



**CONSILIUL NAȚIONAL DE SUPRAVEGHERE DIN
DOMENIUL FERVIAR**

**Studiu privind evoluția transportului feroviar
în concordanță cu aplicarea *Strategiei de dezvoltare a
infrastructurii feroviare 2021-2025*
și a *Programului de acțiune pentru dezvoltarea
infrastructurii feroviare și transferul modal către calea
ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă***

2023

Cuprins

1. Introducere.....	4
1.1. Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar – rol și atribuții.....	4
1.2. Scopul elaborării studiului	5
1.3. Cadrul legal.....	5
2. Metodologie.....	6
3. Politica Uniunii Europene în domeniul transporturilor.....	6
3.1. Strategia europeană în domeniul transporturilor.....	6
3.2. Rețeaua TEN-T și Coridoarele europene	8
3.3. Mecanisme de finanțare ale UE pentru dezvoltarea transportului feroviar	9
4. Situația actuală a transportului feroviar din România.....	10
4.1. Transportul feroviar în contextul transportului terestru.....	10
4.2. Prezentarea infrastructurii de transport feroviar	13
4.3. Finanțarea publică a transportului feroviar	16
4.4. Transportul feroviar de călători	17
4.5. Transportul feroviar de marfă	19
4.6. Infrastructura feroviară	20
5. Obiectivele strategice generale în concordanță cu aplicarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2022.....	21
A. Obiectiv strategic general creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă	22
A.1. Creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară.....	22
A.2. Creșterea vitezelor comerciale realizate, prin reducerea ecartului față de viteza permisă de infrastructura feroviară. Creșterea punctualității trenurilor.....	23
A.3. Creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare.....	24
A.4. Menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației trenurilor.....	24
A.5. Creșterea eficienței energetice și reducerea nivelului de poluare.....	25
A.6. Îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare.....	25
A.7. Creșterea competitivității transportului feroviar de pasageri.....	25
A.8. Creșterea competitivității transportului feroviar de marfă.....	26
B. Acțiuni strategice privind integrarea în spațiul feroviar unic european	26
B.1. Reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridoarelor feroviare internaționale...	26
B.2. Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T.....	27
B.3. Integrarea în rețeaua feroviară europeană de mare viteză.....	27
B.4. Susținerea mobilității militare.....	27

6. Analiză cu privire la îndeplinirea obiectivelor stabilite prin Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 și prin Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare.....	28
6.1. Analiză privind managementul traficului feroviar.....	28
6.1.2. Analiză privind creșterea vitezelor comerciale realizate și creșterea punctualității trenurilor.....	28
6.1.3. Analiză privind planificarea strategică a infrastructurii și a serviciilor feroviare...	32
6.1.4 Analiză privind creșterea eficienței procedurilor de siguranță și creșterea nivelului de centralizare a instalațiilor de semnalizare feroviară.....	34
6.2. Analiză privind lucrările de reînnoire și operațiunile de mentenanță programate sau neprogramate.....	36
6.2.1 Analiză privind reînnoirea infrastructurii feroviare.....	36
6.2.2. Analiză privind reparațiile curente ale elementelor infrastructurii feroviare.....	38
6.2.3. Analiză privind întreținerea curentă a infrastructurii feroviare.....	41
6.2.4. Analiză privind creșterea vitezei proiectate a infrastructurii feroviare și a gradului de mecanizare a activităților de mentenanță a infrastructurii.....	41
6.2.5. Analiză privind reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridorului Rin-Dunăre	43
6.2.6 Analiză privind reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridorului Orient/Est-Mediterranean.....	46
6.2.7 Analiză privind reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T, TEN-T Centrale și TEN-T Globale.....	47
6.2.8 Consultarea operatorilor de transport feroviar de marfă și călători privind aspecte ale infrastructurii feroviare.....	49
6.2.9 Consultarea utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de marfă privind aspecte ale infrastructurii feroviare.....	51
7. Concluzii și recomandări.....	54

1. Introducere

1.1. Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar – rol și atribuții

Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar (denumit în continuare CNSDF) este organismul național unic de reglementare, organizat ca structură fără personalitate juridică în cadrul Consiliului Concurenței, în conformitate cu prevederile Legii nr. 202/2016¹.

CNSDF este independent din punct de vedere organizatoric, juridic, decizional și în ceea ce privește deciziile de ordin financiar față de administratorul infrastructurii feroviare, organismele de alocare a capacităților de infrastructură feroviară, precum și față de operatorii de transport feroviar.

În calitate de organism de reglementare național unic, CNSDF are atribuția de a urmări respectarea prevederilor legale naționale și ale Uniunii Europene (UE) în domeniul transportului feroviar, privind:

- *accesul transparent și nediscriminatoriu la infrastructură și la infrastructurile de servicii;*
- *accesul transparent și nediscriminatoriu la serviciile feroviare și tariful acestora;*
- *procedura de alocare a capacităților de infrastructură feroviară;*
- *sistemul de tarifyare;*
- *managementul traficului feroviar;*
- *planificarea lucrărilor de reînnoire și operațiunile de mentenanță programate sau neprogramate;*
- *conformitatea cu cerințele privind conflictele de interese,*

în vederea deschiderii pieței pentru concurență și creșterea concurenței în beneficiul consumatorilor.

Principalul rol al organismului unic național de reglementare din România este de a asigura un climat concurențial normal, transparent, prin analizarea periodică a respectării legislației în domeniul său de activitate precum și, după caz, prin elaborarea unor recomandări/proponeri pentru îmbunătățirea cadrului normativ, în concordanță cu reglementările UE.

CNSDF monitorizează modul în care este asigurat accesul echitabil și nediscriminatoriu la rețeaua și serviciile feroviare și decide măsurile adecvate de corectare a discriminărilor împotriva solicitanților, a denaturărilor pieței și a altor tendințe nedorite înregistrate pe aceste piețe, în special cu trimitere la principiile echității și nediscriminării.

De asemenea, CNSDF îi revine și sarcina de a se pronunța, prin deciziile emise, cu privire la tratamentul inequitabil, discriminatoriu sau cu privire la orice nedreptate aplicată unui solicitant, în special ca urmare a practicilor și deciziilor administratorului infrastructurii, ale operatorului de transport feroviar sau ale operatorului unei infrastructuri de servicii, în ceea ce privește regulile, criteriile, măsurile, tarifele și accesul la infrastructura feroviară și la infrastructurile de servicii

¹ privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare.

feroviare.

Consiliul se asigură și cu privire la faptul că tarifele stabilite de către administratorul infrastructurii și gestionarii de infrastructuri sunt în conformitate cu regulile și principiile de tarifare stabilite de regulamentele europene și Legea nr. 202/2016 și respectiv că acestea sunt nediscriminatorii.

Potrivit atribuțiilor sale prevăzute la art. 56 alin. (6) lit. a) - b) în Legea 202/2016, CNSDF *monitorizează situația concurenței de pe piețele de servicii feroviare și verifică, din proprie inițiativă, respectarea prevederilor² alin. (2) lit. h) și i) din același act normativ, în vederea prevenirii discriminării unor solicitanți.*

1.2. Scopul elaborării studiului

Având în vedere dispozițiile legale sus-menționate, scopul *prezentului studiu* este de a realiza o analiză a evoluției transportului feroviar în concordanță cu aplicarea obiectivelor stabilite prin *Strategia³ de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025* și prin *Programul⁴ de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă*, cu reliefarea următoarelor aspecte:

- ❖ cadrul legislativ direct aplicabil privind finanțarea și exploatarea infrastructurii feroviare;
- ❖ managementul traficului feroviar pe infrastructura feroviară;
- ❖ planificarea lucrărilor de reînnoire și operațiunile de mentenanță pe infrastructura feroviară;
- ❖ aspecte identificate în ceea ce privește infrastructura feroviară, cu referire la evoluția traficului feroviar de călători și marfă;
- ❖ elaborarea de recomandări privind dezvoltarea infrastructurii feroviare și remedierea unor situații identificate.

1.3. Cadrul legal

Actele normative relevante în prezentul studiu sunt:

- *Directiva 2012/34/UE privind instituirea spațiului feroviar unic european, cu completările și modificările ulterioare;*
- *Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european⁵, cu modificările și completările ulterioare;*
- *HG nr. 581/1998 privind înființarea Companiei Naționale de Căi Ferate C.F.R. - S.A. prin reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, cu modificările și completările ulterioare;*
- *HG nr. 643/2011 pentru aprobarea Condițiilor de închiriere de către Compania*

² h) managementul traficului și i) planificarea lucrărilor de reînnoire și operațiunile de mentenanță programate sau neprogramate;

³ aprobată prin HG nr. 985/2020.

⁴ aprobată prin HG nr. 1302/2021.

⁵ care transpune prevederile Directivei 2012/34/UE.

Națională de Căi Ferate „C.F.R.” - S.A. a unor părți ale infrastructurii feroviare neinteroperabile, precum și gestionarea acestora, cu modificările și completările ulterioare;

- HG nr. 985/2020 pentru aprobarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025;
- HG nr. 1302/2021 privind aprobarea Programului de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă.

2. Metodologie

Din punct de vedere metodologic, pentru elaborarea studiului au fost utilizate date și informații din domeniul transportului feroviar, care au fost analizate și prelucrate prin prisma competențelor CNSDF, respectiv:

- documente, rapoarte și date statistice publicate de Comisia Europeană;
- informații și chestionare adresate Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR”SA (CFR SA);
- chestionare adresate operatorilor de transport feroviar (OTF) și utilizatorii serviciilor de transport feroviar de marfă din România.

3. Politica Uniunii Europene în domeniul transporturilor

3.1. Strategia europeană în domeniul transporturilor

Politica Uniunii Europene (UE) în domeniul transporturilor vizează dezvoltarea unor rețele moderne de infrastructură pentru a face posibile călătoriile mai rapide și mai sigure promovând, în același timp, soluții digitale și durabile.

Încă din 1957, prin Tratatul de la Roma, s-au pus bazele legale în ceea ce privește politica europeană comună a transporturilor. Scopul principal al acestei politici a fost *liberalizarea serviciilor și deschiderea piețelor de transport pentru a facilita realizarea Pieței Interne*.

În prezent, politica în domeniul transporturilor este definită⁶ de către Comisia Europeană prin „Cartea Albă - Foaie de parcurs către un spațiu european unic al transporturilor - Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”. Astfel, viitorul politicii de transport (până în anul 2050), are în vedere sustenabilitatea și continuarea liberalizării. „Cartea albă” răspunde principalelor provocări cu care se va confrunta Uniunea Europeană în următoarele decenii în domeniul transporturilor devenind baza de fundamentare a viitoarelor documente de politici publice în domeniul transporturilor, cât și a actualizării documentelor strategice și monitorizării obiectivelor dezvoltării durabile în acest domeniu.

Obiectivul major al „Cărții albe” este reducerea cu 60% a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) în domeniul transporturilor până în anul 2050.

De asemenea, cu privire la dezvoltarea prioritară a transportului feroviar și integrarea intermodală

⁶ din 2011.

a acestuia cu celelalte moduri de transport „Cartea albă”, prevede o serie de obiective strategice:

- un procent de 30% din transportul rutier de mărfuri pe distanțe de peste 300 km ar trebui să fie transferat până în 2030 către alte moduri de transport, cum ar fi transportul pe calea ferată sau pe căile navigabile, acest procent trebuind să depășească 50% până în 2050;
- finalizarea, până în 2050, a unei rețele feroviare europene de mare viteză și triplarea lungimii rețelei feroviare de mare viteză existente până în 2030;
- menținerea unei rețele feroviare dense în toate statele membre;
- până în 2050, majoritatea transportului de călători pe distanțe medii ar trebui să se efectueze pe calea ferată;
- implementarea, până în 2030, a unei „rețele primare” TEN-T multimodale și complet funcționale la nivelul întregii UE, a unei rețele de calitate înaltă și de mare capacitate până în 2050 și a unui set corespunzător de servicii de informații;
- conectarea, până în 2050, a tuturor aeroporturilor „rețelei primare” la rețeaua feroviară, de preferință la rețeaua de mare viteză; garantarea faptului că toate porturile maritime primare sunt conectate corespunzător la sistemul feroviar de transport de marfă;
- instituirea, până în 2020, a unui cadru pentru un sistem european de informare, gestionare și plată aplicabil transportului multimodal;
- realizarea de progrese în direcția aplicării principiilor „utilizator-plătitor” și „poluator-plătitor.”

De asemenea, în scopul de a face Europa primul continent cu zero emisii poluante, liderii UE au lansat **Pactul Verde European**⁷ (**Green Deal**), în baza căruia statele membre ale UE s-au angajat să ia măsuri pentru ca Europa să devină până în anul 2050 primul continent neutru din punct de vedere climatic. Astfel, se urmărește reducerea emisiilor cu cel puțin 55 % până în 2030, iar obiectivele finale asumate prin Pactul Verde European sunt zero emisii nete de gaze cu efect de seră până în 2050.

Strategia Uniunii Europene pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă⁸ - înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului a fost publicată de CE la 9 decembrie 2020 și include 82 de inițiative cuprinse într-un plan de acțiuni.

Strategia prevede că, până în anul 2030 traficul feroviar de mare viteză se va dubla, iar până în 2050 traficul feroviar de marfă se va dubla, iar traficul feroviar de mare viteză se va tripla, comparativ cu anul 2015.

La data de 14 iulie 2021, Comisia Europeană a prezentat pachetul „**Fit for 55**”, inițiativă care abordează orizontal decarbonizarea transportului pe mai multe dimensiuni.

La nivel național, Guvernul României prin Hotărârea nr. 1312/2021, actualizează *Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport din România pentru perioada 2021-2030*⁹ (*Programul Investițional*), act normativ care are ca principal obiectiv recuperarea din

⁷ https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_ro

⁸ <https://www.consilium.europa.eu/ro/press/press-releases/2021/06/03/sustainable-and-smart-mobility-strategy-council-adopts-conclusions/>

⁹ reprezintă o actualizare a Master Planului de Transport a României aprobat în anul 2016.

decalajul de dezvoltare față de celelalte state membre, precum și o participare activă a României la modernizarea conectivității europene și introducerea noilor tehnologii sustenabile în infrastructura de transport.

Ulterior, prin Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR), în cadrul Componentei C4¹⁰ - Transport Sustenabil, se urmărește dezvoltarea unei infrastructuri de transport durabile și ecologice, cu standarde de siguranță adecvate, care să contribuie la finalizarea rețelelor transeuropene de transport (TEN-T) și la descongestionarea nodurilor urbane, stimulând în același timp tranziția către un transport sustenabil la nivel național. Aceste deziderate presupun acțiuni orientate către dezvoltarea de măsuri "*environmental friendly*" pe noile sectoare de transport de mare viteză, asigurarea elementelor de protecție a mediului, a sistemelor de transport inteligente (STI) precum și a măsurilor de siguranță rutieră.

Componenta 4 - Transport sustenabil PNRR cuprinde două reforme generale și patru domenii de investiții, printre acestea regăsindu-se:

- *Managementul calității bazat pe performanță în transport;*
- *Îmbunătățirea capacității instituționale și a guvernancei corporative;*
- *Modernizarea și reînnoirea infrastructurii feroviare și material rulant feroviar.*

3.2 Rețeaua TEN-T și Coridoarele europene

Orientările¹¹ Comisiei Europene (CE) privind Rețeaua TEN-T -Trans-European Transport Network au ca obiectiv transformarea rețelelor actuale disparate de drumuri, căi ferate, căi navigabile interioare, aeroporturi, porturi interioare și maritime și terminale feroviare/rutiere europene într-o *rețea integrată* care să acopere toate statele membre.

Crearea acestei rețele implică pregătirea și realizarea a mii de proiecte destinate să elimine blocajele existente și să crească interoperabilitatea dintre diferite moduri de transport, precum și dintre infrastructuri de transport regionale și naționale.

Totodată, politica privind TEN-T pune accentul pe aplicarea Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS).

Politica UE privind infrastructura de transport creează, pentru prima dată, o structură pe două niveluri pentru rutele de transport din UE, care cuprinde o rețea globală și o rețea centrală. Proiectele din rețeaua globală ar trebui să fie finalizate până la sfârșitul anului 2050, iar cele care fac parte din rețeaua centrală ar trebui să îndeplinească criteriile TEN-T până la sfârșitul anului 2030.

Deci, rețeaua TEN-T este structurată pe două niveluri:

- TEN-T Comprehensive (rețeaua TEN-T globală sau extinsă), *care cuprinde toate infrastructurile de transport existente și planificate ale rețelei transeuropene de transport, precum și măsuri de promovare a utilizării eficiente și durabile din punct de vedere social și ecologic a acestei infrastructuri.*
- TEN-T Core (rețeaua TEN-T centrală sau primară), *care cuprinde acele părți ale rețelei globale cu cea mai mare importanță strategică pentru realizarea obiectivelor de dezvoltare a rețelei*

¹⁰ HG nr. 1086/2022

¹¹ https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/ro/FTU_3.5.1.pdf

transeuropene de transport.

Pe teritoriul României, rețeaua feroviară TEN-T coincide în mare măsură cu traseul principalelor magistrale feroviare și al principalelor legături inter-magistrale.

La 14 decembrie 2021, Comisia Europeană a adoptat revizuirea orientărilor TEN-T. Astfel s-au propus modificări, în comparație cu Regulamentul (UE) nr. 1315/2013¹², în sensul că rețeaua de înaltă calitate trebuie să fie finalizată treptat, în trei etape: rețeaua centrală în 2030, rețeaua centrală extinsă în 2040 și rețeaua globală în 2050.

Dintre cele 11 coridoare de transport feroviar internațional de marfă, două traversează teritoriul României: Orient - Est-Mediteranean (RFC 7) și Rin – Dunăre (RFC 9).

Coridorul Orient/Est-Mediteranean leagă partea de SE a Europei cu porturile Mării Nordului din Germania prin Europa Centrală și traversează opt state membre ale UE: Austria, Bulgaria, Republica Cehă, Germania, Grecia, Ungaria, România și Slovacia.

Nodurile care sunt conectate prin rețeaua sa trec prin Bremerhaven / Wilhelmshaven / Rostock / Hamburg – Praga – Viena / Bratislava – Budapesta – București – Constanța / Vidin – Sofia – Burgas / Svilengrad (granița dintre Bulgaria și -Turcia) / Promachonas – Salonic – Atena – Patras.

Pe teritoriul României, traseul coridorului feroviar Orient/Est-Mediteranean acoperă în mare parte traseul magistralei 900, inclusiv secțiunea Timișoara - Arad – până la frontiera cu Ungaria și secțiunea Craiova - Calafat – până la frontiera cu Bulgaria.

Coridorul Rin - Dunăre este principala legătură între estul și vestul Europei continentale și străbate următorul traseu:

- Strasbourg–Mannheim–Frankfurt–Nürnberg–Wels;
- Strasbourg–Stuttgart–München–Salzburg–Wels–Viena–Bratislava–Budapesta–Arad–Brașov/Craiova–București–Constanța;
- Čierna nad Tisou (granița Slovaciei/Ucrainei)–Košice–Žilina–Horní Lideč–Praga–München/Nürnberg.

Traseul coridorului feroviar Rin- Dunăre de pe teritoriul României acoperă porțiunile magistralelor feroviare 800 și 900 și o mare parte din porțiunile magistralelor 200 și 300.

De altfel, Comisia vizează¹³, având în vedere contextul geopolitic diferit, extinderea a *patru coridoare europene de transport către Ucraina și Moldova*. Mandatul Parlamentului pentru negocierile cu Consiliul pe această temă a fost adoptat în aprilie 2023.

3.3 Mecanisme de finanțare ale UE pentru dezvoltarea transportului feroviar

Programul Investițional prezintă strategia de asigurare a finanțării necesare pentru perioada de implementare 2021-2030, plecând de la corelarea principalelor surse de finanțare disponibile României: Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR), Programul Operațional Transport (POT), Mecanismul pentru Interconectarea Europei (Connecting Europe Facility -

¹² privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE.

¹³ amended proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013 (27 iulie 2022)

CEF) și bugetul național.

Astfel, din totalul de finanțare de 72.77 miliarde euro pentru toate sectoarele de transport din România pentru perioada celor zece ani, 20.63 miliarde euro sunt dedicate infrastructurii feroviare.

De asemenea, Uniunea Europeană a pus la dispoziția României o serie de instrumente financiare pentru finanțarea rețelei transeuropene de transport: *Fondul de Coeziune, Fondul European de Dezvoltare Regională și Mecanismul pentru Interconectarea Europei*.

Prin *Mecanismul pentru Interconectarea Europei*¹⁴ (*Connecting Europe Facility- CEF*, instrumentul UE pentru investiții strategice în infrastructura de transport, au fost selectate¹⁵ în total 107 proiecte de infrastructură de transport, care vor primi peste 6 miliarde de euro sub formă de granturi din partea UE. Peste 80 % din finanțare va sprijini proiecte care urmăresc să ofere o rețea mai eficientă, mai ecologică și mai inteligentă de căi ferate de-a lungul rețelei TEN-T. În plus, proiectele vor consolida culoarele de solidaritate UE-Ucraina, instituite pentru a facilita exporturile și importurile Ucrainei.

Din totalul acestor proiecte 3 aparțin CFR SA și se referă la:

- Modernizarea infrastructurii feroviare în Portul Constanta, etapa II;
- Modernizarea liniei de cale ferată Bucuresti Nord - Jilava – Giurgiu Nord - Frontiera de Nord Giurgiu, etapa II;
- Culoarul de solidaritate UE-Ucraina – îmbunătățirea trecerii feroviare a frontierei la Vicșani (RO) – Vadul Siret (UA).

De asemenea, „*Planul de acțiune pentru stimularea transportului feroviar de călători pe distanțe lungi și transfrontalier*” din 14 decembrie 2021, al cărui scop este de a spori capacitatea feroviară de mare viteză menționează sprijinul acordat de Banca Europeană de Investiții pentru investițiile în transportul feroviar, pentru a atinge obiectivul de zero emisii nete potrivit Pactului verde european.

4. Situația actuală a transportului feroviar din România

4.1. Transportul feroviar în contextul transportului terestru

Transportul feroviar este în concurență cu alte moduri de transport, dar în special cu transportul rutier. Astfel, după cum se menționează în *Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025*¹⁶, deși transportul feroviar este mult mai sigur decât transportul rutier, acest avantaj nu poate fi valorificat pe piață, din cauza neinternalizării costurilor externe generate de transportul rutier.

Conform unui studiu al Comisiei Europene¹⁷, în România transporturile terestre generează în economia națională costuri externe totale de 21,66 miliarde de 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.

¹⁴ implementat în baza Regulamentului (UE) nr. 1153/2021.

¹⁵ potrivit https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/ro/ip_23_3436

¹⁶ aprobată prin HG nr. 985/2020.

¹⁷ European Commission - *State of play of internalisation in the European Transport Sector, 2019*.

Studiul Comisiei Europene arată faptul că, prin neinternalizarea costurilor externe generate de transportul rutier, operatorii de transport rutier pot să ofere prețuri mult mai avantajoase pentru serviciile oferite, deoarece o mare parte a costurilor reale de operare a serviciilor de transport rutier este distribuită către ceilalți actori din economia națională, prin sistemul de taxe și impozite¹⁸.

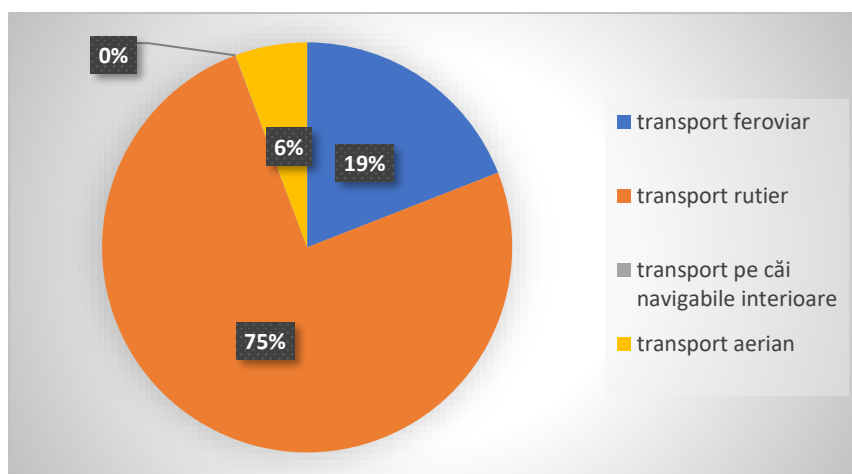
Astfel, în ultimii ani transportul feroviar a pierdut din cota modală, în fața transportului rutier.

O altă cauză, este scăderea vitezei de circulație pe calea ferată, pe fondul subfinanțării lucrărilor de întreținere și reparație a infrastructurii feroviare.

Această situație a condus la degradarea progresivă atât a infrastructurii feroviare, cât și a materialului rulant, fapt care are consecințe privind limitarea performanțelor și calității serviciilor de transport feroviar¹⁹.

De exemplu, în anul 2022, din totalul transporturilor de călători pe moduri de transport, cota modală a transportului feroviar de călători a fost de 19%, comparativ cu 75% cât a reprezentat cota modală a transportului rutier de pasageri în aceeași perioadă (**Grafic nr 1.**).

Grafic nr. 1. Distribuția modală a transportului de călători, în anul 2022



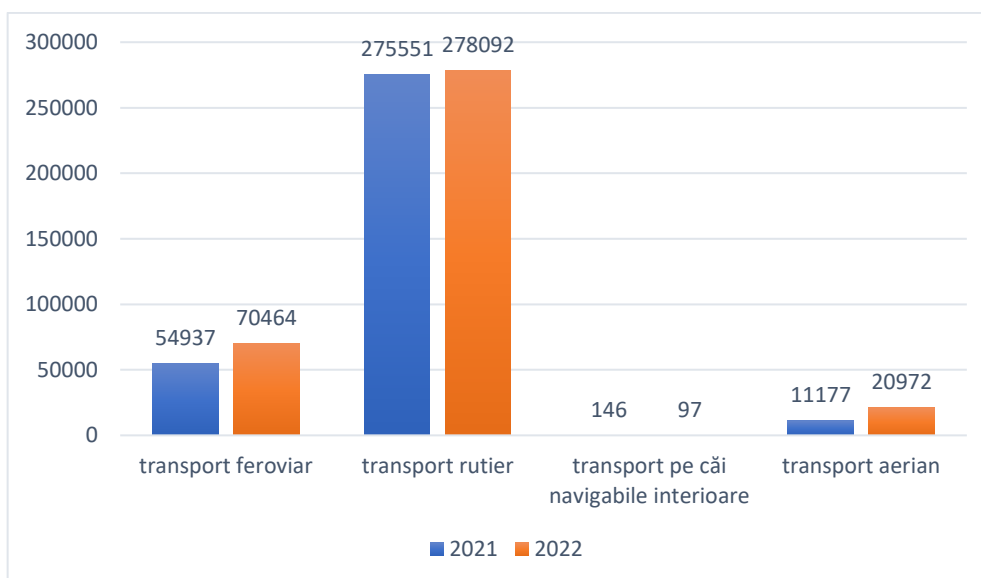
Sursa: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor publicate de INS, Transportul de pasageri și mărfuri pe moduri de transport, 2022

În total, în anul 2022, pe calea ferată au fost transportate circa 70,5 de milioane de pasageri, cu 28% mai mult decât în anul 2021. De asemenea, în anul 2022, în traficul rutier au fost transportate aproape 280 de milioane de călători, cu aproximativ 1% mai mult decât în 2021. În cazul transportului aerian, numărul pasagerilor transportați aproape s-a dublat în 2022, comparativ cu 2021 (**Grafic nr. 2.**).

¹⁸ Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025

¹⁹ Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025

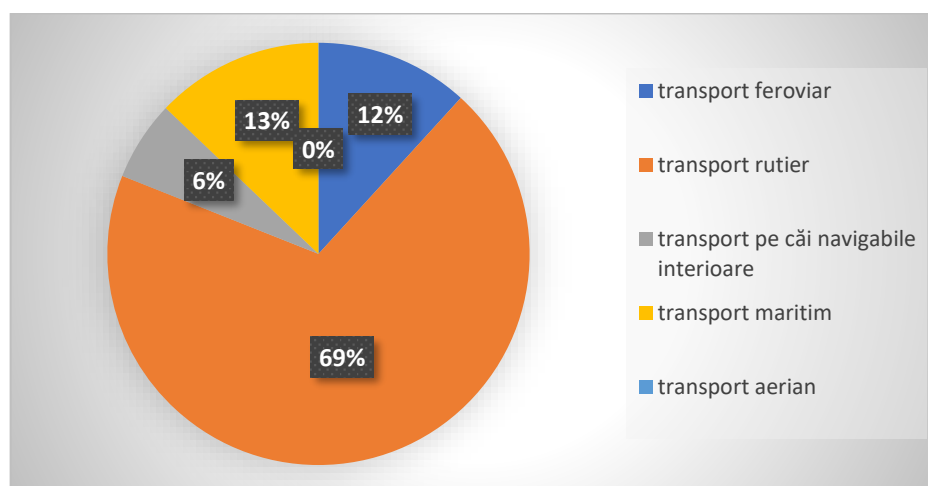
Grafic nr. 2. Numărul pasagerilor transportați, pe moduri de transport, în anul 2022, comparativ cu anul 2021 (mii pasageri)



Sursa: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor publicate de INS, Transportul de pasageri și mărfuri pe moduri de transport, 2021 și 2022

În ceea ce privește cota modală a transportului feroviar de marfă, din totalul acestui tip de transport, aceasta a fost de 12% în anul 2022, în timp ce transportul rutier a avut o cotă modală de 69% (**Grafic nr. 3.**).

Grafic nr. 3. Distribuția modală a transportului de marfă, în anul 2022



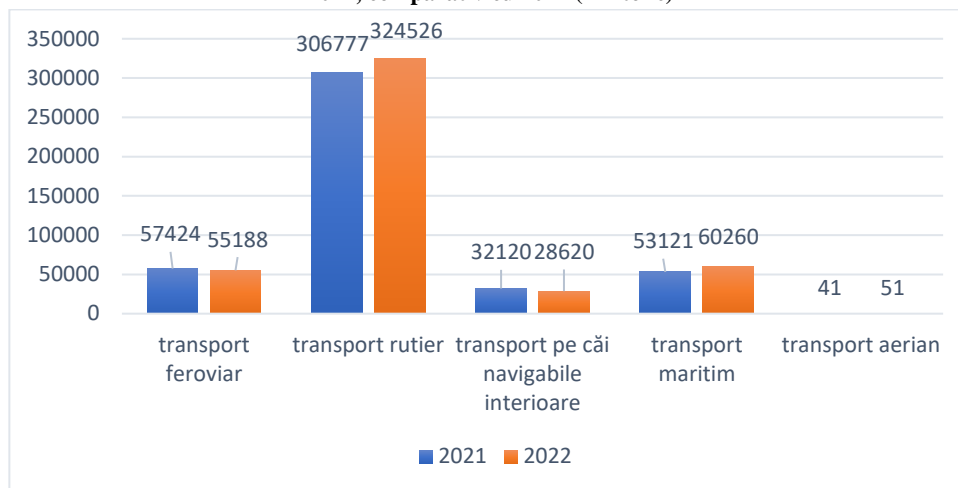
Sursa: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor publicate de INS, Transportul de pasageri și mărfuri pe moduri de transport, 2022

Astfel, în anul 2022 s-au transportat pe calea ferată circa 55 de milioane de tone de mărfuri, cu aproximativ 4% mai puțin decât în anul 2021.

Totodată, cantitatea de mărfuri transportată pe rutier, în anul 2022, a crescut cu circa 6%, față de anul 2021. În schimb, cantitatea de mărfuri transportată pe căile navigabile interioare a scăzut cu circa 11%, în anul 2022, comparativ cu 2021, iar cantitatea totală de mărfuri transportată maritim

a crescut cu aproximativ 13%, în perioada de referință analizată (**Grafic nr. 4**).

Grafic nr. 4. Cantitatea de mărfuri transportată, pe moduri de transport, în anul 2022, comparativ cu 2021 (mii tone)



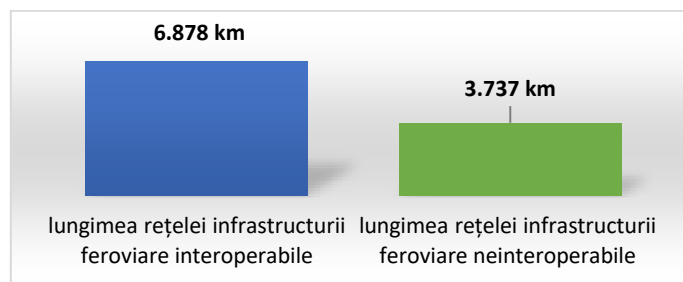
Sursa: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor publicate de INS, Transportul de pasageri și mărfuri pe moduri de transport, 2021 și 2022

4.2. Prezentarea infrastructurii de transport feroviar

Infrastructura feroviară publică sau privată a statului cuprinde infrastructura care se poate conecta la infrastructura feroviară transeuropeană (infrastructura interoperabilă), precum și pe cea care nu poate fi conectată la aceasta (infrastructura neinteroperabilă).

Lungimea rețelei nedesfășurată a infrastructurii feroviare interoperabilă este de 6878 km, iar cea a rețelei nedesfășurată a infrastructurii feroviare neinteroperabilă este de 3737 km (**Grafic nr. 5**).

Grafic nr. 5. Lungimea rețelei nedesfășurată a infrastructurii feroviare interoperabilă și neinteroperabilă



Sursa: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor publicate în DRR 2023

Din 10.615 km de lungime a rețelei feroviare române, 2.919 km sunt linie dublă și 7.600 km linie simplă. De asemenea, potrivit datelor publicate în DRR 2023 linia de cale ferată este electrificată în proporție de 38%.

Administratorul infrastructurii feroviare, Compania Națională de Căi Ferate «C.F.R.» - S.A. (CFR SA), este responsabilă de operarea, mentenanța și reînnoirea infrastructurii feroviare pe rețeaua de căi ferate din România, precum și de participarea la dezvoltarea acesteia, conform legislației de înființare și funcționare și potrivit normelor stabilite prin legislația în vigoare în cadrul politicii generale privind dezvoltarea și finanțarea infrastructurii²⁰.

²⁰ Potrivit art. 3, pct.3 din *Legea 202/2016*.

Contractul de concesiune a infrastructurii feroviare a fost încheiat, în numele statului, cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii pentru o perioadă de 49 de ani²¹.

CFR SA poate să închirieze părți ale infrastructurii feroviare neinteroperabile publice altor persoane juridice, denumite gestionari de infrastructură feroviară²², în vederea administrării și exploatării acestora pentru organizarea transporturilor publice de mărfuri și persoane. Condițiile de închiriere a unor părți din infrastructura feroviară neinteroperabilă sunt reglementate prin *HG 643/2011*²³ și se fac în baza unui contract de închiriere. În prezent, administratorul infrastructurii feroviare din România are încheiate contracte de închiriere cu 5 gestionari de infrastructură feroviară neinteroperabilă.

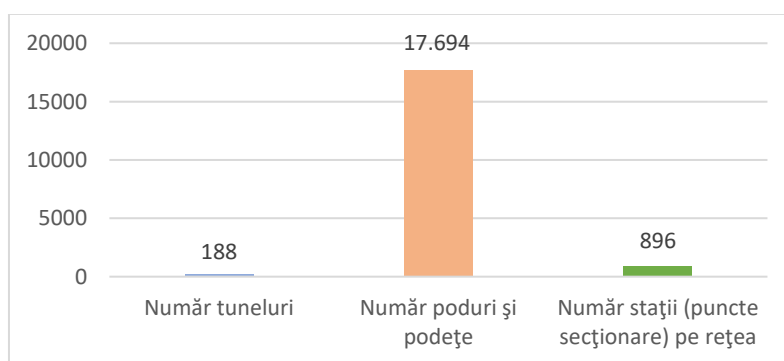
Lista elementelor infrastructurii feroviare este prevăzută în Anexa nr. 1 la *Legea 202/2016*²⁴.

Rețeaua feroviară din România are ecartament european (normal) de 1435 mm, însă, există anumite porțiuni scurte, situate la frontierele cu Ucraina și Republica Moldova unde, pe distanța de la stația de frontieră spre administrația feroviară vecină, linia de ecartament normal este dublată de linie cu ecartament larg de 1520 mm. De asemenea, pe teritoriul României există o linie de peage²⁵ de ecartament larg de 44 km, între stațiile Teresva (Ucraina) - Câmpulung la Tisa și Valea Vișeuului - Berlibas (Ucraina)²⁶.

În vederea asigurării continuității transportului feroviar internațional, de la ecartamentul normal la cel larg, la frontierele României cu Ucraina și Republica Moldova există stații de transbordare și stații de transpunere. Stațiile de transbordare asigură transbordarea mărfurilor din vagoanele de pe ecartament normal, în vagoanele de pe ecartament larg și invers, iar stațiile de transpunere asigură transpunerea vagoanelor, respectiv schimbarea boghiurilor de pe ecartament normal, pe ecartament larg și invers.

Lungimea nedesfășurată a liniei simple de cale ferată cu ecartament larg și îngust este de 96 km, potrivit informațiilor prezentate în DRR²⁷. Pe rețeaua feroviară din România există circa 18.000 de poduri și podețe, 188 de tuneluri și aproximativ 900 de stații (inclusiv halte de mișcare) (**Grafic nr. 6.**).

Grafic nr. 6. Numărul tunelurilor, podurilor și podețelor, precum și a stațiilor de pe rețeaua feroviară



Sursa: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor publicate în DRR 2023

²¹ Potrivit art.9 alin. (2) din *OUG 12/1998*.

²² Potrivit art. 1, pct. 3.b¹) din *OUG 12/1998*.

²³ Pentru aprobarea Condițiilor de închiriere de către Compania Națională de Căi Ferate "C.F.R." - S.A. a unor părți ale infrastructurii feroviare neinteroperabile, precum și gestionarea acestora.

²⁴ Privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european.

²⁵ Linie care unește două stații ale unei administrații de cale ferată, trecând pe teritoriul unei administrații de cale ferată vecine.

²⁶ Potrivit DRR 2023.

²⁷ Potrivit Anexei nr. 5 "*Principalele caracteristici ale rețelei CFR.*"

Infrastructura feroviară asigură accesul la infrastructurile de servicii²⁸ conectate la rețeaua feroviară. Aceste infrastructuri de servicii pot fi operate de CFR SA, de gestionarii de infrastructură feroviară sau se pot afla în proprietatea unor entități private. Aceste entități private pot să opereze infrastructurile de servicii pe care le au în proprietate sau le pot închiria altor entități private, în scopul operării acestora.

Operatorii infrastructurilor de servicii, indiferent de modul de proprietate, trebuie să acorde accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la infrastructurile prevăzute la pct. 2 din Anexa nr. II și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri²⁹, în mod nediscriminatoriu tuturor operatorilor de transport feroviar.

De asemenea, potrivit *Regulamentului (UE) nr. 2017/2177*³⁰ operatorii infrastructurilor de servicii trebuie să pună gratuit la dispoziția publicului descrierea infrastructurii de servicii, într-unul din următoarele moduri:

- a) prin publicarea pe portalul lor web sau pe un portal web comun și prin punerea la dispoziția administratorilor de infrastructură a unui link, care să fie inclus în documentul de referință al rețelei;
- b) prin punerea la dispoziția administratorilor de infrastructură a informațiilor relevante pregătite pentru a fi publicate, care să fie incluse în documentul de referință al rețelei³¹.

În conformitate cu informațiile publicate în DRR 2023, printre infrastructurile de servicii operate de CFR SA se numără:

- gări pentru călători, clădirile acestora și celelalte instalații, inclusiv afișarea informațiilor despre călătorie și amplasamentul adecvat pentru serviciile de emiteră a biletelor;
- terminale de marfă;
- stații de triaj și infrastructuri de formare a trenurilor, inclusiv infrastructuri pentru manevră;
- linii de garare (depozitare);
- infrastructuri portuare maritime și interioare legate de activități feroviare;
- infrastructuri de intervenție.

Lista infrastructurilor de servicii operate de CFR SA, precum și a serviciilor oferite în cadrul acestora este publicată în Anexa³² nr. 34.a la DRR 2023 – *Infrastructurile de servicii în stații de cale ferată și serviciile furnizate* și în Anexa³³ nr. 34.b la DRR 2023 – *Infrastructurile portuare, maritime și interioare, operate de CFR*.

În ceea ce privește infrastructurile de servicii operate de alți agenți economici, precum și serviciile

²⁸ potrivit art. 3, pct. 13. din *Legea 202/2016: instalațiile, inclusiv terenul, clădirile și echipamentele, care au fost amenajate în mod special, integral sau parțial, pentru a permite furnizarea unuia sau mai multor servicii prevăzute la pct. 2-4 din anexa nr. II.*

²⁹ potrivit art. 13 pct. 2 din *Legea nr.202/2016.*

³⁰ privind accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe.

³¹ potrivit art. 5 alin. (1) din *Regulamentul (UE) nr. 2017/2177.*

³² <https://cfr.ro/files/ddr/ro%202023/Anexa%2034.a%20.pdf>

³³ <https://cfr.ro/files/ddr/ro%202023/Anexa%2034.b%20.pdf>.

oferite în cadrul acestora, informațiile respective sunt publicate în Anexa³⁴ nr. 37.a *Infrastructuri de servicii operate de alți agenți economici* la DRR 2023 și în Anexa³⁵ 37.b *Infrastructuri portuare operate de alți agenți economici* la DRR 2023.

4.3. Finanțarea publică a transportului feroviar

Finanțarea publică a transportului feroviar este direcționată spre infrastructura feroviară și serviciile publice de transport feroviar de călători.

Statul român este proprietarul infrastructurii feroviare, de unde derivă și obligația de a asigura finanțarea necesară pentru mentenanța, reînnoirea și dezvoltarea acesteia. Astfel, o parte din finanțare se asigură din fonduri de la bugetul de stat.

În cazul administratorului național al infrastructurii feroviare, aceste lucrări sunt finanțate din fonduri de la bugetul de stat, alocate fie prin bugetul propriu de venituri și cheltuieli al companiei și prin Contractul de activitate și performanță al companiei, fie din fonduri externe nerambursabile.

În ceea ce privește lucrările de mentenanță și reînnoire a infrastructurii feroviare neinteroperabile închiriate gestionarilor, acestea sunt realizate exclusiv din veniturile proprii ale acestora.

Pentru serviciile publice de transport feroviar al călătorilor statul impune limite maxime de tarifare a serviciilor publice și compensează diferența dintre veniturile operatorilor de transport feroviar și costurile de operare a serviciilor publice.

În cazul traficului de marfă serviciile de transport feroviar se realizează pe bază comercială, fără a fi necesară finanțarea publică. Finanțarea publică a infrastructurii feroviare vizează acoperirea integrală a tuturor costurilor necesare administratorului infrastructurii feroviare, CFR SA, pentru mentenanța, exploatarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare și este complementară veniturilor proprii ale administratorului infrastructurii. Finanțarea publică a infrastructurii include atât fondurile naționale, cât și fondurile europene destinate dezvoltării infrastructurii feroviare din România.

Finanțarea publică a infrastructurii feroviare este complementară finanțării din veniturile proprii ale administratorului infrastructurii, care reprezintă rezultatul financiar al serviciilor prestate operatorilor de transport feroviar și al altor activități economice auxiliare ale companiei. Componenta principală a veniturilor proprii ale administratorului infrastructurii o reprezintă veniturile din tariful de utilizare a infrastructurii (TUI).

Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 evidențiază că o politică orientată spre creșterea competitivității transportului feroviar pe piața transporturilor, simultan cu asigurarea unor condiții competitive echitabile pe această piață, poate conduce la acoperirea integrală a costurilor pe baze exclusiv comerciale.

TUI reprezintă modalitatea de implementare a principiului “*utilizatorul plătește*” cu privire la utilizarea infrastructurii feroviare. Strategia arată că TUI reprezintă o formă de internalizare a costurilor privind infrastructura feroviară, dar există o discrepanță între neaplicarea similară a principiului “*utilizatorul plătește*” și pentru transportului rutier.

Finanțarea publică a infrastructurii feroviare este reglementată în principal prin *Legea nr.*

³⁴ <https://cfr.ro/files/ddr/ro%202023/Anexa%2037.a%20.pdf>

³⁵ <https://cfr.ro/files/ddr/ro%202023/Anexa%2037.b%20.pdf>.

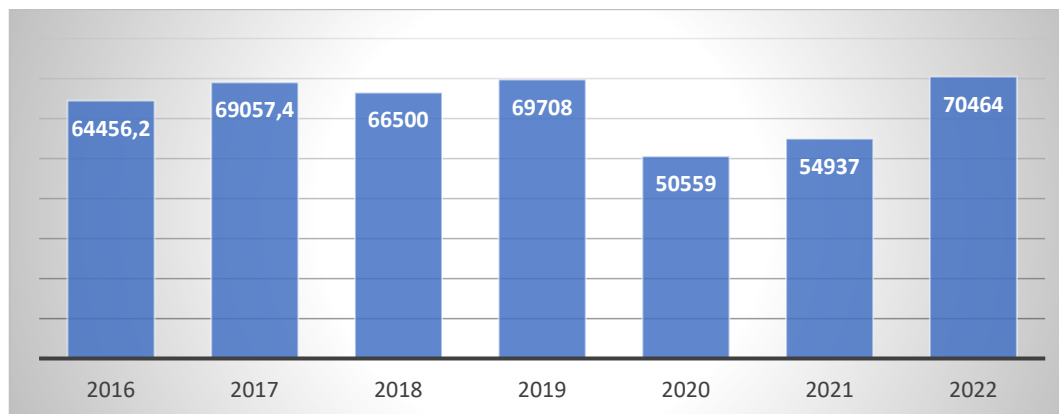
202/2016³⁶ și prin OUG nr. 12/1998, iar Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare este realizată inclusiv din perspectiva conformării cu prevederile Directivei 2012/34/UE, respectiv cu prevederile din legislația națională care transpun această directivă.

Transportul feroviar de pasageri funcționează în prezent exclusiv pe baza unor contracte de servicii publice, iar principiile de finanțare a serviciilor publice de transport feroviar al pasagerilor sunt reglementate prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007³⁷. Finanțarea efectivă a serviciilor publice de transport feroviar al pasagerilor este asigurată în baza compensației pentru obligația de serviciu public, acordată de statul român, prin Autoritatea de Reformă Feroviară (ARF) în baza contractelor de servicii publice în transportul feroviar de călători.

4.4 . Transportul feroviar de călători

Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 arată că traficul feroviar de călători a suferit un declin major în perioada 1989 – 2016. Ulterior acestei perioade se constată o variație a traficului de pasageri transportați pe calea ferată. Astfel, cea mai mare scădere a fost înregistrată în anul 2020, când pe fondul pandemiei de SARS – CoV – 2 activitatea din transporturi a fost blocată, din cauza interdicțiilor impuse. Totodată se observă un salt de aproximativ 28% a numărului pasagerilor transportați în anul 2022, comparativ cu anul 2021 (**Grafic nr. 7**).

Grafic nr. 7: Variația traficului feroviar de călători, în perioada 2016-2022 (mii pasageri)



Sursa: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor publicate de INS, Transportul de pasageri și mărfuri pe moduri de transport, 2016 - 2022

Analizele realizate în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 au identificat categoriile principale de probleme care necesită acțiuni, inclusiv din partea administratorului infrastructurii feroviare, pentru reabilitarea transportului feroviar de pasageri:

- eliminarea limitărilor de performanță ale circulației trenurilor impuse de infrastructura feroviară;

³⁶ art. 8 alin. (1) din Legea nr. 202/2016: 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.

³⁷ 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.

- creșterea nivelului de performanță al circulației trenurilor, prin modernizarea managementului circulației trenurilor;
- consolidarea nivelului ridicat de siguranță a circulației trenurilor;
- creșterea nivelului de competitivitate al serviciilor oferite de sistemul feroviar;
- integrarea în fluxurile internaționale de transport al pasagerilor, pentru susținerea creșterii mobilității persoanelor în spațiul european și internațional.

Pe lângă aceste acțiuni, care vizează probleme interne ale sistemului feroviar național, Strategia precizează importanța restabilirii unui mediu concurențial echitabil pe piața transporturilor terestre de pasageri. Reglementările europene în domeniu încurajează practicile concurențiale, cele mai recente prevederi legislative având în vedere încredințarea contractelor de servicii publice în baza unor licitații competitive.

În perioada 2021-2023, în domeniul transportului feroviar de călători au activat șase operatori de transport feroviar: CFR Călători, Regio Călători, Softrans, Transferoviar Călători, Interregional Călători și Astra Trans Carpatic, care au încheiat cu ARF contracte de servicii publice cu o durată de 10 ani, pentru perioada decembrie 2022 – decembrie 2032.

În calitate de autoritate competentă, ARF este responsabilă să definească obligația de serviciu public, să evalueze necesitatea și rezonabilitatea costurilor aferente prestării serviciului public de transport feroviar de călători, să elaboreze un mecanism de performanță și de eficientizare a costurilor operatorilor, precum și să verifice eficiența și calitatea serviciilor prestate de operatorii de transport feroviar de călători (punctualitate, material rulant, accesibilitate persoane cu mobilitate redusă, climatizare, wi-fi, informare călători audio-video).

În ceea ce privește perioada 2021-2022 viteza medie comercială a trenurilor de călători rămâne foarte scăzută (44,75 km/h), iar media anuală a minutelor³⁸ de întârziere rămâne ridicată, ajungând la 3.907.063 de minute întârziere. În aceeași perioadă întârzierile cauzate de CFR SA (inclusiv din cauza lucrărilor cu terții la calea ferată) au cumulat o medie anuală de 1.028.249 de minute.

Referitor la materialul rulant utilizat de OTF de călători, în mare parte parcul de material rulant deținut de operatorii de serviciu public din România, și-a depășit deja durata ciclului său de viață sau este aproape de finalul acestuia. În majoritatea lui, materialul rulant existent în România nu respectă cerința de calitate cerută de obligațiile de serviciu public, iar tehnologiile utilizate sunt depășite.

Prin urmare, o parte din materialul rulant utilizat, nu îndeplinește în totalitate standardele de calitate și eficiență necesare implementării contractelor de servicii publice și a devenit necesară înlocuirea acestuia. Investiția în material rulant feroviar nou se face de către A.R.F., în baza prevederilor art. 5 lit. a din Regulamentul³⁹ (CE) 1370/2007.

³⁸ Informații publicate în Raportul de activitate al CFR SA 2022.

³⁹ Modificat și completat prin Regulamentul (CE) 2338/2016.

4.5. Transportul feroviar de marfă

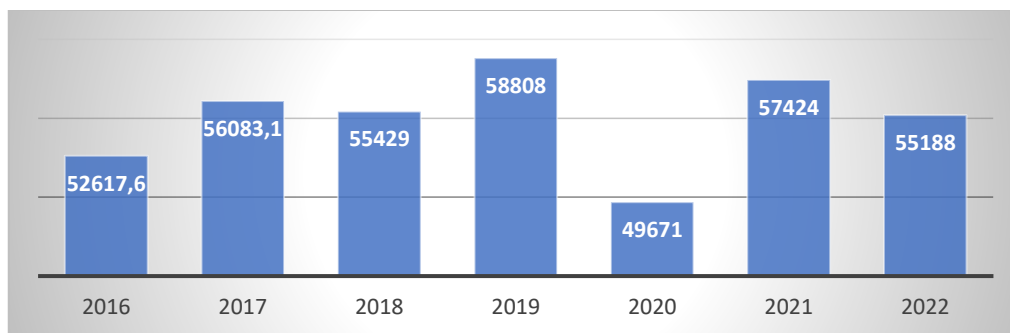
Traficul feroviar de marfă a suferit un declin continuu în ultimii 30 de ani, în ceea ce privește volumul de tone transportate pe calea ferată, principalul motiv al acestui declin fiind pierderea clientelei interesate de transportul de mici dimensiuni (transportul unui singur vagon sau container).

Astfel, printre deficiențele care scad atractivitatea transportului feroviar se regăsesc: *insuficienta finanțare a investițiilor necesare infrastructurii feroviare, managementul defectuos al traficului feroviar, viteza comercială scăzută, lipsa de punctualitate a trenurilor, materialul rulant necorespunzător și gradul de eficiență scăzut al unor societăți.*

Piața transportului feroviar de marfă este o piață cu un puternic caracter concurențial, unde operează 26 de operatori, iar primii patru operatori concentrează aproximativ 66% din veniturile transportului de marfă.

În ceea ce privește cantitatea de marfă transportată pe calea ferată, în perioada 2016-2022, se constată o fluctuație, nivelul maxim fiind atins în anul 2019. În schimb, în anul 2020, pe fondul pandemiei de SARS – CoV – 2, s-a înregistrat o scădere cu 16% a cantității de mărfuri transportate pe rețeaua feroviară, față de anul precedent. (**Grafic nr. 8**).

Grafic nr. 8: Variația traficului feroviar de marfă, în perioada 2016-2022 (mii tone)



Sursa: Prelucrări proprii, pe baza informațiilor publicate de INS, Transportul de pasageri și mărfuri pe moduri de transport, 2016 - 2022

În ceea ce privește perioada 2021-2022 viteza medie comercială a trenurilor de marfă rămâne foarte scăzută (15,56 km/h), iar media anuală a minutelor de întârziere pentru transportul de marfă a rămas mare 40.435.689. Concomitent, media anuală a minutelor de întârziere⁴⁰, generate de CFR SA (inclusiv din cauza lucrărilor cu terți) este 270.329.

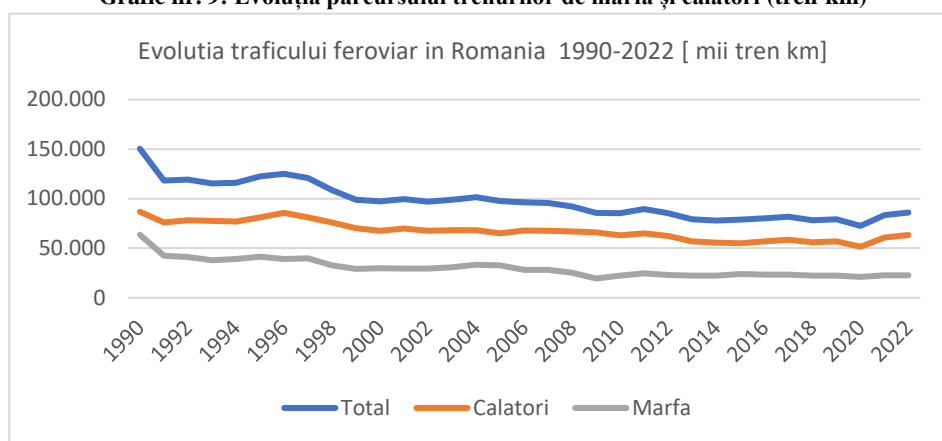
Referitor la materialul rulant utilizat pentru transportul feroviar de marfă o mare parte din acesta, nu îndeplinește în totalitate standardele de calitate și eficiență necesare unei funcționări eficiente.

Astfel, evoluția traficului exprimat în tren – km în ultimii 33 de ani indică un declin aproape constant a traficului de călători și marfă până în anii 2009 - 2010, perioadă în care economia mondială a fost afectată de criză (**Grafic nr. 9**).

Ulterior s-a înregistrat o ușoară tendință de creștere și apoi staționare, care nu a asigurat revenirea la nivelul traficului anterior crizei, ca apoi să se manifeste o nouă scădere în 2020, anul de debut al pandemiei de SARS – CoV – 2, care a influențat puternic toate sectoarele economiei.

⁴⁰Informații publicate în Raportul de activitate al CFR SA 2022.

Grafic nr. 9: Evoluția parcursului trenurilor de marfă și călători (tren-km)



Sursa: Informații furnizate de CFR SA

După anul 2020, se constă o tendință de creștere a traficului feroviar în perioada 2021-2022, peste valorile din anii 2018-2019, susținută mai ales de traficul feroviar de călători (**Tabel nr.1**).

Tabel nr.1. Evoluția traficului feroviar în România, în perioada 2017-2022

	1000 tren*km	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Rețeaua CFR	Total	81,707	78,332	79,289	72,509	83,351	86,008
	Călători	58,382	55,890	56,807	51,504	60,750	63,251
	Marfă	23,325	22,442	22,482	21,005	22,601	22,757

Sursa: Informații furnizate de CFR SA

4.6 Infrastructura feroviară

După anul 1990 infrastructura feroviară s-a degradat semnificativ din cauza subfinanțării constante a sectorului feroviar și a managementului defectuos, care au avut ca efect lipsa de punctualitate a trenurilor, scăderea atractivității transportului feroviar, precum și perturbări în traficul feroviar.

Deficiențele constatate pot fi remediate prin finanțarea sustenabilă de la bugetul de stat a infrastructurii feroviare, prin implementarea corespunzătoare a acțiunilor aprobate în *Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025*, precum și prin îndeplinirea, de către administratorul infrastructurii a indicatorilor de performanță incluși în *Contractul de activitate încheiat cu MTI*.

Pentru a stabili nevoia de finanțare reală pentru dezvoltarea sectorului feroviar, Planul Investițional a prevăzut includerea în lista de intervenții a proiectelor feroviare finanțate prin PNRR, respectiv:

- a) proiecte de modernizare completă a infrastructurii feroviare;
- b) lucrări de refacere și electrificare pentru restul liniilor feroviare, urmate de lucrările aferente implementării ERTMS în faza a doua de modernizare;
- c) înnoirea și modernizarea parcului de material rulant cu vehicule feroviare electrice.

În ceea ce privește tarifarea infrastructurii feroviare, obligația revizuirii TUI și evidențierea costurilor directe imputabile exploatării serviciului de transport feroviar, acesta revine administratorului infrastructurii și gestionarilor de infrastructură feroviară, în conformitate cu prevederile Legii nr. 202/2016 și cu prevederile legislației europene în domeniul transportului feroviar.

De asemenea, în baza contractelor de închiriere a unor/unui secții/grup de secții de circulație aparținând infrastructurii feroviare neinteroperabile între CFR SA și gestionarii de infrastructură feroviară aceștia întrețin și exploatează porțiuni aparținând infrastructurii feroviare neinteroperabile.

Astfel, funcțiile specifice ale administratorului de infrastructură, respectiv operarea, mentenanța și reînnoirea rețelei feroviare, inclusiv cele privind „luarea deciziilor privind tarifarea infrastructurii, inclusiv stabilirea și perceperea tarifelor”⁴¹ sunt externalizate de CFR SA gestionarilor de infrastructură neinteroperabilă.

De asemenea, potrivit prevederilor⁴² art. 19 alin. (2) din HG nr. 643/2011, tarifele de utilizare a infrastructurii feroviare percepute de gestionarii infrastructurilor neinteroperabile trebuie să respecte principiile de tarifare prevăzute la art. 31 din Legea nr. 202/2016.

Prin urmare, potrivit art. 31 alin (3) din Legea nr. 202/2016, tarifele pentru setul minim de prestații (TUI) trebuie să fie stabilit și de gestionarii de infrastructură la costul direct imputabil operării serviciilor de transport feroviar, cu respectarea prevederilor Regulamentului (UE) 909/2015 și publicat în DRR.

5. Obiectivele strategice generale în concordanță cu aplicarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025

Analiza situației actuale a transportului feroviar a evidențiat, conform Strategiei, existența unui mare potențial de creștere a transportului feroviar pe piața internă a transporturilor. În cazul transportului de pasageri, posibilitatea de creștere a volumelor de trafic este dată de transportul în comun efectuat, în prezent, cu autobuze și autocare, precum și de posibilitatea atragerii unor călători care călătoresc cu mijloace de transport individuale.

În cazul transporturilor de mărfuri, posibilitatea creșterii volumelor de transport este dată de piața expedițiilor de mici dimensiuni care se transportă, în prezent, în majoritate cu mijloace rutiere.

În acest sens, pentru creșterea competitivității transportului feroviar de marfă este necesară

⁴¹ Funcții prevăzute la art. 3 pct 10¹ din Legea 202/2016.

⁴² Astfel cum a fost modificat prin HG nr. 427/2023: „Tariful de utilizare a infrastructurii feroviare, încasat pentru cazurile stabilite la alin. (1), va respecta principiile de tarifare prevăzute la art. 31 din Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare.

reabilitarea transportului intermodal și a transportului în vagoane izolate.

Considerentele prezentate anterior conduc spre identificarea primului obiectiv strategic general al *Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare române*, și anume **creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă**.

Pe de altă parte, statutul României de stat membru al Uniunii Europene impune implicarea totală în eforturile de realizare a unui spațiu unic al transporturilor, capabil să răspundă cerințelor de mobilitate internațională a persoanelor și mărfurilor și să susțină creșterea economică a Uniunii.

De asemenea, România trebuie să se alinieze inclusiv obiectivelor politicii europene privind realizarea unui sistem de transport eficient energetic care să reducă dependența de petrol, precum și a obiectivelor privind limitarea schimbărilor climatice și limitarea agresiunilor asupra mediului înconjurător.

În cadrul acestui sistem de transport european, transportul feroviar trebuie să dețină un rol foarte important, deoarece caracteristicile sale sunt perfect compatibile cu obiectivele politicii Uniunii Europene în domeniul transporturilor.

Aceste considerente conduc spre identificarea celui de al doilea obiectiv strategic general al strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare române, și anume **integrarea în spațiul feroviar unic european**.

În vederea realizării obiectivelor strategice generale ale Strategiei, au fost identificate în cadrul fiecărui obiectiv strategic general, obiective specifice, prezentate în cele ce urmează.

A. Obiectiv strategic general creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă

A.1. Creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară

Viteza comercială reprezintă principalul indicator de performanță a circulației trenurilor, care influențează decisiv atractivitatea serviciilor oferite de sistemul feroviar, în special în traficul de pasageri.

În scopul creșterii vitezei comerciale, **potrivit Strategiei au fost identificate mai multe acțiuni necesare atingerii acestui obiectiv**.

Reînnoirea infrastructurii feroviare, care este necesară pentru a permite înlocuirea componentelor cu grad ridicat de uzură și/sau defecte și a menține la nivel scăzut probabilitatea de apariție a unor noi defectări.

Din perspectiva vitezelor de circulație, **reînnoirile** au rolul de a mări viteza de circulație permisă de infrastructură până la nivelul vitezei proiectate a rețelei feroviare.

Având în vedere nivelul ridicat al restanțelor la reînnoire, fapt care a condus la o stare avansată de degradare a infrastructurii, pentru perioada următoare, potrivit *Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025*, este necesar un program accelerat de reînnoire care să vizeze creșterea progresivă a ritmului anual de reînnoire (refacție) a liniilor curente și directe până la un nivel de minim 550 km/an.

Programul include și reînnoirea altor componente ale infrastructurii feroviare, a căror stare este considerată critică. Ca urmare a implementării acestui program este de așteptat o creștere cu cel puțin 24% a vitezelor maxime admise pe magistralele feroviare.

Din perspectiva vitezelor de circulație, **reparațiile curente ale liniilor au rolul de a mări viteza de circulație permisă de infrastructură**, în scopul eliminării ecartului existent între această viteză și viteza proiectată a rețelei feroviare. **Reparațiile curente ale instalațiilor au rolul de a preveni scoaterea din funcțiune a unor subsisteme**, care ar avea ca efect limitarea vitezelor de circulație ale trenurilor.

Întreținerea curentă este necesară pentru a menține la un nivel redus probabilitatea de apariție a defectării unor componente ale infrastructurii. Întreținerea curentă reprezintă efectuarea setului de proceduri de înlocuire a unor componente ale infrastructurii. Înlocuirea componentelor se efectuează de regulă anterior defectării și vizează componentele a căror uzură este suficient de avansată încât probabilitatea de defectare este considerată inacceptabilă.

Din perspectiva vitezelor de circulație, întreținerea curentă are rolul de a preveni mărirea diferenței dintre viteza proiectată și viteza maximă permisă de infrastructura feroviară. Ca urmare, această acțiune trebuie să fie permanentă și continuă.

În vederea creșterii vitezei maxime permise de infrastructura feroviară, întreținerea curentă trebuie dublată de alte acțiuni precum reparații ale elementelor de infrastructură defecte, reînnoiri și/sau modernizări care includ elemente privind creșterea vitezelor.

Modernizarea infrastructurii, care include creșterea vitezei proiectate, **are cel mai semnificativ impact asupra creșterii vitezelor comerciale efective ale trenurilor**.

Potrivit administratorului infrastructurii, acest tip de acțiuni trebuie luat în considerare cu privire la magistralele feroviare și la principalele linii de legătură între magistrale, în vederea consolidării unor fluxuri de trafic semnificative.

În Strategie se precizează necesitatea reabilitării și modernizării infrastructurii aferente principalelor magistrale feroviare, vizându-se inclusiv creșterea vitezelor proiectate ale liniei, în limitele menținerii în categoria “trenuri convenționale”, cu o viteză maximă de 200 km/h.

A.2. Creșterea vitezelor comerciale realizate, prin reducerea ecartului față de viteza permisă de infrastructura feroviară. Creșterea punctualității trenurilor

Potrivit concluziilor analizei efectuate în Strategie, **modernizarea managementului traficului feroviar poate avea o contribuție foarte importantă la ameliorarea parametrilor de performanță ai infrastructurii feroviare**. Soluțiile de modernizare a managementului traficului au costuri rezonabile și produc efecte semnificative inclusiv pe termen scurt, indiferent de stadiul reînnoirii și/sau modernizării infrastructurii feroviare. Ca urmare, acest tip de soluții trebuie avute în vedere ca priorități complementare ameliorării performanțelor intrinseci ale infrastructurii prin reînnoire și/sau modernizări.

Această categorie de acțiuni vizează creșterea vitezei comerciale planificate și a vitezei comerciale efective. De asemenea, vizează eliminarea ecartului dintre cele două categorii de viteze comerciale, respectiv reducerea la minim a întârzierii trenurilor.

În principiu, categoria de acțiuni strategice aferente obiectivului specific **A.2 „Creșterea vitezelor comerciale realizate, prin reducerea ecartului față de viteza permisă de infrastructura feroviară. Creșterea punctualității trenurilor”** înseamnă implementarea conceptului privind **Centrul Național de Management al Traficului**, concept care a fost fundamentat tehnic în cadrul unui proiect de consultanță denumit “*Reproiectarea și managementul procesului de*

afaceri pentru Centrul Național de Management al Traficului”⁴³ derulat în cadrul programului “Restructurarea Transporturilor”, finanțat de Banca Mondială.

În esență, analizele care stau la baza *Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025* evidențiază că **limitarea vitezei comerciale realizate este cauzată într-o măsură semnificativă de dotarea tehnică necorespunzătoare a managementului traficului**, care a impus adoptarea unor metode și proceduri de lucru cu eficiență redusă, mai ales în domeniul managementului tactic și a managementului operativ al traficului feroviar. Această categorie de limitări ale vitezelor comerciale realizate este independentă de deficiențele infrastructurii feroviare și se cumulează cu limitările generate de starea infrastructurii.

Soluțiile recomandate în *Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025* vizează atât modernizarea proceselor de business, cât și modernizarea metodelor de lucru din domeniul managementului traficului feroviar. Numitorul comun al tuturor acestor acțiuni constă în utilizarea intensivă a tehnologiei informatice și a unor soluții software avansate, care permit eficientizarea metodelor de lucru și adoptarea unor procese de business conforme misiunii administratorului infrastructurii, nealterate de limitările impuse de deficiențele tehnologice.

Soluțiile sunt focalizate în principal asupra managementului tactic și managementului operativ al traficului, deoarece acestea sunt domeniile unde limitările tehnologice existente generează cele mai semnificative efecte negative asupra performanțelor circulației trenurilor.

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

Potrivit *Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025*, creșterea competitivității transportului feroviar poate fi asigurată prin două tipuri de acțiuni. Pe de o parte este vorba despre acțiuni care vizează creșterea performanțelor și a atractivității serviciilor de transport feroviar, iar pe de altă parte este vorba despre acțiuni care vizează reducerea prețurilor acestor servicii. Ansamblul celor două tipuri de acțiuni au în vedere creșterea competitivității ofertei feroviare prin optimizarea raportului calitate/preț al serviciilor oferite.

În ceea ce privește reducerea prețurilor serviciilor de transport feroviar, aceasta se poate obține prin reducerea costurilor de exploatare pe întregul lanț funcțional de execuție a acestor servicii.

A.4. Menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației trenurilor

Siguranța circulației reprezintă unul dintre punctele forte ale transportului feroviar în competiția cu transportul rutier.

Potrivit *Strategiei adoptate*, calea ferată română prezintă un nivel ridicat al siguranței circulației trenurilor, ilustrat de numărul relativ redus al accidentelor feroviare care au avut victime sau pagube materiale semnificative.

Ca urmare, *Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025* intenționează să mențină la un nivel ridicat nivelul de siguranță al transportului feroviar. Din punctul de vedere al

⁴³ Cod proiect 4757-RO-CFR/CS-2-02/2007, subproiect P2.

CFR SA, acest lucru presupune:

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

A.5. Creșterea eficienței energetice și reducerea nivelului de poluare

Printre punctele forte ale transportului feroviar se numără și eficiența energetică și sustenabilitatea din perspectiva mediului ambient, constituind unul din principalele argumente ale orientării către acest mod de transport.

În acest scop, Strategia are în vedere extinderea traficului feroviar cu ajutorul tracțiunii electrice, în vederea creșterii eficienței energetice și pentru reducerea emisiilor de substanțe poluante, precum și creșterea eficienței managementului distribuției energiei electrice.

Pentru realizarea obiectivului strategic de creștere a eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare, Strategia are ca obiective creșterea gradului de electrificare a rețelei feroviare, precum și sporirea eficienței managementului distribuției energiei electrice.

A.6 Îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare

Având în vedere caracteristica principală a conectivității rețelei feroviare, de a asigura conexiuni cu și între punctele principale care pot constitui destinații și surse ale unor fluxuri de mărfuri și pasageri, Strategia a identificat două direcții de acțiune, respectiv construirea unor linii noi și interconectarea cu alte moduri de transport.

Referitor la construirea de linii noi, Strategia prezintă ca obiectiv construirea liniei Vâlcele – Râmnicu Vâlcea (38 km) precum și reabilitarea infrastructurii feroviare a relației București – Pitești – Sibiu – Vințu de Jos (parte a rețelei TEN-T globale), acțiune prevăzută și în Master Planul General de Transport al României.

În ceea ce privește direcția de interconectare cu alte moduri de transport, obiectul prevede interconectarea cu transportul aerian, prin constituirea unor fluxuri intermodale de transport al pasagerilor, interconectarea cu transportul maritime, prin constituirea unor fluxuri intermodale de transport al mărfurilor, precum și interconectarea cu transportul fluvial, prin constituirea unor fluxuri intermodale de transport al mărfurilor.

A.7. Creșterea competitivității transportului feroviar de pasageri

Potrivit analizei efectuate în cadrul Strategiei, sistemul național de transport este “*profund dezechilibrat în ceea ce privește distribuția modală*”. Astfel, în ceea ce privește transportul terestru de pasageri, 95,8% din totalul deplasărilor se efectuează cu mijloace rutiere.

Capacitatea rețelei feroviare existente permite descongestionarea semnificativă a rețelei rutiere în ceea ce privește traficul de călători și creează premisele pentru reducerea deficitului de capacitate al acesteia în raport cu cererile de transport.

O astfel de abordare ar prezenta, din punct de vedere al analizei realizate în *Strategia de*

dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 și avantajul sustenabilității din punct de vedere al efortului financiar. Reabilitarea rețelei feroviare ar trebui focalizată asupra refacției liniilor curente și directe, cu un cost unitar de cca 0,5 milioane euro/km. În ceea ce privește analiza de cost din cadrul Master Planului General de Transport privind construcția de autostrăzi și drumuri expres, aceasta evidențiază costuri unitare de peste 10 ori mai mari decât costurile unitare pentru refacția liniilor de cale ferată.

În concluzie, potrivit acestui obiectiv prezentat în *Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025*, **echilibrarea modală a transportului terestru de pasageri trebuie să reprezinte o prioritate**, iar reabilitarea transportului feroviar de pasageri și consolidarea poziției acestuia pe piața internă a transporturilor reprezintă o oportunitate pentru descongestionarea rețelei rutiere.

A.8. Creșterea competitivității transportului feroviar de marfă

Și în cazul transportului feroviar de marfă se constată același dezechilibru, având în vedere că 78,1% din totalul transporturilor comerciale terestre de mărfuri se efectuează cu mijloace rutiere.

În acest sens, potrivit Strategiei, din perspectiva intereselor sistemului național de transport, **echilibrarea modală a transportului terestru de mărfuri trebuie să reprezinte o prioritate**, iar reabilitarea transportului feroviar de mărfuri și consolidarea poziției acestuia pe piața internă a transporturilor reprezintă o oportunitate pentru descongestionarea rețelei rutiere.

B. Acțiuni strategice privind integrarea în spațiul feroviar unic european

Integrarea infrastructurii feroviare în spațiul feroviar unic european reprezintă în primul rând o obligație care derivă din obligațiile asumate de statul român prin Tratatul de Aderare la Uniunea Europeană.

Dincolo de caracterul de obligație asumată, sarcina de reabilitare și modernizare a infrastructurii feroviare TEN-T cu sprijin financiar european reprezintă o oportunitate importantă, inclusiv din perspectiva creșterii competitivității transportului feroviar pe piața internă a transporturilor.

Pe linia integrării în spațiul feroviar unic european, strategia a identificat direcțiile de acțiune strategică, care derivă din strategia Uniunii Europene în domeniul transporturilor și din legislația europeană adoptată în vederea implementării acestei strategii, respectiv:

- a) Reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridoarelor feroviare internaționale;
- b) Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T (alte linii decât cele incluse în traseul coridoarelor internaționale);
- c) Integrarea în rețeaua feroviară europeană de mare viteză;
- d) Susținerea mobilității militare.

B.1. Reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridoarelor feroviare internaționale

În cadrul rețelei centrale TEN-T au fost definite coridoarele de transport internaționale care vor fi tratate ca prioritate în cadrul programului de reabilitare, modernizare și dezvoltare a infrastructurilor de transport aferente rețelei centrale TEN-T.

Politica Uniunii Europene are în vedere inclusiv consolidarea cooperării economice și comerciale intercontinentale. Din această perspectivă, există o preocupare prioritară în ceea ce privește conexiunile cu continentul asiatic prin coridoare de transport performante. Astfel, cinci dintre cele 11 coridoare europene, respectiv: Coridorul Marea Nordului – Baltic, Mediteranean, Orient/Est-Mediteranean, Scandinav - Mediteranean, Rin – Dunăre vizează inclusiv conexiuni, în principal terestre, spre Asia.

Strategia are în vedere creșterea vitezelor comerciale de circulație a trenurilor pe traseul coridoarelor europene, cu referire atât la trenurile de călători cât și la cele de marfă. O astfel de abordare vizează în primul rând valorificarea pe piața internă a beneficiilor reabilitării coridoarelor feroviare europene, prin creșterea competitivității serviciilor de transport feroviar în raport cu serviciile oferite de alte moduri de transport.

În acest sens, politica UE referitoare la transporturi pune problema unor performanțe uniforme pe întreg traseul coridoarelor feroviare europene, care ar trebui să asigure maximizarea eficienței acestora din punct de vedere comercial.

B.2. Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T

După cum am arătat anterior, rețeaua europeană de transport TEN-T reprezintă un ansamblu planificat de rețele de transport rutier, feroviar, aerian și naval pe teritoriul Uniunii Europene. Rețeaua TEN-T este parte a unui sistem mai vast de rețele europene TENs (Trans-European Networks), care mai include rețeaua de telecomunicații (eTEN) și rețeaua de transport a energiei (TEN-E). Primele planuri de acțiune privind rețelele trans-europene au fost adoptate de Comisia Europeană în 1990.

TEN-T vizează dezvoltarea coordonată la nivel european a unei rețele primare de drumuri, căi ferate, căi fluviale, aeroporturi, porturi maritime, porturi fluviale și sisteme de management al traficului. Decizia privind adoptarea programului TEN-T a fost adoptată de Parlamentul European în iulie 1996. Proiectele TEN-T sunt coordonate din punct de vedere tehnic și financiar de TEN-T EA (Trans-European Transport Network Executive Agency), care a fost înființată în acest scop de către Comisia Europeană în octombrie 2006.

Potrivit *Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025*, este important să se asigure cât mai rapid reabilitarea și, eventual, modernizarea infrastructurii întregii rețele TEN-T inclusiv în scopul de a susține creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă. O astfel de abordare este importantă deoarece există posibilitatea utilizării mecanismelor de finanțare europeană disponibile pentru reabilitarea acestei rețele.

B.3. Integrarea în rețeaua feroviară europeană de mare viteză

Politica Uniunii Europene în domeniul transporturilor prevede inclusiv dezvoltarea transportului feroviar de mare viteză (în principiu cu viteze de peste 250 km/h), deoarece experiența ultimelor decenii a demonstrat că acest tip de transport este foarte atractiv pentru clienți și asigură competitivitatea transportului feroviar inclusiv în raport cu transportul aerian.

B.4. Susținerea mobilității militare

Legislația națională conține prevederi explicite privind rolul transportului feroviar în susținerea

mobilității militare. Astfel, art. 1 alin. (3) din OUG nr. 12/1998 prevede faptul că: ***“transportul feroviar public constituie, prin natura sa, un sector strategic de interes național (...) și îndeplinește sarcini specifice pentru nevoile de apărare a țării, potrivit legii.”***

În acest sens dezvoltarea infrastructurii feroviare trebuie să ia în considerare atât utilizarea acesteia pentru scopuri civile, cât și pentru scopuri militare⁴⁴.

De asemenea, la nivelul Uniunii Europene există, de asemenea, o preocupare importantă pentru adaptarea unor părți ale rețelei TEN-T în vederea unei utilizări duale, în scopul susținerii atât a mobilității civile cât și a mobilității militare.

Proiectul de cadru financiar multianual pentru perioada 2021-2027 aprobat de Comisia Europeană prevede, în conformitate cu linia bugetară aferentă Mecanismului pentru Interconectarea Europei (CEF) pentru sectorul transporturilor, un nou pachet financiar dedicat nevoilor în materie de mobilitate militară. În cadrul acestei inițiative, statele membre identifică și promovează acele proiecte de infrastructură de transport cu dublă utilizare: civilă și militară (de exemplu tronsoanele rutiere/feroviare din cadrul rețelei TEN-T care nu corespund parametrilor militari, legăturile transfrontaliere lipsă, podurile care nu suportă regimul de greutate necesar pentru utilizarea militară, porturile și aeroporturile a căror capacitate poate fi îmbunătățită în funcție de cerințele militare.

În acest context, având în vedere statutul României de stat membru al Uniunii Europene, membru al NATO, precum și Parteneriatul Strategic cu Statele Unite ale Americii, Strategia Națională de Apărare a Țării stabilește ca principale priorități susținerea mobilității militare axa vest-est și axa nord-sud.

6. Analiză cu privire la îndeplinirea obiectivelor stabilite prin Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 și prin Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare

6.1. Analiză privind managementul traficului feroviar

6.1.2. Analiză privind creșterea vitezelor comerciale realizate și creșterea punctualității trenurilor

Creșterea vitezei comerciale este unul din obiectivele specifice al Strategiei CFR SA, care are prevăzute o serie de acțiuni strategice, respective:

- 1. Creșterea eficienței managementului operativ al circulației trenurilor;**
- 2. Creșterea eficienței managementului tactic al circulației trenurilor;**
- 3. Creșterea eficienței planificării circulației trenurilor pe orizont de timp strategic;**
- 4. Planificarea strategică a infrastructurii și a serviciilor feroviare⁴⁵;**

⁴⁴ Strategia Națională de Apărare a Țării conține prevederi exprese referitoare la *“Direcțiile de acțiune care vizează corelarea programului de investiții în infrastructura de transport cu nevoile de mobilitate militară, atât pe axa vest-est, cât și pe cea nord-sud”*.

⁴⁵ prezentată la punctul 6.1.3.

5. Creșterea eficienței procedurilor de siguranță și creșterea nivelului de centralizare a instalațiilor de semnalizare feroviară⁴⁶.

Viteza comercială este un parametru care nu depinde doar de acțiunile și strategiile administratorului infrastructurii feroviare, CFR SA, ci și de solicitările și performanța operatorilor de transport feroviar. CFR SA contribuie la acest parametru cu viteza tehnică de circulație pe care o asigură pe rețeaua feroviară.

CFR SA menține sau crește **viteza tehnică de circulație**⁴⁷ a trenurilor, în concordanță cu starea infrastructurii feroviare prin prisma parametrilor efectivi ai acesteia. Efectul minimal al unei astfel de acțiuni este creșterea cu o rată similară a vitezei comerciale planificate și a vitezei comerciale efective a trenurilor, în măsura în care sunt finanțate intervențiile prevăzute pentru creșterea vitezei tehnice de circulație.

Subfinanțarea prelungită a infrastructurii feroviare se reflectă în lipsa reînnoirilor căilor de rulare și a instalațiilor, dar și în limitarea severă a cheltuielilor privind întreținerea și reparațiile. Această situație a determinat creșterea progresivă a probabilității de apariție a defectărilor.

Ca urmare, frecvența de apariție a situațiilor care impun instituirea restricțiilor de viteză a crescut semnificativ, cu impact asupra degradării parametrilor de performanță ai infrastructurii și, implicit, a performanței și atractivității serviciilor de transport feroviar.

Una dintre *cele mai semnificative* influențe pozitive asupra vitezei comerciale efective a trenurilor se poate obține și prin îmbunătățirea calității tehnice a infrastructurii feroviare.

Cât privește primele două acțiuni strategice „**Creșterea eficienței managementului operativ al circulației trenurilor**” și „**Creșterea eficienței managementului tactic al circulației trenurilor**”, pe lângă viteza tehnică de circulație, limitarea vitezei comerciale este cauzată și de dotarea tehnică limitată a activității de management a traficului, care a impus adoptarea unor metode și proceduri de lucru bazate în exclusivitate pe analiza și decizia factorului uman care nu beneficiază de un suport informatic adecvat, mai ales în domeniul conducerii operative a traficului în situația apariției unor perturbații.

Această categorie de limitări ale vitezelor comerciale este independentă de deficiențele infrastructurii feroviare și se cumulează cu limitările generate de starea infrastructurii. Ca urmare, crearea unui suport tehnic (informatic) constituie unul din elementele care poate conduce la creșterea vitezei comerciale a trenurilor și ameliorarea punctualității acestora.

Pentru ameliorarea acestor factori, CFR SA a introdus în *Strategie* implementarea conceptului privind **Centrul Național de Management al Traficului (CNMT)**.

CFR SA a adoptat soluția preluării unora din funcționalitățile de bază ale conceptului CNMT de către alte proiecte care au asigurată finanțare din fonduri externe nerambursabile și care deja sunt în curs de realizare sau care vor fi realizate în perioadele următoare.

Această soluție a avut ca bază studiile de fezabilitate realizate în cadrul proiectelor de reabilitare a infrastructurii feroviare precum și faptul că fundamentarea tehnică a conceptului inițial privind implementarea CNMT a fost elaborată în urmă cu peste 10 ani.

⁴⁶ Prezentată la punctul 6.1.4.

⁴⁷ **Viteza tehnică** este un indicator care reflectă viteza medie de circulație a trenurilor - exprimată în km/ oră, fără a se ține seama de staționările de pe parcurs pentru operațiile de încărcare-descărcare sau alte staționări ale trenurilor de călători determinate de tehnologia de transport folosită.

Aceste proiecte constau în principal în realizarea de Centre de Management ale Traficului zonale (CMT) pe liniile cu trafic semnificativ și dezvoltarea unui nou proiect pentru CNMT la nivel central care redefinește și adaptează conceptul inițial.

CMT permit ca pe baza soluțiilor tehnice să fie asigurat un suport adecvat la nivelul conducerii operative a circulației trenurilor, bazat pe un nivel crescut de concentrare a deciziei astfel încât să fie realizată o fluidizare a circulației în lungul zonei controlate de fiecare CMT și de-a lungul unei magistrale în cazul CNMT. Aceste măsuri pot conduce la un spor suplimentar de viteză comercială efectivă, concomitent cu creșterea punctualității trenurilor.

Pentru cea de-a treia acțiune strategică „**Creșterea eficienței planificării circulației trenurilor pe orizont de timp strategic**”, CFR SA menționează existența unui suport tehnic adecvat care să răspundă în general cerințelor actuale privind realizarea planificării pe orizont de timp strategic a circulației trenurilor.

Sistemul ROUTES reprezintă implementarea procesului în domeniul alocării capacității de circulație și a traselor și realizează elaborarea automată a traselor trenurilor de călători și marfă în funcție următoarele elemente :

- Solicitățile operatorilor de transport feroviar și caracteristicile trenurilor acestora (lungime, tonaj, mijloace tracțiune);
- caracteristicile infrastructurii feroviare;
- închiderile de linie planificate și restricțiile de capacitate pentru mentenanța infrastructurii feroviare;
- închiderile de linie și restricțiile de capacitate în cadrul proiectelor de reabilitare a infrastructurii feroviare;
- restricții și limitări de viteză.

În același timp sistemul ROUTES generează o serie de analize și rapoarte referitoare la indicatori precum viteza tehnică și viteza comercială asigurată de grafic, precum și calcule de capacități de secție și de stație.

Potrivit informațiilor transmise de CFR SA, sistemul nu a mai avut însă actualizări de peste 7 ani, motiv pentru care are resurse limitate (atât din punct de vedere software cât și din punct de vedere al suportului tehnic). De aceea este necesară reproiectarea acestuia având în vedere noile cerințe atât la nivel național cât și necesitatea conexiunii cu sistemele similare dezvoltate în cadrul RailNet Europe – RNE.

Astfel, a fost necesară o inițiativă de reproiectare actualului sistem informatic ROUTES, iar CFR SA a elaborat în mai 2023 un Caiet de sarcini⁴⁸ pentru *”Aplicația informatică pentru alocarea capacităților de infrastructură”*. În cadrul procesului aferent noii aplicații pentru alocarea capacităților de infrastructură au fost actualizate o serie de elemente și în același timp au fost definite o serie de noi cerințe, precum:

- achiziția automată a caracteristicilor trenurilor conform solicitărilor OTF;
- interfațarea cu sistemele informatice de evidență a elementelor caracteristice ale infrastructurii feroviare valabile pentru perioada mersului de tren;

⁴⁸ Potrivit CFR SA, versiunea în limba română a caietului de sarcini a fost introdusă în SEAP în cadrul consultării pieței în vederea pregătirii achiziției sectoriale, în conformitate cu prevederile Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale.

- semnalizarea conflictelor de trase și propunerea de soluții pentru rezolvarea acestora;
- interfațarea cu sistemele IT ale RNE;
- realizarea de simulări de grafice de circulație pe anumite rute de circulație în funcție de evoluția capacităților de circulație generate de lucrările de modernizare.

Potrivit Strategiei, stadiul îndeplinirii măsurilor de creștere a vitezelor tehnice depinde de următoarele acțiuni:

1. Proiectele de modernizare;
2. Activitățile de întreținere, reînnoire și reparații ale infrastructurii feroviare;
3. Proiectele aprobate și finanțate prin Programului Național de Redresare și Reziliență (PNRR), precum:
 - **proiecte de lucrări tip "Quick Wins"** (lucrări care constau în intervenții punctuale de eliminare a restricțiilor de viteză pentru asigurarea viabilității și siguranței circulației până la momentul modernizării infrastructurii feroviare) și
 - **proiecte de lucrări tip "reînnoiri"** (lucrări care au scop aducerea liniei în parametrii pentru viteza de circulație proiectată a trenurilor de marfă și călători, creșterea vitezei stabilite și eliminarea restricțiilor de viteză).

Din informațiile furnizate de administratorul infrastructurii feroviare, **pentru proiectele tip "Quick Wins", CFR SA are în derulare 123 de contracte de lucrări, care au o durată de implementare a contractelor între 18-24 de luni.**

În cazul proiectelor tip "reînnoiri", este în derulare un contract de lucrări pentru reînnoirea a 21 km de pe linia de cale ferată (CF) București - Pitești și în procedură de achiziție alte două contracte de achiziție pentru efectuarea de lucrări pe 196 km pe aceeași linie, termenul de finalizare a lucrărilor este decembrie 2026.

Cât privește **creșterea punctualității trenurilor**, potrivit CFR SA, în următorii 4 ani vor fi finalizate și date în exploatare patru unități CMT: Arad⁴⁹, Simeria, Brașov și Timișoara care în prezent se află în diverse stadii de realizare. În etapa următoare vor fi finalizate și date în exploatare alte cinci unități CMT care în prezent se află în stadiul de elaborare a studiilor de fezabilitate: Craiova, Constanța, Focșani, Iași și Cluj.

Tabel nr.2. Evoluția punctualității trenurilor

Indicator	UM	Obiective (O) vs. Realizări (R)							
		2021		2022		2023		2024	2025
		O	R	O	R	O	R	O	O
Punctualitatea trenurilor de călători	min/ 100 tren*km	1,45	1,22	1,52	1,4	1,6	N/A	1,7	1,82
Punctualitatea trenurilor de marfă	min/ 100 tren *km	0,98	1,1	1,03	1,09	1,09	N/A	1,16	1,24

Sursa: Prelucrări proprii pe baza informațiilor CFR SA

După cum se poate observa din tabelul de mai sus, persistă problema punctualității trenurilor. Conform obiectivelor CFR SA se preconizează la orizontul anului 2025 o deteriorare a punctualității trenurilor, fiind estimată creșterea minutelor de întârziere raportate la 100 tren*km.

⁴⁹ CMT Arad se află în stadiul cel mai avansat, fiind în faza de testare.

De asemenea, CFR SA a precizat că va continua să desfășoare activități de modernizare, reparații curente, mentenanță și reînnoire a infrastructurii feroviare pe care o administrează, în limita fondurilor pe care le are la dispoziție, concomitent cu acțiunea de proiectare și realizare ale unor noi unități CMT precum și a CNMT - nivel național.

Stadiul actual al îndeplinirii măsurilor de creștere a vitezelor tehnice este prezentat în tabelul de mai jos, care prezintă evoluția indicatorilor de performanță ai administrării infrastructurii feroviare în perioada 2021-2025 (obiectiv vs. realizare).

După cum se poate observa, obiectivul de creștere a vitezei tehnice de circulație a fost îndeplinit și depășit pentru anii 2021 și 2022.

Tabel nr.3. Evoluția vitezei tehnice asigurate

Indicator	UM	Obiective (O) vs. Realizări (R)							
		2021		2022		2023		2024	2025
		O	R	O	R	O	R	O	O
Viteza tehnică asigurată	km/h	68,2	68,62	67,95	70,08	66,67	N/A	65,27	63,71

Sursa: Prelucrări proprii pe baza informațiilor CFR SA

6.1.3. Analiză privind planificarea strategică a infrastructurii și a serviciilor feroviare

Planificarea strategică a infrastructurii și a serviciilor feroviare reprezintă cea de-a patra dintre acțiunile strategice prezentate în subcapitolul 6.1.2.

Planificarea strategică a infrastructurii și serviciilor feroviare se bazează, potrivit Strategiei, pe utilizarea intensivă a tehnologiei informatice, sub forma unor instrumente de simulare a traficului feroviar.

Această planificare este prevăzută să facă parte dintr-un sistem gestionat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, care să realizeze simularea traficului la nivel național, sistem dezvoltat pentru toate modurile de transport.

Acesta trebuie să identifice inclusiv fluxurile de trafic aferente transportului feroviar, astfel încât să permită dezvoltarea optimă a infrastructurii feroviare pe rutele cele mai solicitate.

În domeniul managementului strategic noul model de business vizează realizarea a două obiective funcționale majore:

- a. **Proiectarea planului anual de mers al trenurilor, incluzând alocarea (rezervarea) traselor pentru operatorii de transport feroviar;**
- b. **Analiza fezabilității serviciilor de transport propuse de operatorii de transport feroviar și analiza efectelor acțiunilor de modernizare a infrastructurii feroviare.**

În ceea ce privește **proiectarea planului anual de mers al trenurilor**, principalele îmbunătățiri recomandate în cadrul noului model de business sunt:

- *utilizarea intensivă a tehnicilor de proiectare automată a graficelor de circulație*, ceea ce face posibilă proiectarea graficelor de circulație pentru fiecare zi a perioadei

planificate, diferențiate în raport de cererile de transport și de disponibilitatea infrastructurii feroviare;

- *utilizarea intensivă a transferului electronic de informații în relația funcțională cu operatorii de transport feroviar*, atât pentru preluarea cererilor de alocare cât și pentru transmiterea soluțiilor propuse;
- *adecvarea procedurilor de alocare pe termen lung a traseelor* în raport cu posibilitățile de predicție și planificare a fluxurilor de transport.

Acest fapt presupune o abordare specifică pentru trasele de marfă, ceea ce necesită o procedură de alocare a capacităților de circulație și a traseelor diferențiată în două etape, respectiv:

➤ **Etapa 1. Alocarea globală a capacităților de circulație (număr de trase) pe termen mediu și lung**

Acest tip de alocare garantează operatorului de transport feroviar utilizarea unui număr de trasee cel puțin egal cu numărul alocat, fără a se preciza efectiv traseele (orarul).

De asemenea, alocarea globală a capacităților poate fi completată cu rezervarea pe termen lung, efectuată pe baza opțiunilor exprimate de operatorii de transport feroviar.

Potrivit CFR SA, se precizează că este necesară perceperea unei taxe de rezervare a trasei, care reprezintă plata anticipată a unei părți din TUI. Rezervarea garantează, astfel, disponibilitatea necondiționată a trasei în orice zi a perioadei care face obiectul rezervării. În același timp, neutilizarea trasei de către operatorul feroviar nu va conduce la restituirea taxei de rezervare.

➤ **Etapa 2. Alocarea propriu-zisă a traseelor, efectuată în cadrul planificării pe orizont de timp tactic**

Potrivit CFR SA, prin această etapă de alocare, planul anual de mers în traficul de marfă va genera un portofoliu maximal de trasee disponibile, diferențiat în raport de perioade diferite ale anului, care vor fi alocate operatorilor de marfă în cadrul planificării pe termen mediu a traficului, în baza unor cereri care pot fi fundamentate corespunzător.

Pentru acesta este necesară utilizarea transferului electronic de informații în relația funcțională cu sectorul de mentenanță a infrastructurii, în principal pentru preluarea informațiilor privind disponibilitatea planificată a infrastructurii feroviare.

Pentru **analiza fezabilității serviciilor de transport propuse de operatorii de transport feroviar și analiza efectelor acțiunilor de modernizare a infrastructurii feroviare**, CFR SA trebuie să dispună de un instrument de simulare a traficului pe rețea și pe zone ale rețelei feroviare în diferite ipoteze de lucru privind fluxurile de transport, configurația rețelei feroviare, disponibilitatea infrastructurii feroviare etc.

Un astfel de instrument este necesar pentru a permite:

- verificarea și validarea fezabilității unor proiecte de servicii propuse de operatorii feroviari;
- verificarea și validarea fezabilității unor proiecte de investiții privind modernizarea și/sau dezvoltarea infrastructurii feroviare;
- verificarea și validarea fezabilității unor proiecte de organizare a activității în sectorul Management.

Potrivit CFR SA este posibilă realizarea unor simulări independente la nivel de rețea feroviară sau la nivelul secțiilor sau stațiilor de cale ferată, în special pentru a determina efectul evoluției parametrilor infrastructurii feroviare asupra circulației trenurilor.

Aceasta reprezintă realizarea automată a mersului de tren anual precum și posibilitatea realizării unor simulări de trafic care să permită atât satisfacerea cererilor operatorilor de transport feroviar, cât și analiza efectelor acțiunilor de modernizare a infrastructurii feroviare asupra graficului de circulație.

Pentru creșterea performanțelor sistemului ROUTES, CFR SA a demarat proceduri legale pentru achiziția publică a reproiectării sistemului. Versiunea în limba română a caietului de sarcini a fost introdusă în SEAP în cadrul consultării pieței în vederea pregătirii achiziției sectoriale, în conformitate cu prevederile Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale.

6.1.4 Analiză privind creșterea eficienței procedurilor de siguranță și creșterea nivelului de centralizare a instalațiilor de semnalizare feroviară

În ceea ce privește acest punct, Strategia CFR SA evidențiază două obiective:

a) Creșterea eficienței procedurilor de siguranță pentru comunicarea cu trenurile în mișcare

Procedurile de siguranță pentru comunicarea cu trenurile în mișcare reprezintă proiectarea și implementarea proiectelor bazate pe sistemul ERTMS⁵⁰ compus din sistemul ETCS⁵¹ nivel 2 și GSM-R. Sistemul de comunicații GSM-R se bazează pe tehnologia GSM dezvoltată la nivel internațional special pentru comunicațiile și aplicațiile feroviare. Acest sistem este implementat în cadrul tuturor proiectelor de reabilitare/modernizare a infrastructurii feroviare finanțate din fonduri europene.

Implementarea sistemului ERTMS⁵² (din care face parte și GSM-R), asigurând astfel interoperabilitatea cu sistemul trans-european și respectarea Directivelor Europene privind Specificațiile Tehnice de Interoperabilitate (STI) specifice.

b) Creșterea nivelului de centralizare a instalațiilor de semnalizare feroviară

Nivelul redus de centralizare al unor instalații de semnalizare înseamnă productivitate redusă a personalului din sectorul management trafic, care generează costuri de exploatare ridicate ale administratorului infrastructurii și contribuie la limitarea competitivității transportului feroviar.

Din analiza celor mai recente date ale CFR SA care se referă la instalațiile de semnalizare de pe rețeaua feroviară, administratorul infrastructurii precizează următoarele:

- **Numărul de total de stații cu instalații mecanice** (centralizare electromecanică - CEM, instalații asigurare cu încuietori cu chei și bloc și instalații de asigurare de alte tipuri), **reprezintă 34% din totalul instalațiilor de semnalizare**, centralizare și bloc (SCB) din stații;

⁵⁰ *European Rail Traffic Management System (ERTMS)* este un sistem european unic de semnalizare și control al vitezei care asigură interoperabilitatea sistemelor feroviare naționale, reducând costurile de achiziție și întreținere a sistemelor de semnalizare concomitent cu creșterea vitezei trenurilor, a capacității infrastructurii și a nivelului de siguranță în transportul feroviar.

⁵¹ *European Train Control System (ETCS)* este componenta de semnalizare și control a ERTMS. Este un înlocuitor pentru sistemele vechi de siguranță a trenurilor și este conceput pentru a înlocui numeroasele sisteme de siguranță utilizate în prezent de către administratorii de infrastructură feroviară din statele europene și care în multe cazuri sunt incompatibile între ele.

⁵² Este o condiție negociată de România cu Comisia Europeană, conform documentului MT nr. 1313/BT/21.11.2007.

- **Durata normală de funcționare este depășită în cazul a 96% din instalațiile de centralizare electrodinamică (CED) și în totalitate în cazul instalațiilor de centralizare și asigurare mecanice;**
- Strategia CFR SA în privința modernizării instalațiilor de centralizare o constituie înlocuirea actualelor instalații de CED și mecanice cu instalații de centralizare electronică, în scopul creșterii siguranței traficului feroviar și a creșterii capacității sectoarelor feroviare prin utilizarea echipamentelor moderne;
- Din punct de vedere al beneficiilor centralizării electronice, se evidențiază pe lângă componentele de siguranță și capacitate, și scăderea semnificativă a cheltuielilor cu personalul și întreținerea;
- Creșterea nivelului de centralizare al instalațiilor de semnalizare și integrarea acestora în centre de management ale traficului rezolvă problema deficitului de personal.

Studiile de fezabilitate finalizate sau în derulare au evaluat lucrări de instalații de centralizare electronică (CE)/electrodinamică (CED) noi sau reabilite și introducerea sistemului de siguranță ERTMS/ ETCS Nivel 2 care include sistemul de comunicații GSM-R, bloc de linie automată integrat (BLAI) și radio block center (RBC), precum și lucrările pentru introducerea sistemului Centralized traffic control (CTC) care asigură comanda centralizată a stațiilor pe secții de circulație și asigurarea interfețelor deschise pentru conectarea ulterioară a sectoarelor adiacente.

Potrivit Strategiei, atât pentru trecerile la nivel cu calea ferată care se mențin, cât și pentru trecerile la nivel nou proiectate, CFR SA are în vedere echiparea acestora cu sisteme de semnalizare/control moderne și folosirea unor instalații automate la trecerile la nivel dotate cu sisteme electronice pentru interconectarea facilă cu noile instalații de semnalizare.

Toate proiectele aflate în derulare pe rețeaua CFR SA implementează instalații de centralizare electronică.

Până în prezent, CFR SA a implementat ERTMS nivel 2 pe o distanță de aproximativ 35 km între Buftea – Brazi și are în curs de implementare proiecte bazate pe sistemul ERTMS compus din sistemul ETCS nivel 2 și GSM-R.

De asemenea, toate proiectele aflate în derulare pe rețeaua CFR, precum și cele aflate în stadiul de studiu de fezabilitate se dezvoltă pe baza implementării sistemului ERTMS (ETCS nivel 2 și GSM-R).

În ceea ce privește obiectivul specific *A.5: Creșterea eficienței energetice și reducerea nivelului de poluare*, realizarea și implementarea *Sistemului de telegestiune a energiei electrice și de compensare a factorului de putere în substațiile de tracțiune (Sistemul de telegestiune)*, asigură suportul tehnic necesar realizării achiziției energie de tracțiune în nume propriu, de către operatorii de transport feroviar și de către CFR SA.

În legătură cu acest obiectiv, administratorul infrastructurii a precizat că a fost finalizată revizuirea studiului de fezabilitate, iar indicatorii tehnico-economici ai acestui obiectiv de investiții au fost aprobați prin HG nr. 905/2022, sursa de finanțare urmând a fi asigurată prin PNRR.

6.2. Analiză privind lucrările de reînnoire și operațiunile de mentenanță programate sau neprogramate

6.2.1 Analiză privind reînnoirea infrastructurii feroviare

Principala direcție de acțiune vizează recuperarea în ritm accelerat a restanțelor privind reînnoirea infrastructurii, **cu accent pe refacerea liniilor curente și directe**. În *Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025* s-a realizat o analiză multicriterială pe baza căreia s-a prioritarizat programul de reînnoire a liniilor curente și directe.

Se constată că din cauza lipsei finanțării necesare reînnoirii infrastructurii feroviare, acest obiectiv nu a fost realizat.

Stadiul lucrărilor de reînnoire la infrastructura feroviară publică (realizat pentru anii 2021 și 2022 și planificat/previzionat pentru 2023 și 2024-2025) este prezentat în tabelul de mai jos

Tabel nr. 4. Stadiul lucrărilor de reînnoire (mii lei)

Lucrări de reînnoire la infrastructura feroviară publică		Anul					TOTAL
		2021	2022	2023	2024	2025	2021-2025
Linii curente și directe	Cantitate [km]	9,6	2,9	9,6	10,9	18,1	51,1
	Valoare [mii lei, cu TVA]	27.909,6	8.464,7	43.491,0	50.570,0	52.539,0	182.974,3
Poduri / podețe / viaducte	Cantitate [m]	201,2	130,7	11,4	30,3	105,6	479,2
	Valoare [mii lei, cu TVA]	42.093,7	27.354,9	3.592,0	9.780,8	22.108,3	104.929,7
Terasamente	Cantitate [km]	0,3	2,2	0,8	1,2	1,5	6,0
	Valoare [mii lei, cu TVA]	1.518,5	9.920,6	5.357,0	8.270,0	6.829,0	31.895,1
Tuneluri	Cantitate [m]	54,9	62,9	14,9	73,8	106,9	313,4
	Valoare [mii lei, cu TVA]	4.482,1	5.168,8	2.101,0	10.700,0	8.782,0	31.233,9
Instalații	Cantitate [buc]	20,0	14,0	7,0	3,7	5	50
	Valoare [mii lei, cu TVA]	24.429,7	46.305,4	40.300,0	19.500,0	18.364,0	148.899,1
Linii abătute, alte linii	Cantitate [km]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

	Valoare [mii lei, cu TVA]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Alte reparatii capitale construcții- montaj (peroane, treceri la nivel si manipulari materiale)	Cantitate	-	-	-	-	-	-
	Valoare [mii lei, cu TVA]	0,0	31,3	4.163,0	400,0	772,0	5.366,3
Proiectare lucrări (expertize, documentații de avizare a lucrărilor de intervenții, proiecte tehnice)	Cantitate	-	-	-	-	-	-
	Valoare [mii lei, cu TVA]	2.013,2	716,5	3.543,0	5.946,0	6.910,0	19.128,7
TOTAL	General	102.446,9	97.962,2	102.547,0	105.166,8	116.304,3	524.427,1
	Linii curente si directe	27.909,6	8.464,7	43.491,0	50.570,0	52.539,0	182.974,3
	Alte elemente infrastruct ura	74.537,2	89.497,5	59.056,0	54.596,8	63.765,3	341.452,8
Puncte periculoase eliminate [nr]		10	1				11

Sursa: CFR SA

De asemenea, potrivit informațiilor transmise de CFR SA, în anul 2022 au fost demarate lucrări de reparații și întreținere a infrastructurii feroviare publice din cadrul incintei Portului Constanța, care au vizat înlocuirea suprastructurii și repararea unor aparate de cale ferată. Fondurile alocate pentru aceste lucrări provin din Fondul de rezerva aflat la dispoziția Guvernului conform HG nr. 497/2022, sume care nu sunt cuprinse în tabelul de mai sus.

Lucrările necesare au fost identificate și grupate având în vedere 2 priorități principale:

- **Prioritatea 1**, potrivit loturilor 1 și 2 o reprezintă reparația unui număr de 35 de linii CF în lungime de 13,398 km din zonele A, B și MOL V ale dispozitivelor de linii din Portul Constanța, care include și eliberarea de material rulant a 11 linii CF ocupate cu vagoane defecte sau cu revizii periodice expirate.
- **Prioritatea 2**, potrivit loturilor 1, 2 și 3 - reparația a 64 linii CF în lungime cumulată de 29,795 km din zonele A, B și MOL V ale dispozitivelor de linii din Portul Constanța, care include și eliberarea de material rulant a 21 linii CF ocupate cu vagoane defecte sau cu revizia periodică expirată și refacerea trecerilor la nivel cu CF care traversează 12 linii.

Potrivit CFR SA, până în prezent au fost reparate și redeschise pentru circulație 35 de linii incluse în Prioritatea 1 și 39 de linii cuprinse în Prioritatea 2 (Loturile 2 și 3).

De asemenea, se află în lucru 34 de linii cuprinse în Prioritatea 2, Lotul 1, pentru care termenul de finalizare este sfârșitul anului 2023.

În tabelul de mai jos se prezintă numărul total de linii din stațiile CF ale Portului Constanța, din care sunt evidențiate numărul de linii nefuncționale din cauza stării necorespunzătoare a căii ferate și liniile ocupate cu material rulant nefuncțional.

Tabelul nr. 5 Numărul total al liniilor CF nefuncționale, administrate de CFR SA pe stații de cale ferată, în complexul feroviar Constanța Port la 13.09.2023

	Stația	Nr. linii din stație	Nr. linii închise / Cauze			% linii închise din total linii în stație
			Starea necorespunzătoare a căii (nr. linii)	Linii ocupate cu vagoane defecte (nr. linii)	Total (nr. linii închise)	
1.	Constanța Port Zona A	98	22	5	27	27,55%
2.	Constanța Port Zona B	115	10	0	10	8,70%
3.	Constanța Port Mol V	82	6	0	6	7,32%
4.	Constanța Port Terminal Ferry Boat	11	1	0	1	9,09%
5.	Agigea Sud	5	3	0	3	60,00%
Total		311	42	5	47	15,11%

Sursa: CFR SA

În perioada 2021-2023, reînnoirea infrastructurii feroviare a fost limitată de gradul insuficient de acoperire a fondurilor necesare, conform tabelului de mai jos.

Tabel nr. 6 Grad acoperire a necesităților financiare a activității de reînnoire a infrastructurii feroviare

Grad acoperire a necesităților financiare a activității de reînnoire a infrastructurii feroviare	2021	2022	Propunere 2023
%	28	16	10

Sursa: Informații CFR SA

6.2.2. Analiză privind reparațiile curente ale elementelor infrastructurii feroviare

Obiectivul principal pe acest palier este reprezentat de obținerea unei situații de echilibru, definită prin egalitatea dintre volumul de lucrări efectuate la nivelul unui an și cuantumul lucrărilor devenite necesare în cursul anului respectiv.

Situația actuală este departe de o situație de echilibru, pe de o parte din cauza volumului mare de restanțe privind reînnoirile, iar pe de altă parte din cauza volumului mare de restanțe privind

reparațiile curente atât în sectorul linii, cât și în sectorul instalații.

Având în vedere volumul mare de restanțe la reparații curente, precum și probabilitatea mare de apariție a altor defectări din cauza restanțelor la reînnoiri, CFR SA precizează că este necesar un program intensiv de efectuare a reparațiilor curente, în principal în scopul eliminării limitărilor privind viteza de circulație a trenurilor și a reducerii întârzierilor cauzate de defectări ale instalațiilor de semnalizare. Coroborat cu un program de recuperare a restanțelor privind reînnoirile și cu un regim de realizare a întreținerii curente pentru “funcționarea în regim permanent” a infrastructurii, un astfel de program de recuperare accelerată a restanțelor privind reparațiile curente ar trebui să conducă, potrivit Strategiei, într-un interval de 8-10 ani la o situație de relativ echilibru.

Tabelul nr. 7 prezintă finanțarea reparațiilor curente ale infrastructurii feroviare publice în intervalul 2021-2023.

Tabel nr. 7. Reparațiile curente ale infrastructurii feroviare publice (mii lei)

Reparațiile curente ale infrastructurii feroviare publice	2021	2022	2023
Fonduri necesare	246.020,00	246.575,00	240.000,00
Fonduri alocate	36.665,00	41.873,00	53.029,80
Fonduri cheltuite	35.682,70	39.681,10	N/A

Sursa: Informații CFR SA

Motivul pentru care se înregistrează abateri de la atingerea obiectivului îl constituie gradul insuficient de acoperire a fondurilor alocate, prezentat în tabelul de mai jos.

Tabel nr. 8. Grad acoperire a necesităților financiare a activității de reparații curente ale infrastructurii feroviare

Grad acoperire a necesităților financiare a activității de reparații curente ale infrastructurii feroviare	2021	2022	Propunere 2023
%	15	17	20

Sursa: Informații CFR SA

De asemenea, trebuie precizat că, în octombrie 2023, a fost publicat pe site-ul CFR SA⁵³, *Planul de Administrare pentru perioada 2023 – 2027 al Consiliului de Administrație al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” S.A. (Planul de Administrare)*, care stabilește misiunea, obiectivele, acțiunile, resursele și indicatorii de performanță financiari și nefinanciari pentru următorii patru ani ai companiei.

Planul de Administrare subliniază necesitatea dezvoltării transportului feroviar din România, prin transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă, având în vedere că o astfel de abordare poate genera efecte privind creșterea semnificativă a eficienței

⁵³ <https://cfr.ro/wp-content/uploads/2023/09/Plan-de-administrare-CFR-SA-2023-2027-v.2.0.2.pdf>.

economice a sistemului național de transport și reducerea anuală cu cca 4 % din PIB a costurilor economiei naționale privind transporturile, prin reducerea cheltuielilor de finanțare a costurilor generate de transportul rutier.

Documentul identifică *întreținerea, repararea și reînnoirea căii ferate* drept direcții de acțiune prioritare pentru reabilitarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare, în vederea asigurării suportului logistic al dezvoltării transportului feroviar de călători și marfă din România.

Principalele ipoteze luate în considerare de CFR SA pentru fundamentarea *Planului de Administrare* sunt implementarea completă a *Programului de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă* și asigurarea integrală a finanțării necesare din fonduri publice, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Potrivit CFR SA, *Planul de Administrare* are în vedere asigurarea conformității cu actele normative care reglementează activitatea în domeniul transportului feroviar și corelarea cu prevederile incidente ale documentelor strategice ale Guvernului și ale Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu referire în principal la:

- *Planul Național de Redresare și Reziliență al României, Master Planul General de Transport al României,*
- *Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030,*
- *Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă,*
- *Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 și Contractul de activitate și performanță al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” S.A. pentru perioada 2021-2025.*

Astfel, potrivit *Planului de Administrare*, Consiliul de Administrație al CFR SA și-a asumat acoperirea integrală, începând cu anul 2024, a necesităților de finanțare ale companiei pentru lucrări de întreținere, reparație curentă și reînnoire a infrastructurii feroviare, în conformitate cu prevederile legale în vigoare și în ipoteza asigurării finanțării din fonduri publice naționale, conform tabelului de mai jos:

Tabel nr. 9. Necesități de finanțare ale CFR SA din fonduri publice pentru activități de întreținere, reparații curente și reînnoire a infrastructurii feroviare

Categorie fonduri publice	UM	2023	2024	2025	2026	Total 2023-2026
Întreținere						
Fonduri alocate	mii lei	1 616 261	4 168 512	4 209 541	4 250 570	14 244 884
Acoperire necesar	%	43,94%	100,00%	100,00%	100,00%	87,35%
Reparații curente						
Fonduri alocate	mii lei	53 030	228 600	215 460	207 200	704 290
Acoperire necesar	%	22,10%	100,00%	100,00%	100,00%	79,02%
Reînnoire						
Fonduri alocate	mii lei	102 547	1 495 206	2 111 953	2 335 823	6 045 529
Acoperire necesar	%	9,95%	100,00%	100,00%	100,00%	86,69%
TOTAL fonduri publice						
Fonduri alocate	mii lei	1 771 838	5 892 318	6 536 954	6 793 592	20 994 703
Acoperire necesar	%	35,80%	100,00%	100,00%	100,00%	86,85%

Sursa: *Planul de Administrare pentru perioada 2023 – 2027 al Consiliului de Administrație al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” S.A*

6.2.3. Analiză privind întreținerea curentă a infrastructurii feroviare

Întreținerea curentă este necesară pentru evitarea apariției defectării unor componente ale infrastructurii și are rolul de a preveni mărirea diferenței dintre viteza proiectată și viteza maximă permisă de infrastructura feroviară.

În vederea creșterii vitezei maxime permise de infrastructura feroviară, întreținerea curentă și continuă trebuie să fie dublată de alte acțiuni precum reparații ale elementelor de infrastructură defecte, reînnoiri și/sau modernizări care includ elemente legate de creșterea vitezelor.

În prezent, **gradul de finanțare a întreținerii curente a infrastructurii feroviare** față de necesitățile stabilite în *Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025* și în Contractul de activitate și performanță 2021-2025 sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabel nr. 10. Grad acoperire a necesităților financiare a activității de întreținere în perioada 2021-2023

Grad acoperire a necesităților financiare a activității de întreținere curentă a infrastructurii feroviare	2021	2022	Propunere 2023
%	69	74	44

Sursa Informații CFR SA

Conform CFR SA pentru anul 2023 valoarea este la stadiul de propunere deoarece până la data elaborării răspunsului, CFR SA nu are aprobat nici buget, nici act adițional la Contractul de activitate și performanță pe anul 2023.

Pentru corectarea acestor disfuncționalități, CFR SA precizează că este necesară:

- fundamentarea, actualizarea și solicitarea alocării prin bugetul statului a sumelor necesare pentru activitatea de întreținere curentă a infrastructurii feroviare;
- cheltuirea eficientă a sumelor disponibile la acest titlu bugetar.

6.2.4. Analiză privind creșterea vitezei proiectate a infrastructurii feroviare și a gradului de mecanizare a activităților de mentenanță a infrastructurii

Modernizarea infrastructurii are un impact semnificativ asupra sporirii vitezelor comerciale efective ale trenurilor, care contribuie la creșterea competitivității și atractivității transportului feroviar.

Ca urmare, acest tip de acțiuni trebuie implementat pe magistralele feroviare și principalele linii de legătură între magistrale, în vederea consolidării fluxurilor de trafic.

Pentru a asigura un raport beneficiu/cost cât mai bun și pentru a valorifica resursele financiare disponibile, în Strategie se precizează că este necesar a fi definit un set de cerințe cadru pentru reabilitarea și modernizarea infrastructurii feroviare. În principiu, creșterea vitezei proiectate a infrastructurii feroviare este avută în vedere ca obiectiv pentru proiectele de reabilitare și modernizare a infrastructurii aferente coridoarelor feroviare europene și rețelei TEN-T Centrale.

Astfel, în conformitate cu acordurile europene la care a aderat și România, Strategia are în vedere creșterea vitezei proiectate a infrastructurii până la 160 km/h pentru trenurile de călători și 120 km/h pentru trenurile de marfă, cu posibilități de migrare ulterioară către viteze superioare, de

până la 200 km/h pentru trenurile de călători.

Potrivit informațiilor CFR SA, în următorii 5 ani, din motive de sustenabilitate financiară, această acțiune se va focaliza pe reabilitarea și modernizarea infrastructurii aferente coridoarelor europene pentru circulația cu viteze de 160 km/h (pentru trenurile de călători).

În ceea ce privește creșterea gradului de mecanizare a activităților de mentenanță a infrastructurii, Strategia CFR SA prezintă 3 direcții de acțiune:

a) Creșterea capacității administratorului infrastructurii de a realiza în regie proprie lucrări de refacție și lucrări de reabilitare/modernizare a suprastructurii căii

Echipamentele de mecanizare aflate în dotarea CFR SA nu acoperă necesitățile tehnologice pentru efectuarea cu resurse proprii a lucrărilor de reînnoire a liniilor. Astfel de lucrări pot fi abordate în acest moment doar prin contractare cu firme de construcții specializate în domeniul feroviar. Trebuie însă menționat că aceste firme de construcții au capacități de producție limitate, care sunt de regulă angajate integral în marile proiecte de modernizare a infrastructurii coridoarelor feroviare europene.

Capacitatea tehnică limitată a firmelor de construcții în ceea ce privește realizarea lucrărilor de reînnoire a infrastructurii a fost luată în considerație ca element limitativ determinant pentru definirea programului de recuperare a restanțelor privind reînnoirea infrastructurii. În aceste condiții, CFR SA precizează ca fiind oportună efectuarea lucrărilor de reînnoire a liniei (refacția) în regie proprie.

Pornind de la acest aspect, în Strategie se propune achiziția unor echipamente de mare productivitate pentru refacția căii, care să permită realizarea programului de reabilitare a liniilor curente și directe prezentat anterior în condiții de afectare cât mai redusă a circulației trenurilor.

b) Creșterea eficienței economice a activităților de mentenanță a infrastructurii

Creșterea gradului de mecanizare a activităților de mentenanță a infrastructurii feroviare vizează pe de o parte reducerea costurilor unitare privind mentenanța, prin creșterea productivității muncii, iar pe de altă parte creșterea vitezelor comerciale a trenurilor, prin reducerea duratelor de închidere a liniei pentru efectuarea lucrărilor de mentenanță.

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

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

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

În ceea ce privește creșterea gradului de mecanizare a activităților de mentenanță a infrastructurii, în anul 2022, au fost elaborate caietele de sarcini și strategiile de contractare, în scopul inițierii procedurilor de achiziționare ale mașinilor și utilajelor necesare în activitatea CFR SA.

6.2.5. Analiză privind reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridorului Rin-Dunăre

În conformitate cu prevederile legislației europene și acordurilor internaționale, reabilitarea și modernizarea infrastructurii feroviare aferente coridorului Rin-Dunăre pe teritoriul României vizează implementarea unor caracteristici uniforme pe întreg parcursul coridorului, precum:

- viteză proiectată de minim 160 km/h pentru trenurile de călători și 120 km/h pentru trenurile de marfă;
- tracțiune electrică pe tot parcursul coridorului;
- linie dublă pe tot parcursul coridorului;
- posibilitatea operării trenurilor de marfă cu lungimea de 740 m;
- asigurarea condițiilor de interoperabilitate în ceea ce privește semnalizarea feroviară etc.

Lucrările de reabilitare și modernizare a infrastructurii coridorului Rin-Dunăre au fost structurate pe sectoare, dintre care unele sunt finalizate iar restul se află în diferite stadii de realizare.

Tronson 1: Frontieră – Curtici – Arad.

Faza de implementare: Lucrări finalizare în perioada de garanție. Stadiul de realizare este de 99%.

Tronson 2, Subtronson 2a: km 614 - Cap Y Barzava

Faza de implementare: Execuție lucrări. Stadiul de realizare este de 85,44%.

Tronson 2, Subtronson 2b: Cap Y Barzava - Cap Y Ilteu

Faza de implementare: Execuție lucrări. Stadiul de realizare este de 85,70%.

Tronson 2, Subtronson 2c: Cap Y Ilteu – Cap Y Gurasada

Faza de implementare: Execuție lucrări. Stadiul fizic de realizare este de 63,25%.

Tronson 3: Cap Y Gurasada – Cap X Simeria

Faza de implementare: Execuție lucrări. Stadiul de realizare este de 76,59%.

Secțiunea 3 Coșlariu - Simeria FAZA II

Denumire contracte de execuție:

Tronson: Vințu de Jos – Simeria

Faza de implementare: Perioada de Notificare a Defecțiunilor. Stadiu de realizare este de 99,95%.

Tronson: Vințu de Jos – Coșlariu

Faza de implementare: Perioada de Notificare a Defecțiunilor. Stadiu de realizare este de 99,95%.

Secțiunea: Simeria – Coșlariu

Lucrări de execuție instalații semnalizare, ERTMS, GSM-R, centralizare electronică și Centrul de Control Operațional Simeria

Faza de implementare: Execuție lucrări. Stadiu de realizare este de 98,90 %.

Tronsonul Sighișoara – Ațel

Execuție lucrări de construcții și instalații (exclusiv ERTMS, GSM-R, Centralizarea electronică).

Faza de implementare: Recepție finală. Stadiu fizic de realizare este de 100 %.

Tronsonul Ațel - Micăsasa

Execuție lucrări de construcții și instalații (exclusiv ERTMS, GSM-R, Centralizarea electronică).

Faza de implementare: Perioada de notificare a defecțiunilor. Stadiu fizic de realizare este de 99,95 %.

Tronsonul Micăsasa – Coșlariu

Execuție lucrări de construcții și instalații (exclusiv ERTMS, GSM-R, Centralizarea electronică).

Faza de implementare: Recepție Finală. Stadiu fizic de realizare este de 100 %.

Secțiunea Sighișoara – Coșlariu

Lucrări de execuție instalații semnalizare, ERTMS, GSM-R, centralizare electronică și Centrul de Control Operațional Simeria

Faza de implementare: Execuție lucrări. Stadiu fizic de realizare este 99,10 %.

Secțiunea Brașov-Sighișoara

Subsecțiunile: 1. Brașov-Apața și 3. Cața-Sighișoara

Reabilitarea liniei de cale ferată.

Faza de implementare: Execuție lucrări. Stadiul fizic de realizare este 22,24 %.

Subsecțiunea 2. Apața – Cața”

Reabilitarea liniei de cale ferată.

Faza de implementare: Execuție lucrări. Stadiul fizic de realizare este 17,10%.

Secțiune Brașov – Predeal

Studiul de Fezabilitate pentru modernizarea secțiunii feroviare Predeal-Brașov este în curs de prelungire a duratei contractului.

Lucrări în stațiile CF Fetești și Ciulnița

Proiectare și Execuție lucrări de modernizare.

CF Fetești

Faza de implementare: Execuție Lucrări. Stadiul fizic de realizare proiectare și execuție este de 3,65%.

CF Fetești

Faza de implementare: proiectare 100% și execuția lucrărilor este de 1,00%.

Coridorul IV, Rețeaua de căi ferate de pe teritoriul României (Frontiera-Curtici-Simeria-Sighișoara-Brașov-Predeal-Constanța) se referă la implementarea măsurilor necesare asigurării funcționalității sistemului ERTMS, certificarea și autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor feroviare.

Secțiunea Predeal-București-Constanța

Implementarea măsurilor necesare funcționării sistemului ERTMS și extinderea sistemului GSM-R pe rețeaua primară de transport feroviar

Faza de implementare: Studiu de fezabilitate. Stadiul fizic de realizare este 95%.

Tronsonul Frontiera -Curtici-Arad -km 614

Verificarea CE a subsistemelor structurale: infrastructură, energie și control-comandă și semnalizare de cale, modernizate în cadrul proiectului de reabilitare a tronsonului și asistență de specialitate pentru elaborarea dosarului necesar obținerii Autorizației de Punere în Funcțiune în conformitate cu cerințele privind interoperabilitatea prevăzute în HG nr. 877/2010.

Faza de implementare: prestări servicii. Stadiul fizic de realizare este 20%.

Tronsonul Km 614-Simeria

Verificarea CE a subsistemelor structurale: infrastructură, energie și control – comandă și semnalizare terestră, modernizate în cadrul proiectului de reabilitare în vederea obținerii autorizațiilor de punere în funcțiune în conformitate cu cerințele privind interoperabilitatea prevăzute în HG nr. 108/2020.

Faza de implementare: prestări servicii. Stadiul fizic de realizare este 3%.

Tronsonul Simeria-Sighișoara

Verificarea CE a subsistemelor structurale: infrastructură, energie și control – comandă și semnalizare terestră, modernizate în cadrul proiectului de reabilitare în vederea obținerii autorizațiilor de punere în funcțiune în conformitate cu cerințele privind interoperabilitatea prevăzute în HG nr.108/ 2020.

Faza de implementare: prestări servicii. Stadiul fizic de realizare este 0%.

Secțiunea Caransebeș – Timișoara – Arad reflectă activitățile de proiectare și execuție lucrări aferente obiectivului de investiții Modernizarea liniei feroviare.

Lot 1 Caransebeș – Lugoj

Faza de implementare : procedură de achiziție.

Stadiu fizic: Procedură de achiziție. Procedura a fost contestată la CNSC și este în soluționare.

Lot 2 Lugoj - Timișoara Est

Faza de implementare: proiectare⁵⁴.

Stadiu fizic: modificare/completare documentații și elaborarea proiectului tehnic.

Lot 3 Timișoara Est - Ronaț Triaj gr. D

Faza de implementare: proiectare⁵⁵.

Stadiu fizic: modificare/completare documentații și elaborarea proiectului ethnic.

Lot 4 Ronaț Triaj Gr.D – Arad

Faza de implementare: proiectare⁵⁶.

Stadiu fizic: modificare/completare documentații și elaborarea proiectului ethnic.

Tronson Craiova – Caransebeș

⁵⁴ A fost încheiat un contract cu FCC Construccione SA.

⁵⁵ A fost încheiat un contract cu Asocieria Webuild – Partecipazioni Italia SPA – SALCEF.

⁵⁶ A fost încheiat un contract cu Asocieria Webuild – Partecipazioni Italia SPA – SALCEF.

A fost demarată achiziția proiectării și execuției lucrărilor.

Au fost publicate pe SEAP documentațiile de achiziție proiectare și execuție pe loturi, după cum urmează:

- Lot 1: Craiova - Filiași;
- Lot 2: Filiasi – Igiroasa;
- Lot 3: Igiroasa Cap Y - Start Varianta Balota) - Stația Noua Drobeta Est - Drobeta Turnu-Severin, la care se adaugă legatura cu calea ferată Balota cu stația CF Prunișor existentă, legatura cu stația CF Drobeta Marfă (Simian), stația CF Drobeta Marfă și racordul Dudașu;
- Lot 4: Drobeta Turnu Severin - Băile Herculane;
- Lot 5: Baile Herculane - PO Nou Poartă;
- Lot 6: PO Nou Poarta – Caransebeș.

Tronson Craiova – București

Este în etapa de elaborare a studiului de fezabilitate și a proiectului tehnic pe 2 subsecțiuni:

Subsecțiunea 1. București Nord - Roșiori Nord;

Subsecțiunea 2. Roșiori Nord – Craiova.

Termenul estimat de finalizare a celor două studii și proiecte tehnice este martie 2024.

6.2.6 Analiză privind reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridorului Orient/Est-Mediteranean

În conformitate cu prevederile legislației europene și acordurilor internaționale, reabilitarea și modernizarea infrastructurii feroviare aferente coridorului Orient/Est-Mediteranean pe teritoriul României vizează implementarea unor caracteristici uniforme pe întreg parcursul coridorului, precum:

- viteză proiectată de minim 160 km/h pentru trenurile de călători și 120 km/h pentru trenurile de marfă;
- tracțiune electrică pe tot parcursul coridorului;
- linie dublă pe tot parcursul coridorului;
- posibilitatea operării trenurilor de marfă cu lungimea de 740 m;
- asigurarea condițiilor de interoperabilitate în ceea ce privește semnalizarea feroviară etc.

Până în prezent nu au fost demarate lucrări de reabilitare și modernizare a infrastructurii feroviare pe traseul național al acestui coridor.

CFR SA apreciază că demararea și efectuarea în ritm accelerat a lucrărilor de reabilitare și modernizare a infrastructurii pe acest coridor reprezintă o prioritate importantă, motiv pentru care în perioada următoare acest tronson feroviar va beneficia de o atenție sporită. Din perspectiva pieței interne pe această secțiune se înregistrează o intensitate ridicată a traficului feroviar. În plus, traseul se suprapune în mare parte cu traseul ramurii sudice a coridorului Rin-Dunăre.

Pe secțiunea Craiova-Calafat din coridorul Orient/East-Mediteranean a fost actualizat devizul general și s-a depus aplicație din fonduri Connecting Europe Facility (CEF) pentru proiectarea și execuția de lucrări pentru tronsonul Segarcea – Calafat. Aplicația a fost respinsă, nefiind fonduri disponibile, dar CFR SA va continua să susțină solicitarea de fonduri europene pentru acest obiectiv.

6.2.7 Analiză privind reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T, TEN-T Centrale și TEN-T Globale

Rețeaua TEN-T este structurată pe două niveluri: TEN-T Core, care cuprinde acele părți ale rețelei globale cu cea mai mare importanță strategică pentru realizarea obiectivelor de dezvoltare a rețelei transeuropene de transport și TEN-T Comprehensiv, care cuprinde toate infrastructurile de transport existente și planificate ale rețelei transeuropene de transport.

Pe teritoriul României, reabilitarea și modernizarea infrastructurii feroviare aferente rețelei TEN-T Centrale vizează intervenții precum:

- readucerea liniei cel puțin la viteza proiectată inițial;
- pe relațiile prioritare trebuie luată în considerație inclusiv modernizarea cu viteza proiectată de minim 160 km/h pentru trenurile de călători și 120 km/h pentru trenurile de marfă;
- implementarea tracțiunii electrice;
- dublarea liniei curențe pe relațiile importante;
- posibilitatea operării trenurilor de marfă cu lungimea de 740 m;
- creșterea sarcinii pe osie admise;
- asigurarea condițiilor de interoperabilitate în ceea ce privește semnalizarea feroviară pentru secțiunile: Ploiești Triaj-Focsani, Focșani-Roman, Roman-Iași, Pașcani-Dărmănești, Dărmănești-Vicșani, Coșlariu-Câmpia Turzii, Câmpia Turzii-Cluj-Napoca, Cluj-Napoca-Ilva Mică, Ilva Mică-Suceava, București-Giurgiu Fr, Timișoara-Stamora Moravița.

Stadiile de implementare ale proiectelor menționate mai sus sunt:

- Secțiunea Ploiești Triaj – Focsani, Focșani – Roman, Roman – Iași, Pașcani – Dărmănești: Studiile de fezabilitate în curs de finalizare;
- Secțiunea Dărmănești – Vicșani: studiul de fezabilitate finalizat, sunt în curs de pregătire achiziția proiectării și execuției lucrărilor de electrificare;
- Secțiunile Coșlariu - Câmpia Turzii, Câmpia Turzii - Cluj-Napoca, Cluj-Napoca - Ilva Mică, Ilva Mică – Suceava: studiile de fezabilitate în derulare.
- Secțiunea București – Giurgiu: studiul de fezabilitate finalizat.
- Secțiunea Timișoara - Stamora Moravița: studiul de fezabilitate finalizat de Primăria Reșița este în curs de avizare de către CFR SA.

Stadiile de execuție ale următoarelor proiecte sunt:

- **Modernizarea liniei CF București Nord – Jilava – Giurgiu Nord – Giurgiu Nord Frontieră.**

Denumire contract de execuție: *Modernizarea liniei CF București Nord – Jilava – Giurgiu Nord – Giurgiu Nord Frontieră – LOT 1: Redeschiderea circulației feroviare pe pod peste râul Argeș, între Vidra și Comana (proiectare și execuție)*

Faza de implementare: execuție lucrări cu stadiul fizic de realizare de 75,64%.

- **Electrificarea și reabilitarea liniei de cale ferată Cluj Napoca – Oradea – Episcopia Bihor**

Proiectul, care se desfășoară pe raza magistralei de cale ferată București – Cluj - Oradea (linia CF 300), pe tronsonul Cluj-Napoca – Oradea – Episcopia Bihor, deservește, din punct de vedere al traficului feroviar, zona de Vest a Podișului Transilvaniei, Județele Cluj, Sălaj și Bihor, respectiv localitățile amplasate pe valea râurilor Nadăș și Crișul Repede, în special localitățile Cluj-Napoca, Aghireș, Huedin, Aleșd și Oradea și asigură legătura, prin stația de frontieră Episcopia Bihor, cu rețeaua feroviară din Ungaria.

Denumirea contractelor de execuție:

1. *Proiectare și execuție a lucrărilor aferente obiectivului de investiții „Electrificarea și reabilitarea liniei de cale ferată Cluj Napoca – Oradea – Episcopia Bihor”, Lot 1 Cluj-Napoca - Aghireș.*

Faza de implementare: proiectare.

Stadiu actual: modificare/completare documentații și proiect tehnic.

2. *Proiectare și execuție a lucrărilor aferente obiectivului de investiții „Electrificarea și reabilitarea liniei de cale ferată Cluj Napoca – Oradea – Episcopia Bihor” Lot 2 Aghireș – Poieni.*

Faza de implementare: proiectare.

Stadiu actual: modificare/completare documentații și proiect tehnic.

3. *Proiectare și Execuție a lucrărilor aferente obiectivului de investiții „Electrificarea și reabilitarea liniei de cale ferată Cluj Napoca – Oradea – Episcopia Bihor” Lot 3 Poieni – Aleșd.*

Faza de implementare: proiectare.

Stadiu actual: modificare/completare documentații și proiect tehnic.

4. *Proiectare și Execuție a lucrărilor aferente obiectivului de investiții „Electrificarea și reabilitarea liniei de cale ferată Cluj Napoca – Oradea – Episcopia Bihor” Lot 4 Aleșd – Frontieră Ungaria.*

Faza de implementare: proiectare.

Stadiu actual: modificare/completare documentații și proiect tehnic.

6.2.8 Consultarea operatorilor de transport feroviar de marfă și călători privind aspecte ale infrastructurii feroviare

În vederea consultării operatorilor de transport feroviar de marfă și călători privind aspecte ale infrastructurii feroviare au fost formulate o serie de întrebări de către CNSDF vizând întreținerea și modernizarea infrastructurii feroviare după anul 2020.

Au fost primite în total 32 de răspunsuri, din care 26 de la operatorii de transport feroviar de marfă și 6 de la operatorii de transport feroviar de călători. Rezultatele agregate ale răspunsurilor sunt prezentate sub formă de pondere în tabelul de mai jos.

Tabel nr. 11. Ponderea răspunsurilor referitoare la infrastructură

Nr. crt	Întrebare	Pondere (%)				
		Foarte multumit	Mulțumit	Nemulțumit	Foarte nemulțumit	Nu pot aprecia
1	Evaluati modul în care lucrările executate, începând din anul 2020, pentru întreținerea și reparația infrastructurii feroviare au influențat creșterea vitezelor comerciale a trenurilor de marfă/călători	0	16	50	22	13
2	Evaluati modul în care lucrările executate, începând din anul 2020, pentru modernizarea infrastructurii feroviare au influențat creșterea vitezelor comerciale a trenurilor de marfă/călători	0	22	44	22	13
3	Evaluati modul în care lucrările executate, începând din anul 2020, pentru întreținerea și reparația infrastructurii feroviare au influențat creșterea punctualității trenurilor de marfă/călători	0	16	59	19	6
4	Evaluati modul în care lucrările executate, începând din anul 2020, pentru modernizarea infrastructurii feroviare au influențat creșterea punctualității trenurilor de marfă/călători	0	25	41	19	16
5	Evaluati modul în care lucrările executate, începând din anul 2020, pentru întreținerea și reparația infrastructurii feroviare au influențat siguranța circulației pe calea ferată	0	41	28	16	16

6	Evalueați modul în care lucrările executate, începând din anul 2020, pentru modernizarea infrastructurii feroviare au influențat siguranța circulației pe calea ferată	0	50	16	16	19
7	Evalueați modul în care lucrările executate, începând din anul 2020, pentru întreținerea și reparația infrastructurii feroviare au influențat alocarea capacităților de infrastructură, precum și creșterea de capacitate de infrastructură	0	22	50	16	13
8	Evalueați modul în care lucrările executate, începând din anul 2020, pentru modernizarea infrastructurii feroviare au influențat alocarea capacităților de infrastructură, precum și creșterea de capacitate de infrastructură	0	25	41	16	19

Sursa: Prelucrări proprii pe baza datelor primite de la OTF de călători și marfă

Din analiza tabelului se desprind următoarele concluzii relevante:

- Niciun OTF nu este foarte mulțumit de întreținerea și modernizarea infrastructurii după anul 2020;
- Predomină starea de nemulțumire privind întreținerea și modernizarea infrastructurii după anul 2020 (majoritar răspunsuri nemulțumit și foarte nemulțumit);
- Se remarcă faptul că 50% din OTF sunt mulțumiți de modul în care lucrările executate, începând din anul 2020, pentru modernizarea infrastructurii feroviare au influențat siguranța circulației pe calea ferată.

În ceea ce privește impactul lucrărilor executate, începând din anul 2020 pentru întreținerea, reparația și modernizarea infrastructurii feroviare asupra necesității utilizării unui material rulant nou și performant, situația este prezentată în tabelul de mai jos.

Tabel nr. 12. Efectele lucrărilor la infrastructură asupra necesității modernizării materialului rulant

Întrebare	Pondere (%)		
	Da	Nu	Nu stiu
Apreciați că, lucrările executate, începând din anul 2020 pentru întreținerea, reparația și modernizarea infrastructurii feroviare impun utilizarea unui material rulant nou, performant?	31	50	19

Sursa: Prelucrări proprii pe baza datelor primite de la OTF de călători și marfă

După cum se poate observa jumătate dintre OTF apreciază că impactul lucrărilor executate, începând din anul 2020 pentru întreținerea, reparația și modernizarea infrastructurii feroviare încă

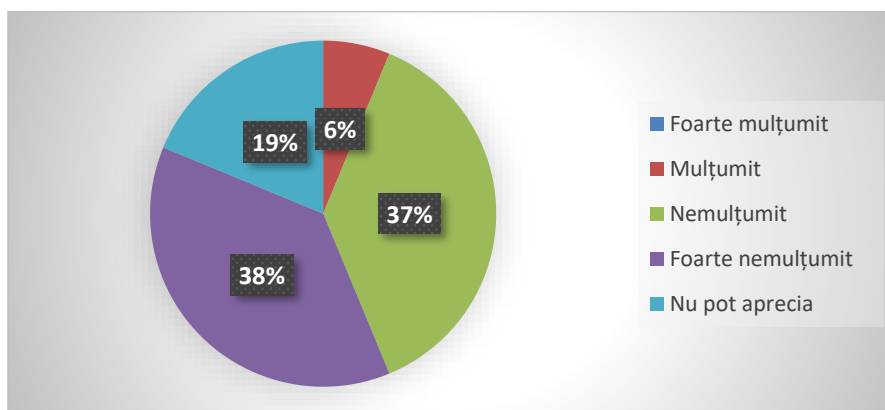
nu impune achiziția de material rulant nou având în vedere că starea infrastructurii pe ansamblul său este în stare de degradare și că doar o mică parte din aceasta a fost reparată sau modernizată.

6.2.9 Consultarea utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de marfă privind aspecte ale infrastructurii feroviare

În vederea consultării utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de marfă (case de expediție și companii care utilizează servicii de transport feroviar pentru a transporta propriile mărfuri și/sau materii prime pe calea ferată) privind aspecte ce țin de calitatea infrastructurii feroviare au fost formulate o serie de întrebări cu privire la gradul de mulțumire în legătură cu întreținerea, reparația și modernizarea infrastructurii feroviare, realizată după anul 2020.

În ceea ce privește modul în care lucrările executate, începând din anul 2020, pentru întreținerea și reparația infrastructurii feroviare au influențat creșterea vitezelor comerciale a trenurilor de marfă, 6% dintre respondenți sunt mulțumiți, 38% dintre respondenți sunt foarte nemulțumiți, 37% sunt nemulțumiți, iar 19% dintre respondenți nu pot aprecia impactul pe care aceste lucrări l-au avut asupra vitezei comerciale a trenurilor de marfă (Grafic nr. 10).

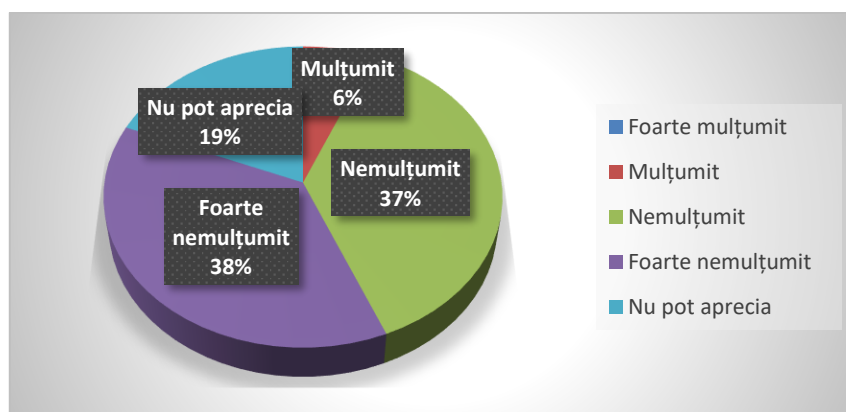
Grafic nr. 10. Modul în care lucrările executate, începând din anul 2020, pentru întreținerea și reparația infrastructurii feroviare au influențat creșterea vitezelor comerciale a trenurilor de marfă



Sursa: Prelucrări proprii ale informațiilor furnizate CNSDF de către utilizatorii serviciilor de transport feroviar de marfă

De asemenea, referitor la modul în care lucrările executate, începând din anul 2020, pentru modernizarea infrastructurii feroviare au influențat creșterea vitezelor comerciale a trenurilor de marfă, 38% dintre respondenți sunt foarte nemulțumiți și 37% sunt nemulțumiți, iar numărul celor care nu pot aprecia este ridicat (19%) (Grafic nr. 11).

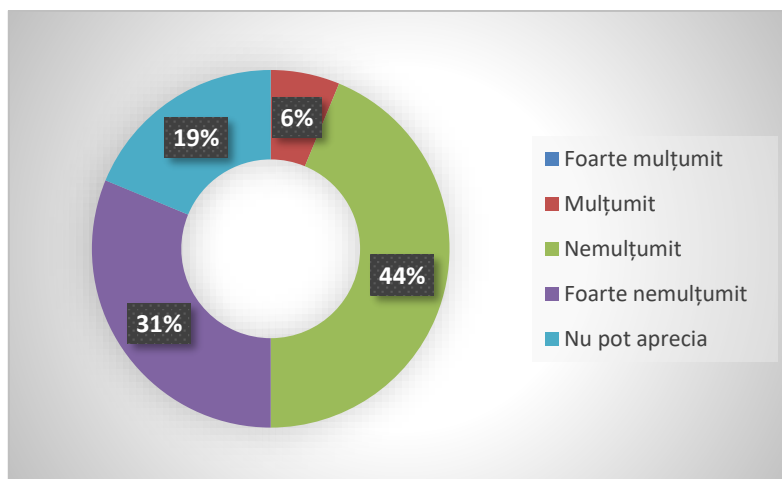
Grafic nr. 11. Modul în care lucrările executate, începând din anul 2020, pentru modernizarea infrastructurii feroviare au influențat creșterea vitezelor comerciale a trenurilor de marfă



Sursa: Prelucrări proprii ale informațiilor furnizate CNSDF de către utilizatorii serviciilor de transport feroviar de marfă

De asemenea, majoritatea respondenților s-a arătat nemulțumită de modul în care lucrările executate, începând din anul 2020, pentru întreținerea și reparația infrastructurii feroviare au influențat creșterea punctualității trenurilor de marfă, în timp ce doar 6% dintre utilizatorii serviciilor de transport feroviar de marfă sunt mulțumiți de impactul lucrărilor de întreținere și reparație a infrastructurii asupra punctualității trenurilor de marfă (**Grafic nr. 12**).

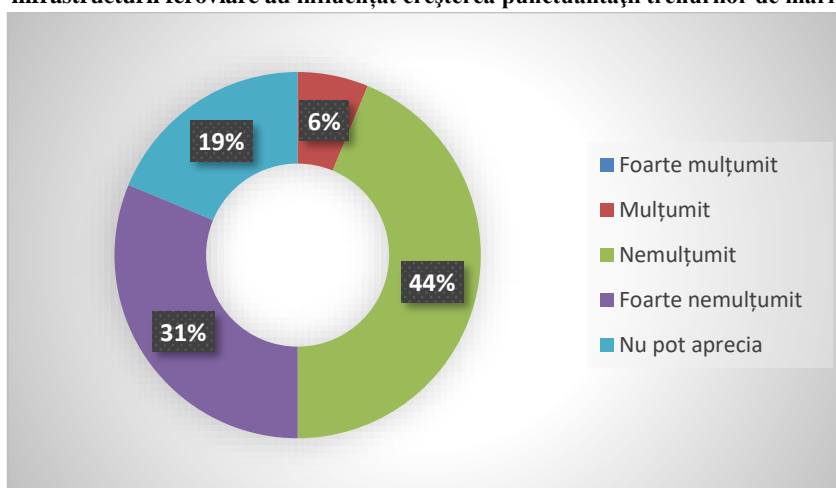
Grafic nr. 12. Modul în care lucrările executate, începând din anul 2020, pentru întreținerea și reparația infrastructurii feroviare au influențat creșterea punctualității trenurilor de marfă



Sursa: Prelucrări proprii ale informațiilor furnizate CNSDF de către utilizatorii serviciilor de transport feroviar de marfă

De asemenea, 44% dintre utilizatorii serviciilor feroviare care au răspuns chestionarelor transmise de CNSDF sunt nemulțumiți și 31% sunt foarte nemulțumiți de modul în care lucrările executate, începând din anul 2020, pentru modernizarea infrastructurii feroviare au influențat creșterea punctualității trenurilor de marfă. (**Grafic nr. 13**).

Grafic nr. 13. Modul în care lucrările executate, începând din anul 2020, pentru modernizarea infrastructurii feroviare au influențat creșterea punctualității trenurilor de marfă

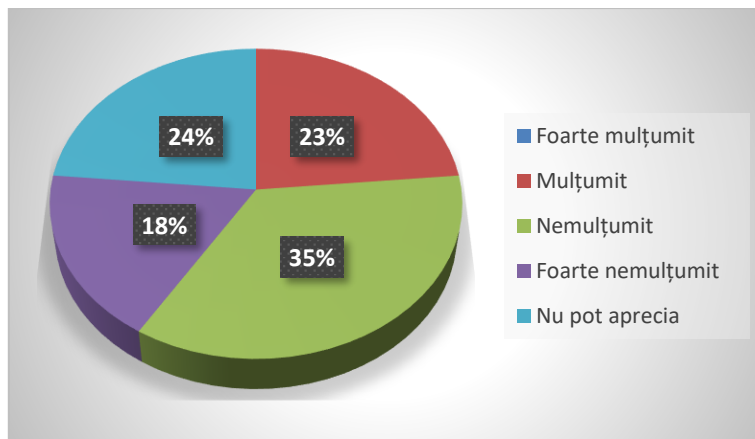


Sursa: Prelucrări proprii ale informațiilor furnizate CNSDF de către utilizatorii serviciilor de transport feroviar de marfă

Procentul respondenților nemulțumiți (35%) și a celor foarte nemulțumiți (18%) înregistrează o scădere față de situațiile prezentate anterior atunci când apreciază modul în care lucrările

executate, începând din anul 2020, pentru întreținerea și reparația infrastructurii feroviare au influențat siguranța circulației pe calea ferată. În plus, 23% dintre utilizatorii care au răspuns la chestionare sunt mulțumiți de impactul pe care lucrările de întreținere și reparație a infrastructurii feroviare au avut-o asupra siguranței circulației pe calea ferată (**Grafic nr. 14**).

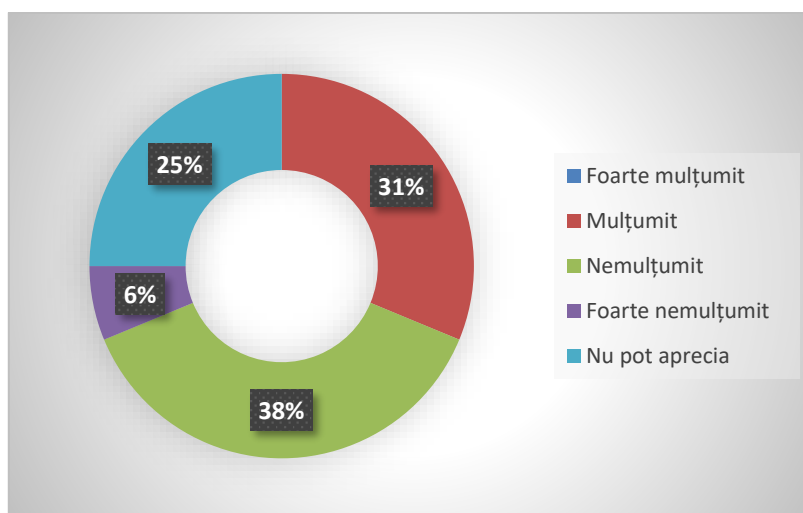
Grafic nr. 14. Modul în care lucrările executate, începând din anul 2020, pentru întreținerea și reparația infrastructurii feroviare au influențat siguranța circulației pe calea ferată



Sursa: Prelucrări proprii ale informațiilor furnizate CNSDF de către utilizatorii serviciilor de transport feroviar de marfă

Procentul respondenților nemulțumiți scade la 38% și a celor foarte nemulțumiți la 6% atunci când este vorba despre modul în care lucrările executate, începând din anul 2020, pentru modernizarea infrastructurii feroviare au influențat siguranța circulației pe calea ferată. Totodată în acest caz, crește procentul celor mulțumiți, la 31% (**Grafic nr. 15**).

Grafic nr. 15. Modul în care lucrările executate, începând din anul 2020, pentru modernizarea infrastructurii feroviare au influențat siguranța circulației pe calea ferată

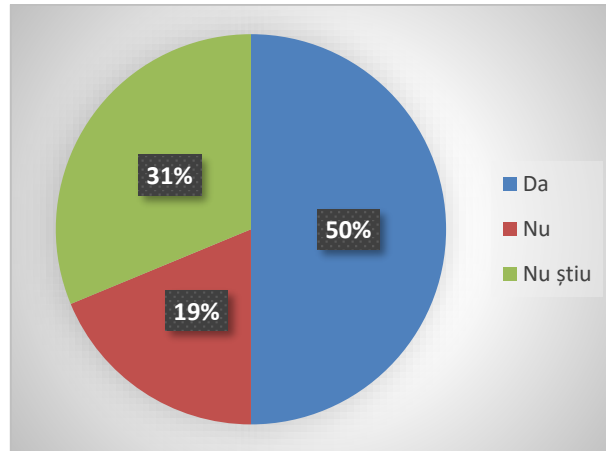


Sursa: Prelucrări proprii ale informațiilor furnizate CNSDF de către utilizatorii serviciilor de transport feroviar de marfă

Trebuie subliniat faptul că, în situațiile prezentate anterior, niciunul dintre utilizatorii serviciilor de transport feroviar de mărfuri nu a răspuns că este foarte mulțumit (**Graficele nr. 10, 11, 12, 13, 14 și 15**).

În schimb, jumătate dintre respondenți sunt de părere că este necesară utilizarea unui material rulant nou, performant, după executarea lucrărilor de întreținere, reparație și modernizare a infrastructurii feroviare (Grafic nr. 16).

Grafic nr. 16. Lucrările executate pentru întreținerea, reparația și modernizarea infrastructurii feroviare impun utilizarea unui material rulant nou, performant



Sursa: Prelucrări proprii ale informațiilor furnizate CNSDF de către utilizatorii serviciilor de transport feroviar de marfă

7. Concluzii și recomandări

Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 identifică drept principală prioritate creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă, în principal prin creșterea nivelului de performanță al infrastructurii feroviare.

Subfinanțarea prelungită a infrastructurii feroviare se reflectă în lipsa reînnoirilor căilor de rulare și a instalațiilor, dar și în limitarea severă a cheltuielilor privind întreținerea și reparațiile.

Ca urmare, frecvența apariție a situațiilor care impun instituirea restricțiilor de viteză a crescut semnificativ, cu impact asupra degradării severe a parametrilor de performanță ai infrastructurii și, implicit, a performanței și atractivității serviciilor de transport feroviar.

Pentru a recupera nerealizările privind lucrările la infrastructura feroviară este importantă alocarea fondurilor necesare, astfel încât să fie respectate graficele de realizare a lucrărilor de reparații curente, cele de reînnoire/reparații capitale la infrastructura feroviară publică prevăzute conform *Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare*, *Programului de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă* și a *Contractului de activitate și performanță al CFR pentru perioada 2021-2025*.

Subdimensionarea bugetului alocat din fonduri publice pentru lucrările de întreținere, reparație și reînnoire a infrastructurii feroviare are un impact direct asupra siguranței circulației pe calea ferată. Totodată, alocarea unor sume insuficiente pentru a acoperi integral necesitățile de finanțare ale infrastructurii feroviare are efecte negative în ceea ce privește atingerea obiectivelor de performanță stabilite prin Contractul de activitate și performanță, ce influențează și creșterea competitivității transportului feroviar, în raport cu alte moduri de transport.

Dacă aceste condiții se mențin, este posibil ca România să nu fie în măsură să atingă țintele stabilite prin Pactul verde european și Strategia UE pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă,

cu risc de pierdere a fondurilor UE alocate pentru sectorul transporturilor și de mărire a ecartului față de statele membre care au o infrastructură feroviară performantă.

Din analiza datelor și informațiilor prezentate în Studiu, se desprind următoarele concluzii:

- Se menține o percepție preponderent negativă o operatorilor de transport feroviar cu privire la volumul și calitatea lucrărilor de modernizare a infrastructurii executate de CFR SA. Acest fapt îi determină să amâne deciziile de achiziție de material rulant nou și limitează perspectivele de dezvoltare a activității pe termen mediu;
- Din consultarea pieței utilizatorilor de transport feroviar de marfă a rezultat că majoritatea respondenților este nemulțumită de impactul lucrărilor de întreținere, reparație și modernizare a infrastructurii feroviare executate, începând din anul 2020, asupra creșterii vitezelor comerciale și a punctualității trenurilor de marfă.

Procentul respondenților nemulțumiți și foarte nemulțumiți scade atunci când este vorba despre modul în care lucrările de întreținere, reparație și modernizare a infrastructurii feroviare executate, începând din anul 2020, au influențat siguranța circulației pe calea ferată.

De remarcat faptul că, în situațiile prezentate anterior, niciunul dintre utilizatorii serviciilor de transport feroviar de mărfuri nu a răspuns că este foarte mulțumit. De asemenea, jumătate dintre respondenți consideră că este necesară utilizarea unui material rulant nou, performant, după executarea lucrărilor de întreținere, reparație și modernizare a infrastructurii feroviare.

- În contractele încheiate de CFR SA cu gestionarii de infrastructură, nu se regăsesc indicatori de performanță și clauze privind verificarea atingerii acestor indicatori pentru rețeaua feroviară neinteroperabilă închiriată, dar și a modului în care au fost cheltuite anual sumele încasate din TUI de către gestionari (activități de întreținere și reparații ale secției/grupului de secții de circulație închiriate și/sau pentru dezvoltarea transportului feroviar public de călători.)
- Capacitatea tehnică limitată a firmelor de construcții în ceea ce privește realizarea lucrărilor de reînnoire a infrastructurii a determinat o reconsiderare a politicii CFR SA în ceea ce privește efectuarea lucrărilor de reînnoire a liniei în regie proprie în cazuri urgente, precum repararea liniilor ferate din portul Galați și cele de la frontiera cu Republica Moldova și Ucraina;
- Echipamentele de mecanizare aflate în dotarea CFR SA nu acoperă necesitățile tehnologice pentru efectuarea eficientă cu resurse proprii a lucrărilor urgente, ceea ce presupune alocarea de resurse și pentru îmbunătățirea situației parcului de vehicule feroviare și echipamente al CFR SA;
- O parte importantă a modernizării transporturilor pe calea ferată o reprezintă și procesul de automatizare, centralizare și coordonare. Din acest punct de vedere, beneficiile centralizării electronice evidențiază pe lângă componentele de siguranță și capacitate și scăderea semnificativă a cheltuielilor cu personalul și întreținerea. Această automatizare poate conduce la o utilizare eficientă a fondurilor pentru asigurarea unei infrastructuri feroviare atractive, pentru operatorii de transport pe calea ferată și pentru beneficiarii acesteia;
- Creșterea nivelului de centralizare al instalațiilor de semnalizare și integrarea acestora în centre de management ale traficului poate contribui la îmbunătățirea siguranței circulației trenurilor și la creșterea vitezei de circulație pe secțiile modernizate;

- Demersurile întreprinse de CFR SA în legătură cu managementul traficului se înscriu în preocupările europene de îmbunătățire a proceselor de planificare a traselor și de interconectare a rețelelor feroviare din diverse state și reprezintă un set de măsuri care vor contribui la eficientizarea calității transportului feroviar de marfă și călători din țara noastră;
- Prin utilizarea *sistemului Routes*, care va ține cont de noile cerințe, atât la nivel național, cât și în vederea asigurării conexiunii cu sistemele similare dezvoltate în cadrul RailNet Europe (RNE), va crește capacitatea de infrastructură alocată atât pentru traficul feroviar intern, cât și pentru cel extern;

În perioada 2024-2029 administratorii de infrastructură din statele membre ale UE vor implementa proiectul TTR (Revizuirea procesului de realizare a calendarului de alocare a traselor internaționale – Timetable Redesign), care vizează creșterea de capacitate de infrastructură alocată traficului feroviar de marfă. Aceasta presupune o mai bună coordonare între administratorii de infrastructură din diferite țări, *noul sistem Routes* reprezentând un prim pas în acest sens;

- Realizarea de Centre de Management ale Traficului (CMT) zonale pe liniile cu trafic semnificativ va îmbunătăți traficul feroviar de marfă pe coridoarele feroviare europene care străbat România, cu impact în creșterea punctualității trenurilor de marfă.

Totodată, prin implementarea CMT zonale, printr-o bună coordonare între administratorul infrastructurii feroviare și operatorii terminalelor de marfă situate pe cele două coridoare europene, Rin-Dunăre și Orient/Est-Mediteranean, va putea fi stimulat traficul multimodal de marfă din România. Această măsură este în concordanță cu prevederile *Strategiei UE pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă*, prin care se urmărește ca traficul feroviar de marfă să se dubleze până în anul 2050, comparativ cu anul 2015.

- În ceea ce privește realizarea și implementarea *Sistemului de telegestiune a energiei electrice*, acesta va contribui la posibilitatea selectării, de către operatorii de transport feroviar, a furnizorului de energie electrică pentru tracțiune pe baze concurențiale.

De asemenea, implementarea *Sistemului de telegestiune* va contribui la exploatarea eficientă a energiei electrice de tracțiune, la estimarea corectă a necesarului de energie electrică de achiziționat și la reducerea costurilor cu dezechilibrele apărute între consumul planificat și cel realizat.

- În prezent, liniile nefuncționale din stațiile de cale ferată aflate în Portul Constanța reprezintă 15 % din totalul liniilor existente în aceste stații. Finalizarea reparațiilor și deblocarea celor 47 de linii închise din aceste stații portuare va contribui la eliberarea acestor capacități de infrastructură esențiale pentru fluidizarea traficului și vor reduce timpul de așteptare al operatorilor feroviari pentru operațiunile de încărcare și descărcare din Portul Constanța.

Recomandări

- Prioritizarea la nivelul CFR SA a obiectivului de atragere a unui volum semnificativ de finanțare europeană, ca formă principală de suplimentare a resurselor aflate la dispoziție pentru modernizarea rețelei feroviare și diminuarea dependenței de fondurile alocate de la bugetul de stat;
- Internalizarea costurilor externe ale transportului rutier, pentru a asigura un climat concurențial echilibrat între modurile de transport;

- Alocarea unui buget corespunzător pentru finanțarea lucrărilor de întreținere și reparație a căii ferate conform necesităților stabilite prin *Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025* și Contractul de activitate și performanță încheiat 2021-2025 între MTI și CFR SA. Astfel, se va încetini procesul de degradare progresivă a infrastructurii feroviare și a materialului rulant utilizat, iar rezultatul acestor acțiuni va contribui la creșterea performanțelor și calității serviciilor de transport feroviar.

Alocarea unui buget corespunzător pentru finanțarea lucrărilor de întreținere și reparație a căii ferate, va crește siguranța circulației pe calea ferată și implicit poate duce la scăderea riscului de incidente. În același context, o finanțare corespunzătoare va crește nivelul de competitivitate al transportului feroviar, raportat la celelalte moduri de transport, în special față de transportul rutier. De asemenea, creșterea nivelului de performanță al infrastructurii feroviare, ca urmare a finanțării corespunzătoare a infrastructurii feroviare, va determina și înnoirea parcului de material rulant, așa cum au apreciat și utilizatorii serviciilor de transport feroviar, consultați de CNSDF.

- Creșterea capacității administratorului infrastructurii de a dezvolta activități de întreținere/reparații în regie proprie;
- Stabilirea de reguli și responsabilități clare în sarcina gestionarilor de infrastructură, prin includerea în contractele încheiate de CFR SA cu gestionarii de infrastructură, a unor indicatori de performanță și verificarea atingerii acestor indicatori pentru rețeaua feroviară neinteroperabilă închiriată, dar și modul în care au fost cheltuite anual sumele încasate din TUI de către gestionari, pentru activități de întreținere și reparații ale secției/grupului de secții de circulație închiriate și/sau pentru dezvoltarea transportului feroviar public de călători pe secția/grupul de secții de circulație închiriate.
- Publicarea de către CFR SA, în raportul său anual de activitate, a modului de îndeplinire a indicatorilor de performanță realizați de gestionarii de infrastructură, pentru secțiile infrastructurii neinteroperabile închiriate.