



Ministerul Transporturilor și Infrastructurii



PLAN DE ACȚIUNE

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

Perioada de referință: 2021 - 2026

Versiune: 1.0



CUPRINS

1. Preambul	4
2. Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare	6
2.1 Context legal	6
2.2 Context de piață	7
2.3 Obiective strategice, direcții de acțiune prioritare și rezultate așteptate	9
2.4 Necesități de finanțare	12
2.5 Măsuri necesare pentru asigurarea fezabilității strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare	14
2.6 Implementarea strategiei de dezvoltare a infrastructurii	15
2.6.1 Situația actuală	15
2.6.2 Acțiuni necesare în vederea susținerii eficiente a realizării obiectivelor privind creșterea traficului feroviar	17
3. Prioritizarea investițiilor feroviare	18
4. Creșterea traficului feroviar cu 25% până în anul 2026: analiză preliminară	24
4.1 Analiza preliminară a obiectivelor asumate	24
4.1.1 Obiective privind transportul de călători	24
4.1.2 Obiective privind transportul de marfă	24
4.2 Modalități de bază pentru asigurarea transferului modal către calea ferată a fluxurilor de transport	26
4.2.1 Restabilirea unui mediu competițional echitabil și nediscriminatoriu între modurile de transport	26
4.2.1.1 Situația actuală	26
4.2.1.2 Acțiuni necesare	27
4.2.2 Creșterea nivelului de competitivitate al serviciilor de transport feroviar	29
4.2.3 Asigurarea cadrului legal adecvat	29
4.3 Beneficii așteptate	30
5. Transferul modal către calea ferată a traficului de călători	31
5.1 Acțiuni specifice privind compensarea handicapului competitiv al transportului feroviar de călători în raport cu alte moduri de transport	31
5.2 Acțiuni specifice privind creșterea competitivității serviciilor de transport feroviar de călători	34
5.3 Investițiile în material rulant feroviar și utilizarea eficientă a acestuia	36
6. Transferul modal către calea ferată a traficului de marfă	38
6.1 Acțiuni specifice privind compensarea handicapului competitiv al transportului feroviar de marfă în raport cu alte moduri de transport	39
6.1.1 Acțiuni privind transportul combinat de marfă	39
6.1.2 Acțiuni privind transportul de marfă în vagoane izolate	41
6.2 Acțiuni specifice privind asigurarea competitivității serviciilor de transport feroviar de marfă	42
6.2.1 Acțiuni privind transportul combinat de marfă	42
6.2.2 Acțiuni privind transportul de marfă în vagoane izolate	43
7. Cadrul instituțional și creșterea capacității administrative	44
7.1 Entități responsabile de realizarea planului de acțiuni	44
7.2 Creșterea capacității administrative a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii pentru implementarea planului de acțiuni	44
7.2.1 Creșterea capacității administrative la nivelul MTI	44
7.2.2 Monitorizarea indicatorilor de performanță ai sistemului național de transport feroviar	47
7.3 Creșterea capacității administrative a CFR SA pentru implementarea planului de acțiuni	48
7.4 Modificări legislative necesare	49
8. Sinteza acțiunilor necesare pentru transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport	52



LISTA FIGURI

Figura 1 - Evoluția transportului feroviar de călători și marfă.....	7
Figura 2 - Logica strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare.....	9
Figura 3 - Rezultate așteptate pe orizont de 10 ani.....	11
Figura 4 - Etapele stabilirii nevoilor prioritare feroviare	18

LISTA TABELE

Tabelul 1- Situația fondurilor publice alocate în ultima perioadă pentru infrastructura feroviară	8
Tabelul 2 - Obiective strategice și acțiuni strategice privind dezvoltarea infrastructurii feroviare	10
Tabelul 3- Programul cadru de reînnoire a infrastructurii feroviare și costurile necesare	11
Tabelul 4 - Fonduri publice necesare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare în perioada 2021-2025, structurate pe obiective strategice generale și specifice.....	12
Tabelul 5 - Fonduri publice necesare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare în perioada 2021-2025, structurate pe categorii de cheltuieli	13
Tabelul 6 - Fonduri publice naționale alocate pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare în perioada 2021-2025.....	16
Tabelul 7 - Evoluția indicatorilor de performanță ai administrării infrastructurii feroviare în perioada 2021-2025....	16
Tabelul 8 - Metodologia de evaluare în funcție de criterii	19
Tabelul 9 - Metodologia de prioritizare a rețelei feroviare.....	20
Tabelul 10 - Lista proiectelor feroviare prioritizate și ierarhizate, localizate pe rețeaua primară	21
Tabelul 11 - Proiectele finanțate din POT	22
Tabelul 12 - Creșterea capacității administrative a companiilor feroviare de stat	45
Tabelul 13 - Acțiunile necesare pentru a asigura transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport	52

1. PREAMBUL

În procesul de elaborare a Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR) a fost agreată necesitatea unui plan de acțiune pentru atingerea obiectivelor de reformă asumate în ceea ce privește creșterea traficului feroviar până în anul 2026. Acest plan include:

- un sistem cu indicatori pentru prioritizarea investițiilor;
- o structură responsabilă cu pregătirea proiectului;
- măsuri de creștere a traficului de marfă feroviar cu cel puțin 25% până în 2026 față de 2020;
- măsuri specifice în vederea atingerii unui obiectiv de creștere a numărului de călători din transportul feroviar cu o medie de 25% față de nivelul de referință din 2021;
- măsuri de creștere a utilizării materialului rulant nou achiziționat;
- măsuri de transfer al călătorilor de la transportul cu autobuze/microbuze la transportul feroviar pe rutele de navetă.

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

În conformitate cu prevederile legislației europene și naționale în vigoare, instrumentul prin care se asigură cadrul legal de implementare a Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 este contractul de activitate și performanță al administratorului infrastructurii feroviare pentru perioada 2021-2025, contract încheiat cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în numele statului. Acest contract a fost aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 920/2021.

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

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

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



- definirea cadrului instituțional adecvat care să asigure implementarea planului de acțiune;
- stabilirea termenelor și responsabilităților privind realizarea acțiunilor necesare.

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

2. STRATEGIA DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII FERROVIARE

2.1 CONTEXT LEGAL

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

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

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

În conformitate cu prevederile alineatelor (2), (3) și (4) ale art. 8 din Legea nr. 202/2016, strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare trebuie să constituie un document de referință al contractului de activitate al administratorului infrastructurii feroviare³, în principal în sensul că:

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

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

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

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

³ Contract care se încheie între Ministerul Transporturilor și administratorul infrastructurii feroviare, pe o perioadă de cel puțin 5 ani, conform prevederilor art. 30 din Legea nr. 202/2016

⁴ Aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 666/2016

2.2 CONTEXT DE PIAȚĂ

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

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

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

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

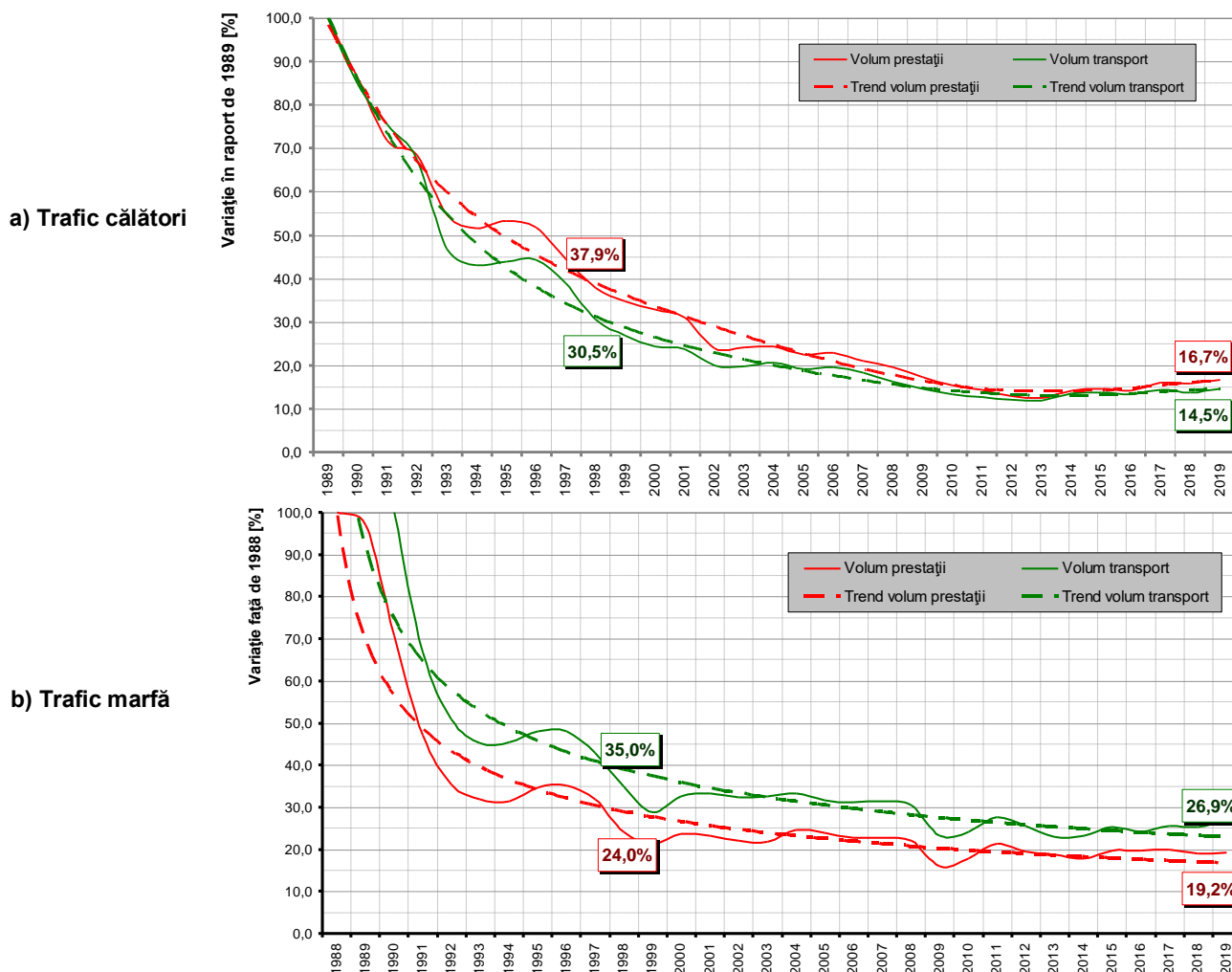


Figura 1 - Evoluția transportului feroviar de călători și marfă

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

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

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

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

Anul	Fonduri publice [mii lei]			
	Intretinere	Reparatii	Reinnoire	Investitii
2012	850 000	44 821	37 165	1 352 564
2013	450 000	51 455	54 915	1 390 433
2014	693 045	4 329	13 973	1 505 330
2015	756 237	65 599	18 990	1 388 208
2016	1 022 222	92 974	48 474	1 243 268
2017	888 392	35 109	37 937	2 224 984
2018	893 686	17 219	36 342	1 146 595
2019	1 072 514	25 586	48 941	2 403 292
2020	1 204 716	26 141	79 958	2 253 535
Total	7 830 812	363 233	376 695	14 908 209
Medie anuala	870 090	40 359	41 855	1 561 333
Necesar anual (medie)	1 442 710	230 000	1 401 665	
Acoperire necesar	60,31%	17,55%	2,99%	

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

- în ceea ce privește întreținerea infrastructurii, fondurile publice alocate au acoperit doar **60,3%** din necesitățile de finanțare;
- în ceea ce privește repararea infrastructurii, fondurile publice alocate au acoperit mai puțin de **20%** din necesitățile de finanțare;
- în ceea ce privește reînnoirea infrastructurii, fondurile publice alocate au acoperit mai puțin de **3%** din necesitățile de finanțare.

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

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

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

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

2.3 OBIECTIVE STRATEGICE, DIRECȚII DE ACȚIUNE PRIORITARE ȘI REZULTATE AȘTEPTATE

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

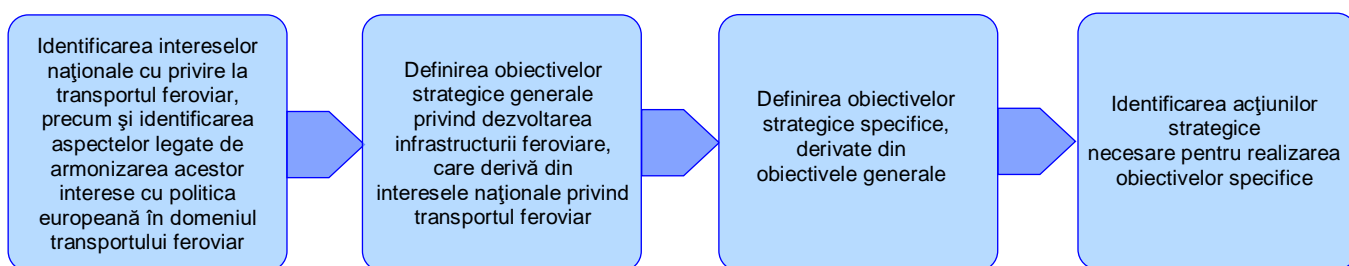


Figura 2 - Logica strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare

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

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

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

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

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

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



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

OBIECTIVE GENERALE	OBIECTIVE SPECIFICE	ACȚIUNI STRATEGICE
A	Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă	
	A.1	Creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară
	A.1.1	Reînnoirea infrastructurii feroviare
	A.1.2	Reparațiile curente ale elementelor de infrastructură
	A.1.3	Întreținerea curentă a infrastructurii feroviare
	A.1.4	Creșterea vitezei proiectate a infrastructurii feroviare
	A.2	Creșterea vitezelor comerciale realizate, prin reducerea ecartului față de viteză permisă de infrastructura feroviară. Creșterea punctualității trenurilor
	A.2.1	Creșterea eficienței managementului operativ al circulației trenurilor
	A.2.2	Creșterea eficienței managementului tactic al circulației trenurilor
	A.2.3	Creșterea eficienței planificării circulației trenurilor pe orizont de timp strategic
	A.2.4	Planificarea strategică a infrastructurii și a serviciilor feroviare
	A.2.5	Creșterea eficienței procedurilor de siguranță pentru comunicarea cu trenurile în mișcare
	A.3	Creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare
	A.3.1	Creșterea gradului de mecanizare a activităților de mentenanță a infrastructurii
	A.3.2	Creșterea nivelului de centralizare a instalațiilor de semnalizare feroviară
	A.3.3	Concentrarea centrelor de decizie privind managementul traficului feroviar
	A.3.4	Creșterea eficienței utilizării resurselor financiare destinate administrării infrastructurii feroviare
	A.3.5	Optimizarea gradului de divizare a rețelei feroviare și a distribuției punctelor de secționare
	A.3.6	Optimizarea modelului de business în domeniul mentenanței infrastructurii feroviare
	A.4	Menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației trenurilor
	A.4.1	Menținerea nivelului ridicat de siguranță al sistemelor de semnalizare feroviară
	A.4.2	Creșterea nivelului de protecție a traficului rutier la trecerile la nivel cu calea ferată
	A.5	Creșterea eficienței energetice și reducerea nivelului de poluare
	A.5.1	Creșterea gradului de electrificare a rețelei feroviare
	A.5.2	Creșterea eficienței managementului distribuției energiei electrice
	A.6	Îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare
	A.6.1	Construirea unor linii noi
	A.6.2	Interconectarea cu alte moduri de transport
	A.7	Creșterea competitivității transportului feroviar de pasageri
	A.7.1	Promovarea unor servicii cu grad ridicat de atractivitate pentru transportul pasagerilor
	A.7.2	Susținerea logistică a serviciilor cadențate de transport feroviar al pasagerilor
	A.7.3	Integrarea transportului feroviar de pasageri în fluxuri intermodale destinate creșterii mobilității
	A.7.4	Creșterea accesibilității transportului feroviar de pasageri
	A.7.5	Creșterea nivelului de calitate și eficiență a serviciilor de transport feroviar de pasageri
	A.8	Creșterea competitivității transportului feroviar de marfă
	A.8.1	Promovarea transportului intermodal feroviar-auto containerizat
	A.8.2	Promovarea transportului de semi-trailere și a transportului RO-LA
	A.8.3	Promovarea transportului feroviar de marfă în vagoane izolate
	A.8.4	Creșterea nivelului de calitate și eficiență a serviciilor de transport feroviar de marfă
B	Integrarea în spațiul feroviar unic european	
	B.1	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridoarelor feroviare internaționale
	B.1.1	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridorului Rin-Dunăre
	B.1.2	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridorului Orient / East-Med
	B.2	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T
	B.2.1	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T Centrale
	B.2.2	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T Extinse
	B.3	Integrarea în rețeaua feroviară europeană de mare viteză
	B.3.1	Axa de mare viteză Est - Vest
	B.3.2	Axa de mare viteză Nord - Sud
	B.4	Susținerea mobilității militare

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

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

Anul	Lungime refacție [km]	Costuri estimate reînnoire					
		Reînnoire linii curente și directe (refacție)		Reînnoire elemente critice de infrastructură		TOTAL	
		mil.euro	mil.lei	mil.euro	mil.lei	mil.euro	mil.lei
i	70	40,9	188,3	33,0	151,8	73,9	340,1
ii	150	87,7	403,6	45,0	207,0	132,7	610,6
iii	250	146,2	672,6	60,0	276,0	206,2	948,6
iv	375	219,3	1 008,9	75,0	345,0	294,3	1 353,9
v	550	321,7	1 479,8	90,0	414,0	411,7	1 893,8
vi	600	350,9	1 614,3	100,0	460,0	450,9	2 074,3
vii	600	350,9	1 614,3	100,0	460,0	450,9	2 074,3
viii	600	350,9	1 614,3	100,0	460,0	450,9	2 074,3
ix	650	380,2	1 748,8	100,0	460,0	480,2	2 208,8
x	700	409,4	1 883,3	100,0	460,0	509,4	2 343,3
xi	700	409,4	1 883,3	100,0	460,0	509,4	2 343,3
xii	700	409,4	1 883,3	100,0	460,0	509,4	2 343,3
xiii	750	438,7	2 017,9	100,0	460,0	538,7	2 477,9
xiv	750	438,7	2 017,9	100,0	460,0	538,7	2 477,9
xv	800	467,9	2 152,4	100,0	460,0	567,9	2 612,4
TOTAL	8 245	4 822,4	22 182,9	1 303,0	5 993,8	6 125,4	28 176,7
MEDIE	549,7	321,5	1 478,9	86,9	399,6	408,4	1 878,4

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

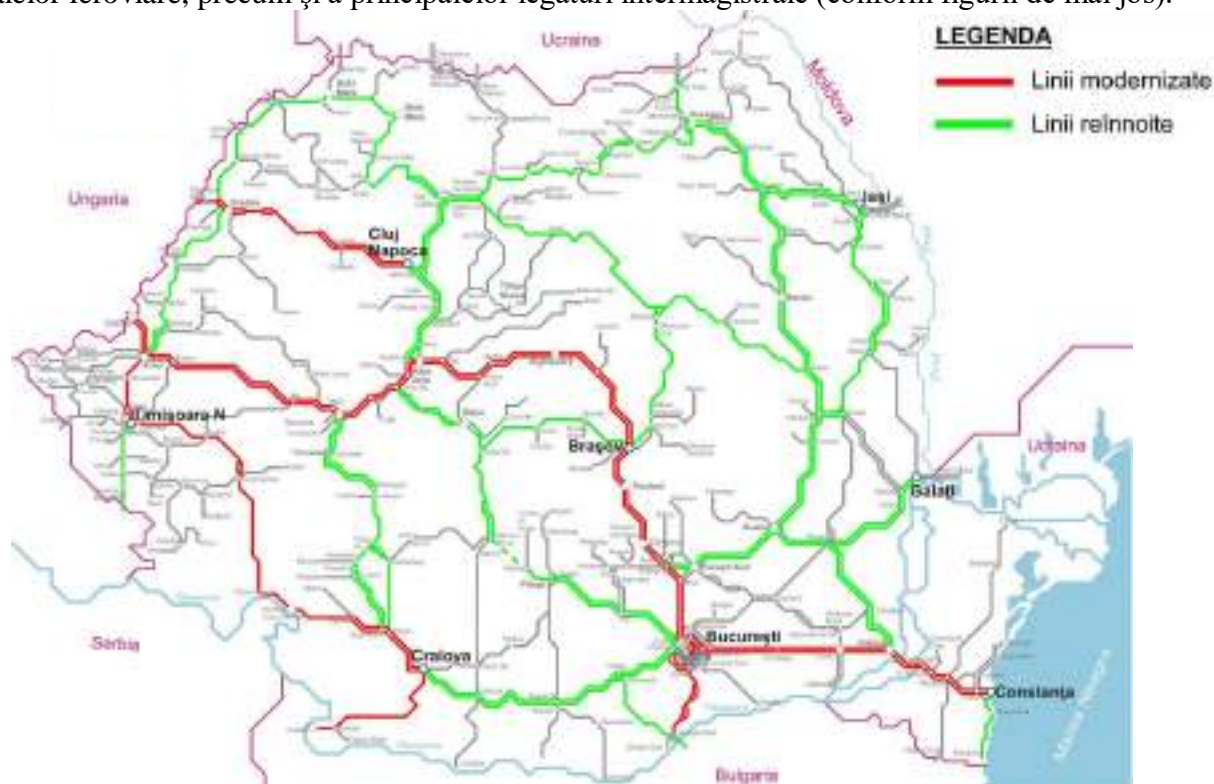


Figura 3 - Rezultate așteptate pe orizont de 10 ani

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

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

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

2.4 NECESITĂȚI DE FINANȚARE

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

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

Obiective strategice globale și specifice		Fonduri publice necesare						
		UM	2021	2022	2023	2024	2025	TOTAL
A	Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă	mil. euro	552,97	742,79	989,24	921,38	929,43	4 135,82
		mil. lei	2 654,27	3 565,41	4 748,35	4 422,64	4 461,27	19 851,95
A.1	Creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară	mil. euro	460,07	596,76	737,45	746,56	809,07	3 349,90
		mil. lei	2 208,32	2 864,44	3 539,76	3 583,47	3 883,55	16 079,54
A.2	Creșterea vitezelor comerciale realizate, prin reducerea ecartului față de viteza permisă de infrastructura feroviară. Creșterea punctualității trenurilor	mil. euro	0,00	0,00	7,74	11,31	5,95	24,99
		mil. lei	0,00	0,00	37,13	54,26	28,56	119,95
A.3	Creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare	mil. euro	28,81	34,32	63,47	65,82	79,33	271,75
		mil. lei	138,28	164,75	304,67	315,95	380,76	1 304,41
A.4	Menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației trenurilor	mil. euro	17,91	7,96	0,56	0,00	0,00	26,42
		mil. lei	85,95	38,20	2,69	0,00	0,00	126,84
A.5	Creșterea eficienței energetice și reducerea nivelului de poluare	mil. euro	0,21	0,57	0,18	5,36	5,36	11,67
		mil. lei	1,00	2,75	0,86	25,70	25,70	56,01
A.6	Îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare	mil. euro	15,16	73,22	131,80	58,58	29,68	308,43
		mil. lei	72,77	351,45	632,62	281,16	142,47	1 480,47
A.7	Creșterea competitivității transportului feroviar de pasageri	mil. euro	30,82	29,96	48,05	33,77	0,05	142,65
		mil. lei	147,95	143,82	230,63	162,09	0,23	684,73
A.8	Creșterea competitivității transportului feroviar de marfă	mil. euro	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		mil. lei	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
B	Integrarea în spațiul feroviar unic european	mil. euro	999,22	1 747,23	2 359,42	2 005,37	2 340,85	9 452,09
		mil. lei	4 796,25	8 386,68	11 325,23	9 625,76	11 236,09	45 370,02
B.1	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridoarelor feroviare internaționale	mil. euro	643,94	1 293,37	1 820,84	1 246,19	896,82	5 901,16
		mil. lei	3 090,91	6 208,18	8 740,05	5 981,69	4 304,73	28 325,56
B.2	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T	mil. euro	355,28	453,86	538,58	759,18	1 444,03	3 550,93
		mil. lei	1 705,34	2 178,51	2 585,19	3 644,07	6 931,36	17 044,46
B.3	Integrarea în rețeaua feroviară europeană de mare viteză	mil. euro	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		mil. lei	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
B.4	Susținerea mobilității militare	mil. euro	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		mil. lei	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL		mil. euro	1 552,19	2 490,02	3 348,66	2 926,75	3 270,28	13 587,91
		mil. lei	7 450,52	11 952,10	16 073,59	14 048,41	15 697,36	65 221,97

Necesitățile de finanțare prezentate mai sus urmează a fi completate corespunzător portofoliului de proiecte cu utilizare duală aferente obiectivului specific B.4 "Susținerea mobilității militare", ulterior stabilirii și aprobării de către Guvern a acestui portofoliu.

Necesitățile de finanțare din fonduri publice a infrastructurii feroviare în perioada 2021-2025, pe categorii de cheltuieli, fundamentate prin strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare române, sunt prezentate sintetic în tabelul următor.

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

Categorii de cheltuieli	Fonduri publice necesare						
	UM	2021	2022	2023	2024	2025	TOTAL
Întreținere și reparații	mil. euro	366,67	366,67	364,67	361,67	358,67	1 818,33
	mil. lei	1 760,00	1 760,00	1 750,40	1 736,00	1 721,60	8 728,00
Întreținere curentă (acțiunea strategică A. 1.3)	mil. euro	316,67	316,67	316,67	316,67	316,67	1 583,33
	mil. lei	1 520,00	1 520,00	1 520,00	1 520,00	1 520,00	7 600,00
Reparații curente (acțiunea strategică A. 1.2)	mil. euro	50,00	50,00	48,00	45,00	42,00	235,00
	mil. lei	240,00	240,00	230,40	216,00	201,60	1 128,00
Reînnoirea rețelei feroviare (măsurile A.1.1.1 și A.1.1.2)	mil. euro	73,94	132,73	206,22	294,33	411,69	1 118,91
	mil. lei	354,92	637,12	989,86	1 412,79	1 976,10	5 370,79
Proiecte de investiții	mil. euro	1 111,58	1 990,62	2 777,78	2 270,75	2 499,93	10 650,66
	mil. lei	5 335,60	9 554,98	13 333,33	10 899,61	11 999,66	51 123,18
Proiecte eligibile pentru finanțare din fonduri europene nerambursabile	mil. euro	1 086,58	1 958,21	2 705,03	2 193,78	2 408,86	10 352,46
	mil. lei	4 998,28	9 007,75	12 443,15	10 091,39	11 080,75	47 621,32
Proiecte care se finanțează din fonduri naționale	mil. euro	25,00	32,41	72,74	76,97	91,07	298,20
	mil. lei	337,32	547,23	890,17	808,22	918,92	3 501,86
TOTAL	mil. euro	1 552,19	2 490,02	3 348,66	2 926,75	3 270,28	13 587,91
	mil. lei	7 450,52	11 952,10	16 073,59	14 048,41	15 697,36	65 221,97

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

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

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

2.5 MĂSURI NECESARE PENTRU ASIGURAREA FEZABILITĂȚII STRATEGIEI DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII FERROVIARE

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

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

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

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

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

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

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

2.6 IMPLEMENTAREA STRATEGIEI DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII

2.6.1 Situația actuală

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Indicator	UM	Obiective				
		2021	2022	2023	2024	2025
A.1 - Viteza tehnică asigurată	km/h	68,20	67,80	66,51	65,06	-
A.2 - Grad de utilizare a performanțelor proiectate	%	79,02	77,73	76,25	74,58	-
A.3.1 - Valoare indisponibilitate	zile*km	768 807,36	816 074,33	870 371,05	934 014,94	-
A.4 - Numărul punctelor periculoase eliminate prin reparații curente	nr	1	3	3	3	-
B.1 - Lungime linie reînnoită (refacție)	km	9,9	22,6	17,2	15,3	-
B.2.1 - Număr puncte periculoase eliminate prin reînnoire	nr	8	9	9	9	-
C.1 - Punctualitatea trenurilor de călători	min/100 tren*km	1,45	1,52	1,61	1,72	-
C.2 - Predictibilitatea trenurilor de călători	%	99,21	99,16	99,10	99,04	-
C.3 - Punctualitatea trenurilor de marfă	min/100 tren*km	0,98	1,03	1,09	1,17	-
C.4 - Indicele de siguranță a circulației trenurilor	nr / mil.tren*km	0,76	0,80	0,84	0,88	-
C.5.1 - Număr treceri la nivel modernizate	nr	21	56	65	14	-
D.1.1 - Parcursul trenurilor de călători pe rețea	tren*km	55 797 249,0	61 571 288,8	61 483 558,2	61 509 198,0	-
D.2.1 - Parcursul trenurilor de marfă pe rețea	tren*km	21 126 950,0	21 232 584,8	21 338 747,7	21 445 441,4	-
E.1.1 - Lungime linie electrificată	km	4 032,4	4 032,4	4 032,4	4 032,4	-

2.6.2 Acțiuni necesare în vederea susținerii eficiente a realizării obiectivelor privind creșterea traficului feroviar

Prin Programul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) au fost asumate două obiective relevante de reformă în domeniul transporturilor. Aceste obiective vizează creșterea cu 25% până în anul 2026 a traficului feroviar derulat pe rețeaua feroviară din România (a se vedea capitolul 4 de mai jos).

După cum s-a evidențiat în paragraful 2.3 de mai sus, unul dintre obiectivele strategice globale asumat prin Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare vizează **creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă** (obiectivul strategic general A). Acțiunile strategice identificate drept necesare pentru atingerea acestui obiectiv strategic vizează asigurarea suportului logistic al creșterii parametrilor de performanță și calitate ai serviciilor de transport feroviar, prin creșterea performanțelor circulației trenurilor și prin asigurarea serviciilor și facilităților necesare în vederea creșterii atractivității transportului feroviar. Ca urmare, implementarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare are un rol esențial din perspectiva realizării obiectivelor asumate prin PNRR privind creșterea semnificativă a transportului feroviar în perioada următoare, prin transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport.

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

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

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

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

3. PRIORITIZAREA INVESTIȚIILOR FERROVIARE

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

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

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

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

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



Figura 4 - Etapele stabilirii nevoilor prioritare feroviare

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

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

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

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

Prin urmare, metodologia analizei multicriteriale (AMC) pentru proiectele rețelei primare se bazează pe următoarele criterii:

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

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

Tabelul 8 - Metodologia de evaluare în funcție de criterii

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



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

Tabelul 9 - Metodologia de prioritizare a rețelei feroviare

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

Nr. Crt	Proiect	Rețea TEN-T	Tip Intervenție	L (km)	Cost estimat (mil.EUR)		Eficiența economică		Reducerea emisiilor de carbon		Conectivitatea strategică		Utilizarea duală		Maturitatea pregătirii proiectului		Punctaj
					fără TVA	cu TVA	Scor EIRR (%)	Punctaj EIRR	Valoare emisii de carbon (kt)	Punctaj emisii de carbon	Apartenență rețea	Punctaj rețea	Prioritate NATO - MAPN	Punctaj prioritate NATO - MAPN	Stadiu pregătire proiect	Punctaj pregătire proiect	
1	Port Constanța - Palas*	Core	M+D	180.0	727.4	865.6	2.71	19.37	12,454,241	5.16	Primara	25.00	Prioritatea 1	15.00	Contract	5.00	69.53
2	Complex feroviar București *	Core	M+E+D	600.0	1000.0	1190.0	2.71	19.37	12,454,241	5.16	Primara	25.00	Prioritatea 1	15.00	MPGT	0.00	64.53
3	Predeal - Brașov	Core	M	27.0	630.0	749.7	6.86	28.56	18,276,015	7.57	Primara	25.00	Prioritatea 1	15.00	Contract	5.00	81.13
4	Giurgiu Frontieră - București **	Core	M+E	99.0	577.7	687.4	1.65	17.03	10,250,451	4.25	Primara	25.00	Prioritatea 1	15.00	Contract	5.00	66.28
5	Ploiești Triaj - Focșani	Core	M	143.0	572.0	680.7	9.14	33.61	33,407,371	13.84	Primara	25.00	Prioritatea 1	15.00	Contract	5.00	92.44
6	Focșani - Roman	Core	M	147.0	588.0	699.7	2.95	19.90	12,734,742	5.28	Primara	25.00	Prioritatea 3	5.00	Contract	5.00	60.18
7	Roman - Pașcani	Core	M	41.0	164.0	195.2	0.23	13.88	2,176,903	0.90	Primara	25.00	Prioritatea 3	5.00	Contract	5.00	49.78
8	Pașcani - Suceava - Dărmănești	Core	M	71.0	284.0	338.0	1.14	15.90	4,711,528	1.95	Primara	25.00	Prioritatea 3	5.00	Contract	5.00	52.85
9	Dărmănești - Vicșani Frontieră	Core	M+E	34.0	57.0	67.8	-6.04	0.00	192,311	0.08	Primara	25.00	Prioritatea 3	5.00	Contract	5.00	35.08
10	București - Craiova	Core	M	209.0	1254.0	1492.3	9.77	35.00	48,281,132	20.00	Primara	25.00	Prioritatea 1	15.00	MPGT	0.00	95.00
11	Craiova - Dr.Tr.Severin - Caransebeș	Core	M+D partial	234.0	2110.1	2511.0	0.54	14.57	13,872,206	5.75	Primara	25.00	Prioritatea 1	15.00	Contract	5.00	65.31
12	Suceava - Ilva Mică	Core	M	191.0	1807.5	2150.9	-0.95	11.27	8,479,162	3.51	Primara	25.00	Prioritatea 3	5.00	MPGT	0.00	44.78
13	Ilva Mică - Apahida	Core	M	119.0	714.0	849.7	5.02	24.48	15,792,005	6.54	Primara	25.00	Prioritatea 1	15.00	MPGT	0.00	71.03
14	Teiuș - Cp. Turzii	Core	M	51.0	306.0	364.1	6.26	27.23	9,805,898	4.06	Primara	25.00	Prioritatea 1	15.00	MPGT	0.00	71.29
15	Cp. Turzii - Cluj Napoca	Core	M	51.0	484.5	576.6	3.70	21.56	6,631,048	2.75	Primara	25.00	Prioritatea 1	15.00	MPGT	0.00	64.31
16	Buzău - Făurei	Comprehensive	R	40.0	160.0	190.4	0.99	15.56	1,818,795	0.75	Primara	25.00	Prioritatea 1	15.00	MPGT	0.00	56.32
17	Făurei - Fetești	Comprehensive	R	89.0	356.0	423.6	-1.44	10.18	2,354,655	0.98	Primara	25.00	Prioritatea 3	5.00	MPGT	0.00	41.16
18	Pașcani - Iași - Ungheni	Core	M+E partial	97.0	388.0	461.7	2.50	18.91	8,279,850	3.43	Primara	25.00	Prioritatea 3	5.00	Contract	5.00	57.34
19	Timișoara - Stamora Moravița Fr.***	Core	M+E	56.0	120.0	142.8	-1.77	9.45	4,236,081	1.75	Primara	25.00	Prioritatea 1	15.00	MPGT	0.00	51.21
20	Craiova - Calafat ***	Core	M+E	107.8	561.3	667.9	-1.77	9.45	4,236,081	1.75	Primara	25.00	Prioritatea 1	15.00	Contract	5.00	56.21
Total				2586.8	12861.4	15305.1											



Așadar, în urma prioritizării pe baza criteriilor stabilite s-a realizat o ierarhizare a celor 20 de proiecte în funcție de punctajul obținut. Ecartul punctajelor este de la 30.98 puncte (proiectul Făurei - Fetești) la 95.00 puncte (proiectul București - Craiova).

Tabelul 10 - Lista proiectelor feroviare prioritizate și ierarhizate, localizate pe rețeaua primară

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

Nr. Crt.	Proiect	Tip Intervenție	Lungime (km)	Cost estimat (mil. EUR fără TVA)	Cost estimat (mil.EUR cu TVA)	Punctaj
1	București - Craiova	M	209.0	1254.0	1492.3	95.00
2	Ploiești Triaj - Focșani	M	143.0	572.0	680.7	92.44
3	Predeal - Brașov	M	27.0	630.0	749.7	81.13
4	Teiuș - Cp. Turzii	M	51.0	306.0	364.1	71.29
5	Ilva Mică - Apahida	M	119.0	714.0	849.7	71.03
6	Port Constanța - Palas*	M+D	180.0	727.4	865.6	69.53
7	Giurgiu Frontieră - București **	M+E	99.0	577.7	687.4	66.28
8	Craiova - Dr.Tr.Severin - Caransebeș	M+D parțial	234.0	2110.1	2511.0	65.31
9	Complex feroviar București *	M+E+D	600.0	1000.0	1190.0	64.53
10	Cp. Turzii - Cluj Napoca	M	51.0	484.5	576.6	64.31
11	Focșani - Roman	M	147.0	588.0	699.7	60.18
12	Pașcani - Iași - Ungheni	M+E parțial	97.0	388.0	461.7	57.34
13	Buzău - Făurei	R	40.0	160.0	190.4	56.32
14	Craiova - Calafat ***	M+E	107.8	561.3	667.9	56.21
15	Pașcani - Suceava - Dărmănești	M	71.0	284.0	338.0	52.85
16	Timișoara - Stămora Moravița Fr.***	M+E	56.0	120.0	142.8	51.21
17	Roman - Pașcani	M	41.0	164.0	195.2	49.78
18	Suceava - Ilva Mică	M	191.0	1807.5	2150.9	44.78
19	Făurei - Fetești	R	89.0	356.0	423.6	41.16
20	Dărmănești - Vicșani Frontieră	M+E	34.0	57.0	67.8	35.08
	Total		2586.8	12861.4	15305.1	

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

1. Implementarea fazată care prevede două etape:

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

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

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

2. Modernizare completă în cadrul unui proiect integrat

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

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

Tabelul 11 - Proiectele finanțate din POT

Nr. Crt.	Proiect	Tip Intervenție	Lungime (km)	Cost estimat total – modernizare completă (mil. EUR fără TVA)	Valoare propusă la finanțare din POT (mil. EUR fără TVA)	Observații
1	Predeal - Brașov	<i>M</i>	27.0	630	630	"Missing link" pe principala conexiune feroviară Constanța – Curtici – finanțare integrală din POT.
2	Craiova - Dr. Tr. Severin - Caransebeș	<i>M+D parțial</i>	234.0	2110.1	865	Faza 1 - Modernizare completă pe secțiunile-cheie ale sectorului critic Gârnița - Balota - Dr.Tr.Severin (declivitatea ridicată, raze de curbură mici, rocă nefavorabilă construcțiilor) Faza 2 - Finalizare modernizare post 2027
3	Teiuș - Cp. Turzii - Cluj-Napoca	<i>M</i>	102	790.5	580	Missing Link între principalul coridor feroviar (Constanța - București - Brașov - Curtici) și proiectul Cluj-Napoca - Episcopie Bihor din PNRR – finanțare integrală din POT
4	Port Constanța - Palas	<i>M+D</i>	180.0	727.4	246	Faza 1 - Modernizare completă pe secțiunile-cheie ale sectorului de acces în port (Palas - Port Constanța) între Agigea Ecluză și Terminal FerryBoat precum și grupa B din port. Faza 2 - Finalizare modernizare post 2027
5	Complex feroviar București	<i>M+E+D</i>	600.0	1000.0	250	Faza 1 - Modernizare completă pe secțiunile-cheie ale sectorului de acces în Gara de Nord grupele A și B, reactivarea unor racorduri, construcția unor puncte de oprire (stații CF) pentru aria metropolitană în noi de bazine de captare a pasagerilor Faza 2 - Finalizare modernizare post 2027
6	Pașcani - Iași - Ungheni	<i>M+E parțial</i>	97.0	388.0	388	Conexiune a municipiului Iași la Magistrala 500 – finanțare integrală din POT și principala legătură a Republicii Moldova la rețeaua TEN-T



Nr. Crt.	Proiect	Tip Intervenție	Lungime (km)	Cost estimat total – modernizare completă (mil. EUR fără TVA)	Valoare propusă la finanțare din POT (mil. EUR fără TVA)	Observații
7	Ploiești Triaj – Focșani – Roman - Pașcani	M	331	1324	352	Faza 1 - Modernizare completă pe secțiunile-cheie ale sectoarelor feroviare pe care viteza de circulație este redusă (ex. Ploiești - Buzău viteza actuală pe toată distanța este 80 km/h) Faza 2 - Finalizare modernizare post 2027
8	Proiect reabilitare stații	M	-	90	90	Faza 1 - Reabilitare stații prioritizate Faza 2 - Finalizare reabilitare post 2027
9	Proiect reabilitare poduri, podețe, tuneluri	M	-	450	110	Faza 1 - Reabilitare poduri, podețe, tuneluri prioritizate Faza 2 - Finalizare reabilitare post 2027
10	Proiect de modernizare a trecerilor la nivel cu calea ferată	M	-	162	80	Faza 1 - Modernizare treceri la nivel cu calea ferată prioritizate Faza 2 - Finalizare modernizare post 2027
11	Proiect de creștere a vitezei peste 160 km/h pe sectoarele modernizate	M	-	70	30	Identificare și realizare lucrări de valorificare superioară a sectoarelor modernizate pretabile pentru creșterea vitezei peste 160 km/h
12	Studiu pentru trenul de mare viteză (HSR)	S	n/a	120	120	Realizare studiu
	Total		1571	7862	3741	
Proiecte de rezervă						
	Suceava - Ilva Mică	M	191	1807.5	1807.5	
	Ilva Mică - Apahida	M	119	714	714	
	Timișoara - Stamura Moravița frontieră	M	56	120.0	120.0	
	Total		366	2641,5	2641,5	
	Total general		1937	10463,56		

4. CREȘTEREA TRAFICULUI FEROVIAȘ CU 25% PÂNĂ ÎN ANUL 2026: ANALIZĂ PRELIMINARĂ

4.1 ANALIZA PRELIMINARĂ A OBIECTIVELOR ASUMATE

Prin Programul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) au fost asumate două obiective relevante de reformă în domeniul transporturilor, respectiv:

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

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

4.1.1 Obiective privind transportul de călători

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

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

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

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

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

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

4.1.2 Obiective privind transportul de marfă

În ceea ce privește obiectivul de creștere a traficului feroviar de marfă asumat prin PNRR, obiectivul asumat prin PNRR înseamnă:

- creșterea volumului de marfuri transportate pe calea ferată cu 12,418 milioane de tone, în condițiile în care în 2020 s-au transportat 49,671 milioane de tone;

⁷ Parcursul total al călătorilor pe rute interurbane interne

- creșterea parcursului total al mărfurilor pe calea ferată⁸ cu 3 078 milioane de unități de transport (tone-km), în condițiile în care parcursului total al mărfurilor pe calea ferată realizat în 2020 a fost de 12 291 milioane de tone-km.

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

- 266,523 milioane tone și
- 55 026 milioane de unități de transport (tone-km),

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

- **4,66%** în ceea ce privește volumul de marfuri transportate;
- **5,58%** în ceea ce privește parcursul total al mărfurilor (tone-km).

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

- 151,640 milioane tone și
- 16 458 milioane de unități de transport (tone-km),

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

- **8,19%** în ceea ce privește volumul de marfuri transportate;
- **18,67%** în ceea ce privește parcursul total al mărfurilor (tone-km).

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

După cum se arată în preambulul capitolului 6 de mai jos, prin PNRR sunt asumate o serie de obiective de reformă privind reducerea masivă a ponderii cărbunilor în procesele de producere a energiei. O consecință importantă a realizării acestor obiective va consta în reducerea semnificativă a transportului de cărbune pe calea ferată. Având în vedere ponderea importantă a cărbunelui în totalul mărfurilor transportate pe calea ferată, obiectivele privind cotele de transfer modal către calea ferată a traficului rutier de marfă realizat în anul 2020 cu autovehicule de peste 12 tone ar trebui majorate cu cel puțin 20% față de valorile determinate mai sus.

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

- **9,83%** în ceea ce privește volumul de marfuri transportate cu autovehicule de peste 12 tone;
- **22,4%** în ceea ce privește parcursul total al mărfurilor (tone-km) transportate cu autovehicule de peste 12 tone.

⁸ Parcursul total al mărfurilor pe rute interurbane interne

4.2 MODALITĂȚI DE BAZĂ PENTRU ASIGURAREA TRANSFERULUI MODAL CĂTRE CALEA FERATĂ A FLUXURILOR DE TRANSPORT

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

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

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

4.2.1 Restabilirea unui mediu competițional echitabil și nediscriminatoriu între modurile de transport

4.2.1.1 Situația actuală

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

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

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

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

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

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

Efectul acestor politici asupra economiei naționale constă în creșterea costurilor suportate de bugetul de stat și de alți actori economici pentru susținerea componentelor externalizate ale costurilor de operare a transporturilor rutiere. Conform unui studiu recent¹⁰ al Comisiei Europene, în România transporturile terestre generează în economia națională **costuri externe totale de 21,66 miliarde euro pe an**, care reprezintă **6,5% din PIB**. Dintre acestea:

- transportul feroviar generează costuri externe de 0,46 miliarde euro pe an, iar
- transportul rutier generează costuri externe de 21,2 miliarde euro pe an.

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

- **transportul feroviar recuperează 55% din costurile externe generate**; ca urmare, economia națională suportă costuri de 0,21 miliarde euro/an generate de transportul feroviar și nerecuperate de la clienți (costuri neinternalizate);
- **transportul rutier recuperează doar 16% din costurile externe generate**; ca urmare, economia națională suportă costuri de 17,76 miliarde euro/an, care reprezintă 5,3% din PIB, costuri generate de transportul rutier și nerecuperate de la clienți (costuri neinternalizate).

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

4.2.1.2 Acțiuni necesare

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

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

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

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

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

economiei naționale. De asemenea, această abordare trebuie corelată cu transpunerea și aplicarea viitoarei directive europene privind taxarea transporturilor rutiere comerciale. Proiectul acestei directive prevede o implementare progresivă a noului sistem, eșalonată pe 8-10 ani. Ca urmare, pe durata derulării PNRR, este de așteptat această acțiune nu va produce efecte relevante în sensul favorizării transferului modal al fluxurilor de transport de la modul rutier către cel feroviar.

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

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

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

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

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

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

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

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

4.2.2 Creșterea nivelului de competitivitate al serviciilor de transport feroviar

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

- a) Acțiuni pentru creșterea parametrilor de performanță și calitate ai infrastructurii feroviare, ale căror rezultate pot contribui la creșterea parametrilor de performanță și calitate ai tuturor serviciilor de transport feroviar, prin creșterea parametrilor de performanță și calitate ai circulației trenurilor. Aceste acțiuni sunt identificate în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare (a se vedea capitolul 2 de mai sus).
- b) Acțiuni specifice pentru creșterea parametrilor de performanță și calitate ai serviciilor de transport feroviar, altele decât cele care vizează creșterea parametrilor de performanță și calitate ai infrastructurii feroviare.

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

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

4.2.3 Asigurarea cadrului legal adecvat

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

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

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

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

4.3 BENEFICII AȘTEPTATE

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

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

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

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

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

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

5. TRANSFERUL MODAL CĂTRE CALEA FERATĂ A TRAFICULUI DE CĂLĂTORI

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

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

Având în vedere considerentele prezentate în capitolul 4 de mai sus, acțiunile specifice prezentate în continuare sunt structurate în două categorii relevante, respectiv:

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

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

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

5.1 ACȚIUNI SPECIFICE PRIVIND COMPENSAREA HANDICAPULUI COMPETITIV AL TRANSPORTULUI FEROVIAI DE CĂLĂTORI ÎN RAPORT CU ALTE MODURI DE TRANSPORT

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

Principalele acțiuni avute în vedere din această perspectivă sunt:

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

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

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

cu autocare, autobuze, microbuze), dar și la transportul rutier individual (preluarea unor fluxuri de transport realizate în prezent cu autoturisme și motocicletele).

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

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

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

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

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

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

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

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

Această măsură este complementară cu măsura definită anterior. Creșterea ofertei de servicii publice de transport feroviar al călătorilor este condiționată de asigurarea finanțării corespunzătoare a compensației de serviciu public. Considerentele prezentate în paragrafele 4.2.1 și 4.3 de mai sus evidențiază că beneficiile pentru economia națională ale transferului modal către calea ferată ale fluxurilor de transport depășesc cu mult cuantumul fondurilor publice care trebuie alocate pentru finanțarea compensației de serviciu public.

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

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

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

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

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

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

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

- vi) va realiza studii de piață privind organizarea și pachetizarea serviciilor de transport călători, completate de măsuri privind atragerii fondurilor publice și private necesare creșterii calității serviciilor;
- vii) va realiza studii de piață privind necesarul de investiții însoțite de analize cost-beneficiu și analize multi-criteriale care să permită adoptarea unor politici multianuale de investiții și exploatare a serviciilor.

5.2 ACȚIUNI SPECIFICE PRIVIND CREȘTEREA COMPETITIVITĂȚII SERVICIILOR DE TRANSPORT FEROVIAR DE CĂLĂTORI

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

Principalele acțiuni avute în vedere din această perspectivă sunt:

- C.2.1. Creșterea vitezei comerciale a trenurilor de călători, prin implementarea măsurilor prevăzute în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare. Măsurile din strategie vizează două direcții principale de abordare:
 - a) creșterea vitezei maxime admise de linie prin reînnoire, reparații, modernizare și întreținere (reducerea ecartului dintre viteza tehnică proiectată și viteza tehnică admisă);
 - b) modernizarea conducerii traficului feroviar (reducerea ecartului dintre viteza comercială realizată și viteza tehnică admisă).

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

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

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

- a) Implementarea de servicii adecvate în raport de necesitățile de transport: servicii cadențate, servicii cu frecvență ridicată în perioadele cu cerere ridicată. Conținutul acestei acțiuni este prezentat în anexa nr. 17 la Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare, care este publicată la adresa:
[http://cfr.ro/files/strategie/SDezIF/2020/anexa%2017%20strategie%20\(servicii%20cadențate\)%20v3.0.pdf](http://cfr.ro/files/strategie/SDezIF/2020/anexa%2017%20strategie%20(servicii%20cadențate)%20v3.0.pdf)
- b) Implementarea de noi servicii, adecvate necesităților de mobilitate: servicii intercity, servicii de transport de noapte, servicii de transport al autoturismelor cu trenurile de călători (a se vedea anexa nr. 19 la Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare, care este publicată la adresa: [http://cfr.ro/files/strategie/SDezIF/2020/anexa%2019%20strategie%20\(transport%20autoturisme\)%20v3.0.pdf](http://cfr.ro/files/strategie/SDezIF/2020/anexa%2019%20strategie%20(transport%20autoturisme)%20v3.0.pdf)), servicii cadențate de scurt parcurs în zonele metropolitane etc
- c) Creșterea nivelului de confort și a calității serviciilor la bordul trenurilor. Această acțiune este corelată cu acțiunile privind investițiile în material rulant feroviar nou și modernizat (a se vedea paragraful următor).
- d) Creșterea accesibilității transportului feroviar de călători. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin CNCF CFR SA și Autoritatea pentru Reformă Feroviară, va stabili

parteneriate de investiții cu autoritățile publice locale sau cu asociații ale acestora în vederea remodelării stațiilor și zonelor adiacente astfel încât să crească eficiența serviciilor feroviare care deservește aceste stații.

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

Investițiile vor viza în special:

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

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

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

- a) Implementarea unui sistem integrat de emiteră a titlurilor de călătorie (bilete unice/directe, taxare în tren, vânzare on-line etc) și a rezervărilor. Implementarea unui astfel de sistem reprezintă o obligație legală instituită prin Legea nr. 202/2016, care transpune în legislația națională Directiva 2012/34/UE.
- b) Implementarea unui sistem integrat de informare la sol și la bordul trenurilor. Implementarea unui astfel de sistem reprezintă o obligație legală instituită prin Legea nr. 202/2016, care transpune în legislația națională Directiva 2012/34/UE.

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

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

Investițiile de capital includ următoarele acțiuni minime:

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

Acțiunile și măsurile privind exploatarea serviciilor de transport călători includ:

- a) elaborarea și atribuirea unor Contracte de Serviciu Public cu obiective cuantificabile de creștere a calității serviciilor și eficientizare a cheltuiirii fondurilor publice;
- b) asigurarea unei tranziții predictibile și echitabile către piața Contractelor de Serviciu Public atribuite exclusiv pe criterii competitive;

- c) introducerea unor obiective clare de investiții, cu distribuirea eforturilor între autoritatea publică și operatorul de transport, care să răspundă cerințelor cadrului legislativ și normativ în domeniul ajutoarelor de stat;
- d) atragerea fondurilor publice și private necesare creșterii calității serviciilor, concomitent cu diminuarea efortului unitar (de ex. subvenția raportată în lei / călător) asupra Bugetului de Stat.

Acțiunile și măsurile de reformă instituțională și reglementare vizează:

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

5.3 INVESTIȚIILE ÎN MATERIAL RULANT FEROVIAȘI UTILIZAREA EFICIENTĂ A ACESTUIA

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

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

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

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

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

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

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

Principalele acțiuni avute în vedere din această perspectivă sunt:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. TRANSFERUL MODAL CĂTRE CALEA FERATĂ A TRAFICULUI DE MARFĂ

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

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

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

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

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

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

- "Pana cel tarziu in Q2 2025 se vor inchide 2 exploatari miniere de huila (Lonea si Lupeci), iar pana in Q2 2032 urmatoarele 2 exploatari miniere de huila din jud. Hunedoara (Vulcan si Livezeni) precum si ecologizarea siturilor."
- "Pana cel tarziu in Q2 2026 se vor inchide cel putin 5 din cele 9 exploatatii miniere pe lignit din cadrul CE Oltenia."
- "Pana cel tarziu in Q2 2026 se vor fi inlocuit cel putin 1.300 MW pe lignit cu capacitate flexibila pe gaz, in ciclul combinat hydrogen readiness (min. 30%) sau in inalta cogenerare."

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

Altfel spus, din perspectiva obiectivului asumat privind creșterea transportului feroviar, nu se poate conta în mod realist pe o creștere a cererilor de transport pe această piață, mai ales la nivelul de magnitudine necesar în vederea atingerii obiectivului asumat prin PNRR. Ca urmare, ***orice strategie de recâștigare a clientelei pierdute de sistemul feroviar în ceea ce privește transportul mărfurilor trebuie să se axeze pe reabilitarea transportului combinat de marfă și a transportului de marfă în vagoane izolate.***

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

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

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

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

Având în vedere considerentele prezentate în paragraful 4.2 de mai sus, acțiunile specifice prezentate în continuare sunt structurate în două categorii relevante, respectiv:

- A.** acțiuni necesare pentru a asigura competitivitatea prețurilor serviciilor de transport feroviar de marfă (subcapitolul 6.1);
- B.** acțiuni necesare pentru a asigura creșterea competitivității serviciilor de transport feroviar de marfă (subcapitolul 6.2).

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

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

6.1 ACȚIUNI SPECIFICE PRIVIND COMPENSAREA HANDICAPULUI COMPETITIV AL TRANSPORTULUI FEROVIAȘ DE MĂRFĂ ÎN RAPORT CU ALTE MODURI DE TRANSPORT

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

6.1.1 Acțiuni privind transportul combinat de marfă

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

- I.1.1. Implementarea la nivel național a unui sistem de servicii publice privind transportul combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar pe distanțe lungi, care să devină o alternativă

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

atractivă în raport cu transportul rutier al expedițiilor de marfă de dimensiuni mici (de ordinul capacității de încărcare a unei unități de transport intermodal - UTI).

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

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

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

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

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

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

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

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

- d) Asigurarea finanțării necesare din fonduri publice a compensației de serviciu public. Această acțiune este complementară cu acțiunea definită anterior. Creșterea ofertei de servicii publice de transport combinat de marfă pe rute terestre este condiționată de asigurarea finanțării corespunzătoare a compensației de serviciu public. Considerentele prezentate în paragrafele 4.2.1 și 4.3 de mai sus evidențiază că beneficiile pentru economia națională ale transferului modal către calea ferată ale fluxurilor de transport depășesc cu mult cuantumul fondurilor publice care trebuie alocate pentru finanțarea compensației de serviciu public.

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

6.1.2 Acțiuni privind transportul de marfă în vagoane izolate

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Instituirea obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar de marfă în vagoane izolate și compensarea din fonduri publice a diferenței din costurile și veniturile aferente serviciilor de transport care fac obiectul obligațiilor de serviciu public reprezintă un instrument de recuperare a handicapului competitiv al transportului feroviar în raport cu cel rutier, handicap generat de externalizarea masivă a costurilor transportului rutier. Ca urmare, compensația de serviciu public trebuie dimensionată astfel încât să permită o magnitudine

¹⁵ Trenuri compuse din vagoane izolate

adecvată a ofertei de servicii publice de transport feroviar de marfă în vagoane izolate, de natură să permită transferul către calea ferată a unor fluxuri relevante de transport derulate în prezent pe cale rutieră.

- d) Asigurarea finanțării necesare din fonduri publice a compensației de serviciu public. Această acțiune este complementară cu acțiunea definită anterior. Creșterea ofertei de servicii publice de transport feroviar de marfă în vagoane izolate este condiționată de asigurarea finanțării corespunzătoare a compensației de serviciu public. Considerentele prezentate în paragrafele 4.2.1 și 4.3 de mai sus evidențiază că beneficiile pentru economia națională ale transferului modal către calea ferată ale fluxurilor de transport depășesc cu mult cuantumul fondurilor publice care trebuie alocate pentru finanțarea compensației de serviciu public.

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

- a) Reabilitarea stațiilor tehnice și de triaj și dotarea adecvată pentru prelucrarea eficientă a trenurilor și a vagoanelor izolate;
- b) Reabilitarea liniilor publice de încărcare-descărcare din stații, a rampelor pe care le deserveșc, precum și a magaziiilor de mărfuri adiacente.

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

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

6.2 ACȚIUNI SPECIFICE PRIVIND ASIGURAREA COMPETITIVITĂȚII SERVICIILOR DE TRANSPORT FEROVIAI DE MARFĂ

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

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

6.2.1 Acțiuni privind transportul combinat de marfă

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

- I.2.1. Creșterea vitezei comerciale a trenurilor de marfă, prin implementarea măsurilor prevăzute în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare. Această acțiune este similară și simultană cu acțiunea C.2.1 (a se vedea paragraful 5.2 „Acțiuni specifice privind creșterea competitivității serviciilor de transport feroviar de călători”)
- I.2.2. Creșterea nivelului de calitate a serviciilor de transport combinat de marfă pe rute terestre și de adecvare a acestora la necesitățile de transport și la cerințele clienților.

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

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

- b) Asigurarea unor niveluri ridicate ale vitezei comerciale a mărfurilor, prin măsuri de digitalizare și management inteligent al expedițiilor și al UTI (a se vedea anexa 21 din Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare).
- I.2.3. Proiectarea unui sistem performant de servicii de transport combinat de marfă (implicit, dimensionarea obligațiilor de serviciu public), bazată pe Modelul Național de Transport.
- I.2.4. Integrarea terminalelor private în sistemul național de servicii publice privind transportul combinat de marfă pe rute terestre.

6.2.2 Acțiuni privind transportul de marfă în vagoane izolate

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

- V.2.1. Creșterea vitezei comerciale a trenurilor de marfă, prin implementarea măsurilor prevăzute în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare. Această acțiune este similară și simultană cu acțiunea C.2.1 (a se vedea paragraful 5.2 „Acțiuni specifice privind creșterea competitivității serviciilor de transport feroviar de călători”)
- V.2.2. Creșterea nivelului de calitate a serviciilor de transport feroviar de marfă în vagoane izolate și de adecvare a acestora la necesitățile de transport și la cerințele clienților.
- Aceasta este o acțiune complexă, care include cel puțin următoarele măsuri:
- a) Implementarea de servicii adecvate în raport de necesitățile de transport: servicii de transport feroviar cu orar prestabilit între triaje/stații tehnice, servicii de operare a triajelor/stațiilor tehnice, servicii de transport feroviar de proximitate în zonele de influență ale triajelor/stațiilor tehnice;
 - b) Asigurarea unor niveluri ridicate ale vitezei comerciale a mărfurilor, prin măsuri de digitalizare și management inteligent al expedițiilor de marfă în vagoane izolate și al vagoanelor goale.
- V.2.3. Proiectarea unui sistem performant de servicii de transport feroviar de marfă în vagoane izolate (implicit, dimensionarea obligației de serviciu public), bazată pe utilizarea Modelului Național de Transport.

7. CADRUL INSTITUȚIONAL ȘI CREȘTEREA CAPACITĂȚII ADMINISTRATIVE

7.1 ENTITĂȚI RESPONSABILE DE REALIZAREA PLANULUI DE ACȚIUNI

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

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

7.2 CREȘTEREA CAPACITĂȚII ADMINISTRATIVE A MINISTERULUI TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII PENTRU IMPLEMENTAREA PLANULUI DE ACȚIUNI

7.2.1 Creșterea capacității administrative la nivelul MTI

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

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

Principalele acțiuni avute în vedere din această perspectivă sunt:

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

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

- corelarea strategiilor de achiziție a materialului rulant necesar pentru realizarea obligațiilor de serviciu public.
- c) Managementul stabilirii și realizării obligațiilor de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar pe distanțe lungi și al obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar de marfă în vagoane izolate.
- A.1.2. Implementarea unui mecanism de consolidare a eficienței economice a contractelor de servicii publice privind transportul feroviar de călători, în principal prin:
- corelarea calendarului de stabilire a obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar de călători cu calendarul de alocare a capacităților de infrastructură feroviară (stabilit prin Legea nr. 202/2016);
 - migrarea activităților ARF către statutul de solicitant în relația cu administratorul infrastructurii feroviare, ceea ce va permite creșterea eficienței în ceea ce privește managementul realizării obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar de călători.
- A.1.3. Creșterea capacității administrative a companiilor feroviare de stat care funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. Măsurile care fac obiectul acestei acțiuni sunt prezentate în tabelul următor.

Tabelul 12 - Creșterea capacității administrative a companiilor feroviare de stat

Nr. Crt.	Măsură	Termen	Răspunde	Observații
1	Management stabil în companiile feroviare prin nominalizarea CA urilor și directorilor generali pe principiile guvernantei corporative OUG 109/2011	martie – iunie 2022	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii	Asigurarea unui management stabil și introducerea unor indicatori de performanță va întări capacitatea de luare a deciziilor, consolidând predictibilitatea și continuitatea activităților de management
2	Aprobarea planurilor de administrare și a componentei manageriale a acestora	aprilie – august 2022	AGA și/sau CA al fiecărei companii	
3	Aprobarea indicatorilor de performanță financiari și nefinanciari și cascada acestora în întreaga structură a fiecărei companii	septembrie - octombrie 2022	AGA pt CA și ulterior CA pentru directori iar apoi directorii pt întreaga structură a companiei	Indicatorii de performanță reali și concreți care să măsoare inclusiv realizarea măsurilor din planurile investiționale vor încuraja luarea de decizii rapide, accelerând procesul de implementare a marilor proiecte.
4	Eficientizarea și profesionalizarea structurilor din MTI responsabile cu monitorizarea indicatorilor de performanță, a contractelor de performanță multianuale (în cazul administratorilor de infrastructuri) și ai planurilor de administrare și de management și crearea unui sistem de monitorizare a acestor indicatori	aprilie 2022	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii	Crearea unei structuri solide în cadrul MTI, cu experiență în administrarea problemelor de bună guvernare a întreprinderilor publice, precum și aprobarea unor proceduri interne, care să definească mecanismul de monitorizare a indicatorilor de performanță, a implementării măsurilor din planurile de administrare și de management, a obligațiilor companiilor din contractele de performanță multianuale, sunt elemente vitale
5	Negocierea grilei de salarizare cu sindicatele prin introducerea unor diferențe salariale bazate pe performanță și bonusuri pentru echipele implicate în promovarea și implementarea proiectelor de investiții care concurează la dezvoltarea infrastructurii	decembrie 2021- februarie 2022	Directorii executivi și CA-urile	Scaderea numărului de specialiști în construcții prin lipsa de politici publice care să facă atractivă profesia de inginer constructor, a dus la o scădere drastică a numărului de astfel de specialiști. Din aceasta cauză și urmare competiției din piață, salariile inginerilor constructori au crescut mult și ele nu se încadrează în grilele companiilor aflate sub autoritatea MTI responsabile cu implementarea marilor proiecte.



Nr. Crt.	Măsură	Termen	Răspunde	Observații
6	Reformarea și profesionalizarea structurilor responsabile de managementul proiectelor prin angajarea de experți în domeniu (ingineri constructori, ingineri proiectanți, etc) și întărirea structurilor care promovează și implementează proiectele, incluzând mutarea centrului de greutate al managementului de proiect în teritoriu, în organizarea de șantier a proiectului.	martie - aprilie 2022	Directorii executivi din companii și CA-urile	Este absolut necesară angajarea de experți în managementul și implementarea proiectelor având cunoștințe solide în proiectare, verificare proiecte, specialități construcții (CFDP). Sunt unități de implementare/management proiecte care nu au în componența niciun astfel de specialist.
7	Simplificarea procedurilor de reprezentare în arbitraje sau dispute pentru proiectele mari de investiții, a căror implementare are la baza contracte tip FIDIC	februarie 2022	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii	Responsabilizarea directorilor executivi și ai CA-urilor prin asigurarea libertății companiilor beneficiare de mari proiecte să își stabilească modalitatea de reprezentare la instanțele arbitrale sau pentru soluționarea unor dispute prin personal propriu sau prin externalizare către case de avocatură. Obligativitatea prezenta, de a obține un aviz de la minister, creează condiționalitate de terți în reprezentare la instanța și fragilizează actul de luare a deciziilor
8	Elaborarea de proceduri operaționale și de sistem care simplifică fluxul acțiunilor care concurează la implementarea proiectelor (scurtare termene de avizare și aprobare certificate de plată și scurtare termene pt efectuare plăți)	aprilie 2022	Directorii executivi din companii cu structura de audit a fiecărei companii	Urmare managementului fragmentat și de durată scurtă, există numeroase proceduri utilizate în companii care nu sunt în acord cu țintele din Planul Investițional al MTI și cu strategia de dezvoltare a infrastructurii. De asemenea, lipsa de colaborare stransă, interinstituțională, urmare unor modificări repetate și la intervale scurte în structura guvernului, nu a permis conștientizarea caracterului strategic al marilor proiecte de infrastructură (de ex: proceduri sofisticate și termene lungi pentru obținerea acordurilor de mediu, studierea corpurilor de apă, în special în privința căilor ferate care, în principal, se dezvoltă pe ampriza existentă, descărcări arheologice, certificare documente de plată până la 60 de zile, etc
9	Modificări legislative pentru fluidizarea procesului de implementare proiecte: În avizare proiecte prin declararea rolului strategic al proiectelor și a faptului ca acestea vizează siguranța națională (scurtarea procedurilor de mediu, descărcări arheologice, documentații urbanistice, avize autorități publice locale sau deținători de utilități) În achiziții – scurtarea termenelor pentru evaluare oferte prin introducerea sistemului de certificare a operatorilor în construcții și prin reglementarea completelor specializate pentru judecarea contestațiilor din procedurile aferente marilor proiecte de investiții (Polonia a introdus acest sistem)	mai 2022 aprilie 2022	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Ministerul Mediului Apelor și Pădurilor, Ministerul Culturii Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Ministerul Finanțelor prin ANAP, Ministerul Justiției	Consolidarea colaborării dintre toți actorii implicați în avizarea marilor proiecte prin conștientizarea rolului strategic al marilor proiecte de infrastructură. Aprobarea sistemului de certificare a operatorilor în construcții și înființarea Organismului național de certificare vor permite reducerea numărului de acte prezentate în procedurile de achiziții publice, scurtând termenele de evaluare a ofertelor și eliminând posibilitatea contestării evaluării documentelor de calificare. Există un proiect de HG elaborat de experți ai MTI, împreună cu toate structurile asociative și patronale din domeniu, dar care nu a fost supus avizării și aprobării. Stabilirea unor completuri specializate, care să judece în regim urgentă cauzele ce vizează procedurile de achiziții publice și semnarea contractelor, va scurta mult procedurile de achiziție publică. Multe alte state membre în UE au recurs la o astfel de măsură legislativă.

Nr. Crt.	Măsură	Termen	Răspunde	Observații
10	Modificarea legislației privind asigurarea garanției de buna execuție și avans prin introducerea sistemului de rețineri succesive la fiecare certificat de plată lunară.	februarie 2022	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Ministerul Finanțelor, Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene.	Proiectul de HG a fost elaborat de MTI, avizat de unele ministere dar respins de MIPE. Situația prezentă din piața creditorilor și a asigurărilor va conduce la îngreunarea semnării de noi contracte și la imposibilitatea plății de avansuri, descurajând participarea în procedurile de achiziție publică a firmelor românești.

7.2.2 Monitorizarea indicatorilor de performanță ai sistemului național de transport feroviar

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

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

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

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

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

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

7.3 CREȘTEREA CAPACITĂȚII ADMINISTRATIVE A CFR SA PENTRU IMPLEMENTAREA PLANULUI DE ACȚIUNI

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

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

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

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

Principalele acțiuni avute în vedere din această perspectivă sunt:

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

Acțiunea include o serie de măsuri necesare, precum:

- asigurarea tuturor funcțiilor de management în cadrul echipelor de implementare sau suport a proiectelor de către personal pregătit (la nivel central și regional);
- modificarea structurii organizatorice la nivel central/regional pentru acoperirea necesarului real implementării proiectelor;
- creșterea capacității de verificare/validare a documentațiilor/rapoartelor tehnice ale consultanților înainte de aprobarea acestora de către experții din cadrul CFR SA;
- reorganizarea activităților în raport cu stadiul real de pregătire/ implementare al proiectelor;
- întărirea capacității de implementare în contextul includerii unor proiecte de reabilitare cale ferată, în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR) prin înființarea unor UMP-uri specializate, pentru proiectele gestionate;

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

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

CFR SA poate să atragă cu un salariu motivant experți și specialiști în pregătirea și implementarea proiectelor din mediul universitar, tehnic, privat; în prezent, raportat la proiectele gestionate în diferite etape procedurale, capacitatea administrativă a CNCF CFR-SA este limitată.

CFR SA trebuie să stopeze migrarea personalului propriu către mediul privat sau de stat care oferă la același tip de pregătire și muncă salarii mult mai mari.

7.4 MODIFICĂRI LEGISLATIVE NECESARE

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

Principalele acțiuni avute în vedere din această perspectivă sunt:

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

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

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

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

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

Măsurile a) și b) sunt corelate.

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

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

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

Acțiunea este condiționată de finalizarea acțiunii A.3.1

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

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

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

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

¹⁷ Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 62 din 28 septembrie 2016 privind înființarea Autorității pentru Reformă Feroviară, cu modificările și completările ulterioare

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

A3.4. Modificarea și completarea legislației existente în scopul implementării altor măsuri necesare în vederea stimulării transferului modal către calea ferată al fluxurilor de marfă transportate în prezent pe cale rutieră. Sunt avute în vedere măsuri precum:

- Acordarea de ajutoare financiare directe (subvenții) pentru construcția / modernizarea de linii ferate industriale, în special pentru clienți care pot fi interesați de traficul de vagoane izolate;
- Acordarea de ajutoare financiare directe (subvenții) pentru construcția / modernizarea liniilor publice de încărcare-descărcare din stații, a rampelor și magaziilor de mărfuri deservite;
- Acordarea de ajutoare financiare directe (subvenții) pentru echipamente destinate traficului combinat de marfă (containere, cutii mobile, semiremorci care pot fi manipulate prin ridicare, material rulant specific, utilaje și dispozitive de manipulare a UTI, etc.);
- Introducerea de restricții de circulație pe timp de noapte și în anumite zile sau perioade pe întreaga rețea de drumuri pentru vehiculele rutiere grele (peste 12 tone);
- Scutiri de taxe și impozite pentru vehiculele rutiere implicate în traficul combinat;
- Scutiri de la plata taxei de drum (rovigneta) pentru vehicule rutiere implicate în transporturi combinate;
- Revizuirea legislației privind TVA în cazul transporturilor feroviare / combinate subvenționate;
- Eliminarea din acciza la motorina utilizată pentru tracțiunea Diesel a părții care se alocă pentru întreținerea drumurilor;
- Recunoașterea timpului petrecut în trenul Ro-La ca timp de odihnă pentru șoferii de vehicule rutiere grele;
- Reducerea drastică a numărului de autorizații de tranzit pentru vehicule rutiere grele înmatriculate în țări care nu sunt membre ale UE;
- Creșterea vitezelor comerciale proiectate și realizate ale trenurilor de marfă, prin instituirea unui sistem specific de reguli privind alocarea și utilizarea capacităților de infrastructură, corelat cu prevederile Legii nr. 202/2016 și ale Directivei 2012/34/UE, care să asigure creșterea eficienței în domeniul utilizării capacităților infrastructurii feroviare pentru traficul feroviar de marfă.

8. SINTEZA ACȚIUNILOR NECESARE PENTRU TRANSFERUL MODAL CĂTRE CALEA FERATĂ AL FLUXURILOR DE TRANSPORT

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

Tabelul 13 - Acțiunile necesare pentru a asigura transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport

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



Nr. crt	Acțiuni destinate transferului modal		Termen	Entitate responsabilă	Mențiuni
	Cod	Denumire			
8	C.2.3	Eficiențizarea relației sistemului feroviar cu călătorii, prin: a) implementarea unui sistem integrat de emiteră a titlurilor de călătorie și a rezervărilor; b) implementarea unui sistem integrat de informare la sol și la bordul trenurilor	Q4 - 2026	ARF MTI-DGOIT MTI-DTF CFR SA	
C.3 - Investițiile în material rulant feroviar					
9	C.3.1	Investițiile în material rulant nou. Acțiunea include: a) achiziția a 20 rame electrice pentru trenuri de lung parcurs (RE-IR-Electric Interregio, cu 6 unități); b) achiziția a 12 rame electrice cu hidrogen pentru trenuri de scurt și mediu parcurs (H-EMU, cu 3+1 unități); c) achiziția a 16 locomotive electrice noi cu 4 osii, cu sistem ERTMS, capabile de viteză 160 km/oră și tractare de trenuri de până la 16 vagoane.	Q2 - 2023	ARF MTI-DGOIT	
10	C.3.2	Investițiile în modernizarea materialului rulant existent în parcul operatorilor feroviar de călători. Acțiunea include: a) modernizarea a 55 de locomotive electrice existente în parcul operatorilor feroviari, capabile de viteză 160 km/oră și tractare de trenuri de până la 16 vagoane; b) modernizarea și conversia a 20 de locomotive de manevră existente în parcul operatorilor feroviari de la diesel la electric și plug-in; c) modernizarea a 139 de vagoane existente în parcul operatorilor feroviari, dintre care: - 30 de vagoane de dormit, cușete, vagoane restaurant și bistro, - 109 vagoane de clasă pentru toate categoriile de tren.	Q2 - 2023	ARF MTI-DGOIT	
11	C.3.3	Structurarea pe segmente de piață relevante a obligațiilor de serviciu public de interes național pentru transportul feroviar al călătorilor și alocarea adecvată a materialului rulant achiziționat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii pentru realizarea acestor obligații de serviciu public	anual, începând din 2022	ARF	Condiționată de finalizarea acțiunii A.3.1
I - Traficul combinat de marfă					
I.1 - Creșterea competitivității prețurilor serviciilor de transport					
12	I.1.1	Implementarea la nivel național a unui sistem de servicii publice privind transportul combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar pe distanțe lungi, care să devină o alternativă atractivă în raport cu atât cu transportul rutier al expedițiilor de marfă de dimensiuni mici. Include: a) instituirea unor obligații de serviciu public pentru toate categoriile de servicii care contribuie la transportul combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar; b) stabilirea adecvată a tarifelor serviciilor care fac obiectul obligației de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre; c) dimensionarea adecvată a compensației de serviciu public pentru transportul combinat de marfă pe rute terestre; d) asigurarea finanțării necesare din fonduri publice a compensației de serviciu public pentru transportul combinat de marfă pe rute terestre.	anual, începând din 2023	ARF MTI-DTF MTI-D.Economică	Condiționată de finalizarea acțiunilor M.1 și M.2 Cu colaborarea Consiliului Concurenței
13	I.1.2	Asigurarea logisticii necesare realizării obligațiilor de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre	anual, începând din 2023	ARF MTI-DTF	
I.2 - Creșterea performanței și calității serviciilor de transport					
14	I.2.2	Creșterea nivelului de calitate a serviciilor de transport combinat de marfă pe rute terestre și de adecvare a acestora la necesitățile de transport și la cerințele clienților. Include: a) implementarea de servicii adecvate în raport de necesitățile de transport; b) asigurarea unor niveluri ridicate ale vitezei comerciale a mărfurilor, prin măsuri de digitalizare și management inteligent al expedițiilor și al UTI.		ARF MTI-DTF MTI-DGOIT MTI-D.Economică	Cu colaborarea CFR SA
15	I.2.3	Proiectarea unui sistem performant de servicii de transport combinat de marfă pe rute terestre, bazată pe Modelul Național de Transport.	Q4 - 2025	ARF MTI-DTF MTI-Strategie	
16	I.2.4	Integrarea terminalelor private în sistemul național de servicii publice privind transportul combinat de marfă pe rute terestre	anual, începând din 2023	ARF MTI-DTF	

V - Traficul de marfă în vagoane izolate



Nr. crt	Acțiuni destinate transferului modal		Termen	Entitate responsabilă	Mențiuni
	Cod	Denumire			
V.1 - Creșterea competitivității prețurilor serviciilor de transport					
17	V.1.1	Implementarea la nivel național a unui sistem de servicii publice privind transportul feroviar de marfă în vagoane izolate, care să devină o alternativă atractivă în raport cu transportul rutier al expedițiilor de marfă de dimensiuni mici (de ordinul capacității de încărcare a unui vagon). Include: a) instituirea unor obligații de serviciu public pentru toate categoriile de servicii care contribuie la transportul feroviar de marfă cu vagoane izolate; b) stabilirea adecvată a tarifelor serviciilor care fac obiectul obligației de serviciu public privind transportul feroviar de marfă cu vagoane izolate; c) dimensionarea adecvată a compensației de serviciu public pentru transportul feroviar de marfă în vagoane izolate; d) asigurarea finanțării necesare din fonduri publice a compensației de serviciu public pentru transportul feroviar de marfă în vagoane izolate	anual, începând din 2023	ARF MTI-DTF MTI-D.Economică	Condiționată de finalizarea acțiunii A.3.3 Cu colaborarea Consiliului Concurenței
18	V.1.2	Reabilitarea infrastructurilor de servicii specifice transportului feroviar de marfă în vagoane izolate. Include: a) reabilitarea stațiilor tehnice și de triaj și dotarea adecvată pentru prelucrarea eficientă a trenurilor și a vagoanelor izolate; b) reabilitarea liniilor publice de încărcare-descărcare din stații, a rampelor pe care le deservește, precum și a magaziiilor de mărfuri adiacente	anual, începând din 2023	MTI-DTF MTI-Strategie MTI-DGOIT MTI-D.Economică CFR SA	
19	V.1.3	Stimularea racordării la rețeaua de infrastructură feroviară publică a mai multor linii ferate industriale deținute de beneficiari	anual, începând din 2023	MTI-DTF MTI-Strategie	Cu colaborarea CFR SA
V.2 - Creșterea performanței și calității serviciilor de transport					
20	V.2.2	Creșterea nivelului de calitate a serviciilor de transport feroviar de marfă în vagoane izolate și de adecvare a acestora la necesitățile de transport și la cerințele clienților. Include: a) implementarea de servicii adecvate în raport de necesitățile de transport: servicii de transport feroviar cu orar prestabilit între triaje/stații tehnice, servicii de operare a triajelor/stațiilor tehnice, servicii de transport feroviar de proximitate în zonele de influență ale triajelor/stațiilor tehnice; b) asigurarea unor niveluri ridicate ale vitezei comerciale a mărfurilor, prin măsuri de digitalizare și management inteligent al expedițiilor de marfă în vagoane izolate și al vagoanelor goale	anual, începând din 2023	ARF MTI-DTF MTI-DGOIT MTI-D.Economică	Cu colaborarea CFR SA
21	V.2.3	Proiectarea unui sistem performant de servicii de transport feroviar de marfă în vagoane izolate, bazată pe utilizarea Modelului Național de Transport	Q4 - 2025	ARF MTI-DTF MTI-Strategie	
A - Creșterea capacității administrative					
A.1 - La nivelul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii					
22	A.1.1	Creșterea capacității administrative în cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în vederea implementării eficiente a acțiunilor privind transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate prin intermediul altor moduri de transport. Acțiunea vizează: a) corelarea modurilor de transport în cadrul unui sistem național integrat de servicii publice de transport al călătorilor; b) cooperarea cu autoritățile publice locale privind: - corelarea obligațiilor de serviciu public de interes național și de interes local privind transportul feroviar de călători, în scopul asigurării unui sistem integrat, coerent și eficient de servicii publice de transport feroviar al călătorilor pe rute interurbane și internaționale; - corelarea strategiilor de achiziție a materialului rulant necesar pentru realizarea obligațiilor de serviciu public. c) stabilirea și realizarea obligațiilor de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar pe distanțe lungi și a obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar de marfă în vagoane izolate.	Q2 2023	MTI-DTF MTI-DGOIT MTI-Strategie ARF	
23	A.1.2	Implementarea unui mecanism de consolidare a eficienței economice a contractelor de servicii publice privind transportul feroviar de călători	Q4 2022	ARF MTI-DTF CFR SA	
24	A.1.3	Creșterea capacității administrative a companiilor feroviare de stat care funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii	Conform tabel nr 12		



Nr. crt	Acțiuni destinate transferului modal		Termen	Entitate responsabilă	Mențiuni
	Cod	Denumire			
25	A.1.4	Monitorizarea permanentă de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a unor indicatori de sinteză privind evoluția transportului feroviar	anual, începând din 2022	MTI-DTF MTI-Strategie	Cu colaborarea Institutului Național de Statistică și a companiilor feroviare
A.2 - La nivelul administratorului infrastructurii					
26	A.2.1	Creșterea eficienței activității CFR SA în etapele de pregătire / implementare a proiectelor de investiții finanțate din PNRR	anual, începând din 2022	CFR SA MTI-DTF MTI-DGOIT MTI-D.Economică	
27	A.2.2	Creșterea nivelului de expertiză al personalului cu atribuții în domeniul pregătirii și implementării proiectelor de investiții	anual, începând din 2022	CFR SA MTI-DTF MTI-DGOIT MTI-D.Economică	
A.3 - Modificări legislative necesare					
28	A.3.1	Asigurarea cadrului legal adecvat pentru inițierea și susținerea transferului modal către calea ferată a fluxurilor de transport de călători derulate în prezent prin alte moduri de transport. Include: a) modificarea și completarea OUG nr. 12/1998 în scopul asigurării cadrului legal adecvat pentru consolidarea sistemului de servicii publice de transport feroviar al călătorilor; b) modificarea și completarea OUG nr. 62/2016 în scopul asigurării cadrului legal adecvat pentru creșterea eficienței activității Autorității pentru Reformă Feroviară	Q2 - 2022	MTI-DTF	Cu colaborarea ARF și CFR SA
29	A.3.2	Modificarea și completarea legislației primare în scopul asigurării cadrului legal adecvat pentru implicarea autorităților publice locale în implementarea unor servicii publice de transport feroviar al călătorilor în zonele metropolitane	Q4 - 2022	MTI-DTF	Cu colaborarea ARF și CFR SA Condiționată de finalizarea acțiunii A.3.1 Necesită colaborarea MTI cu MLPDA și MF
30	A.3.3	Asigurarea cadrului legal adecvat pentru inițierea și susținerea transferului modal către calea ferată a fluxurilor de transport de marfă derulate în prezent prin alte moduri de transport. Include: a) modificarea și completarea legislației primare în scopul asigurării cadrului legal adecvat pentru instituirea unui sistem de servicii publice de transport combinat de marfă pe rute terestre; b) modificarea și completarea legislației primare în scopul asigurării cadrului legal adecvat pentru instituirea unui sistem de servicii publice de transport feroviar de marfă în vagoane izolate	Q4 - 2022	MTI-DTF	Cu colaborarea OTF, ARF și CFR SA
31	A.3.4	Modificarea și completarea legislației existente în scopul implementării altor măsuri necesare în vederea stimulării transferului modal către calea ferată al fluxurilor de marfă transportate în prezent pe cale rutieră	Q4 - 2023	MTI-DTF	Cu colaborarea OTF, ARF și CFR SA