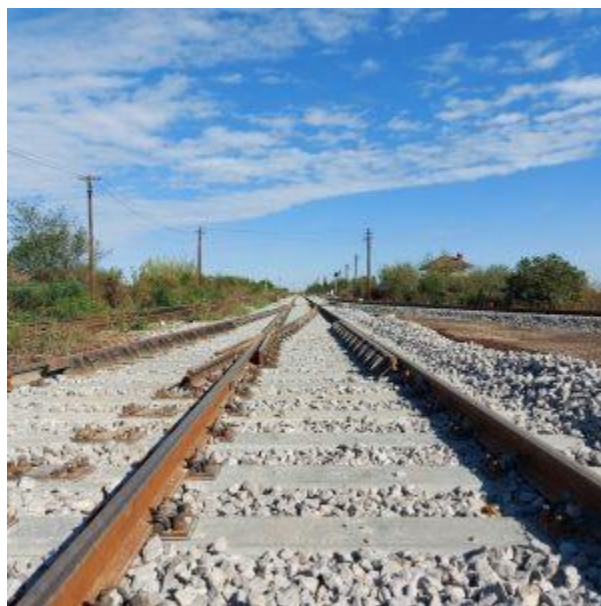


# Strategia feroviară 2021-2025, pe masa Guvernului. Investiții de peste 13 miliarde de euro

5 noiembrie 2020

Strategia feroviară 2021-2025 va fi luată în discuție, în vederea aprobării, în ședința de Guvern care va avea loc joi seara. Documentul prevede investiții de peste 10,5 miliarde de euro în următorii cinci ani de zile în infrastructura de cale ferată din România, pe proiecte. Din această sumă, sub 300 milioane de euro provin din fonduri naționale. Acestor bani li se adaugă încă peste trei miliarde de euro pentru întreținere, reparații și reînnoire a rețelei.



## În stația Balotești lucrările sunt finalizate

Pe agenda ședinței de Guvern de joi, 5 noiembrie 2020, se află **proiectul de Hotărâre** pentru aprobarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025.

Actul normativ trebuie adoptat în contextul Legii nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european și al Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul Administrativ. În termen de 30 de zile de la intrarea în vigoare a Hotărârii privind Strategia feroviară,

Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor va publica pe site-ul său web documentul și va transmite această strategie Comisiei Europene.

## Strategia feroviară 2021-2025. Cum vor fi eşalonate investițiile

### 5. NECESITĂȚI DE FINANȚARE

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

Categorie de chebiu	Costul necesar						
	UR	Anul I	Anul II	Anul III	Anul IV	Anul V	TOTAL
<b>Întreținere și reparații</b>	144.000	266,67	266,67	266,67	265,97	265,87	1.311,22
	144.000	1.760,08	1.760,08	1.760,08	1.758,08	1.757,08	8.123,32
Întreținere curentă (acțunea strategică A.1.2)	144.000	216,67	216,67	216,67	215,97	215,87	1.053,22
	144.000	1.420,08	1.420,08	1.420,08	1.420,08	1.420,08	7.000,00
Reparații curente (acțunea strategică A.1.2)	144.000	50,00	50,00	50,00	49,00	49,00	239,00
	144.000	290,08	290,08	290,40	290,08	290,08	1.459,60
<b>Reînnoirea rețelei feroviare (acțiunile A.1.1 și A.1.2)</b>	144.000	73,94	132,73	206,23	294,33	411,69	1.118,81
	144.000	394,92	627,12	989,96	1.412,78	1.926,10	6.350,78
<b>Proiecte de investiții</b>	144.000	1.115,38	1.860,62	2.771,78	2.370,78	2.488,20	13.486,84
	144.000	2.230,46	3.554,86	5.333,32	5.588,61	5.199,80	24.153,05
Proiecte eligibile pentru finanțare din fondul european nerambursabil	144.000	1.046,08	1.681,21	2.700,00	2.100,76	2.456,00	13.984,05
	144.000	4.446,28	8.567,35	12.941,11	10.900,38	11.880,70	47.823,82
Proiecte care se finanțează din fondul național	144.000	68,30	35,91	71,78	16,02	62,20	265,20
	144.000	597,50	547,23	860,11	860,00	860,00	3.934,84
<b>TOTAL</b>	144.000	1.860,76	2.046,00	2.548,08	2.026,76	1.076,00	12.907,91
	144.000	7.680,32	11.962,10	16.075,09	14.086,41	18.697,38	68.227,31

Strategia la care face referire proiectul de act normativ ce urmează să intre în dezbaterea Executivului în această seară a fost actualizată de Compania Națională de Căi Ferate CFR SA la data de 30 iunie 2020 și este prezentă pe [site-ul gestionarului de infrastructură](#).

În document se prevede faptul că, în perioada menționată, în infrastructura de cale ferată din România va fi investită suma

de 10,352 miliarde de euro din fonduri europene nerambursabile. La această sumă se mai adaugă 298 milioane de euro din fonduri naționale.

Sumele cresc gradual, de la an la an. Astfel, în 2021 ar urma să fie investiți 1,086 miliarde de euro din fonduri europene, pentru ca în 2025 suma să ajungă la peste 2,4 miliarde de euro. Aceeași tendință se respectă și în cazul proiectelor de investiții finanțate de la buget: 25 milioane de euro în primul an și 91 milioane în ultimul.

## 1,8 miliarde de euro pentru întreținere și reparații, prevăzuți în Strategia feroviară 2021-2025

Anul	Lungimea rețelei (km)	Costul estimat necesar					
		Reînnoirea liniei curente și direcții (infecții)		Reînnoirea elementelor critice de infrastructură		TOTAL	
		mil.euro	mil.€	mil.euro	mil.€	mil.euro	mil.€
I	70	43,9	196,3	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	677,6	60,0	276,0	206,2	948,6
IV	375	219,3	1.006,9	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	499,4	2.343,3
XI	700	409,4	1.883,3	100,0	460,0	499,4	2.343,3
XII	700	409,4	1.883,3	100,0	460,0	499,4	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
<b>TOTAL</b>	<b>6.245</b>	<b>4.822,4</b>	<b>22.182,9</b>	<b>1.303,0</b>	<b>5.993,8</b>	<b>6.125,4</b>	<b>28.176,7</b>
<b>MEDE</b>	<b>548,7</b>	<b>321,5</b>	<b>1.478,9</b>	<b>86,9</b>	<b>399,6</b>	<b>408,4</b>	<b>1.878,4</b>

În afară de aceste proiecte, mai este prevăzută suma de 1,8 miliarde de euro destinată întreținerii și reparațiilor căii ferate. În acest caz, sumele sunt distribuite aproximativ egal pe perioada luată în calcul – peste 360 milioane de euro în fiecare an.

La capitolul “Reînnoirea rețelei feroviare” sunt prevăzuți alți 1,118 miliarde de euro pentru cei cinci ani de zile acoperiți de

Strategie. Aici, sumele cresc de la an la an: aproape 74 milioane de euro în 2021, pentru a ajunge la 411,69 milioane de euro în 2025. Ce se intenționează a se face este prezentat în tabelul alăturat.

## Subfinanțare cronică a căii ferate în ultimii cinci ani



Investițiile în calea ferată au avut parte în ultimii cinci ani de zile de o subfinanțare cronică din partea statului român.

Astfel, în ceea ce privește întreținerea infrastructurii, fondurile publice alocate au acoperit doar 60,4% din necesitățile de finanțare. La repararea infrastructurii, banii de la buget au acoperit mai puțin de 20% din necesar. În fine, în ceea ce privește reînnoirea infrastructurii, fondurile publice alocate au acoperit mai puțin de 2,5% din necesar.

”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”, se arată în strategie.

## Potențial de creștere pentru transportul feroviar



În momentul de față, cota de piață a transportului feroviar este foarte redusă în România: 4,2% în domeniul transporturilor de persoane pe relații interurbane (această cotă modală ia în considerație inclusiv transportul individual cu autoturismul), respectiv de 21,1% în domeniul transporturilor publice de persoane pe relații interurbane. În domeniul transporturilor comerciale de marfă pe relații interurbane, cota de piață a transportului feroviar este de 21,9%.

Autoritățile vor să schimbe această stare de fapt, cel puțin la nivel declarativ.

“Analiza situației actuale a transportului feroviar a evidențiat existența unui mare potențial de creștere a transportului feroviar pe piața internă a transporturilor. În cazul transportului de pasageri, spațiul teoretic de creștere vizează atât transportul public interurban, efectuat în prezent cu autobuze și autocare, precum și de posibilitatea atragerii unor călătorii care se efectuează în prezent cu mijloace de transport individuale”, se precizează în document.

În ceea ce privește transporturile de mărfuri, cel mai semnificativ spațiu teoretic de creștere este dat de piața expedițiilor de mici dimensiuni care se transportă în prezent aproape exclusiv cu mijloace rutiere.

“Calea ferată poate redeveni un jucător semnificativ pe această piață, cu condiția reabilitării transportului intermodal și a transportului în vagoane izolate”, se mai menționează în Strategie.

**Sursa: Club Feroviar**