permanentă de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a unor indicatori de sinteză privind evoluția transportului feroviar	anual, începând din 2022	MTI-DTF MTI-Strategie	Cu colaborarea Institutului Național de Statistică și a companiilor feroviare
A.2 - La nivelul administratorului infrastructurii					
26	A.2.1	Creșterea eficienței activității CFR SA în etapele de pregătire / implementare a proiectelor de investiții finanțate din PNRR	anual, începând din 2022	CFR SA MTI-DTF MTI-DGOIT MTI-D.Economică	
27	A.2.2	Creșterea nivelului de expertiză al personalului cu atribuții în domeniul pregătirii și implementării proiectelor de investiții	anual, începând din 2022	CFR SA MTI-DTF MTI-DGOIT MTI-D.Economică	
A.3 - Modificări legislative necesare					
28	A.3.1	Asigurarea cadrului legal adecvat pentru inițierea și susținerea transferului modal către calea ferată a fluxurilor de transport de călători derulate în prezent prin alte moduri de transport. Include: a) modificarea și completarea OUG nr. 12/1998 în scopul asigurării cadrului legal adecvat pentru consolidarea sistemului de servicii publice de transport feroviar al călătorilor; b) modificarea și completarea OUG nr. 62/2016 în scopul asigurării cadrului legal adecvat pentru creșterea eficienței activității Autorității pentru Reformă Feroviară	Q2 - 2022	MTI-DTF	Cu colaborarea ARF și CFR SA
29	A.3.2	Modificarea și completarea legislației primare în scopul asigurării cadrului legal adecvat pentru implicarea autorităților publice locale în implementarea unor servicii publice de transport feroviar al călătorilor în zonele metropolitane	Q4 - 2022	MTI-DTF	Cu colaborarea ARF și CFR SA Condiționată de finalizarea acțiunii A.3.1 Necesită colaborarea MTI cu MLPDA și MF
30	A.3.3	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. Include: 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; 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	Q4 - 2022	MTI-DTF	Cu colaborarea OTF, ARF și CFR SA
31	A.3.4	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	Q4 - 2023	MTI-DTF	Cu colaborarea OTF, ARF și CFR SA

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; 012329
C.I.F. RO427282, IBAN: RO55RNCB0082006711100001 BCR
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 DTCPMB (alocat numai persoanelor juridice bugetare)
Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, www.monitoruloficial.ro

Adresa Biroului pentru relații cu publicul este:
Str. Parcului nr. 65, intrarea A, sectorul 1, București; 012329.
Tel. 021.401.00.73, e-mail: concursurifp@ramo.ro, convocariaga@ramo.ro
Pentru publicări, încărcați actele pe site, la: <https://www.monitoruloficial.ro/brp/>

