

Nr. 1182, 1183, 1184, 1185, 1206, 1207, 1208, 1209, 1205, 1186/2025

13-03-2025



**Către: Domnul Deputat Cezar- Mihail DRĂGOESCU**  
**Secretar al Camerei Deputaților**

**Ref. la: Răspunsuri la întrebări/interpelari formulate de deputați**

**Stimate domnule secretar,**

Vă transmitem, alăturat, răspunsurile instituțiilor vizate cu privire la unele întrebări formulate de deputați, potrivit tabelului anexat.

Cu deosebită considerație,

**NINI SĂPUNARU**

**SECRETAR DE STAT**



CABINET MINISTRU

Nr. 32249/7463

Data: 12.03.25

Către: Domnul deputat GEORGE - NICOLAE SIMION  
PARLAMENTUL ROMÂNIEI - CAMERA DEPUTAȚILOR

Ref: Răspuns întrebare

Stimate domnule deputat,

Referitor la întrebările dumneavoastră, înregistrată la Camera Deputaților cu nr. 13643A/2024 și nr. 385A/2025 precum și la Departamentul pentru Relația cu Parlamentul cu nr. 7339/DRP/2024 și 974/DRP/2025 având ca obiect "Haosul din sistemul feroviar românesc/Reiterarea întrebării parlamentare nr. 13643A", vă comunicăm următoarele:

**1. Referitor la întrebarea nr. 1:**

Pentru perioada 2022 - 2023, minutele de întârziere a trenurilor de călători, a fost de:

- pentru anul 2022 un număr de 4,62 minute pe 100 tren\*km, din care minute întârzieri directe 1,40 minute pe 100 tren\*km din cauze CFR (inclusiv din cauza lucrărilor la infrastructura feroviară), iar restul din cauza operatorilor de transport feroviar de călători și din cauza întârzierilor indirecte generate de întârzierile directe;
- pentru anul 2023 un număr de 5,36 minute pe 100 tren\*km, din care minute întârzieri directe 1,81 minute pe 100 tren\*km din cauze CFR (inclusiv din cauza lucrărilor la infrastructura feroviară), iar restul din cauza operatorilor de transport feroviar de călători și din cauza întârzierilor indirecte generate de întârzierile directe.

Creșterea numărului minutilor de întârziere pentru anul 2023, s-a înregistrat ca urmare a evoluției volumului de lucrări la infrastructura feroviară contractate de Compania Națională de Căi Ferate „CFR” - S.A..

**2. Referitor la întrebarea nr.2:**

Pe rețeaua feroviară publică sunt 17.694 de poduri și podețe de cale ferată, cu un număr variabil de deschideri și lungimi, din care un procent de cca. 50% au o vechime în exploatare mai mare de 50 de ani.

De asemenea, în conformitate cu perioadele de timp stabilite prin „Catalogul privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe”, aprobat prin H.G nr.2139/30 noiembrie 2004, din cele 17.694 de poduri și podețe existente pe întreaga rețea administrată de către Compania Națională de Căi Ferate „CFR” - S.A , 9.831 poduri și podețe au durata normală de funcționare expirată.

**3. Referitor la întrebarea nr.3:**

În perioada 2020 - 31.06.2024, pe infrastructura publică s-au înregistrat:

- 90 accidente manifestate prin deraierea vehiculelor feroviare din compunerea trenurilor și incendii la vehiculele feroviare din compunerea trenurilor în circulație, care au implicat materialul rulant (22 accidente sunt în curs de investigare);
- 61 incidente manifestate prin deraieri de vehicule feroviare în activitatea de manevră, care au implicat materialul rulant;



Pagubele sunt estimate după încheierea acțiunilor de investigare:

- 5.7741.037,68 lei, pagube estimate în urma producerii accidentelor manifestate prin deraierea vehiculelor feroviare din compunerea trenurilor și incendii la vehiculele feroviare din compunerea trenurilor în circulație, care au implicat materialul rulant;
- 132.357,69 lei, pagube estimate în urma incidentelor manifestate prin deraieri de vehicule feroviare în activitatea de manevră, care au implicat materialul rulant.

#### 4. Referitor la întrebarea nr. 4:

La acest moment, în cadrul proiectelor de infrastructură feroviară, care beneficiază de finanțare europeană, nu au fost pierdute sume alocate, existând redistribuire pe proiecte.

Menționăm că în perioada menționată sectorul feroviar a fost/este sprijinit prin următoarele programe:

Programe	Perioadă	Alocare financiară (FEN)	Proiecte prioritare (în diferite faze de dezvoltare: în operare, în construcție sau în proiectare)
Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM)	2014-2020 (regula n <sup>3</sup> 2023)	1,4 mld. euro (cu posibilitate de supracontractare) <sup>1</sup>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Reabilitarea podurilor feroviare situate la km 152+149 și km 165+817 pe secțiunea feroviară București - Constanța;</li><li>• Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov - Simeria, componentă a Coridorului IV Pan - European, pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h, tronsonul Sighișoara - Coșlariu;</li><li>• Reabilitarea liniei de cale ferată Frontieră - Curtici - Simeria, parte componentă a Coridorului IV Pan - European, pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h, Tronsonul 2 și Tronsonul 3;</li><li>• Lucrări în Stațiile C.F. Fetești și Ciulnița, de pe linia de cale ferată București - Constanța.</li></ul>
Programul Transport (PT)	2021-2027 (regula n <sup>2</sup> 2029)	1,95 mld. euro (cu posibilitate de supracontractare)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Craiova - Dr. Tr. Severin - Caransebeș;</li><li>• Craiova - București;</li><li>• Predeal - Brașov;</li><li>• Teiuș - Câmpia Turzii - Cluj - Napoca;</li><li>• Ploiești Triaș - Focșani - Roman - Pașcani - Suceava - Dărmănești - Vicșani Frontieră;</li><li>• Pașcani - Iași - Ungheni;</li></ul>

<sup>1</sup>Conform ultimei declarații de cheltuieli (august 2024) transmise de Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene către Comisia Europeană, pentru investițiile în infrastructură și măsuri de reformă feroviară a fost cheltuită suma de 1.73 mld. EUR (față de alocarea inițială) în cadrul POIM 2014-2020.



## MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

			<ul style="list-style-type: none"><li>• Achiziționarea a 37 rame electrice pentru servicii de lung parcurs;</li><li>• Achiziționarea a 62 rame electrice pentru servicii de scurt parcurs;</li><li>• Investiții privind trenurile metropolitane.</li></ul>
Mecanismul pentru Interconectarea Europei (CEF 1)	2014-2020 (regula n <sup>45</sup> - 2024)	1,23 mld. euro	<ul style="list-style-type: none"><li>• Modernizarea liniei de cale ferată București Nord - Aeroport Internațional Henri Coandă București - Faza I: Racord C.F. la Terminalul T1, Aeroport Internațional Henri Coandă București;</li><li>• Brașov - Sighișoara (secțiunile Brașov - Apața, Cața - Sighișoara, Apața - Cața).</li></ul>
Mecanismul pentru Interconectarea Europei (CEF 2) 2021-2024	2021-2027	1,09 mld. euro	<ul style="list-style-type: none"><li>• Modernizarea liniei de cale ferată: Brașov - Sighișoara (secțiunile Brașov - Apața, Cața - Sighișoara, Apața - Cața);</li><li>• Fast Danube 2;</li><li>• Modernizarea liniei de cale ferată București Nord - Jilava - Giurgiu Nord frontieră;</li><li>• Modernizări infrastructură rutieră/feroviară trecerea punctelor de frontieră Moldova - Ucraina;</li><li>• Modernizare cale ferată Portul Constanța.</li></ul>
Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR)	2021-2026	3,24 mld. euro	<ul style="list-style-type: none"><li>• Modernizarea liniei feroviare Caransebeș - Timișoara - Arad;</li><li>• Electricizarea și reabilitarea liniei de cale ferată Cluj Napoca - Oradea - Episcopia Bihor;</li><li>• Reînnoirea liniei feroviare București - Pitești;</li><li>• Reînnoirea liniei feroviare Reșița - Voiteni;</li><li>• Proiecte Quick Wins pentru eliminarea restricțiilor de viteză;</li><li>• Modernizarea instalațiilor de centralizare și semnalizare feroviară.</li></ul>

După cum se poate observa din exemplele de mai sus, portofoliul proiectelor feroviare este unul amplu, care răspunde necesității de conectivitate la nivel național și european cu coridoarele de conectivitate și cu cele TEN-T, ținând cont și de rețeaua feroviară primară și secundară. Proiectele feroviare aflate pe rețeaua primară și pe cea secundară asigură o



MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

conectivitatea directă sau indirectă a centrelor urbane și economice din România printr-o repartitie echitabilă a investițiilor la nivelul tuturor regiunilor.

Precizăm faptul că întârzierile înregistrate în implementarea proiectelor nu înseamnă neapărat pierderea sumelor alocate în cadrul programelor cu finanțare nerambursabilă, acestea putând fi realocate pentru sprijinirea altor investiții în domeniul feroviar care pot fi realizate până la sfârșitul perioadei de programare. De asemenea, datorită complementarității dintre programe, în funcție de stadiul în care se află, proiectele care au înregistrat întârzieri pot fi continuate în cadrul altor programe din domeniul transport.

Întârzierile în proiectele de transport finanțate nerambursabil sunt adesea cauzate de probleme de achiziții publice (lipsa ofertelor, contestații, resursele limitate de personal de specialitate în domeniul achizițiilor publice, neconformități procedurale etc.), birocrație excesivă și dificultăți tehnice sau de proiectare. De asemenea, întârzierile în eliberarea terenurilor și gestionarea ineficientă a proiectelor contribuie la amânarea implementării. Schimbările legislative și factori externi, precum condițiile meteorologice sau situațiile de urgență, pot, de asemenea, întârzia semnificativ lucrările.

Vă mulțumim pentru interesul manifestat și înțelegem să dovedim la rândul nostru o preocupare dedicată pentru a răspunde cu toată considerația solicitărilor dumneavoastră.

Cu stimă,

MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII,  
SORIN MIHAI GRINDEANU