

**GUVERNUL ROMÂNIEI
MINISTERUL TRANSPORTURILOR**

**Strategia pentru transport durabil
pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030**

MARTIE 2008

CUPRINS

Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030 – misiunea	...p. 4
1. Evoluții ale cadrului strategic comunitar privind politica în domeniul transportului durabil în perioada 1990 – 2007 și în continuare	...p. 5
2. Evoluția cadrului strategic privind politica în domeniul transportului durabil în România în perioada 1990-2007	...p. 8
3. Obiective și direcții de acțiune la orizontul de timp 2013, 2020, 2030	...p. 13
3.1. Obiective	...p. 13
3.1.1. Obiectivul general	...p. 13
3.1.2. Obiective specifice	...p. 14
3.1.2.1. Modernizarea și dezvoltarea rețelei de transport de interes european și național, creșterea condițiilor de siguranță și calitate a serviciilor	...p. 14
3.1.2.2. Liberalizarea pieței interne de transport	...p. 16
3.1.2.3. Stimularea dezvoltării economice și a competitivității	...p. 16
3.1.2.4. Întărirea coeziunii sociale și teritoriale	...p. 17
3.1.2.5. Compatibilitatea cu mediul înconjurător	...p. 18
3.2 Direcții de acțiune	...p. 18
Sistemul de transport rutier	...p. 19
Sistemul feroviar	...p. 22
Transportul naval (maritim și pe căile navigabile interioare)	...p. 23
Transportul aerian	...p. 25
Transportul intermodal de mărfuri	...p. 27
Transportul intermodal de călători	...p. 28
Transportul urban și metropolitan	...p. 29
Inovarea în transport	...p. 30
4. Finanțarea; surse de finanțare	...p. 31
4.1. Finanțarea	...p. 31
4.2. Surse de finanțare	...p. 31
4.3. Factori determinanți pentru finanțare	...p. 32
4.4. Strategia de finanțare	...p. 34
5. Armonizarea direcțiilor de acțiune	...p. 35
6. Instrumente de armonizare	...p. 36
7. Beneficii. Rezultate așteptate	...p. 37
8. Stabilirea programelor/proiectelor privind modernizarea și dezvoltarea sistemului de transport în perspectiva transportului durabil	...p. 39
9. Estimarea efortului financiar/costuri pentru modernizarea și dezvoltarea sistemului național de transport în perspectiva transportului durabil	...p. 42

10. Asigurarea/acoperirea efortului financiar/costurilor generate de modernizarea sistemului național de transport în perspectiva transportului durabil	...p. 45
11. Finanțarea efortului financiar/costuri generate	...p. 46
12. Etapizarea realizării programelor/proiectelor de modernizare și dezvoltare a sistemului național de transport în perspectiva transportului durabil	...p. 47
13. Condiționări în realizarea programelor/proiectelor de modernizare și dezvoltare a sistemului național de transport în perspectiva transportului durabil	...p. 48

ANEXE:

Activitatea de transport – indicatori	...Anexa nr. 1a, 1b, 1c, 1d, 1e
Proiecte prioritare identificate de România împreună cu Uniunea Europeană(2015):	
• rețeaua de căi rutiere	...Anexa nr. 2 a
• rețeaua de căi ferate	...Anexa nr. 2 b
• rețeaua de căi navigabile interioare și noduri	...Anexa nr. 2 c
Revizuirea liniilor directe TEN-T pentru perioada 2020-2030:	
• rețeaua de căi rutiere	...Anexa nr. 2d1
• rețeaua de căi ferate	...Anexa nr. 2d2
• rețeaua de căi navigabile și de porturi interioare și porturi maritime	... Anexa nr. 2d3
• rețeaua de aeroporturi	...Anexa nr. 2d4
Componente principale ale cadrului strategic privind politicile în domeniul transportului durabil	...Anexa nr. 3
Considerente asupra situației actuale privind relația transport - factori de mediu	...Anexa nr. 4
Considerente asupra tendințelor viitoare privind relația transport - factori de mediu	...Anexa nr. 5
Surse de finanțare în transporturi	...Anexa nr. 6
Tabel de concordanță privind proiectele prioritare în domeniul rutier, identificate de România împreună cu Uniunea Europeană, care vor fi realizate până în 2015 (și în continuare)	...Anexa nr. 7
Efort financiar/costuri estimate	...Anexa nr. 8
Finanțarea efortului financiar/costurilor generate	...Anexa nr. 9
Legislație privind protecția mediului în transporturi	...Anexa nr. 9a
Plan de acțiuni privind implementarea Strategiei pentru transport durabil în perioada 2007-2013 și 2020, 2030	...Anexa nr. 10

Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030

Misiunea

România are un sistem național de transport (infrastructuri, mijloace de transport, operatori de transport, etc.) situat, în mare măsură, atât din punct de vedere al structurii funcționale, cât și al serviciilor prestate, la nivelul standardelor medii ale sistemelor convenționale de transport din Europa, apt să facă față necesităților actuale ale utilizatorilor interni și internaționali.

În ansamblu, rețeaua de infrastructuri publice de transport (drumuri, căi ferate, căi navigabile, porturi maritime și fluviale, aeroporturi) asigură realizarea conectării tuturor localităților țării la rețeaua națională și la sistemele internaționale de transport.

După 1990 s-au făcut eforturi notabile în vederea creșterii capacității infrastructurii și a sistemelor existente și asigurării dezvoltării durabile din punct de vedere social și de protecție a mediului, a eficienței și siguranței transportului, pentru a răspunde corespunzător cererii viitoare de transport la nivel național.

România, în calitate de membru efectiv al UE de la 1 ianuarie 2007, are nevoie de o politică a sistemului de transport bine definită, care ar putea fi guvernată de următoarea *misiune*:

„ridicarea standardelor sistemului național de transport la nivel european în vederea integrării de facto în Comunitatea Europeană și realizarea unui sistem de transport durabil și eficient care să conducă la o dezvoltare echilibrată a tuturor modurilor de transport în concordanță cu cerințele economice, sociale și de mediu.”

1. Evoluții ale cadrului strategic comunitar privind politica în domeniul transportului durabil în perioada 1990 – 2007 și în continuare

Cartea Albă a politicii transporturilor (publicată în anul 1992) a definit o serie de politici și măsuri la nivel comunitar și la nivelul țărilor din UE pentru lansarea/derularea procesului care să conducă la un sistem de transport durabil care să fie atins în circa 30 de ani.

Politicile inițiale cuprinse în Cartea Albă a politicii transporturilor au fost focalizate pe rentabilizarea și creșterea atractivității modurilor de transport cu potențial deosebit în ceea ce privește capacitatea de transport și protejarea mediului. În anul 2006, corelat cu apariția de noi aspecte (extinderea UE, globalizarea, creșterea prețului petrolului, amenințările teroriste), a principiilor stabilite în Strategia de la Lisabona – Lisabona 2000 (competitivitate, condiții de muncă, protecția mediului), concluziile Consiliului European – Cardiff 1998 și Strategia europeană de dezvoltare durabilă - Gothenburg 2001 (schimbări climaterice, consum de energie) unele principii au fost revizuite și au fost stabilite noi ținte pentru politica comunitară în transporturi în general și în ceea ce privește dezvoltarea durabilă în subsidiar.

Conform principiilor stipulate în Strategia europeană de transport durabil „o politică de transport sustenabilă ar trebui să facă față intensității traficului și nivelelor de congestie crescânde, zgomotului și poluării și să sprijine folosirea modurilor de transport mai puțin agresive față de mediul înconjurător, precum și internaționalizarea costurilor sociale și ambientale.

Este necesar să se acționeze pentru a obține o disociere semnificativă între creșterea transporturilor și creșterea economică, dezvoltarea alternativelor de transport la autovehiculul privat și transportul rutier de mărfuri și atribuirea corectă a costurilor.

Un accent deosebit se pune pe necesitatea realizării unei urmăriri riguroase a comportamentului ambiental al sectorului de transport, prin consolidarea sistemului de urmărire TREM (Transport and Environment Reporting Mechanism) și prin stabilirea (atunci când este posibil) unor obiective cuantificabile la politica de transport.”

Obiectivele avute în vedere prin realizarea politicii de transport durabil sunt* :

* Comunicarea Comisiei pentru Consiliul și Parlamentul European cu privire la Strategia de Dezvoltare Durabilă, Bruxelles, decembrie 2005.

-realizarea unui transfer echilibrat către mijloacele de transport care respectă mediul înconjurător, în scopul creării unui sistem durabil de mobilitate și transport;

-modernizarea cadrului european de servicii publice de transport pentru pasageri, pentru a încuraja îmbunătățirea eficienței și performanței până în anul 2010;

-decuplarea creșterii economice de cererea de transport în scopul reducerii impactului asupra mediului înconjurător;

-diminuarea emisiilor poluante generate de transporturi la niveluri care reduc la minim efectele asupra sănătății populației și/sau mediului înconjurător;

-atingerea unor niveluri durabile de consum de energie pentru transporturi și diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi;

-reducerea zgomotului generat de transport atât la sursă, cât și prin măsuri de atenuare, astfel încât nivelurile generale de expunere să aibă un impact minim asupra sănătății populației;

-în conformitate cu strategia comunitară referitoare la emisiile de CO₂ generate de vehiculele ușoare, noul parc mediu de autoturisme ar trebui să atingă un nivel de emisii de CO₂ de 140g/km (până în 2008/09) și 120g/km (în 2012);

-atingerea unui nivel de economisire general de 9% din consumul final de energie, pe parcursul a 9 ani până în anul 2017;

-până în anul 2010, biocombustibilul ar trebui să reprezinte 5,7% din combustibilul folosit în transport, ca țintă reper;

-înjumătățirea deceselor cauzate de accidente rutiere până în anul 2010 în comparație cu anul 2000;

-adaptarea la schimbările climatice și atenuarea acestora ar trebui integrate în toate politicile comunitare relevante.

Cartea Albă privind politica de transport (revizuită în anul 2006) include acțiuni ce au în vedere crearea unei rețele feroviare competitive prin liberalizare, inovare tehnologică și interoperabilitatea echipamentelor, investiții în infrastructură și o mai bună monitorizare a pieței, taxarea inteligentă, îmbunătățirea securității și siguranței pentru diferitele moduri de transport.

Sunt identificate/propuse circa 60 de măsuri specifice ce vizează în principal:

-revitalizarea căilor ferate;

-promovarea transportului naval;

-îmbunătățirea calității în sectorul transportului rutier;

- realizarea unui echilibru între dezvoltarea transportului aerian și protejarea mediului înconjurător;
- materializarea transportului inter-modal;
- construirea Rețelei trans-europene de transport (TEN-T);
- îmbunătățirea siguranței rutiere;
- adoptarea unei politici privind taxarea eficace pentru transport;
- recunoașterea drepturilor și obligațiilor utilizatorilor;
- dezvoltarea unui transport urban de înaltă calitate;
- utilizarea cercetării și tehnologiei pentru realizarea unui transport nepoluant și eficient;
- elaborarea unor obiective pe termen mediu și lung pentru realizarea unui sistem de transport durabil.

Măsurile preconizate în Cartea Albă* sunt primele etape care trasează calea către o strategie pe termen lung.

Adaptarea politicii comune a transporturilor la exigențele dezvoltării durabile se va putea realiza dacă un anumit număr de probleme își vor găsi în scurt timp soluțiile în special în domeniul:

- finanțării suficiente a infrastructurilor ca o condiție prealabilă a reechilibrării modurilor de transport;
- determinării politice pentru adoptarea măsurilor propuse în Cartea Albă ca o condiție pentru relansarea transportului feroviar de marfă;
- modernizării serviciilor publice și a raționalizării utilizării autoturismelor individuale (în special în anumite zone sau perioade orare în orașe) ca o condiție pentru reducerea emisiilor poluante de CO₂;
- satisfacerii nevoilor utilizatorilor și plasării acestora în centrul organizării transporturilor.

* repere și documente privind politica comună în domeniul transporturilor:

- iunie 1985: Cartea Albă privind realizarea pieței interne, incluzând măsuri privind liberalizarea și armonizarea politicilor în domeniul transporturilor pe teritoriul Comunității Europene;
- decembrie 1992: Comunicatul Comisiei privind evoluția viitoare a Politicii Comune în domeniul transporturilor;
- decembrie 1995: Cartea Verde *Spre o taxare corectă și eficientă în transport*, cuprinde politica fiscală în sector;
- iulie 1996: Adoptarea unei decizii privind liniile directe comunitare pentru dezvoltarea unei rețele trans-europene de transport (Trans-European Transport Network);
- iulie 1998: Cartea Albă a Comisiei urmărește introducerea unei abordări armonizate privind sistemul de taxare a transporturilor;
- septembrie 2001: Adoptarea Cărții Albe care vizează reconsiderarea politicii europene în domeniul transporturilor într-un mod mai durabil: *Politica Comună a Transporturilor pentru 2010: este timpul deciziilor*;
- iunie 2006: Propunerea Comisiei privind evaluarea Cărții Albe din 2001, intitulată *Paștrăți Europa în mișcare – Mobilitate durabilă pentru continentul nostru*;
- septembrie 2007: Cartea Verde privind Transportul Urban.

2. Evoluția cadrului strategic privind politica în domeniul transportului durabil în România în perioada 1990-2007

Cadrul strategic privind politica în domeniul transportului durabil în România s-a aliniat (în mare măsură conceptual) politicii europene în materie definite în Cartea Albă a transporturilor (cu actualizările aferente) și a sprijinit în acțiunile sale obiectivul global de asigurare a durabilității transporturilor*.

Accentul a fost pus pe realizarea unei reforme structurale a sistemului de transport în integralitatea sa prin restructurarea, reorganizarea și întărirea capacității instituționale și administrative a ministerului de resort și a instituțiilor/unităților sale, modernizarea și dezvoltarea infrastructurilor și a mijloacelor de transport, coroborat cu gradul de preluare în legislația românească a reglementărilor aplicabile în Uniunea Europeană.

A fost încurajată competiția pe piața de transport și s-a diminuat participarea directă a statului pe piață, prin privatizarea societăților comerciale din domeniul transporturilor la care statul (prin MT) este acționar*.

Schimbările produse prin liberalizare și trecerea la economia de piață au modificat radical atât modul de organizare a unităților de transport specializate, cât și structura proprietății. A crescut numărul de afaceri private și joint-ventures, numărul operatorilor de transport privat în sectoarele de transport și sectoarele conexe reprezentând circa 98 % din totalul

* reperi și documente privind politica în domeniul transporturilor în România:

- mai 1992: Strategia restructurării și dezvoltării transporturilor;
- martie 1995: Strategia pregătirii aderării la UE în domeniul transporturilor;
- iunie 1999: Strategia pentru dezvoltare durabilă – sectorul transporturi;
- octombrie 2001: Strategia de dezvoltare a sistemului feroviar din România în perioada 2001-2010
- 1999-2002: Programe strategice de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la aeroporturile internaționale – București Otopeni (1999-2015), București Băneasa (2002-2015), Constanța (2002-2015), Timișoara (2002-2015);
- ianuarie 2002: Programul prioritar de construcție a autostrăzilor din România și a drumurilor naționale cu patru benzi;
- mai 2003: Linii directoare privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european;
- noiembrie 2003: Strategia de privatizare a companiilor/societăților naționale și a societăților comerciale care funcționează sub autoritatea MTCT;
- decembrie 2003: Documentul de Poziție al României – capitolul 9 – Politica în domeniul transporturilor;
- decembrie 2005: Planul Național de Dezvoltare 2007-2013 – infrastructura de transport;
- aprilie 2006: Cadrul Strategic Național de Referință 2007-2013 - dezvoltarea infrastructurii de bază la standarde europene;
- iulie 2007: Programul Național pentru Reforme 2007-2010 – promovarea investițiilor în interconectarea rețelelor;
- iulie 2007: Planul strategic în domeniul transporturilor, Etapa I – Componenta de management.

* statul (prin MT) este acționar la 13 companii/societăți naționale care administrează infrastructuri naționale de transport și 3 societăți naționale/comerciale (2 operatori de transport feroviar și un operator aerian).

operatorilor. Numărul operatorilor economici autorizați și licențiați activi care activează în sfera transporturilor este de circa 36.100, din care 32.000 în transporturi terestre, 180 în transport naval, 50 în transport aerian și 3.870 în activități auxiliare și furnizează circa 9,7 % din PIB (Anexa nr. 1d).

Ca rezultat al schimbărilor structurale produse în economie ca urmare a trecerii la economia de piață, evoluția volumului transporturilor de marfă și călători a înregistrat o descreștere accentuată urmată de o creștere ușoară după declinul suferit anterior (Anexa nr. 1a). Astfel, în anul 2006 au fost transportate 78,3 mld tone/km (din care 15,8 mld tone/km pe calea ferată; 57,3 mld tone/km pe șosea) și 22,5 mld pasageri/km în trafic interurban și internațional (din care 0,8 mld pasageri/km pe calea ferată, 11,7 mld pasageri/km pe șosea), ponderea transportului de mărfuri realizat de sectorul privat fiind de 98,22%.

S-a produs o „așezare” în piață a diferitelor moduri de transport, înregistrându-se, contrar măsurilor stipulate în Cartea Albă, o tendință de creștere agresivă a transportului rutier (de marfă și pasageri) și aerian (de pasageri) și respectiv o evoluție inegală a celorlalte moduri de transport, obiectivul de trecere într-o manieră echilibrată la moduri de transport ecologice fiind departe de a fi fost atins.

Ponderea deținută de transportul rutier în structura pieței transporturilor de mărfuri este de 80,1 % la mărfuri transportate, 73,2 % la parcursul mărfurilor în trafic interurban și internațional, 83,95 % la mărfuri transportate și respectiv 60,91 % la parcursul mărfurilor în trafic intern, comparabilă cu cea înregistrată în UE – 27 (76,5 %), dar superioară celei prevăzute în Cartea Albă (44 %).

România nu a fructificat avantajele de partajare modală existente în anul 1990 și în special dezvoltarea scăzută a sectorului rutier, a cărui creștere accentuată poate fi considerată alarmantă, mai ales pentru că se estimează o tendință de agravare a situației prin sporirea cu peste 10 % a transportului rutier până în anul 2013, în lipsa unor măsuri de reorientare a fluxurilor de mărfuri spre celelalte moduri de transport.

Cererea pieței pentru transportul de marfă a crescut, în general, cu 2-3% peste rata de creștere a PIB-ului, în principal din cauza mutațiilor economiei europene și a sistemelor „globalizate” de producție și respectiv a ponderii ridicate pe care o au în economia națională mărfurile cu densitate valorică redusă, ceea ce nu denotă disocierea și orientarea spre un transport durabil.

Numărul total al autovehiculelor cu motor a crescut în 2006 față de 1999 cu 18,9 %, al autoturismelor cu 27,6 %, al vehiculelor pentru

transportul mărfurilor cu 33 %, în timp ce numărul de autobuze și microbuze a scăzut cu 11,3 %.

Consumul total de energie a crescut în 2006 cu 31% față de 1995. Transportul rutier a înregistrat o creștere de 1,58%, în timp ce celelalte moduri de transport au înregistrat o descreștere între 1,38% până la 3,08% (Anexa nr. 1e).

Emisiile poluante din sectorul de transport (circa 70% din emisiile de monoxid și dioxid de carbon – CO + CO₂ – și 65% de oxizi de azot – NO_x) au crescut față de anul 1990 în mare parte din cauza transportului rutier care contribuie cu circa 80% la emisiile din acest sector.

Aglomerările produse la intrările în marile orașe și în unele localități situate de-a lungul rețelei de drumuri naționale au generat în anumite perioade emisii poluante care au depășit limitele de calitate a aerului stabilite de normele europene în ceea ce privește PM₁₀ (pulberile în suspensie), NO₂ sau ozonul.

Zgomotul provocat de trafic a crescut în ultimii ani, estimându-se că 10-15% din populație este expusă la niveluri sonore înalte (între 65 – 75 db (A)).

Politica de înnoire și modificare a structurii parcului de autovehicule (dezvoltată de operatorii de transport cu capital privat) a creat premisele pentru o scădere semnificativă a emisiilor de poluanți (în special NO_x) comparabilă cu limitele Directivei 2001/81/CE a Plafoanelor Naționale de Emisie.

Introducerea normelor EURO 2 (1998), EURO 3 (2002) și EURO 4 (2008) și a benzinei fără plumb a condus la scăderea unor emisii poluante produse de autovehicule (în special SO₂ – dioxid de sulf, COV – compuși organici volatili, benzen, plumb, CO – monoxid de carbon).

Coroborat cu creșterea numărului de vehicule și implicit a traficului rutier, numărul de accidente și de morți în accidente se menține la un nivel ridicat.

Față de anul 1995, în anul 2006 numărul de accidente rutiere s-a redus cu circa 26% (de la 9119 în 1995 la 6440 în 2006), iar al persoanelor accidentate mortal cu 12 % (de la 2845 în 1995 la 2499 în 2005)-Anexa nr. 1d.

Rata accidentelor în raport cu parcul automobilistic și cu mobilitatea existentă a rămas încă ridicată: circa 211 morți pentru fiecare miliard de călători/km. Sunt puține șanse de a se atinge obiectivul de reducere la jumătate a numărului de decese până în anul 2010 în raport cu 2000, conform obiectivului Strategiei Europene de Dezvoltare Durabilă.

Politica în domeniul infrastructurilor de transport s-a focalizat, coroborat cu prevederile Deciziei Consiliului Parlamentului European nr. 1692/1996, pe dezvoltarea infrastructurii naționale de transport care, conectată la rețeaua europeană de transport, ar permite o dezvoltare semnificativă a competiției economice și, implicit, crearea premizelor integrării rapide a economiei românești în piața europeană.

Prin *Legea nr. 203/2003 privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport național și european* (cu modificările ulterioare) și *Legea nr. 363/2006 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – secțiunea I Rețele de transport* s-au definit/aprobat liniile directe pentru realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european și respectiv direcțiile de dezvoltare și amenajare a teritoriului național (delimitarea terenurilor, culoarelor și amplasamentelor necesare rețelei de transport) (Anexele nr. 2a, 2b, 2c).

Dezvoltarea rețelei naționale de transport în România și în special a legăturilor cu regiunile sale transfrontaliere va facilita substanțial implementarea politicilor europene de bună vecinătate, precum și a politicilor sectoriale.

Cu toate că acest obiectiv a fost unanim acceptat, problema fundamentală cu care se confruntă transporturile din România este calitatea relativ scăzută a infrastructurilor comparativ cu obiectivele Cărții Albe și ale Strategiei Europene de Dezvoltare Durabilă, mai ales în termeni de acoperire a teritoriului cu rețele de transport de viteză, care să faciliteze semnificativ libera circulație a bunurilor și serviciilor.

În prezent, cu toate că infrastructurile de transport au cunoscut o modernizare permanentă, acestea nu au reușit să atingă parametrii de competitivitate așteptați, resimțindu-se decalaje atât față de statele membre ale UE cât și față de obiectivele stabilite în Cartea Albă și în Strategia Europeană de Dezvoltare Durabilă. În anul 2006 investițiile în infrastructura de transport au crescut de 4,9 ori față de anul 2000, iar investițiile în infrastructura rutieră de 5,5 ori (Anexa nr. 1e).

Capacitatea insuficientă a rețelei de infrastructură a diminuat gradul de preluare a creșterii traficului de mărfuri și călători în unele zone (în special intrările în marile orașe) în anumite perioade ale anului (în special vara și iarna în zona montană, week-end-uri etc.) sau în cazul unor evenimente accidentale (zăpadă, polei, accidente), ceea ce a condus la creșterea congestionărilor cu consecințe directe asupra riscurilor de înrăutățire a parametrilor de calitate a transportului și nerealizare a obiectivelor Cărții Albe.

Schimbările din politica de dezvoltare urbană au condus la dezvoltarea zonelor rezidențiale și comerciale și la extinderea spațiului intravilan, în special de-a lungul rețelei de drumuri naționale, integrând drumurile naționale în rețeaua stradală a localităților pe lungimi de zeci de kilometri, cu consecințe directe asupra parametrilor de exploatare și siguranță pe care trebuie să-i ofere drumurile naționale. Aceeași situație apare din ce în ce mai pregnant și la aeroporturi, care în marea lor majoritate au fost/vor fi integrate în zona rezidențială.

Această situație, coroborată cu limitările de capacitate ale sistemelor rețelei stradale urbane (inclusiv a spațiilor de parcare), inadecvate creșterii explozive a numărului de vehicule rutiere, au transformat într-o măsură îngrijorătoare drumurile naționale și localitățile urbane în adevărate *parcări mișcătoare* și a crescut nivelul emisiilor poluante și al zgomotului provocat de trafic.

Accesul la coridoarele vest-europene, precum și la cele est și sud-europene, este îngreunat și limitat de capacitatea de circulație și calitatea redusă a anumitor elemente ale infrastructurii de transport din țara noastră, fiind în situația de a perturba libera circulație a mărfurilor și persoanelor și de a diminua traficul internațional de mărfuri/călători care tranzitează România.

Întârzierile, din motive obiective (asigurarea finanțării, elaborarea documentațiilor tehnice, contractarea lucrărilor, execuția lucrărilor), a realizării proiectelor de modernizare a rețelei de transport au mărit numărul infrastructurilor ajunse la scadență tehnică și operațională, a crescut volumul costurilor de realizare/implementare a proiectelor și a generat riscul nerealizării obiectivelor Cărtii Albe privind dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, în special a coridoarelor care tranzitează România – Coridorul IV și Coridorul IX.

Situația rețelei naționale de transport a reprezentat principalul factor care a condus la diminuarea posibilităților de punere în valoare a oportunităților oferite de poziția geo-politică a României, respectiv:

- localizarea la intersecția drumurilor ce unesc estul cu vestul Europei și sudul cu nordul Europei, precum și amplasarea pe axele de tranzit ce leagă Europa de Asia;
- fluviul Dunărea și deschiderea la Marea Neagră.

În condițiile limitării resurselor financiare, progresele înregistrate în domeniul dezvoltării (construcției de autostrăzi) rețelei naționale de transport sunt minimale, rezultate notabile fiind înregistrate numai în modernizarea și reabilitarea drumurilor naționale existente.

Fizic, în prezent rețeaua de drumuri naționale însumează 16.028 km deschiși traficului intern și internațional, din care 267 km sunt autostrăzi și 5.900 km drumuri europene. La finalul anului 2007 erau modernizați la nivelul standardelor europene aproximativ 4.800 km.

Rețeaua de cale ferată de folosință publică în exploatare are o lungime totală de 10.789 km, din care 27,9 % cale ferată dublă și 36,5 cale ferată electrificată (Anexa nr. 1e).

Demarat după anul 1989, procesul de modernizare și reconfigurare a rețelei infrastructurii naționale de transport și în mod special a schemei fundamentale a rețelei de drumuri naționale cu trafic intens cu accent pe legătura cu zona Mării Negre (direcția nord/vest-sud/est și nord/est-sud/est), pe zona de est (direcția vest-est către Moldova și Ucraina) și pe zona de sud-vest (direcția nord/vest-sud/vest către Balcani) pornind de la rețelele TEN-T și în contextul Cărtii Albe (cu revizuirile ulterioare), este un proces de durată* (Anexa 2d). Acest proces necesită atât o implicare activă a României, cât și o mai mare flexibilitate a statelor membre ale UE în identificarea și alocarea resurselor necesare. În calitate de țară membră a UE, România va continua procesul de armonizare a cadrului strategic general cu componentele principale ale cadrului strategic privind politicile în domeniul transportului durabil (Anexa nr. 3).

3. Obiective și direcții de acțiune la orizontul de timp 2013, 2020, 2030**

3.1. Obiective

3.1.1. Obiectivul general

Obiectivul general îl reprezintă dezvoltarea echilibrată a sistemului național de transport care să asigure o infrastructură și servicii de transport moderne și durabile, dezvoltarea sustenabilă a economiei și îmbunătățirea calității vieții.

Atingerea acestui obiectiv va contribui în mod direct la asigurarea dezvoltării durabile a sectorului transporturi, a economiei și a mediului, la creșterea gradului de accesibilitate a României, asigurarea inter-modalității sistemului de transport, promovarea dezvoltării echilibrate a tuturor modurilor de transport și îmbunătățirea calității și eficienței serviciilor.

* Poziția României în exercițiul de revizuire a liniilor directe TEN-T la nivel comunitar (Memorandum martie 2008)

** *Plan strategic de infrastructuri și servicii de transport*, MTCT (2005);

Programul operațional sectorial „Transport 2007-2013” (POS-T), MTCT (2007);

Programul național de reforme, 2007-2010, Guvernul României (2007);

Planul strategic în domeniul transporturilor, Etapa I – Componenta de management (2007).

3.1.2. Obiective specifice

Obiectivele specifice avute în vedere pentru atingerea obiectivului general sunt:

- modernizarea și dezvoltarea rețelei de transport de interes european și național, creșterea condițiilor de siguranță și a calității serviciilor;
- liberalizarea pieței interne de transport;
- stimularea dezvoltării economiei și a competitivității;
- întărirea coeziunii sociale și teritoriale la nivel regional și național;
- compatibilitatea cu mediul înconjurător.

3.1.2.1. Modernizarea și dezvoltarea rețelei de transport de interes european și național, creșterea condițiilor de siguranță și calitate a serviciilor

Modernizarea și dezvoltarea rețelei de transport de interes european și național va conduce la creșterea fluxurilor de transport intern și internațional a deplasărilor la mare distanță ale călătorilor și mărfurilor și respectiv a gradului de utilizare a infrastructurilor și mijloacelor de transport. Creșterea gradului de utilizare a infrastructurilor va conduce implicit la generarea de venituri atât la nivelul administratorilor de infrastructuri și ai operatorilor de transport, cât și al societății.

Modernizarea și dezvoltarea rețelei de transport va conduce la reducerea timpului mediu de călătorie la nivelul țărilor comunitare. Acest obiectiv se va dezvolta și se va concretiza ulterior pe parametri punctuali pentru fiecare dintre modurile de transport.

Modernizarea și dezvoltarea rețelei de transport de interes european și național se va realiza gradual în concordanță atât cu posibilitățile financiare și tehnice de realizare a proiectelor privind modernizarea/dezvoltarea infrastructurilor, cât și cu obiectivele U.E. privind distribuția modală a călătorilor și mărfurilor.

Nivelul investițiilor și modul de finanțare au în vedere trei opțiuni:

- o politică de maximizare a resurselor folosite în infrastructuri;
- o politică de raționalizare, folosind de fiecare dată mijloacele strict necesare pentru încadrarea în angajamentele asumate;
- o politică de stabilitate, care să atenueze fluctuațiile în investiții, să supună fiecare acțiune unei evaluări anterioare riguroase și să permită programarea pe termen mediu și lung.

Alternativele de finanțare sunt:

- menținerea situației actuale (buget+credite+fonduri UE+tarife de utilizare);
- concesiune (construcție+exploatare);
- parteneriat public-privat;

- autofinanțare (taxe de utilizare).

Creșterea condițiilor de siguranță și a calității serviciilor în toate modurile de transport va acoperi trei domenii:

- siguranța operativă – riscul pentru utilizator de a se găsi implicat într-un accident;

- protecția – necesitățile de protecție a persoanelor, bunurilor transportate și chiar instalațiilor în fața acțiunilor ilicite;

- prevenirea riscurilor de muncă.

În domeniul siguranței operative, se estimează reducerea cu 20 % a numărului de morți în perspectiva anului 2013 față de 1998, cu 40 % în 2020 și cu 50 % în 2030. În domeniul protecției se are în vedere dezvoltarea unei politici de “risc zero”, menită să revizuiască în mod continuu riscurile existente în toate modurile. În domeniul riscurilor de muncă se intenționează reducerea cu 20 % a ratei accidentelor de muncă în sector, în orizontul temporal al strategiei.

Îmbunătățirea serviciilor publice în transportul rutier de călători are drept țintă obținerea unei viteze comerciale minime de 60 km/h între origine și destinație (cu durate maxime de așteptare pentru transbordări de 1 oră) până în 2020 și de 65 km/h până în 2030. Transportul feroviar ar trebui să ofere în anul 2030, în relațiile pe distanțe lungi, viteze comerciale cel puțin egale cu transportul rutier privat.

În transportul de mărfuri, îmbunătățirea serviciilor se face prin îmbunătățirea cadrului contractual, cu accent pe corectarea situațiilor de dezechilibru existente, creându-se un mai mare grad de informatizare între cadrul contractual al diferitelor moduri și explicitându-se drepturile și obligațiile fiecărei părți în serviciile intermodale.

Optimizarea în folosirea infrastructurilor și serviciilor disponibile prin gestionarea cererii. Se are în vedere stabilizarea intensității transportului în economie, exprimată în tonă-km/PIB, la valoarea medie a U.E.-27 în 2020. Stabilizarea cererii de transport pe cap de locuitor în vehicul privat exprimată în vehicule-km/locuitor la valori similare cu cele din 2007, începând cu 2015.

Întreținerea și conservarea infrastructurilor excedentare. Se are în vedere elaborarea unor proceduri de întreținere și conservare minimală pentru fundamentarea gestionării întreținerii sistemului de infrastructuri cu grad redus de utilizare (în special în domeniul feroviar). Se estimează necesitatea alocării unei cote de cca. 2 % din valoarea patrimonială a infrastructurilor pentru întreținere și conservare.

3.1.2.2. Liberalizarea pieței interne de transport

În conformitate cu prevederile Tratatului de aderare la Uniunea Europeană pentru România, prin garantarea aplicării acquis-ului comunitar și a angajamentelor asumate se estimează că România va fi în măsură să implementeze acțiunile ce vizează liberalizarea pieței interne de transport la data aderării sale în U.E. (2007), cu câteva excepții pentru care s-au solicitat perioade de tranziție de maximum 7 ani.

3.1.2.3. Stimularea dezvoltării economice și a competitivității

Contribuția transportului la dezvoltarea economică și a competitivității se va axa pe trei domenii: teritorial, optimizarea impacturilor macroeconomice ale investițiilor în sector și inovarea.

Dezvoltarea economică și teritoriul are în vedere facilitarea includerii sistemelor urbane din România în mediul european prin îmbunătățirea în special a serviciilor aeriene și feroviare cu destinațiile lor principale în Europa. Indicatorul relativ al accesibilității (combinând servicii, transbordări, prețuri și durate de călătorie) trebuie să se alinieze progresiv până în 2030 la cel existent în zonele metropolitane din Europa.

Procesul de integrare europeană trebuie să trateze în mod special zonele din partea de vest ale României la granița cu Ungaria. În 2020 trebuie să fie asigurate nivelele similare ale serviciilor de transport între principalele orașe, de ambele părți ale frontierei.

Obiective macroeconomice. Sectorul serviciilor de transport deține în prezent o importanță semnificativă în economie, participând cu cca. 9,6 % la formarea PIB. După anul 2007 se estimează o participare mai mare a operatorilor naționali pe piața europeană de transport între țări terțe, ceea ce va conduce atât la o creștere semnificativă a sectorului în PIB, cât și la modernizarea sectorului însuși. Pentru aceasta se are în vedere ca obiectiv pentru anul 2030 o creștere cu 40 % a operatorilor naționali pe piața externă și sprijinirea creșterii în număr și activitate a operatorilor intermodali (în transportul feroviar, naval și rutier) până la nivelele similare cu media celor din Uniunea Europeană.

Eficiența energetică are în vedere îmbunătățirea eficienței sistemului de transport pentru reducerea semnificativă a dependenței energetice a economiei românești. În acest sens se intenționează ca, față de anul 2000, să se reducă cu cel puțin 10 % consumul energetic specific pentru călător-km și tonă-km până în 2015, atingerea unei reduceri progresive de până la 15 % la nivelul anului 2020 și de până la 20 % la nivelul anului 2030. Se vor demara acțiunile de introducere a combustibililor alternativi față de cei convenționali în sectorul transporturilor, conform cu obiectivele Uniunii Europene.

Inovare. Sectorul cercetare-dezvoltare urmează a fi relansat prin asigurarea resurselor pentru programele de cercetare-dezvoltare-inovare și alinierea conținutului lor la liniile prioritare de investigare a Programului Cadru U.E. În acest sens, se propune ca din anul 2007 să se aloce 0,5 % din fondul de cercetare gestionat de Ministerul Educației și Cercetării, urmând ca procentul să crească până la 1,5 % în 2013, 2 % în 2020 și 3 % până în 2030. Prin intermediul unor programe de inovare în transport care să finanțeze acțiuni pilot în condițiile liberei concurențe în sector vor fi încurajați și agenții mai activi să participe la procesul de inovare. Rezultatele cercetării în politica de transporturi trebuie preluate și încorporate rapid.

Stimularea competitivității, are în vedere și introducerea unor reglementări privind suportarea costurilor infrastructurii, internalizarea costurilor externe, creșterea nivelului de siguranță și securitate.

3.1.2.4. Întărirea coeziunii sociale și teritoriale

Întărirea coeziunii va avea în vedere opțiuni strategice în mediul social și teritorial:

Coeziunea socială. Se va realiza garantarea unei accesibilități generale minime serviciilor publice (educație, sănătate publică, asistență socială, etc.) pentru toți cetățenii, acordându-se o importanță specială grupurilor vulnerabile (copii, bătrâni, persoane cu mobilitate redusă, etc.). Se vor defini “zonele cheie” ale teritoriului care vor cuprinde în principal nodurile de transport și zonele în care se înregistrează o mobilitate ridicată din motive de serviciu, timp liber sau altele. În perspectiva anului 2020 trebuie să se garanteze accesul la transportul public tuturor celor menționați, ajungându-se în 2030 la condițiile de calitate definite de Uniunea Europeană. Evaluarea detaliată a costurilor totale (inclusiv costurile externe – Anexa nr. 4) pentru fiecare tip de transport și a părții suportate de utilizator pentru a se identifica posibilele efecte ale distribuirii regresive de venituri (2013). Elaborarea unui model de corectare a acestor efecte în întregul sistem de transport (2015), pentru aplicarea sa începând din 2020.

Coeziunea teritorială. Se vor îmbunătăți legăturile între orașe prin stimularea serviciilor de transport public interurban și de coordonare a gestiunii. Se estimează ca în 2020 să se ajungă la o distribuție modală coerentă în transportul de călători între aceste orașe. Se va acorda atenție și legăturilor de conexiune la porturile fluviale și aeroporturi cu scopul de a îmbunătăți integrarea în rețelele de transport.

Deplasările pe distanțe lungi se vor realiza pe itinerarii și servicii alternative de o calitate comparabilă care să evite trecerea prin marile noduri ale sistemului de transport (2020) și în continuare.

Accesibilitatea transportului public la zone cu densitate mică a populației și nuclee dispersate se va situa la nivele minime, stabilite în acord cu autoritățile teritoriale competente (2020).

3.1.2.5. Compatibilitatea cu mediul înconjurător

Îmbunătățirea comportamentului transportului în relația cu mediul înconjurător (Anexa nr. 4, 5) se va axa pe două direcții: diminuarea impacturilor globale ale transportului (în principal în ceea ce privește schimbarea climatică) și calitatea ambientală în mediul natural și urban. În conformitate cu principiile dezvoltării durabile, acest mediu include și îmbunătățirea integrării obiectivelor dezvoltării durabile în deciziile asupra politicii transportului.

Efecte la nivel global. Reducerea emisiilor de oxizi de azot (NO_x) și alți poluanți în domeniul transportului conform cu directivele programului național de reducere progresivă a emisiilor naționale de dioxid de sulf (SO₂), oxizi de azot (NO_x), compuși organici volatili (COV) și amoniac (NH₃), și evoluția ulterioară în conformitate cu obiectivele stabilite pentru România privind Plafoanele Naționale de Emisii.

Calitatea mediului înconjurător. Reducerea cu 5 % a depășirilor actuale ale nivelului limită a calității aerului în orașe (2015) și pentru poluanți unde transportul constituie sursa principală de poluare. Realizarea Directivelor Europene ale calității aerului pentru 90 % din populație (2020). Identificarea “mediilor teritoriale sensibile”, în special fragile la impacturile transportului (2010) și elaborarea de programe specifice de acțiune (2015).

Integrarea politicilor publice. Se vor stabili bazele pentru integrarea progresivă a obiectivelor politicilor de amenajare a teritoriului, de protejare a naturii și a sănătății publice în politica de transport.

3.2 Direcții de acțiune

Direcțiile de acțiune se desfășoară în trei faze prin care se creează cadrul pentru avansarea progresivă a compatibilității sistemului național de transport cu politicile europene și principiile dezvoltării durabile, respectiv:

- 2007-2013 – acțiuni pentru reconfigurarea rețelei naționale de transport; evaluarea și prioritizarea proiectelor de dezvoltare și modernizare a rețelei de transport de interes național și european (TEN-T) și a conexiunilor cu rețeaua națională; asigurarea condițiilor de derulare a acțiunilor demarate anterior anului 2007; evaluarea și introducerea alternativelor modale și tehnice; evaluarea și introducerea politicilor de mediu și dezvoltare durabilă;

- 2014-2020 – acțiuni pentru realizarea integrării graduale a rețelei și serviciilor; asigurarea condițiilor financiare și tehnice pentru implementarea graduală/etapizată a proiectelor de modernizare și dezvoltare; consolidarea tendințelor de restructurare modală; finalizarea procesului de liberalizare a

pieței interne de transport; implementarea graduală a politicilor de mediu și dezvoltare durabilă;

- 2021-2030 – acțiuni pentru avansarea modernizării și dezvoltării rețelelor și serviciilor; asigurarea condițiilor financiare și tehnice pentru finalizarea proiectelor de modernizare și dezvoltare; construirea unui sistem integrat de transport; generalizarea implementării politicilor de mediu și dezvoltare durabilă[†].

Sistemul de transport rutier

Prioritățile sistemului de transport rutier pentru perioada 2007-2013 se centrează pe omogenizarea și îmbunătățirea condițiilor serviciului în întreaga rețea, în ceea ce privește siguranța și starea fizică, continuarea lucrărilor pe traseele situate pe rețeaua TEN-T, Coridoarele IV și IX, aflate în proces de execuție și stabilirea de criterii obiective pentru selecția investițiilor și inițierea unui sistem de servicii adiționale utilizatorului, în coordonare cu alte administrații competente, utilizând posibilitățile sistemelor inteligente de transport (ITS), respectiv:

Structurarea și dezvoltarea rețelei

- reconfigurarea schemei fundamentale a rețelei de drumuri cu trafic intens TEN-T (rețea de bază de aproximativ 10.500 km care să includă principalele itinerarii ale rețelei drept bază pentru viitoarea definire a acțiunilor coordonate în teritoriu. În cadrul acțiunilor pentru reconfigurarea rețelei naționale de transport se vor construi 50 de variante ocolitoare la profil de autostradă sau profil de drum național, cu o lungime totală de 835,37 km. Pentru finalul anului 2013 CNADNR are prevăzut un număr de 1767,3 km de autostradă în exploatare și încă 155 km în pregătire;
- reproiectarea și redimensionarea rețelei existente pentru încărcarea pe osie de 11,5 t;
- continuarea lucrărilor pe itinerarii cu trafic intens care se află în construcție și demararea celor în programare avansată și cu cerere ridicată sau medie ($IMD > 10.000$ vehicule/zi);
- programarea activităților pe itinerarii cu lungă distanță care, în primă fază, vor fi drumuri convenționale (cu control asupra accesului și design sigur) permițându-i dezvoltarea la nivel de autostradă când este

[†] Gradul de definire a acțiunilor este mai detaliat pentru perioada 2007-2013 și mai sintetic pentru perioadele ulterioare, care, în funcție de evoluția generală, vor suferi revizuirii și actualizării.

justificată cererea, se va acorda prioritate, în acest tip de acțiune, axelor transversale;

- coordonarea cu administrațiile locale și județene pentru acordarea titlaturii secțiunilor de șosea care se pot considera că au rămas în afara rețelei din diferite motive (construcția de variante, existența drumurilor cu trafic intens paralele, etc.);
- actualizarea inventarului rețelei;
- definirea unui program etapizat de reabilitare pentru atingerea standardelor minime în întreaga rețea de drumuri naționale;
- acțiuni în cadrul Legii concesiunilor: proiectele vor fi fundamentate pe baza unei analize anterioare privind viabilitatea economico-financiară și compatibilitatea cu obiectivele PSIST;
- revizuirea și actualizarea standardelor proiectelor pentru a evalua necesitățile și a include, după caz, în mod special și cerințele de mobilitate nemotorizată, transport public, etc.

Întreținere

- contribuția, plecând de la politica de transport, la obiectivul comunitar de reducere a ratei de accidente mortale;
- întreținerea adecvată a rețelei rutiere, apropiindu-se de o investiție în întreținere de 5 % din valoarea patrimonială a rețelei – Furnizarea pentru utilizatori a unui nivel de serviciu adecvat folosirii infrastructurilor, definit explicit la fiecare patru ani, care să crească siguranța, fiabilitatea și eficacitatea rețelei;
- realizarea activităților în curs de desfășurare cu cel mai mic cost global posibil, încercând diminuarea la maximum nu numai a costurilor economice ci și, în special a costurilor legate de accidentalitate și mediu înconjurător;
- modernizarea gestionării ca mod indispensabil pentru a optimiza îndeplinirea obiectivelor anterioare;
- obținerea unei omogenități ai parametrilor rețelei de drumuri naționale și europene.

Exploatare și serviciul pentru utilizator

- asigurarea condițiilor de confort și servicii pe întreaga rețea de drumuri;
- definirea conceptului de centre teritoriale de gestionare a traficului; creșterea gradului de cooperare cu Inspectoratul General al Poliției și cu comunitățile locale; introducerea cu caracter pilot în marile zone metropolitane și în principalele coridoare ale rețelei;

- definirea unei strategii de informare a sistemelor ITS și serviciilor asociate utilizatorului drumului; realizarea unui program pilot de acțiuni;
- dezvoltarea unui sistem de informare automatizată a cetățeanului clar, actualizat și ușor de consultat, incluzând probleme cum ar fi situația drumurilor, serviciilor de transport public; acțiuni noi care sunt sau au fost supuse informării publice.

Începând cu anul 2014, prioritățile se vor îndrepta spre realizarea nivelelor de calitate și aducerea la standardele comunitare a Rețelei Principale cu Trafic Intens TEN-T prin realizarea graduală a proiectelor de modernizare, dezvoltare și reabilitare, introducerea sistemului coordonat de gestionare a rețelei, introducerea în Rețeaua Principală cu Trafic Intens TEN-T a sistemelor de control și asistență a utilizatorului incluzând informația la bord al vehiculului, supravegherea traficului pe segmentele aglomerate ale Rețelei Principale cu Trafic Intens respectiv de calmare a traficului și eliminarea ambuteiajelor. Se va finaliza Planul Sectorial, în special în ceea ce privește programul de interconectare a rețelelor (realizarea variantelor de ocolire a orașelor care să evite trecerile prin oraș generatoare de conflicte); îmbunătățirea parametrilor drumurilor care traversează orașele; atingerea unor parametri minimi în întreaga rețea. Va continua revizuirea fiscalității în transportul rutier și dezvoltarea cadrului legal pentru un sistem alternativ care să facă posibilă introducerea de sisteme de tarifare legate de utilizarea reală a rețelei de către utilizator, de către diferitele administrații titulare ale rețelelor de drumuri.

Este previzibil ca, progresiv, începând cu anul 2021, prioritățile să se concentreze pe atingerea standardelor comunitare a serviciilor oferite pe Rețeaua Principală de Trafic Intens – TEN-T în întreaga rețea, pe acționarea pentru eliminarea paralelismelor pe itinerariile interurbane, extinderea sistemului coordonat de gestionare a traficului, introducerea progresivă a noului sistem de fiscalitate și tarifare pentru folosirea infrastructurii de către diferite grupuri de utilizatori.

Sistemul feroviar*

Obiectivul final este transformarea, în mod progresiv, a sistemului feroviar în pilonul central pentru organizarea serviciilor intermodale de transport, atât de călători, cât și de mărfuri.

* Sistemul feroviar din România are nevoie de o tratare specială imediată printr-o politică coerentă și consecventă axată în principal pe asigurarea sănătății financiare și a unui tratament egal cu sistemul rutier (d.p.d.v. al finanțării modernizării, reparării și întreținerii infrastructurii). Sistemul feroviar înregistrează pierderi cumulate de circa 2000 milioane lei care au condus la restanțe/neplata obligațiilor la bugetul general consolidat al statului (200 milioane lei), furnizorii de energie electrică (circa 900 milioane lei), furnizorii de investiții (circa 300 milioane lei), alți furnizori de lucrări și servicii (circa 600 milioane lei).

Acest obiectiv obligă concentrarea acțiunilor pe reabilitarea infrastructurilor feroviare convenționale situate pe coridoarele cu cerere și cu potențial mare aparținând Rețelei Interoperabile TEN-T, asigurarea interoperabilității rețelei convenționale (cuprinsă în rețeaua TEN-T, Coridoarele Paneuropene IV și IX, TER) și a cerințelor de intermodalitate a serviciilor feroviare regionale și de autobuz, îmbunătățirea accesibilității la întreg teritoriul țării.

Acțiunile având ca perspectivă anii 2007-2013 se concentrează pe continuarea proiectelor de modernizare pe rețeaua TEN-T, Coridoarele IV și IX, prioritizarea proiectelor de reabilitare a rețelei feroviare interoperabile, facilitarea interoperabilității cu rețeaua administrațiilor vecine și sistemul feroviar european; acționarea în rețeaua interoperabilă pentru îmbunătățirea condițiilor de exploatare a serviciilor feroviare pentru mărfuri, facilitarea intermodalității cu transportul rutier și maritim și îmbunătățirea cadrului instituțional și relațional între administratorul infrastructurii (CN CFR SA) și operatorii feroviari în condiții care să favorizeze dezvoltarea căilor ferate, respectiv:

- definirea în cadrul Planului Sectorial de Transport Feroviar a rețelei feroviare interoperabile și neinteroperabile pe termen lung (2020);
- finalizarea graduală a proiectelor de reabilitare a infrastructurilor pe secțiunile rețelei interoperabile (TEN-T și Coridoarele IV și IX);
- prioritizarea proiectelor de reabilitare a rețelei convenționale interoperabile și pregătirea pentru integrarea sa progresivă în parametri tehnici și operaționali de nivel european;
- dezvoltarea și revizuirea sistemului de tarifare pentru utilizarea infrastructurii;
- liberalizarea pieței de transport de marfă și introducerea concurenței: trafic național și internațional de mărfuri;
- stabilirea unui program de sprijin pentru dezvoltarea transportului combinat (marfă și călători), acordând o atenție specială serviciilor internaționale;
- optimizarea instalațiilor din stațiile de frontieră și creșterea gradului de compatibilitate și interoperabilitate;
- crearea cadrului pentru implementarea sistemului național de dirijare centralizată a traficului feroviar pe teritoriul României;
- stabilirea unui program de urgență de întreținere și a unui plan de eliminare a trecerilor de nivel – delimitarea nevoilor de acțiune în liniile și serviciile mediului regional;
- perfecționarea cadrului instituțional; stabilirea unei noi metodologii de calcul a tarifului pentru utilizarea infrastructurii, care va trebui să

fie fixat (având în vedere și situația existentă în celelalte moduri de transport) pe asigurarea stabilității sistemului feroviar pe termen scurt și mediu.

Începând cu anul 2014, prioritățile se vor îndrepta spre finalizarea graduală a proiectelor de modernizare și creșterea progresivă a gradului de interoperabilitate cu rețeaua europeană convențională, îmbunătățirea serviciilor prestate în domeniul călătorilor și mărfurilor, creșterea gradului de intermodalitate în trafic intern și internațional, consolidarea rolului internațional al operatorilor feroviari de transport de mărfuri, extinderea concurenței în serviciile feroviare de transport de călători, atingerea (limitat) a condițiilor impuse de serviciul și interoperabilitatea pentru viteză mare, dezvoltarea unei oferte de servicii feroviare directe între orașe, cu nevoi de transbordare limitate.

Acțiunile care vor începe din 2020 vor putea fi corectate în funcție de rezultatele obținute în perioada 2007-2013 în ceea ce privește posibilitățile tehnice și financiare de realizare a obiectivelor stabilite și evoluția participării modale a transportului feroviar pe piața internă și internațională de transport de călători și mărfuri.

Transportul naval (maritim și pe căile navigabile interioare)

Prioritățile din domeniul transportului naval pentru perioada 2007-2013 se axează pe modernizarea/dezvoltarea infrastructurii de transport naval, asigurarea siguranței traficului, concomitent cu consolidarea porturilor ca centre logistice intermodale, care servesc drept sprijin la realizarea progresivă a rețelei intermodale de mărfuri și la realizarea unor servicii de transport naval mai sigure și mai prietenoase față de mediul înconjurător. Pentru realizarea acestor priorități se va avea în vedere:

- realizarea graduală a proiectelor pe Coridorul VII ce contribuie la asigurarea condițiilor de navigație pe tot parcursul anului pe Dunăre, pe canalele navigabile Dunăre - Marea Neagră și Poarta Albă - Midia Năvodari;
- atragerea fluxurilor de marfă pe Dunărea de Jos și în Portul Constanța prin activități de promovare a transportului pe căile navigabile interioare, a infrastructurii de transport naval și a serviciilor conexe activității de transport naval;
- promovarea folosirii transportului pe căile navigabile interioare ca opțiuni de transport complementară celui rutier, oferind alternative de transport competitive în lanțul logistic „door to door”;
- dezvoltarea portului Constanța ca principal punct de legătură al Europei cu Asia și includerea sa în rețeaua de autostrăzi maritime;

- realizarea proiectelor de modernizare și dezvoltare a porturilor maritime și fluviale;
- dezvoltarea structurării funcționale a porturilor pentru transformarea lor în centre logistice și integrarea lor în sistemul de transport intermodal, într-un cadru echilibrat de cooperare și concurență loială inter-portuară (având în vedere: potențialul actual și în perspectivă al porturilor, zona de influență geografică, strategiile în domeniul traficului - specializare și diversificare - și ale dezvoltării funcționale - export în raport cu tendințele actuale și de perspectivă ale pieței);
- stimularea siguranței și eficienței ambientale a transportului naval;
- dezvoltarea serviciilor de inspecție, siguranță și salvare; implementarea prevederilor IMO în domeniul siguranței navigației (sisteme EDI, dGPS, VTS, GMDSS);
- dezvoltarea serviciilor de informare fluvială (RoRIS – „Romanian River Information Services”);
- dezvoltarea infrastructurii de transport naval și a facilităților portuare destinate activității de turism și agrement;
- dezvoltarea infrastructurii de transport naval în vederea creșterii activității de transport naval pe căile navigabile interioare;
- dezvoltarea infrastructurii de transport naval în vederea realizării de terminale specializate;
- realizarea cadrului legal pentru ducerea la îndeplinire a obligațiilor ce revin statului din acordurile și convențiile la care România este parte;
- dezvoltarea și modernizarea sistemelor de transport rutier și feroviar din porturi;
- reechilibrarea participării modurilor de transport în relațiile cu Europa și țările din bazinul Mării Negre, în acord cu obiectivul general de mobilitate durabilă pe care îl cere Politica Comună de Transport;
- contribuția la diminuarea presiunii impuse de creșterea transportului rutier pe axele principale pe care se realizează relațiile comerciale cu restul Europei și, în special, țările U.E. prin promovarea transportului pe căile navigabile interioare;
- îmbunătățirea siguranței vieții omenești și a bunurilor transportate pe mare și pe căile navigabile, prin formarea profesională continuă a personalului navigant, conform standardelor internaționale de pregătire, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, cerute de Convenția STCW '78, cu amendamentele în vigoare, convenție la care România a aderat prin Legea nr. 107/1992.

Implementarea acestor acțiuni va permite, începând din 2014, relansarea transportului naval și consolidarea progresivă a serviciilor intermodale de transport.

Dezvoltarea rețelei de căi navigabile trebuie să fie considerată un element esențial al dezvoltării unui sistem intermodal de transport pe plan intraeuropean. Necesităților, din punct de vedere al infrastructurii și reglementărilor, trebuie să li se adauge și sprijinul pentru realizarea proiectelor propuse de către operatori, pentru punerea în aplicare și consolidare de noi servicii: suportul legal pentru finanțarea construcțiilor de nave, înființarea liniilor, coordonarea cu serviciile feroviare sau de transport rutier, politici fiscale, etc. Acest sprijin poate proveni din programe europene sau din programe cu caracter național de promovare a intermodalității, realizate și aplicate astfel încât să se evite distorsiunile în condiții de competiție.

Efectele estimate vor fi materializate direct în economiile de timp și costuri (provenite din îmbunătățirea prestării de servicii la mare distanță), și indirect cele derivate din decongestionarea potențială a transportului rutier interurban și mărirea perioadei de serviciu a principalelor axe de comunicare rutieră. În plus, se va obține o reducere a afectării mediului înconjurător generată de congestiile existente în modurile de transport terestru și emisiile produse de acestea.

Stabilirea cadrului adecvat de sprijin financiar (politici fiscale) care să facă posibilă dezvoltarea transportului fluvial cu garanții ale calității, siguranței, integrării teritoriale și respectarea principiilor de liberă concurență va fi fundamentală pentru facilitarea integrării transportului fluvial în lanțurile intermodale de transport, încurajând crearea de noi servicii competitive de linie și îmbunătățirea celor existente.

Se are în vedere și dezvoltarea unui plan de măsuri economice și financiare de sprijin a sectorului, care să aibă ca obiectiv fundamental facilitarea modernizării flotei fluviale sub pavilion român. Acest plan de măsuri va fi în avantajul îmbunătățirii siguranței și calității serviciilor oferite de flota fluvială.

Transportul aerian

Prioritățile stabilite pentru perioada 2007-2013 se axează pe realizarea progresivă a performanței impuse de piața transportului aerian privind interoperabilitatea, standardele și reglementările aplicabile, cerințele de siguranță și securitate, respectiv:

- continuarea progresivă a proiectelor de modernizare și dezvoltare a infrastructurilor aeroportuare, atât a aeroporturilor de interes național

(A.I. „Henri Coandă” București Otopeni, A.I. „Aurel Vlaicu” București Băneasa, A.I. „Traian Vuia” Timișoara, A.I. Constanța) cât și a aeroporturilor de interes local; îmbunătățirea securității și siguranței aeroporturilor;

- modernizarea infrastructurii și a echipamentelor de protecție a navigației aeriene;
- îmbunătățirea managementului traficului aerian și implementarea conceptului de Cer European Unic, în conformitate cu obiectivele SESAR;
- dezvoltarea accesului terestru la aeroport prin sisteme de armonizare și finanțare ad-hoc, cu participarea tuturor agenților implicați;
- optimizarea sistemului aeroportuar care deservește municipiul București prin repartizarea traficului derulat pe aeroporturile existente pe principii transparente și nediscriminatorii, conforme cu legislația comunitară specifică, și asigurarea din timp a capacității aeroportuare necesare, inclusiv prin construirea de capacități noi;
- sisteme de tarifare aeroportuară corelate cu comportamentul ambiental al aeronavelor care operează;
- stimularea liberalizării și intrării pe piață a noi operatori (inițiative noi ale Comisiei Europene în legătură cu transportul aerian), acordând prioritate serviciilor mediului european;
- structurarea de centre logistice aeroportuare pentru transportul de mărfuri bazate pe dezvoltarea unor platforme multimodale cargo și sprijinite de centre complementare: parcuri de activități aeroportuare și terminale pentru încărcătura aeriană. Sistemul de încărcătură aeriană trebuie să faciliteze prestarea de servicii competitive și integrate în sistemul de transport intermodal de mărfuri;
- consolidarea autonomiei în gestionarea aeroportuară și în participarea la aceasta a comunităților locale (în special normativă) care să faciliteze exercitarea competențelor statutare în domeniul aeroporturilor și participarea lor la gestionare, ca și adaptarea normelor tehnice de construcție;
- stimularea concurenței în prestarea serviciilor în sector.

Începând cu anul 2014, obiectivele se vor axa pe finalizarea proiectelor de modernizare și integrarea progresivă a serviciilor de transport aerian în sistemul intermodal pentru călători și pentru mărfuri; asigurarea compatibilității pe termen lung între transportul aerian și obiectivele ambientale stabilite pentru sectorul de transport.

Transportul intermodal de mărfuri

Transportul intermodal este conceput ca un element de raționalizare și îmbunătățire a calității transportului de mărfuri. Se va baza pe o mai mare cooperare între toate modurile de transport, fiind un sprijin cheie pentru îmbunătățirea costurilor din lanțul logistic, influențând pozitiv prețul final al mărfurilor în piețele de destinație.

Având în vedere principiile pieței libere, distribuția competițională existentă și situația actuală a activității în transportul de mărfuri, coordonarea dintre administratorii de infrastructură și a acestora cu operatorii de transport este fundamentală. Coordonarea în planul intermodalității de mărfuri se referă atât la modurile de transport, cât și la competențele interadministrative. Primul aspect are o componentă cu pronunțat iz tehnic, fiind legată și de dezvoltarea diferitelor administrații în teritoriu și se va putea referi atât la un nod logistic, cât și la o zonă mai mult sau mai puțin extinsă. Al doilea aspect afectează competențele de reglementare a serviciilor de transport și impune o cooperare crescută, în special în cadrul coridoarelor cu un potențial mai mare pentru dezvoltarea intermodalității.

Dezvoltarea adecvată a transportului intermodal de mărfuri are nevoie nu numai de existența unor infrastructuri pentru fiecare dintre modurile concurente, ci impune caracteristici speciale pentru aceste infrastructuri și, de asemenea, cere platforme speciale în care să se realizeze schimbul modal. De asemenea, cere servicii specifice operatorilor rețelei intermodale și de manipulare a acestor încărcături. Se vor studia simultan atât acțiunile infrastructurale (noduri și coridoare), cât și cadrul prestării de servicii.

Prioritățile în transportul intermodal de mărfuri în perioada 2007-2013 constau în definirea rețelei sistemului de transport intermodal de mărfuri corelat cu prevederile acordurilor internaționale (AGC, AGTC) și necesităților de dezvoltare, structurarea sistemului prin susținerea acțiunilor pentru realizarea legăturilor între moduri și potențarea anumitor noduri cheie, stimularea apariției de noi operatori și creșterea gradului de utilizare a echipamentelor existente, respectiv:

- definirea rețelei sistemului de transport intermodal la nivel național;
- stimularea structurării teritoriale a nodurilor naționale și internaționale bazate pe intermodalitate, în coordonare cu administrațiile județene și locale; construcția/dezvoltarea de terminale intermodale;
- implementarea și dezvoltarea de soluții alternative de transport combinat;
- stimularea dezvoltării unei rețele de platforme intermodale regionale, incluse în principalele zone de producție și consum cu caracter autonom;

- consolidarea intermodalității portuare prin dezvoltarea de platforme logistice în portul Constanța și porturile dunărene care prezintă potențial de dezvoltare economică;
- întărirea accesibilității feroviare în porturi;
- integrarea rețelei feroviare de mărfuri în rețeaua de platforme logistice terestre dezvoltate sau planificate;
- dezvoltarea intermodalității cu încărcătura aeriană prin intermediul platformelor multimodale cargo (A.I. „Henri Coandă” București Otopeni) și a altor infrastructuri aeroportuare specializate în operarea mărfurilor;
- punerea în aplicare a unui program specific de promovare a intermodalității, în coordonare cu programul Marco Polo II al U.E.

Începând din 2014, prioritățile se vor orienta spre consolidarea sistemului de transport intermodal de mărfuri și participarea progresivă a operatorilor naționali pe plan european. Acest ultim aspect este corelat, la rândul său, cu evoluția accesibilității transportului rutier pe unele rețele rutiere naționale și al măsurilor U.E. în acest domeniu. Deasemenea, va fi nevoie de un sprijin crescând pentru operatori pentru implementarea noilor tehnici de transport intermodal sau pentru internaționalizarea lor.

Pe termen mai lung, va trebui să existe capacitatea de a pune în aplicare măsuri active de gestionare a traficului de mărfuri, favorizând modurile mai sustenabile în acele zone mai sensibile din punct de vedere al mediului înconjurător, dispunând de alternative pe deplin competitive.

Transportul intermodal de călători

Obiectivul privind dezvoltarea intermodalității în transportul de călători pentru perioada 2007-2013 se focalizează pe stabilirea bazelor sistemului intermodal de călători, acționând cu prioritate asupra coordonării orarelor și capacităților puse la dispoziție. Îmbunătățirile prevăzute în sistemul feroviar trebuie să permită, deasemenea, consolidarea acestei coordonări, evitând să se transforme într-un element de divergență în sistem.

Coordonarea între servicii și, în particular, stimularea serviciilor de transport rutier de călători de a accesa punctele modale ale sistemului (aeroporturi, stații de tren, etc.) poate obliga la revizuirea punctuală a cadrului legislativ existent și stabilirea de mecanisme adecvate pentru a facilita implementarea sa și a garanta calitatea și coordonarea sa cu alte prevederi existente.

Suportul mobilității călătorilor este sistemul integrat prin rețele, noduri și servicii, respectiv:

- elaborarea cadrului de efectuare a serviciului de transport rutier de călători în sistem intermodal; introducerea de sisteme de stimulare a concurenței și

calității; introducerea de sisteme de stimulare a serviciilor intermodale, evaluarea și monitorizarea calității serviciului;

- comasarea în stațiile mari de cale ferată a serviciilor de lung parcurs interregionale și regionale;
- stimularea construirii de stații modale tren-autobuz interurban, mai ales în orașele de dimensiune medie, sau îmbunătățirea legăturii pietonale între stația de cale ferată și cea de autobuz în acele cazuri în care acestea se află aproape una de cealaltă;
- consolidarea serviciilor „navetă” de autobuz între nucleele cu populație cu mare mobilitate și stațiile de cale ferată cu servicii interregionale și de lung parcurs;
- consolidarea conectării dintre calea ferată (interregionale sau lung parcurs) și serviciile de transport - coordonarea orarelor în serviciile feroviare de lung parcurs și interregionale întărind funcția lor de distribuitor.

Începând din 2014, prioritățile se vor axa pe integrarea sistemului aeroportuar în rețeaua intermodală și dezvoltarea sistemelor de bilete și tarife multimodale.

Transportul urban și metropolitan

Legătura transport interurban – transport urban este esențială pentru realizarea unui transport durabil. O bună parte din cerere și din efectele negative ale transportului este concentrată în orașe. Obiective ca îmbunătățirea eficienței și calității serviciilor, întărirea coeziunii sociale și teritoriale, reducerea emisiilor de gaze se pot atinge numai dacă se adoptă o strategie hotărâtă în mediul urban.

Transportul interurban este foarte prezent în mediul urban și condiționează direct evoluția sistemului de transport urban și a orașului însuși: activitățile în stațiile feroviare, porturi și aeroporturi, căile de acces și liniile de centură, metroul în municipiul București și infrastructura feroviară necesită investiții considerabile și determină oportunități sau restricționări pentru organizarea orașelor. O etapă deosebit de importantă pentru transportul urban în municipiul București o va reprezenta crearea Autorității Metropolitane de Transport București, care va avea drept principal scop realizarea managementului traficului prin coordonarea mijloacelor de transport public din aria de acoperire, precum și a realizării programelor de investiții atât în infrastructură, cât și în mijloace de transport. Totodată, încă foarte importante din punct de vedere economic, subvențiile de la bugetul de stat în transportul urban și normativele de bază referitoare la serviciile de transport au o influență decisivă în dezvoltarea sistemelor de transport public urban și în marile orașe.

Se are în vedere realizarea unui cadru de intervenție integrată a transportului interurban în oraș, în concordanță cu celelalte sisteme urbane, pentru a face față provocărilor cu care se va confrunta mediul urban. Comunicarea Comisiei „Spre o strategie tematică pentru mediul înconjurător urban” (COM (2004) 60 din 11 februarie 2004) justifică necesitatea unei acțiuni concertate pentru îmbunătățirea condițiilor ambientale în orașele europene și prezintă transportul ca unul din câmpurile de acțiune prioritară.

Acțiunile trebuie să se încadreze în acest mediu, prin:

- întărirea parteneriatului dintre administrația publică centrală și administrațiile publice locale;
- reformularea procedurilor de stabilire a priorităților de infrastructură în orașe, în special cele privind căile rutiere, feroviare și metrou;
- progresarea în integrarea sistemelor de transport urban și interurban;
- optimizarea prezenței active în oraș, prin operațiuni de regenerare urbană în care să fie implicate terenuri și infrastructuri publice din domeniul Ministerului Transporturilor.

Inovarea în transport

Acțiunile în sfera inovării în transport se vor desfășura în trei domenii:

- elaborarea și punerea în aplicare a planurilor specifice de acțiune în domenii neacoperite de planurile sectoriale unde se constată un deficit important în sistemul de transport;
- activități de investigare și dezvoltare (I+D), dezvoltare și inovare (I+D+i), care se realizează în cadrul Programelor Naționale de I+D corespunzătoare;
- dezvoltarea de programe pilot în care administrațiile centrale și locale acordă sprijin financiar și tehnic pentru realizarea de acțiuni în medii prioritare care pot avea un important efect de demonstrație și diseminare.

Pentru perioada 2007-2013, liniile principale ale acestor acțiuni au în vedere consolidarea unui cadru adecvat inovării în transport prin intermediul:

- creării unei instituții specializate care să gestioneze cercetarea în transport;
- creării de instrumente care să faciliteze gestionarea strategiei de dezvoltare durabilă; identificarea viitoarelor linii prioritare de inovare; monitorizarea sistemului de transport; gestionarea modelului național de previzionare a cererii;
- elaborării unor strategii de promovare a modurilor de transport;

- dezvoltării de programe pilot pentru studierea și punerea în practică a măsurilor de gestionare a cererii, dezvoltare a unui sistem integrat de informare și gestiune referitor la transport public interurban și urban, omogenizarea colectării și tratării datelor de bază în transport sau dezvoltarea de sisteme de transport, etc.

4. Finanțarea; surse de finanțare

4.1. Finanțarea

Cadrul de finanțare va urmări creșterea stabilității și eficienței investițiilor coroborat cu mărirea gradului de transparență în stabilirea cheltuielilor pentru transport prin distribuirea costurilor pentru utilizarea infrastructurii în mod echitabil între utilizatori și ansamblul societății, îmbunătățirea poziției agenților mai slabi pe piața transporturilor față de agenții dominanți și garantarea condițiilor de concurență loială între moduri și operatori.

Se are în vedere:

- introducerea progresivă a principiilor de tarifare bazate pe utilizarea efectivă a infrastructurii, pe calitatea serviciului oferit și pe internalizarea costurilor externe (Anexa nr. 4);
- utilizarea resurselor financiare obținute din exploatare în amortizarea infrastructurilor, conservarea, ameliorarea ansamblului sistemului intermodal de transport, atenuarea și corectarea impactului transportului asupra mediului;
- crearea de sisteme de finanțare a conexiunilor intermodale cu participarea tuturor operatorilor de transport, administrațiilor publice și a sectorului privat;
- promovarea unor propuneri de revizuire a gradului de fiscalitate suportată de sectorul transportului.

4.2. Surse de finanțare

În România, veniturile din bugetele diferitelor administrații și ulterioara lor alocare pentru finanțarea infrastructurilor continuă să răspundă la principiul depersonificării. Impozitele nu au un caracter dedicat în ceea ce privește finanțarea obiectivelor realizate de la bugetul de stat, astfel încât ceea ce s-a încasat la bugetul public se depozitează într-o casă comună pe care statul, prin ministerul de resort, o distribuie între activitățile sale, fără a ține seama de sursa sau originea acestora. Contribuabilii sunt, în general, cei care finanțează infrastructurile de transport.

Alocarea unui impozit dirijat pentru infrastructurile de transport s-a practicat în România într-o anumită perioadă (1994-2002 fondul special al drumurilor; fondul special al aviației) dar s-a renunțat din cauza condiționalităților impuse de aderarea la UE. În prezent se practică diferite modalități de utilizare a anumitor concepte bugetare specifice, legate de utilizarea drumurilor, consolidate în cadrul bugetului general:

- tariful de utilizare a infrastructurii rutiere (rovignetă) aplicabil autoturismelor și vehiculelor;
- tariful de utilizare a infrastructurii feroviare (TUI) aplicabil operatorilor feroviari de transport marfă și călători;
- impozite și taxe speciale plătite de beneficiarii direcți ai acțiunilor rutiere.

În Anexa nr. 6 se prezintă pe scurt diferite surse de finanțare, clasificate în două grupuri, finanțare bugetară și finanțare extrabugetară, asociate cu originea finală a fondurilor. Diferența dintre cele două grupuri constă în faptul că contribuabilul este cel care, în ultimă instanță, plătește infrastructura (finanțare bugetară) sau este utilizatorul și/sau beneficiarul direct al infrastructurii pe care o plătește (finanțare extrabugetară).

În ambele cazuri, colectivitatea formată de contribuabili este, în ultimă instanță, cea care și-a asumat în mare măsură costul infrastructurilor, participând la plata acestora în aceeași măsură ca și cei care utilizează sau beneficiază direct de infrastructuri.

Evidențierea existenței unor costuri (costuri externe) generate de utilizatorii infrastructurii, alături de necesitățile de finanțare a acestora, au impus reanalizarea modalității de finanțare a infrastructurilor și dezvoltarea unor politici de tarifare. În domeniul ambiental (al mediului), această politică este exprimată într-o formă statistică după principiul „cine poluează plătește”.

Față de modelul stabilit în majoritatea țărilor apar inițiative prin care nu se mai respectă principiul bugetului consolidat, în contextul în care prin acesta nu se alocă impozitele puse pe carburant și pe vehicul la finanțarea și îmbunătățirea infrastructurilor.

4.3. Factori determinanți pentru finanțare

Disciplina bugetară

Odată cu integrarea în U.E. (2007), România va trebui să se încadreze în cerințele specifice Uniunii, inclusiv în ceea ce privește disciplina bugetară.

Finanțarea proiectelor din fonduri europene impune o coerență strictă în ceea ce privește planificarea, proiectarea, realizarea și utilizarea fondurilor dedicate proiectelor.

În măsura în care acest cadru ar putea suferi variații în orizontul Planului, aceasta ar putea afecta într-un anumit moment nivelele prevăzute de investiție, ca și structura posibilelor sale surse de finanțare.

Fondurile europene

Fondurile europene nerambursabile (prin instrumentele de pre-aderare PHARE și ISPA) au avut până în anul 2007 o pondere relativ redusă în cadrul investițiilor realizate, dar vor suferi schimbări majore prin includerea României în noul cadru european (Uniunea Europeană extinsă la 27 de membri).

Cantitatea totală și cota de fonduri structurale alocate României pentru perioada 2007-2013 a fost stabilită, iar în luna iulie 2007 a fost aprobat de către oficialii de la Bruxelles Programul Operațional de Transport (POS-T) 2007-2013.

Fondurile alocate prin POS-T 2007-2013 sunt atribuite atât pentru proiectele gestionate de instituții publice centrale, cât și pentru cele gestionate de administrații publice (consilii județene și locale) și alte organisme și companii de sub autoritatea acestora.

Sarcina care-i revine României este ca bugetul să poată asigura cota de coparticipare a țării noastre la finanțarea proiectelor de investiții în cadrul angajamentelor de stabilitate bugetară, coroborat cu o creștere a surselor de finanțare extrabugetară, în cazul în care se dorește creșterea nivelelor de investiție.

Participarea publică-privată

Modelele de finanțare publică-privată în infrastructuri au căpătat o relevanță specială în ultimii ani, atât în mediul comunitar, cât și în cel necomunitar, determinată în general de un numitor comun, respectiv restricțiile bugetare și necesitățile crescânde de infrastructuri – mai multe și mai bune.

În cazul României, schema de parteneriat public-privat (PPP) a fost demarată în anul 2002. Până în prezent nu s-a început nici un proiect PPP și încă mai sunt căutări pentru stabilirea formulei optime.

Formula preferabilă ar fi cea a *regimului concesionar*, încadrat în formulele de *tip pur contractual* la care se referă și Cartea Verde în legătură cu Parteneriatul Public Privat și Dreptul comunitar, în domeniul contractării publice și concesionărilor (COM (2004) 327).

Aceasta înseamnă o structură caracterizată printr-o puternică legătură între partenerul privat și utilizatorul final; partenerul privat prestează un

serviciu populației în locul sectorului public, dar sub controlul acestuia din urmă. Modul în care se remunerează antreprenorul constă în:

- tarife de utilizare plătite de către utilizatorul serviciului și
- subvenții acordate de către autoritățile publice.

România dispune de un cadru juridic care reglementează regimul de concesionare a lucrării publice.

Volumul ridicat de investiții pentru realizarea atât a diferitelor programe aflate în faza de execuție, cât și a viitoarelor programe de implementat necesită creșterea participării public-private în infrastructuri.

Domeniul cel mai recomandabil pentru finanțarea în parteneriat public-privat va fi în continuare domeniul rutier.

Participarea companiilor/societăților publice

Companiile naționale din domeniul naval vor continua să realizeze investiții în infrastructura de transport naval, finanțându-le în principal din surse de la bugetul de stat, credite comerciale (interne și externe), fonduri U.E. (nerambursabile) și veniturile proprii rezultate din încasarea tarifelor de la utilizatori pentru utilizarea infrastructurilor lor.

Companiile naționale din domeniul feroviar și rutier vor beneficia în continuare de fonduri de la bugetul de stat și credite externe (rambursabile și nerambursabile).

Se dorește ca C.N. C.F.R. S.A. să realizeze un volum mai mare de investiții în domeniul feroviar, minimizând impactul în bugetul consolidat și apelând într-o măsură mai mare la finanțări din fondurile europene (nerambursabile) și formule adecvate de parteneriate public-private.

În ceea ce privește S.N.T.F.C. „CFR-Călători” S.A., investițiile sale se vor îndrepta cu precădere spre materialul rulant și instalațiile proprii, în timp ce investițiile S.N.T.F.M. „CFR-Marfă” S.A., realizate în cea mai mare parte din fonduri proprii, vor urma un ritm asemănător celui actual, incluzând criteriile de acțiune indicate anterior.

C.N. A.D.N.R. S.A. va utiliza veniturile proprii obținute din tarife (rovinieta), în exclusivitate pentru finanțarea lucrărilor de construcție, modernizare, întreținere și reparație, precum și pentru garantarea și rambursarea creditelor externe și interne contractate în acest scop, inclusiv pentru plăți în numele autorității publice contractante, ca urmare a obligațiilor asumate în cadrul contractelor de parteneriat public-privat în sectorul drumurilor naționale și autostrăzilor.

4.4. Strategia de finanțare

Ansamblul de strategii pentru finanțare cuprinde, în sinteză:

- creșterea efortului investițional în condițiile îmbunătățirii posibilităților de investiție și de stabilitate bugetară în contextul creșterii veniturilor publice ca urmare a măririi rentabilității factorilor economici;

- menținerea în continuare a finanțării bugetare ca principală sursă de finanțare a investițiilor (sunt cuprinse finanțările directe, finanțare din credite externe contractate sau garantate de stat și co-finanțări) prin creșterea alocațiilor bugetare la cca. 2 – 2,5 % din PIB;
- creșterea sistemelor de investiție directă (surse proprii; credite comerciale) pentru a îndeplini obiectivele desfășurării în timp a acțiunilor, menținând angajamentele de stabilitate bugetară și de reducere a deficitului cheltuielilor publice;
- creșterea surselor de finanțare comunitară (nerambursabilă) la cca. 20 % din investiții.
- creșterea surselor proprii și a intervenției sectorului privat prin utilizarea de formule de parteneriat public-privat. Se estimează o mărire a finanțării proprii și private până aproape de 10 % din investițiile totale. În principal se va utiliza schema de concesionare a lucrării publice, în mediul portuar, rutier și, în măsură mai mică, feroviar. Pentru aceasta, se va promova colaborarea dintre sectoarele public și privat cu scopul de a optimiza viabilitatea proiectelor prin această schemă de gestiune, în linie cu recomandările Uniunii Europene.
- se va conta pe sprijinul consiliilor județene și primăriilor în finanțarea acțiunilor comune armonizate;
- se va tinde progresiv spre o participare mai mare a utilizatorilor la finanțarea infrastructurilor, având în vedere considerațiile Uniunii Europene în legătură cu tarifarea pentru folosirea infrastructurilor;
- autofinanțarea unei părți a investițiilor din domeniul feroviar și rutier din tarifele pentru folosirea infrastructurii.

5. Armonizarea direcțiilor de acțiune

Atingerea obiectivelor stabilite și implementarea direcțiilor de acțiune pentru realizarea unui transport durabil impune armonizarea într-o strategie de ansamblu a direcțiilor de acțiune ale tuturor actorilor care concură la dezvoltarea durabilă, ceea ce înseamnă:

- politică comună – factori politici, administrație publică - (coerentă, consecventă și responsabilă) în domeniul transporturilor care să susțină realizarea direcțiilor de acțiune, conform programelor identificate;

- politica economică (schimbări în procesul de producție, depozitare și desfacere) care să asigure o dezvoltare economico-socială echilibrată în teritoriu și o creștere moderată a cererii de transport de marfă și persoane;

- politica bugetară și fiscală (internalizarea costurilor externe și în special a celor de mediu) care să sprijine asigurarea resurselor pentru

finanțarea proiectelor de infrastructură de transport și pentru modernizarea și dezvoltarea mijloacelor și serviciilor de transport;

- politica concurenței care (având în vedere obiectivul de înaltă calitate a serviciilor publice) să asigure un tratament egal între sistemele de transport – din punct de vedere al finanțării, modernizării, reparării și întreținerii infrastructurii și mijloacelor de transport - (mai ales în ceea ce privește transportul feroviar) și respectiv ca deschiderea pieței să nu fie frânată de companiile dominante deja existente pe piață;

- politica socială și cea a educației care să conducă la o diminuare a neuniformității cererii de transport (aplatizarea vârfurilor de trafic în cursul zilei, săptămânii, lunii) prin organizarea programelor de lucru și a orarelor școlare;

- politica de sănătate publică (prevenirea/diminuarea bolilor psihice) care să asigure limitarea apariției de probleme comportamentale în procesul de transport, inclusiv diminuarea numărului de accidente;

- politica de amenajare a teritoriului și în particular politica de urbanism care să pondereze creșterea explozivă a zonelor rezidențiale și a platformelor comerciale de-a lungul rețelei de drumuri naționale și implicit evoluția artificială a nevoii de mobilitate, printr-o planificare urbană echilibrată;

- politica de gestiune ambientală (de mediu) care să asigure limitarea apariției de noi probleme ambientale (de mediu) și să susțină proiectele viabile din punct de vedere al sustenabilității;

- politica de transport urban la nivel local și în particular în localitățile situate de-a lungul drumurilor naționale și în marile aglomerări urbane care să asigure armonizarea cu transportul interurban prin preluarea și realizarea distribuției traficului de mărfuri și călători în zona urbană;

- politica de cercetare în transporturi care să impulsioneze inovarea tehnică și tehnologică și să ofere soluții tehnice, tehnologice și de exploatare care să răspundă cerințelor unui transport durabil.

6. Instrumente de armonizare

Pilonul integrării aspectelor care concură la trecerea la un transport durabil se găsește într-o abordare globală și armonizată a acțiunilor, programelor și proiectelor și o colaborare responsabilizată între factorii politici, administrația publică și administratorii, operatorii, constructorii și utilizatorii transportului.

Abordarea globală și armonizată a acțiunilor implică stabilirea unui *Acord cadru de armonizare* între structurile implicate și

instrumente/*structuri* de coordonare, monitorizare și evaluare sistematică a modului de implementare a acțiunilor.

Ca document de planificare strategică pe termen mediu și lung, strategia este un instrument deschis și flexibil supus dinamicii de dezvoltare a societății, economiei, mobilității, intermobilității sau criteriilor de sustenabilitate.

În acest sens, strategia va permite unele revizuri periodice în baza rezultatelor monitorizării și evaluării acțiunilor implementate.

Evaluarea rezultatelor obținute ca urmare a implementării acțiunilor se va face atât prin autoevaluare, cât și cu sprijinul unor instituții specializate, pe baza indicatorilor de performanță stabiliți.

7. Beneficii. Rezultate așteptate

Atingerea obiectivelor și implementarea acțiunilor stabilite pentru realizarea unui transport durabil va avea efecte benefice directe la nivelul tuturor structurilor sistemului de transport – administratori de infrastructuri, operatori de transport și servicii conexe transporturilor, beneficiari ai serviciilor de transport (persoane, unități de producție, distribuție, desfacere) etc.

Rezultatele așteptate ca urmare a implementării acțiunilor sunt:

- mărirea capacității de transport (30% - 100%), creșterea siguranței circulației și navigației și a securității mărfurilor și persoanelor (25% - 50%);
- creșterea accesibilității pe rute și destinații (20% - 50%), reducerea timpului mediu de călătorie (20% - 40%);
- creșterea și diversificarea ofertei de transport mărfuri (20% - 40%) și a calității serviciilor (25% - 45%);
- diversificarea și creșterea calității serviciilor în transportul de persoane (20% - 40%), sporirea confortului călătorilor (30% - 60%);
- creșterea nivelului parametrilor de exploatare la administrator (20% - 40%) și la operatorii de transport (25% - 45%): optimizarea și reducerea cheltuielilor anuale cu exploatarea și întreținerea la administrator (15% - 30%) și la operatorii de transport (20% - 40%);
- creșterea veniturilor proprii anuale la administrator (20% - 40%) și la operatorii de servicii de transport (45% - 80%);
- atingerea graduală a gradului de accesibilitate existent în zonele metropolitane din Europa (80% - 100%);
- creșterea participării sectorului transporturi în formarea PIB (la 12% - 15%);
- reducerea consumului energetic specific/cal km, t km (10% - 20%);

- creșterea gradului de utilizare a rezultatelor cercetării – dezvoltării – inovării (40% - 60%);
- diminuarea impacturilor globale ale transporturilor (încadrarea în obiectivele stabilite pentru România privind Plafoanele Naționale de Emisii) și ale impactului cu mediul înconjurător (5% - 20%);
- reducerea depășirilor actuale ale nivelelor limită a calității aerului în orașe și pentru poluanți unde transportul constituie sursa principală de poluare (5% - 15%);
- creșterea accesului populației la infrastructura serviciilor publice (20% - 40%);
- creșterea gradului de asigurare a serviciului public de transport persoane pentru zonele greu accesibile, cu densitate mică a populației și nuclee dispersabile și pentru persoanele cu handicap (25% - 45%);
- asigurarea protecției sociale pentru unele categorii de persoane stabilite prin lege (80% - 100%).

La acestea se adaugă și efectul propagat asupra vieții economico-sociale materializat în:

- crearea de noi locuri de muncă ca urmare a creșterii investițiilor directe efectuate în sectorul transporturilor și în sectoarele ce participă la realizarea acestora;
- dezvoltarea industriei producătoare de mijloace de transport ecologice ca urmare atât a condițiilor impuse de normele în domeniu cât și sporirii traficului de călători și mărfuri;
- dezvoltarea producției de biocombustibili utilizabili în procesul de transport;
- reabilitarea industriei petrochimice românești prin crearea facilităților de tranzitare prin portul Constanța și de-a lungul coridorului pan-european VII a unor cantități de petrol extrase din zona Mării Caspice;
- creșterea vitezei de rotație a mijloacelor circulante și reducerea stocurilor de producție ca urmare a diversificării și modernizării serviciilor și reducerii timpilor medii de încărcare-descărcare;
- creșterea volumului tranzacțiilor comerciale prin sporirea facilităților oferite de centrele logistice situate pe coridoarele pan-europene și în special pe coridorul VII;
- creșterea gradului de mobilitate a forței de muncă la nivel local ca urmare a creării posibilităților de navetă pe distanțe de până la 100 km;
- dezvoltarea sectorului de asigurări și reasigurări.

8. Stabilirea programelor/proiectelor privind modernizarea și dezvoltarea sistemului național de transport în perspectiva transportului durabil

Modernizarea și dezvoltarea sistemului național de transport pentru realizarea unui transport durabil include rețeaua de infrastructuri de transport (inclusiv echipamentele specifice), mijloacele de transport și serviciile prestate (directe și conexe) (cap. 3, 4).

În contextul liberalizării pieței (cap. 2), modernizarea mijloacelor de transport și a serviciilor prestate revine operatorilor de transport, care (cu excepția unui segment din transportul feroviar și aerian) acoperă întreaga piață a serviciilor de transport.

Atât timp cât statul, prin Ministerul Transporturilor, este administratorul principal al infrastructurilor naționale de transport deschise circulației publice, modernizarea acestora revine statului.

Necesarul de infrastructură, respectiv schema generală a rețelei de infrastructuri de transport de interes național și european și direcțiile privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea acesteia în vederea aderării României la UE (conțin și prevederile Cărții Albe privind rețelele trans-europene de transport) au fost stabilite în anul 1999 și au fost incluse în Raportul final TINA* (octombrie 1999) și Documentul de poziție revizuit al României, Capitolul 9 – Politica în domeniul transporturilor (decembrie 1999)**.

Sintetic, modernizarea rețelei de infrastructuri identificate de România împreună cu Uniunea Europeană*** ca prioritară pentru realizarea racordării rețelei românești la rețeaua de transport europeană, a angajamentelor privind aderarea asumate de România și a prevederilor Cărții Albe privind infrastructurile de transport cuprinde:

-construirea a 1.767,3 km de autostradă (în exploatare la finalul anului 2013) și cca 850 km centuri ocolitoare ale localităților urbane****;

* Rețeaua TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) cuprinde la nivel european:

- drumuri – căi ferate AGR/TEM (Acordul General Rutier/Trans European Motorway);
- căi ferate – căi ferate AGC/AGTC/TER (Acordul General privind Transporturile pe marile linii de cale ferată/ Acordul General privind Transportul Combinat/ Trans European Railway);
- căi navigabile interioare – căi ferate AGN/ AGTC (Acordul European asupra Căilor Navigabile de importanță internațională/ Acordul General privind Transportul Combinat).

** necesitățile infrastructurii de transport pentru realizarea racordării rețelei românești la rețeaua de transport europeană;

*** Studiu pentru Planul General de dezvoltare a transporturilor în România – Program PHARE (1999);

**** nu au fost incluse toate drumurile naționale ale rețelei naționale (15.883 km) aflate în exploatare.

- modernizarea a 3208 km infrastructuri feroviare convenționale;
- îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre (1075 km);
- amenajarea taluzurilor înalte ale Canalului Dunăre – Marea Neagră (64 km);
- protecția și consolidarea de maluri pe Canalul Poarta Albă – Midia Năvodari (24 km),
- reabilitarea infrastructurii a 10 porturi fluviale (Sulina, Tulcea, Galați, Brăila, Cernavodă, Călărăși, Oltenița, Giurgiu, Drobeta Turnu Severin, Moldova Nouă);
- dezvoltarea și modernizarea portului maritim Constanța;
- modernizarea a 9 aeroporturi (Arad, București-Băneasa, București-Otopeni, Bacău, Constanța, Iași, Sibiu, Suceava, Timișoara).

Obiectivele stabilite în schema generală elaborată în anul 1999, cuprinse în Documentul de poziție Complementar II al României, Capitolul 9 – Politica în domeniul transporturilor au inclus prevederile Deciziei Consiliului Parlamentului European nr. 1692/1996.

Obiectivele, cu unele reactualizări și completări, au fost aprobate/legiferați prin Legea nr. 1/2002*, Legea nr. 203/2003* cu modificările ulterioare și Legea nr. 363/2006 (Anexa nr. 7).

Legea nr. 203/2003 include și direcțiile de dezvoltare și modernizare ale:

- rețelei de transport combinat;
- rețelelor de informații și management al traficului (rutier, maritim, pe căi navigabile interioare, aerian);
- rețelei de determinare a poziției și de navigație.

Forma reactualizată în anul 2005 a Legii nr. 203/2003 cuprinde, în cadrul proiectelor prioritare ale rețelei de căi rutiere, suplimentar față de rețeaua de autostrăzi și drumuri cu 4 benzi, și 1740 km de drumuri din rețeaua de drumuri europene, fără a specifica clasificarea.

În cadrul Memorandumului privind acordul de principiu privind demararea acțiunilor de proiectare, construire, întreținere și finanțare a unor mari proiecte de infrastructură de transport rutier prin concesiune (2007) sunt nominalizate proiecte pentru 915,5 km autostrăzi și 472,43 km drumuri expres.

* Legea nr. 1/2002: legea de aprobare a Ordonanței nr. 16/1999 pentru aprobarea Programului prioritar de construcție a autostrăzilor din România – program 2001-2015: 1481 km de autostrăzi; 220 km drumuri naționale cu 4 benzi.

* Legea nr. 203/2003: legea pentru realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european (forma inițială) - program 2001-2015: 1112 km autostrăzi, 259 km DN 4 benzi;
- program după 2015 – 1370 km de autostrăzi.

În schema generală a rețelei de căi rutiere inclusă în Raportul final TINA – octombrie 1999 și Legea nr. 203/2003 (forma inițială)* nu au fost incluse și drumurile naționale (15.883 km) aflate în exploatare.

Pentru modernizarea drumurilor naționale au fost prevăzute programe de reabilitare (neoficializate prin acte normative) pe termen mediu și lung**, prin care s-a realizat creșterea capacității portante a sectoarelor reabilite pentru a se trece de la sarcina pe osie de la 10 t la 11,5 t, îmbunătățirea elementelor geometrice ale drumurilor și încadrarea podurilor la clasa E de încărcare.

În cadrul programului de reabilitare a drumurilor naționale, în perioada 1993-2015 a fost inclusă reabilitarea a 10.136 km, din care în perioada 2007-2015 sunt prevăzuți 6865 km, urmând ca până în anul 2030 să se reabiliteze întreaga rețea de drumuri naționale. Programul cuprinde și reabilitarea podurilor rutiere situate pe rețeaua de drumuri naționale între care pentru perioada 1998-2015 au fost incluse 2003 bucăți, din care, în perioada 2007-2008 sunt prevăzute 1704 poduri, urmând ca până în anul 2030 să se reabiliteze toate podurile situate pe rețeaua de drumuri naționale.

Pentru asigurarea continuității circulației, eliminarea ambuteiajelor și a tranzitului prin localități a fost stabilit un program de variante de ocolire a acestora, care cuprinde 10 variante de ocolire (166 km) cu profil de autostradă*** și 40 de variante de ocolire (698,9 km) cu profil de drum național****.

Pentru modernizarea infrastructurii feroviare au fost prevăzute programe de modernizare a 43 de stații de călători***** care vor fi finalizate gradual până în anul 2020.

* Legea nr. 203/2003 republicată include în cadrul proiectelor prioritare, identificate de România împreună cu UE, care urmează a fi realizate până în anul 2015 și 1740 km din cei 15.883 km ai rețelei de drumuri naționale.

** Planul Strategic în domeniul transporturilor, Etapa I – Componenta de management, MT - 2007.

*** profil de autostradă: Pitești, Sibiu, Constanța, Arad, București, Lugoj, Timișoara, Deva, Orăștie, Sebeș.

**** orașe: Brașov, Tg. Mureș, Bacău, Reghin, Mediaș, Adunații Copăceni, Drobeta Turnu Severin, Mehădia, Domneasa, Plugova, Caransebeș, Sighetu-Marmației, Horezu, Săcele, Cluj, Adjud, Mihăilești, Bufta, Filiași, Pucioasa, Mangalia, Budești, Tg. Frumos, Fălticeni, Dej, Ploiești Vest, Satu Mare, Alba Iulia, Teiuș, Aiud, Turda, Oradea, Bistrița, Zalău, Bârlad, Roman, Suceava, Vaslui, Slatina, Iași.

***** vor fi finalizate gradual până în anul 2020: Tulcea, Focșani, Alba Iulia, Suceava, Burdujeni, Galați, Arad, Sighișoara, Brașov, Oradea, Bacău, Ploiești Sud, Buzău, Fetești, Sibiu, Drobeta Turnu Severin, Satu Mare, Baia Mare, Tg. Mureș, Miercurea Ciuc, Târgoviște, Cluj, Constanța, Craiova, Iași, Timișoara.

În contextul obligațiilor României generate de cerințele Schengen, este prevăzută construirea până în 2009 a 6 terminale de pasageri* în porturile fluviale.

Pentru modernizarea parcului de mijloace de transport feroviar (acționar statul român prin MT) au fost prevăzute achiziții de material rulant modern – rame automotoare (diesel și electrice), locomotive și vagoane de călători și marfă (clasice și specializate) și modernizări ale locomotivelor și vagoanelor de călători existente.

9. Estimarea efortului financiar/costuri pentru modernizarea și dezvoltarea sistemului național de transport în perspectiva transportului durabil

Efortul financiar/costurile trecerii la un transport durabil pot fi asimilate în mod implicit (cu unele corecții) cu costurile generate de aderarea României la UE.

Implementarea și alinierea la standardele ridicate impuse de legislația UE, alinierea la principiile Cărții Albe și ale Strategiei Europene de dezvoltare implică eforturi financiare/costuri pe termen scurt (acumulate în perioada de preaderare) și pe termen lung la data aderării și după.

Costurile după data aderării sunt generate de aplicarea legislației europene armonizate și armonizarea în continuare a legislației, implementarea reformei instituționale și modernizarea și dezvoltarea sistemului de transport (infrastructuri și servicii).

Conform evaluărilor inițiale pentru stabilirea necesarului de finanțare calculat pe baza estimării costurilor pentru realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european și aplicării Acquis-ului comunitar, costurile evaluate însumează circa 25.767 MEUR.

Total costuri	- 25.767 MEUR,
din care:	
I. În infrastructură	- 21.723 MEUR
din care:	

* se vor construi 6 terminale de pasageri în porturile: Moldova Veche, Orșova, Drobeta Turnu Severin, Giurgiu, Oltenița și Cernavodă.

- proiecte de infrastructură conf. Raport final TINA* –14.898
 - rutier - 4.267
 - feroviar - 8.758
 - port Constanța - 645
 - căi navigabile interioare și porturi fluviale - 780
 - aeroporturi - 448
- reabilitarea drumurilor naționale - 6.825
- II. Aplicarea Acquis-ului comunitar - 4.044

Costurile pentru rețeaua adițională rețelei de bază TINA au fost estimate la 2.700 MEUR.

Efortul financiar/costurile pentru modernizarea infrastructurii revine în totalitate administratorilor de infrastructură (nivelul efortului financiar evidențiază din punct de vedere valoric ecartul infrastructurii din România față de standardele europene). Costurile generate de aplicarea Acquis-ului comunitar sunt suportate în principal de operatorii de transport, care sunt în mare majoritate cu capital privat, și de statul român.

Efortul financiar/costurile pentru modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport s-au estimat avându-se în vedere:

- evaluările inițiale privind proiectele de infrastructură și costurile aderării la Uniunea Europeană (2001);
- valorile stabilite pentru lucrările de infrastructură contractate, indicatorii economici pentru proiectele de infrastructură aprobate, valorile rezultate din studiile de fezabilitate și fezabilitate elaborate și/sau în curs de elaborare;
- costurile generate de creșterea rețelei de infrastructuri rutiere pentru racordarea rețelei românești la rețeaua de transport europeană (de la 1071 km de autostrăzi și 96 km centuri de ocolire la 2550 km de autostrăzi și 472,43 km de drumuri expres);
- costurile generate de programele de modernizare și reabilitare neincluse în evaluările inițiale (2001).

Conform noilor evaluări**, eforturile/costurile pentru modernizarea și dezvoltarea infrastructurilor de transport însumează circa 63.635,35 MEUR.

* - Raportul final COWI (1998) și Raportul final TINA (1999)

- Necesitățile de infrastructură de transport pentru realizarea racordării rețelei românești la rețeaua de transport europeană, Capitolul 9 – Politică în domeniul transporturilor (decembrie 1999).

- Studiul privind costurile și beneficiile lărgirii UE – Program PHARE Multițări (consultant Halcrow Fox, Anglia, 2000).

- Studiu pentru Planul General de dezvoltare a transporturilor în România – Program PHARE (1999).

- Evaluarea costurilor aderării la Uniunea Europeană – Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței (2001 – document intern).

** în mod uzual vor exista diferențe între previziuni și rezultatele efective; evaluările vor fi corectate în funcție și de concluziile Master Planului general de transport – Program Phare 2007.

Total costuri în infrastructură.....	63.635,35 MEUR,
din care:	
- proiecte de dezvoltare și modernizare a infrastructurii	
54.200,35 MEUR
din care:	
• rutier.....	27.470*
• feroviar.....	21.900**
• port Constanța.....	1.290
• căi navigabile interioare, sisteme de siguranță a navigației, porturi fluviale.....	2.150***
• aeroporturi.....	1.390,35
- reabilitarea drumurilor.....	9.435****
Efortul financiar/costurile pentru reparații (inclusiv operare autostrăzi)	
sunt estimate la circa 13.006 MEUR, din care:	
- 10.095 rutier – reparații, consolidări, întreținere infrastructură și operare autostrăzi;	
- 2.661 feroviar – reparații infrastructură*****;	

* cuprinde și valoarea lucrărilor incluse în memorandumul – acord de principiu privind demararea acțiunilor de proiectare, construire, întreținere și finanțare a unor mari proiecte de infrastructură de transport rutier, prin concesiune (915 km autostrăzi; 472,43 km drumuri expres; pod suspendat peste Dunăre în zona Brăila). Efortul financiar necesar (circa 10.425 MEUR) se va regăsi indirect la bugetul de stat (după finalizarea proiectelor în cheltuielile pentru operare și întreținere pe durata concesiunii (circa 48 de ani);

** include și programul de modernizare a stațiilor de călători; nu sunt incluse costurile pentru prelungirea liniei de mare viteză frontieră Hu – Ro – București - Constanța (linia Paris – Viena - Budapesta);

*** sunt incluse și costurile pentru finalizarea lucrărilor demarate pentru crearea condițiilor de navigație pe cursurile inferioare ale râurilor Argeș și Dâmbovița (canalul București-Dunăre; cca. 450 milioane EURO);

**** include programele de reabilitare a drumurilor naționale și a podurilor, variantele de ocolire.

***** elementele infrastructurii feroviare publice aflate în exploatare au durată de funcționare depășită sau scadentă la reparații capitale (RK):

- linii, lucrări de artă, terasamente

• linii curente și direct interoperabile și neinteroperabile- 38%;

• poduri și podețe – 60,53%;

- instalații de semnalizare, centralizare și bloc (SCB)

• instalații de centralizare electrodinamică (CED) – 96%;

• instalații de centralizare electromecanică (CEM) – 100%;

• instalații de asigurare cu chei și bloc (SBW) – 98%;

• alte instalații de asigurare a parcurșurilor – 97%;

• instalații de comandă a macazurilor în stații de trecere (CAM) – 100%;

• instalații de bloc de linie automat (BLA) – 89,8%;

- instalații de electrificare

• linia de contact în linie curentă, stații și tuneluri – 86,3%;

• substații de tracțiune electrică: 77%;

• posturi de transformare (PTA, PT2, PT, LC) – 68%;

• posturi de secționare și subsecționare – 90%;

- puncte periculoase – 1054;

- restricții de viteză – 373 zone; 1019 km.

- 250 Dunărea – întreținerea șenalului navigabil și lucrări de întreținere și reparații construcții hidrotehnice.

Efortul financiar/costurile pentru modernizarea și dezvoltarea sistemului național de transport, inclusiv costurile pentru reparații, este de 76.641,35 MEUR – Anexa nr. 8.

Pentru aplicarea Acquis-ului comunitar, efortul financiar/costurile sunt de circa 8.000 MEUR.

Efortul financiar total, în perspectiva transportului durabil, este estimat la circa 84.641,35 MEUR.

10. Asigurarea/acoperirea efortului financiar/costurilor generate de modernizarea și dezvoltarea sistemului național de transport în perspectiva transportului durabil

Costurile urmează să fie asigurate de toți participanții din cadrul sistemului național de transport, respectiv: administratorii de infrastructuri, operatorii de transport (servicii directe și conexe) și stat.

Administratorii de infrastructuri urmează să asigure și să suporte costurile pentru:

- construirea noilor infrastructuri;
- reabilitarea infrastructurilor existente pentru armonizarea tehnică și operațională (viteză, sarcină pe osie), siguranța circulației, securitatea bunurilor și persoanelor și protecția mediului;
- întreținerea infrastructurilor.

Atât timp cât infrastructurile de transport fac parte din domeniul public al statului, administratorul de infrastructură este statul prin Ministerul Transporturilor care își exercită această calitate prin companiile/societățile naționale de transport de sub autoritatea sa cărora le-a fost concesionată infrastructura specifică domeniului lor de activitate.

Operatorii de transport (servicii directe și conexe) urmează să asigure și să suporte costurile pentru armonizarea:

- tehnică (înlocuirea parcului de mijloace de transport și întreținerea lor);
- siguranței (echiparea cu limitatoare de viteză, tahografe etc.);
- accesului la profesie (garanții financiare pentru vehicule);
- fiscalitate (taxe pe vehicule, carburanți, mediu etc.);
- socială (perfecționarea personalului, salarii etc.);
- protecția mediului (introducerea normelor EURO, a combustibililor nepoluanti etc.).

Statul urmează să asigure și să suporte costurile pentru asigurarea serviciului public de transport (transport feroviar de călători, transport de călători în zonele greu accesibile) și costurile pentru protecția socială și pentru unele categorii de persoane stabilite prin lege.

Conform legislației actuale, statului în calitate de administrator al domeniului public îi revine responsabilitatea pentru asigurarea în totalitate a efortului financiar/costurilor pentru realizarea proiectelor de dezvoltare, modernizare și reabilitare a infrastructurii naționale de transport deschise circulației publice, estimate (vezi capitolul 8) la circa 63.635,35 MEUR.

Totodată, în contextul protecției sociale, statului îi revine responsabilitatea și pentru asigurarea resurselor necesare pentru susținerea unor domenii ale serviciului public de transport și a unor categorii de persoane stabilite prin lege, efort financiar estimat la circa 13.860 MEUR.

Operatorii de transport (servicii directe) asigură/suportă efortul financiar/costurile pentru armonizarea tehnică/operatională/fiscală cu operatorii de transport din țările Uniunii Europene în conformitate cu Acquis-ul comunitar. Efortul financiar este estimat la circa 8.000 MEUR.

În sinteză, efortul financiar/costurile pentru modernizarea și dezvoltarea sistemului de transport în perspectiva transportului durabil sunt de circa 84.641,35 MEUR din care:

- costuri dezvoltare/modernizare/reabilitare infrastructură 63.635,35
- costuri reparații (inclusiv operare autostrăzi) infrastructură 13.006,00
- costuri pentru aplicarea Acquis-ului comunitar 8.000

La acestea se adaugă costurile pentru susținerea unor domenii ale serviciului public de transport și asigurarea protecției sociale estimate la circa 13.860 MEUR, ceea ce conduce în final la circa 98.501,35 MEUR, din care 90.501,35 MEUR sunt în responsabilitatea statului.

11. Finanțarea efortului financiar/costuri generate

Efortul financiar/costurile identificate în responsabilitatea statului (vezi capitolul 9) sunt estimate la circa 90.501,35 MEUR.

Pentru proiectele realizate, în curs de execuție și pregătite pentru execuție, finanțate prin credite externe rambursabile, valoarea totală a contractelor a căror rambursare urmează a fi făcută în perioada 2007-2030, de la bugetul de stat, este de circa 8.660,05 MEUR* (la care se adaugă circa 20 – 30 % costuri suplimentare provenite din taxe, comisioane, penalizări etc.). Întreaga sumă aferentă creditelor externe rambursabile și costurile conexe

* credite contractate direct de stat sau garantate de stat – 8.660,05 MEUR, din care: 2.526,45 MEUR – feroviar, 5489,44 MEUR – rutier, 441,87 MEUR - aerian și 202,29 MEUR – naval. La acestea se adaugă 576,77 MEUR – restructurare transporturi, 471,2 MEUR - inundații și 354,64 MEUR – metrou.

aferente se suportă în final de la bugetul consolidat al statului. Utilizarea în continuare a creditelor externe este limitată de reglementările privind nivelul datoriei publice.

Sursele finale de finanțare** identificate pentru finanțarea efortului financiar/costuri în sumă de 90.501,35 MEUR (Anexa nr. 9) sunt:

- finanțare bugetară (bugetul de stat) 63.350,73 (70 %);
- fonduri europene nerambursabile 18.100,27 (20 %);
- finanțare extrabugetară 9.050,35 (10 %).

Având în vedere prioritățile și cerințele pentru realizarea sistemului național de transport în perspectiva transportului durabil este necesară alocarea în perioada următoare a unui procent de circa 2 - 2,5 % din PIB, urmând ca procentul să scadă corespunzător.

12. Etapizarea realizării programelor/proiectelor de modernizare și dezvoltare a sistemului național de transport în perspectiva transportului durabil

Etapizarea realizării proiectelor cuprinse în programele de modernizare și dezvoltare se face în funcție de evoluția următorilor factori:

- gradul de implementare a angajamentelor asumate de țara noastră privind proiectele prioritare identificate de România împreună cu UE care urmează a fi realizate până în anul 2015 (stabilite prin Legea nr. 203/2003 cu modificările și completările ulterioare);

- gradul de integrare a recomandărilor UE privind rețeaua trans-europeană de transport (vezi Cartea Albă și prevederile Deciziei Consiliului Parlamentului European nr. 1.692/1996) în scopul asigurării legăturilor de transport între Statele membre ale UE*;

- cerințele de modernizare/reabilitare a infrastructurilor de transport pentru restul rețelelor naționale de transport adiacente rețelei de bază care

** - conform situației actuale și legislației în vigoare, investițiile pentru finanțarea lucrărilor pentru proiectele de dezvoltare și modernizare a infrastructurii, reabilitare și reparații ale infrastructurii existente și operare autostrăzi se fac direct de la bugetul consolidat al statului, credite externe rambursabile, finanțări nerambursabile de la UE și surse proprii ale companiilor/societăților naționale de sub autoritatea MT (cărora le-a fost concesionată infrastructura publică). În final, finanțarea este suportată indirect de la bugetul de stat (mai puțin finanțările nerambursabile de la UE și cele din surse proprii).

- în condițiile unor modificări structurale în domeniul legislativ și de operare, în modificarea structurii acționariatului (privatizare) la companiile/societățile naționale de sub autoritatea MT, modificarea principiilor de tarifare a utilizării infrastructurii (concesionarea infrastructurii), modificarea regimului fiscal din domeniul transporturilor, gradul de finanțare extrabugetară va crește.

* prin demararea lucrărilor de construcție a podului peste Dunăre – Vidin – Calafat s-a definit și traseul coridorului IV – latura sudică pe teritoriul României, care va face legătura dintre Ungaria și Bulgaria;

- prin aderarea României la UE, frontiera/granița UE se situează în zona de Est și Nord Est a României. Această situație va conduce la o reconfigurare în această zonă a rețelei TEN-T pentru asigurarea unor legături de transport cu zonele din afara UE, respectiv Ucraina, Moldova și Georgia.

conduc la creșterea capacității portante a infrastructurii rutiere, eliminarea ambuteiajelor și a tranzitului prin localități, modernizarea zonelor de îmbarcare/debarcare a călătorilor etc.;

- nivelul de acoperire/asigurare financiară a proiectului (*respectiv: finanțare deschisă, finanțare asigurată – contracte de creditare încheiate, prevedere bugetară - , cerere de finanțare în stadiu de negociere, documentație de finanțare elaborată/aprobată, documentație de finanțare în curs de elaborare*);

- nivelul de maturizare al proiectului (*respectiv: în execuție, contractat, cu indicatori economici aprobați conform legislației în vigoare, cu documentație tehnică elaborată/aprobată, cu studii de fezabilitate elaborate/aprobate, alte lucrări*);

- stadiul exproprierilor pentru utilitate publică a terenurilor; posibilitățile/gradul de punere la dispoziția constructorilor a terenurilor libere de orice sarcină pe care se vor construi/moderniza infrastructurile de transport.

13. Condiționări în realizarea programelor/proiectelor de modernizare și dezvoltare a sistemului național de transport în perspectiva transportului durabil

Adaptarea politicii comune a transporturilor la exigențele dezvoltării durabile și/prin implementarea programelor/proiectelor de modernizare și dezvoltarea sistemului național de transport se va putea realiza dacă unele probleme își vor găsi soluții în scurt timp (vezi și capitolul 1), iar o serie de acțiuni vor fi realizate, în special în domeniile:

- asigurării finanțării:

- reducerea termenelor de elaborare a procedurilor pentru pregătirea documentației de contractare a creditelor externe;
- introducerea bugetelor multianuale pe programe/proiecte;
- asigurarea concoordanței între sumele estimate la fundamentarea bugetului și sumele alocate prin legile anuale ale bugetului de stat;
- trimestrializarea ritmică a sumelor alocate prin bugetul de stat;
- actualizări/modificări limitate ale indicatorilor inițiali în cadrul unor proiecte aflate în execuție;
- eliminarea suplimentărilor unor cheltuieli/costuri în cadrul unor contracte aflate în execuție.

- asigurării documentațiilor tehnice:

- creșterea calității activității de elaborare și auditare a studiilor de fezabilitate și a proiectelor tehnice;
 - reducerea termenelor pentru selectarea consultanților pentru auditarea studiilor de fezabilitate și a proiectelor tehnice;
 - reactualizarea unor studii de fezabilitate și a unor proiecte tehnice;
 - întărirea capacității tehnice a structurilor specializate de implementare afalte sub autoritatea MT (CNADR, CFR, etc.) de a gestiona în mod eficient contractele de proiectare;
- contractării lucrărilor:**
- reducerea termenelor pentru elaborarea documentațiilor de licitații, selectarea constructorilor și semnarea contractelor de lucrări;
 - eliminarea cauzelor administrative sau juridice care pot conduce la prelungirea finalizării procedurilor de licitație sau reluarea acestora.
- execuției lucrărilor:**
- urmărirea modului în care se respectă angajamentul tehnico-organizatoric al constructorului selectat pentru execuția lucrărilor;
 - limitarea impactului negativ produs de apariția unor factori perturbatori (zăpadă, inundații) care pot conduce la apariția unor situații neprogramate: lucrări suplimentare, reducerea posibilităților de lucru etc.;
 - punerea în termen la dispoziția constructorului a terenurilor libere de orice sarcină și eliminarea practicii privind semnarea contractelor de execuție a lucrărilor anterior momentului finalizării procesului de expropriere a terenului;
 - limitarea disfuncționalităților în derularea procedurilor de expropriere și/sau în apariția unor situații litigioase privind terenurile prin abordarea la nivel tehnic și legislativ a problemelor concrete care afectează desfășurarea procesului de expropriere;
 - rezilierea imediată a unor contracte de lucrări ce nu se înscriu în angajamentele asumate.

**Indicatori ai activității de transport
-transport interurban și internațional-**

Indicator	UM	1990	1995	2000	2006
Mărfuri transportate	Mii tone	2192867	748660	348871	418664
-feroviar		218828	105131	71461	68313
-rutier		1934362	616044	262943	335327
-fluvial		12044	14392	13102	14941
-maritim		27596	13047	1357	77
-aerian		37	46	8	6
Parcursul mărfurilor	Mil.tone-km	199159	123783	40740	78254
-feroviar		57253	27179	17982	15791
-rutier		28993	19748	14288	57278
-fluvial		2090	3107	2634	4957
-maritim		110766	73636	5817	221
-aerian		57	113	19	7
Pasageri transportați	Mii pasageri	1192972	628245	324895	324749
-feroviar		407931	210738	110501	94441
-rutier		780666	413502	205979	228009
-fluvial		1637	2042	133	190
-aerian		2738	1963	1282	2109
Parcursul pasagerilor	Mil.pasageri-km	58065	34661	21559	22459
-feroviar		30582	18879	11632	8093
-rutier		24007	12343	7700	11735
-fluvial		58	24	15	13
-aerian		3418	3415	2212	2618

La indicatorii mărfuri transportate și parcursul mărfurilor în transportul rutier, începând cu anul 1998, sfera de cuprindere și metoda de cercetare sunt diferite față de anii precedenți și, ca urmare, datele nu sunt comparabile.

Surse:

Anuarul statistic al României (INS);

Caietele statistice de transporturi (INS).

**Indicatori ai activității de transport
-transport interurban și internațional-**

Indicator	-procente-			
	1990	1995	2000	2006
Mărfuri transportate	100	100	100	100
-feroviar	9,97	14,04	20,48	16,32
-rutier	88,22	82,28	75,37	80,09
-fluvial	0,54	1,92	3,76	3,57
-maritim	1,25	1,75	0,38	0,01
-aerian	0,02	0,01	0,01	0,01
Parcursul mărfurilor	100	100	100	100
-feroviar	28,75	21,96	44,19	20,18
-rutier	14,55	15,95	35,07	73,20
-fluvial	1,06	2,60	6,46	6,32
-maritim	55,62	59,48	14,27	0,2
-aerian	0,02	0,01	0,01	0,01
Pasageri transportați	100	100	100	100
-feroviar	34,21	33,54	36,20	29,08
-rutier	65,49	65,86	63,39	70,22
-fluvial	0,1	0,3	0,01	0,01
-aerian	0,2	0,3	0,4	0,60
Parcursul pasagerilor	100	100	100	100
-feroviar	52,64	54,47	53,95	36,08
-rutier	41,35	35,67	35,78	52,25
-fluvial	0,01	0,01	0,01	0,01
-aerian	5,88	9,85	10,26	11,66

La indicatorii mărfuri transportate și parcursul mărfurilor, în transportul rutier, începând cu anul 1998, sfera de cuprindere și metoda de cercetare sunt diferite față de anii precedenți și, ca urmare datele nu sunt comparabile.

**Indicatori ai activității de transport
-transport rutier intern-**

Indicator	UM	1990	1995	2000	2006
Mărfuri transportate	Mii tone	Fără date	148811	259832	316653
	%		61,02	80,13	83,95
Parcursul mărfurilor	Mil.tone-km	Fără date	4185	9879	22716
	%		17,43	43,64	60,91
Pasageri transportați	Mii pasageri	Fără date	Fără date	204490	224324
	%			63,62	70,39
Parcursul pasagerilor	Mil.pasageri-km	Fără date	Fără date	6849	8022
	%			37,42	49,97

La indicatorii mărfuri transportate și parcursul mărfurilor, începând cu anul 1998, sfera de cuprindere și metoda de cercetare sunt diferite față de anii precedenți și, ca urmare, datele nu sunt comparabile.

**Activitatea portuară
mărfuri încărcate/descărcate în porturi**

Indicator	UM	1991	1995	2000	2006
Mărfuri –total	Mii tone	41118	49267	45428	76013
-Fluvial	Mii tone	11012	11658	19959	29304
-Maritim	Mii tone	30106	37609	25469	46709

**Activitatea aeroportuară
mărfuri și pasageri îmbarcați/debarcați în aeroporturi**

Indicator	UM	1991	1997	2000	2006
Pasageri îmbarcați/debarcați	Nr. Pasageri	...	1924337	2358103	5497237
Mărfuri încărcate / descărcate	Tone	...	14389	16099	22591

**Accidente de circulație
-transport rutier-**

Indicator	-număr-			
	1990	1995	2000	2006
Accidente	63635	9119	7555	6640
Persoane accidentate, din care:	20605	10561	8814	7769
-morți	3782	2845	2499	2478
-răniți	16823	7716	6315	5291

**Numărul de morți în accidente rutiere
-pe grupe de vârstă-**

Indicator	-număr-			
	1992	1995	2000	2006
Morți din care:	2816	2845	2499	2478
pînă la 6 ani	101	103	48	46
6-9 ani	96	119	55	47
10-14 ani	53	77	58	47
15-17 ani	32	60	55	51
18-20 ani	57	83	110	127
21-24 ani	137	204	196	156
25-64 ani	1968	1753	1548	1528
65 ani și peste	372	446	429	476

Participarea transporturilor la PIB

Indicator	UM	1990	1995	2000	2006
TOTAL PIB	mil. RON	85,79	7213,55	80377,3	344535,5
Transport, depozitare și comunicații	mil. RON	5,44	456,78	5004,79	33455,5
Pondere transporturilor în PIB	%	6,34	6,33	6,22	9,71

Anexa nr. 1e**Caracteristicile rețelei rutiere**

km

Indicator	1991	1995	2000	2006
Total drumuri publice	72816	72859	78479	79952
Drumuri naționale	14683	14683	14824	15983
-Modernizate	12795	13283	13434	14501
-Cu îmbrăcămînți ușoare	1648	1187	1169	1176
Autostrăzi	113	113	113	228

Caracteristicile rețelei feroviare

km

Indicator	1991	1995	2000	2006
Lungimea simplă a CF în exploatare	11365	11376	11015	10789
-electrificată	3680	3866	3950	3965
Linie normală cu o cale	7944	7923	7993	7722
Linie normală cu 2 căi	2949	2966	2965	3009

Investiții în infrastructura de transport*

mil. RON

Indicator	1990	1995	2000	2006
Total	1679,6	8230
-șosele, străzi și drumuri	1256,8	6875
-căi ferate	85,6	359
-piste pentru aeroporturi	13,5	53
-poduri, șosele suspendate, tunele și subterane	114,3	192
-căi navigabile, construcții portuare și alte construcții hidrotehnice	209,4	751

*Valoarea lucrărilor de construcții în antrepriză

Consumuri de energie în activitatea de transport

mii Tep

Indicator	1990	1995	2000	2006
Total	...	3338	3542	4372
-transport feroviar	...	468	377	152
-transport rutier	...	2544	2899	4017
-transport naval	...	105	113	43
-transport aerian	...	221	153	160

Anexele nr. 2a (Rețeaua de căi rutiere), **2b** (Rețeaua de căi ferate) și **2 c** (Rețeaua de căi navigabile interioare și noduri) se regăsesc ca anexe în **Legea nr. 203/16.05.2003** publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 361 din 27.05.2003.

Componente principale ale cadrului strategic privind politicile în domeniul transportului durabil

POLITICI COMUNITARE ⁶	PRIORITĂȚI DE ACȚIUNE ÎN ROMÂNIA	IMPACT	BARIERE ȘI INCERTITUDINI
<ul style="list-style-type: none"> - construirea Rețelei trans-europene de transport (TEN-T), îmbunătățirea siguranței rutiere; - revitalizarea căilor ferate, promovarea transportului naval (ca alternativă economică la transportul rutier), îmbunătățirea calității în sectorul transportului rutier, realizarea unui echilibru între dezvoltarea transportului aerian și protejarea mediului înconjurător, reducerea emisiilor poluante, materializarea transportului inter-modal; - îmbunătățirea eficienței energetice; - dezvoltarea unui transport urban de înaltă calitate; - utilizarea cercetării și tehnologiei pentru realizarea unui transport nepoluant și eficient; - adoptarea unei politici privind taxarea eficace pentru transport, recunoașterea drepturilor și obligațiilor utilizatorilor. 	<ul style="list-style-type: none"> - modernizarea/dezvoltarea rețelei de transport de interes național și european (TEN-T-interoperabilitate, omogenitate și echilibru); - dezvoltarea echilibrată a infrastructurilor convenționale pe întreg teritoriul țării; - creșterea condițiilor de siguranță; - coordonarea cu planificarea teritorială și urbană; - creșterea competitivității companiilor de transport (liberalizarea sectorului); - sprijinirea/stimularea cooperării dintre operatori; - îmbunătățirea eficienței energetice a sistemului de transport; - internaționalizarea pe termen lung a costurilor; - îndeplinirea strictă a obligațiilor internaționale; - îmbunătățiri tehnologice ale vehiculelor; - îmbunătățirea comportamentului transportului în relația cu mediul înconjurător. 	<ul style="list-style-type: none"> - costuri ridicate și în creștere ale investiției, întreținerii și exploatării; - stimularea cererii de transport, vizibil, pe termen lung; - schimbare modală modestă pe termen scurt și mediu, efecte substanțiale pe termen lung; control de evoluție a transportului de călători cu automobilul; - creșterea gradului de utilizare a transportului public de călători; - favorizarea competitivității întregii economii naționale și a companiilor pe plan european prin includerea în deciziile lor a impacturilor și costurilor totale ale sistemului de transport; - nevoia de adaptare continuă a operatorilor de transport la noile condiții, din ce în ce mai exigente: intermodalitate, eficiență ambientală, etc; - creșterea inovării în sector; - diminuarea pierderilor (umane și materiale) provocate de accidente. 	<ul style="list-style-type: none"> - incertitudine economică; insuficiența resurselor pentru investiție și eficiența directă redusă în folosirea sa; - dificultatea identificării priorităților în infrastructuri; - efecte negative ambientale (folosirea solului, fragmentare, emisii de noxe); - rezistența crescută la schimbare; nevoia de îmbunătățire a modurilor de participare și dialog; - dificultăți în integrarea în noul model pentru operatorii mai rigizi la nou; - competitivitate internațională a companiilor naționale pentru a acționa în Europa (capacitate intermodală limitată); - divergența față de politicile europene; dificultatea de a realiza angajamentele politicilor de transport; - capacitate reală de punere în aplicare și de control a noilor reguli; - capacitatea reală de a influența pe plan internațional măsurile privind politicile; - beneficii sociale concentrate în anumite grupuri (utilizatori cu mobilitate mai mare, utilizatori ai modurilor cu calitate și cost mai ridicat, utilizatori ai relațiilor de mare distanță); - nevoia de dezvoltare în paralel a măsurilor complementare în alte politici sectoriale; - existența așteptărilor locale disproporționate cu privire la șansele de dezvoltare legate de infrastructuri (frustrări, deziluzii).

În calitate de țară asociată și din anul 2007 membră a UE, România s-a aliniat politicilor europene și a demarat procesul de implementare graduală a politicilor comunitare în cadrul politicilor naționale în domeniul transporturilor.

⁶ Livre Blanc – *La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix*, Communautés européennes, 2001; Comunicarea Comisiei pentru Consiliul și Parlamentul European cu privire la Strategia de Dezvoltare Durabilă, Bruxelles, decembrie 2005.

Considerente asupra situației actuale privind relația transport-factori de mediu *

Aerul

Impactul transporturilor asupra calității aerului a crescut dată fiind creșterea numărului de autovehicule particulare și publice noi și creșterea mobilității pasagerilor și mărfurilor, atât în cadrul transportului intern cât și internațional. Principalele emisii generate de sectorul de transport sunt: oxizi de azot, oxizi de sulf, pulberi în suspensie (PM), COV dar și metale grele (ex. plumb).

România a planificat eliminarea gradată totală până în anul 2005 a autovehiculelor fără tehnologie de reducere a gazelor de eșapament, însă acest obiectiv a fost dificil de atins datorită progreselor lente realizate până în prezent în introducerea carburantului fără plumb. Până în acest moment, carburantul fără plumb pus în vânzare deține o pondere mai mică de 40%. De asemenea, ar trebui îmbunătățită calitatea generală a carburantului în vederea asigurării unei funcționări corecte a dispozitivelor de reducere a gazelor de eșapament.

În anul 1996 doar un segment foarte redus al autovehiculelor pe carburanți din România avea catalizatoare, ceea ce reprezintă ponderea cea mai mică (puțin peste 0%) dintre statele membre UE pentru anul 1996. Această situație s-a îmbunătățit treptat datorită creșterii economice, dar mai este încă o cale lungă de parcurs până a atinge media UE.

Poluarea aerului din orașele României se datorează în mare măsură transportului, însă nu există date concrete pentru a putea realiza o comparație între poluarea cauzată de transportul privat și cea cauzată de transportul public sau alte mijloace de transport poluante.

Apa

Transportul nu este principalul factor care contribuie la poluarea apei, acesta afectează calitatea apei de suprafață și, indirect, a apei subterane, din cauza poluării solului.

Dunărea și Marea Neagră

Dunărea colectează apa de suprafață a majorității afluenților din România și este afectată de poluarea directă (de la transporturile pe apă și evacuarea deșeurilor), calitatea apei subterane și scurgerile din sol.

* Raport de mediu – Program Operațional Sectorial, București, 2007

Apa Dunării este puternic poluată de compuși ai azotului și fosforului, precum și de alte substanțe chimice evacuate la suprafață, în principal în urma activităților terestre de natură economică și socială.

Dunărea a primit statut ecologic clasa II de clasificare, apa acesteia conținând cantități semnificative de cloruri organice de tip pesticid, substanțe toxice și cancerigene, în concentrații care uneori depășesc limitele maxime admise.

În anul 2003, nivelul Dunării a scăzut foarte mult pe fondul unei secete severe, ceea ce a afectat atât calitatea generală a apei, cât și condițiile de navigație pe fluviu.

Solul

Poluarea solului datorată sectorului transporturi este cauzată în mare măsură de emisiile din aer prin deversări directe (produse petroliere, carburanți și substanțe chimice) și scurgeri pe suprafețele drumurilor care sunt spălate de ploi. Poluarea solului datorată traficului din România este în general numai locală, și se manifestă prin efectul indirect asupra calității apelor de suprafață și celor subterane. Substanțele anti-îngheț folosite pe suprafețele carosabile în timpul iernii reprezintă o sursă potențială de poluare.

Eroziunea solului este cauzată de noile construcții de infrastructură atunci când măsurile anti-eroziune nu sunt bine planificate.

Această situație se înregistrează în special în cazul despăduririi unor regiuni în vederea construirii de noi artere rutiere. În astfel de cazuri în care măsurile anti-eroziune sunt reduse, apar pierderi semnificative de sol și scurgeri de materii poluante către apele subterane.

A treia mare sursă de emisii conținând sulf este produsă în procesul de transport. Efectul acesteia este acidifierea solului și poluarea suprafețelor de apă, impactul asupra ecosistemelor, precum și eroziunea clădirilor și degradarea siturilor arheologice și culturale.

Schimbările climatice

Conform celei de-a 3-a Comunicări Naționale privind țara candidată, în anul 2001, 11% din emisiile de gaze cu efect de seră din România au fost datorate sectorului de transport. Volumul total net de emisii de gaze cu efect de seră a scăzut cu aproximativ 50% în anul 2002 față de nivelul anului de referință 1989.

Această scădere importantă s-a datorat în principal diminuării producției industriale (prin scăderea consumului de energie și închiderea

unor ramuri industriale), precum și restructurării economice în tranziția către economia de piață și nu unor măsuri sau politici de reducere a emisiilor. Datorită reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din industrie, în România a crescut ponderea emisiilor de gaze cu efect de seră datorate transporturilor, tendință observată de EEA în raportul TERM 2005 Report (No.3/2006).

Bio-diversitatea

Rețeaua ecologică Natura 2000

În România se găsesc 5 din cele 11 regiuni biogeografice europene, ceea ce reprezintă cel mai mare număr de regiuni biogeografice dintr-un singur stat al UE. Rețeaua Natura 2000 este în curs de dezvoltare și ar trebui finalizată până la sfârșitul acestui an. Au fost identificate 190 de SPA (arii de protecție specială avifaunistică), reprezentând aproximativ 27% din teritoriul României, și 370 de SCI (situri de importanță comunitară), reprezentând aproximativ 14% din teritoriul României. Există regiuni în care activitățile antropogene au avut efecte negative asupra conservării speciilor sălbatice.

Construcția de drumuri și coridoare de transport are un impact direct și în general ireversibil asupra ecosistemelor și biodiversității. În acest moment, România se bucură de unul dintre cele mai mici niveluri de fragmentare a habitatelor, lucru de cea mai mare valoare din punctul de vedere al conservării patrimoniului natural.

Sănătatea publică

Zgomotul

Zgomotul reprezintă un subiect de îngrijorare, mai ales în aglomerările urbane care sunt zone cu o mare vulnerabilitate din cauza densității mari a populației. Principala sursă este traficul rutier (dinăuntru și din jurul orașelor) și traficul feroviar. Ca rezultat al traficului intens, s-au înregistrat niveluri de zgomot dincolo de normele standard admisibile.

Autovehiculele din transportul public reprezintă, de asemenea, o sursă majoră de zgomot și vibrații. Existența transportului public de suprafață crește poluarea fonică, în special pe drumurile principale, acolo unde sunt concentrate mai multe linii de transport și unde liniile de transport în comun nu sunt separate și ierarhizate în funcție de priorități.

Zgomotul și vibrațiile generate de traficul rutier reprezintă, în mod clar, un fenomen în România, care are un efect semnificativ asupra

populației ce locuiește ori își desfășoară activitatea în proximitatea zonelor cu trafic intens.

Zgomotul și vibrațiile generate de traficul rutier în zonele urbane provin în principal de la motoarele sau instalațiile de eșapament, iar în zonele rurale de la interacțiunea cauciucurilor cu drumurile neasfaltate.

Valorile procentuale ale ponderii populației care se estimează a fi afectată de nivelurile de zgomot corespunzătoare (Leq.- nivel de zgomot continuu echivalent) în 24 ore la o distanță de 2 metri de stradă variază în funcție de sursele de zgomot analizate. Traficul rutier afectează 32% din populație cu niveluri de zgomot de până la 55 dB(A), 23% cu niveluri de zgomot de până la 60 dB(A) și 10,5% cu niveluri de zgomot între 65-75dB(A).

Traficul feroviar afectează doar 5% din populație cu niveluri de zgomot de până la 60 dB(A) și numai 1,5% , cu niveluri de zgomot între 65-70 dB(A).

Traficul aerian afectează numai 0,05% din totalul populației cu niveluri de zgomot de până la 60 dB(A).

Una din sursele de poluare fonică din România este traficul aerian (datorat utilizării de aparate zgomotoase de zbor). Traficul aerian a crescut puternic începând cu anul 1998 cu o rată medie ce depășește 10% pe an, iar în anul 2005 s-au înregistrat 4 milioane de pasageri transportați (din care 70,9% prin Aeroportul Henri Coandă din București). Zborurile interne au reprezentat puțin peste 11% din traficul total de pasageri de pe toate aeroporturile din România. Aeroportul Henri Coandă gestionează aproximativ 80% din toate transporturile aeriene de mărfuri ale României.

Siguranța traficului

Conform datelor statistice, în anul 1991 în România s-au produs 8948 de accidente rutiere, iar în 2006 numărul era redus până la 6640 (din care 36,1% reprezintă accidente mortale). Aproximativ 40% din accidentele grave au loc pe drumurile naționale, alte 40% în zonele urbane, iar restul de 20% pe alte drumuri.

Numărul deceselor cauzate de accidentele rutiere pare similar cu cel din alte țări, fiind de 11 la 100.000 de locuitori.

Dacă se ia în calcul numărul de autoturisme aflate în proprietate privată, rata de accidente pe milion de vehicule-km este semnificativ mai mare decât în alte țări.

Patrimoniul natural și cultural

Transporturile și infrastructura de transport au un impact direct asupra peisajului natural al țării. Construcția de autostrăzi este un deziderat pentru România, iar acest lucru modifică peisajul natural cu rapiditate. Terenurile sunt supuse unei presiuni continue din partea noii infrastructuri de transport. Drumurile reprezintă cel mai mare consumator de terenuri, urmate de căile ferate. După perioada de schimbări economice și sociale din ultima decadă a secolului XX, România a acumulat regiuni în care se află uzine sau fabrici și infrastructură abandonate, șantiere de construcții neterminate și blocuri de locuințe abandonate și căzute în ruină.

Zonele industriale dezafectate cu infrastructură de transport pot avea impact asupra mediului, iar dacă nu sunt gestionate acestea reduc atractivitatea peisajului în ciuda resurselor naturale și culturale bogate; exemple în acest sens sunt drumurile prost întreținute și căile ferate abandonate (în special cele înguste folosite în scopuri industriale).

Litoralul Mării Negre

Dezvoltarea transportului pe apă și dezvoltarea porturilor maritime au dus la transformarea peisajului Mării Negre.

Transportul maritim este folosit atât pentru transportul public, cât și pentru transportul de mărfuri industriale, el având un efect puternic asupra transformării peisajului cultural și economic al unor orașe precum Constanța, Mangalia și Midia. Principalele porturi fluvio-maritime ale României sunt Brăila, Galați, Tulcea și Sulina, situate pe Dunăre.

Utilizarea resurselor și conservarea/gestionarea durabilă a resurselor

Resursele semnificative utilizate în sectorul transporturi sunt cele pentru infrastructura de transport (de ex. teren, piatră, nisip, lemn), pentru vehiculele de transport (de ex. fier, metale) și combustibilul. Până în prezent, datorită investițiilor scăzute, sectorul transporturi a experimentat o presiune relativ scăzută în ceea ce privește resursele naturale folosite la dezvoltarea infrastructurii de transport, însă în ultimii ani tendința de dezvoltare s-a accelerat, ceea ce crește presiunea asupra resurselor folosite la dezvoltarea infrastructurii, în special a terenurilor. A crescut consumul de combustibil, datorită numărului sporit de autoturisme și vehicule de transport. Cu toate acestea, parcul de vehicule este în continuare destul de vechi, mai ales în transportul public (inclusiv cel feroviar). Utilizarea resurselor în sectorul transporturi este una din cele mai importante probleme, aceasta fiind

exacerbată de infrastructura îmbătrânită care generează un consum intens de energie.

Eficiența energetică și sursele regenerabile de energie

Transportul este aproape în întregime dependent de combustibilii fosili. Dezvoltarea economică a permis introducerea de îmbunătățiri privind eficiența energetică din domeniul transportului public și privat din România. Acest sector a demonstrat cea mai mare diminuare a consumului de energie – care corespunde declinului economic al AC-12–, consumul de energie din România scăzând cu aproximativ 15%. Dezvoltările economice au inversat în ultimii ani această tendință. 80% din energia consumată de România este pentru transportul rutier.

Transportul rutier este singura ramură consumatoare de energie în creștere a sectorului transport în țările Est - europene, conform EEA (2003).

Managementul riscurilor de mediu

Accidentele de transport au un impact major asupra mediului înconjurător deoarece provoacă poluarea intensă a aerului și a apei prin evacuări de substanțe nocive în aer (accidente de trafic însoțite deseori de incendii) și în apă (deversări pe sol și în apă, generate de vehicule ce transportă substanțe nocive, care sunt foarte toxice pentru oameni și natură). Riscuri suplimentare pentru mediul înconjurător provin din spargerea conductelor de petrol, depozitarea ilegală de deșeuri provenind de pe nave, scurgeri de detergenți și poluanți organici, deversări ilegale de petrol provenind de pe nave, etc.

Utilizatorii de transport și mediu

Comportamentul responsabil față de mediul înconjurător manifestat de utilizatorii de transport a suferit puternic din cauza lipsei investițiilor în sistemul de transport public și neglijării dezvoltării acestuia în România în ultimul deceniu. Utilizatorii de transport s-au orientat către achiziționarea/utilizarea de autoturisme particulare și au mărit investițiile în acest domeniu. Această practică s-a accentuat odată cu tendințele recente de dezvoltare economică.

Mijloacele alternative de transport, precum mersul cu bicicleta și mersul pe jos, nu au fost promovate în România, iar deteriorarea stării factorilor de mediu (în special poluarea crescândă a aerului în zonele urbane) nu favorizează sprijinirea și promovarea acestui gen de măsuri.

În plus, nu este facilitat accesul persoanelor în vârstă sau cu handicap la transportul public, infrastructura de acest gen fiind în general absentă.

Până acum au fost luate puține măsuri de promovare și sensibilizare a publicului în ceea ce privește responsabilitatea față de mediul înconjurător în legătură cu transportul.

Costuri externe în transporturi

Costuri externe în transporturi* - Ansamblul costurilor produse de serviciul de transport care afectează societatea sau mediul.

Nu sunt incluse în prețul plătit de utilizator pentru serviciul de transport și sunt suportate de întreaga colectivitate.

Includ: accidentele, aglomerările, poluarea atmosferică, zgomotul, schimbările climatice.

- *accidentele*: generează o serie de costuri, luate în calcul, în general, doar de către sistemele de asigurare în caz de risc: vieți umane pierdute, îngrijiri medicale și handicapuri pentru victime, pierderi de producție etc.
- *poluarea atmosferică*: emisiile de particule – monoxid de carbon (CO), plumb, compuși organici volatili (COV), oxid de azot (NOx) și dioxid de sulf (SO₂) – atacă sănătatea, mediul natural și construcțiile. Emisiile de gaze provoacă efectul de seră (dioxidul de carbon – CO₂), cu un efect pe termen lung asupra climei planetei, antrenând extinderea deșerturilor, creșterea nivelului oceanelor, importante pagube în agricultură și alte efecte negative asupra mediului natural și a sănătății.
- *Zgomotul*: aduce prejudicii persoanelor, conducând la disconfort fizic și psihic, stress și alte efecte grave asupra sănătății.
- *Aglomerările*: provoacă blocări ale traficului și pierderi considerabile pentru toți utilizatorii, întreg ansamblul sistemului de transport devenind ineficient.

* Raportul INFRAS/IWW

**Considerente asupra tendințelor viitoare
privind relația transport-factori de mediu ***

Aerul

Data fiind tendința ascendentă a dezvoltării sectorului de transport, problemele de calitate ale aerului cauzate de transporturi vor crește, mai ales în zonele situate pe coridoarele de transport, în zonele cu o vulnerabilitate ridicată (zonele montane), în rețelele aglomerate și în zonele urbane.

Incidența bolilor respiratorii va crește în marile orașe, datorită numărului în creștere al automobilelor.

Există probabilitatea generării unui impact indirect provocat de transferul impactului asupra mediului către impactul asupra sistemului socio-economic, ca rezultat al deteriorării calității vieții.

Transportul public, care este o alternativă recomandată la nivel internațional pentru reducerea a poluării aerului (în special din mediul urban), și care în prezent este utilizat din ce în ce mai puțin în România, va trebui să-și redefinească nivelele de calitate, capacitatea oferită și gradul de gestionare a timpului (intervalele orare de transport).

Creșterea gradului de utilizare a transportului public și a ponderii acestuia coroborat cu restricționarea circulației automobilelor particulare va conduce la diminuarea înrăutățirii calității și așa scăzută a aerului din mediul urban.

Introducerea automobilelor mai puțin poluante poate soluționa o parte din probleme.

În ceea ce privește poluarea cauzată de transportul rutier, dacă situația nu se va îmbunătăți pe termen scurt și lung, starea deja alarmantă a sănătății publice va continua să se deterioreze atât în marile orașe cât și în regiunile învecinate acestora.

Tendința de reducere a utilizării transportului feroviar trebuie să fie contracarată prin îmbunătățirea costurilor de transport, calității ofertei și a gradului de accesibilitate pentru mai multe regiuni din țară.

* Raport de mediu – Program Operațional Sectorial, București, 2007

Apa

Dunărea și Marea Neagră

Ecosistemul Mării Negre va suferi în continuare în principal de pe urma eutrofizării și a deversării de ape uzate insuficient tratate în Dunăre și în afluenții acesteia și mai puțin din cauza transporturilor.

O dată cu creșterea transportului rutier și pe apă, va crește și riscul de accidente ecologice, care, vor afecta și mai mult ecosistemele acvatice și, indirect, sănătatea populației.

Vor fi aplicate măsuri de ecologizare a rețelei de transport, evitarea poluării Dunării și Mării Negre prin diminuarea deversărilor accidentale și/sau intenționate de substanțe petroliere în apele de suprafață și cele marine, generate de ambarcațiuni și nave, iar aceste incidente vor fi limitate prin modernizarea flotei și instalațiilor de servicii din porturi și stațiile de andocare.

Prin înzestrarea personalului înalt calificat cu instrumentele și materialele adecvate numărul accidentelor ecologice de deversări de substanțe nocive de pe nave de mărfuri pot fi diminuate simțitor.

Solul

Odată cu intensificarea traficului, va continua să crească și nivelul poluării datorate sectorului transporturi, precum și impactul asupra solului. Riscul accidentelor și a scurgerilor (de substanțe anti-îngheț) accidentale și de rutină de substanțe chimice va crește, supunând această resursă naturală unor presiuni mai mari.

Datorită eforturilor scăzute de diminuare a poluării datorate plumbului și sulfului din produsele petroliere, sectorul transporturi va continua să contribuie la acidifierea și poluarea cu plumb a zonelor învecinate arterelor rutiere.

Schimbările climatice

Pe măsură ce țara noastră face eforturi de a accelera creșterea economică, cererea de transport și nivelul traficului vor continua să crească în România. Este de dorit scăderea nivelului emisiilor GHG datorate transportului prin eforturi de optimizare a utilizării diferitelor modalități de transport.

Utilizarea mai frecventă a unor mijloace de transport mai prietenoase cu mediul precum trenul, transportul naval interior și TP vor limita creșterea emisiilor de GHG din sectorul de transport. Tendințele ascendente de

utilizare a transportului particular vor duce la noi creșteri ale ponderii emisiilor de gaze cu efect de seră datorate transporturilor.

Bio-diversitatea

Realizarea infrastructurii de transport va avea în vedere respectarea rețelei *Natura 2000*.

Noile coridoare de transport (autostrăzi) vor genera noi fragmentări ale patrimoniului natural și ale habitatelor, ceea ce poate diminua diversitatea naturală atât în ceea ce privește calitatea, cât și compoziția speciilor naturale.

Vor fi luate măsuri de reducere a impactului asupra biodiversității, pădurilor și habitatelor și ariilor naturale protejate, reducerea la minim a fragmentării habitatelor și pierderea biodiversității.

Sănătatea publică

Zgomotul

Datorită intensificării traficului în zonele urbane, precum și în afara localităților și orașelor, nivelul de zgomot datorat traficului rutier, feroviar și aerian este probabil să crească.

Unitățile aflate în subordinea/sub autoritatea MT vor cartografi zgomotul ambiant și vor elabora hărțile strategice de zgomot și planurile de acțiune pentru drumurile principale, căile ferate principale, aeroporturi mari și porturi aflate în administrarea lor, în conformitate cu prevederile legale privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant.

Vor fi luate măsuri pentru realizarea unor sisteme fono-absorbante care să atenueze zgomotele din trafic produse de autovehicule rutiere și trenuri și pentru menținerea unor zone protejate în vecinătatea infrastructurilor de transport (în special aeroporturi).

Siguranța traficului

Conform datelor statistice din România, numărul accidentelor grave de circulație a scăzut de la aproximativ 9000/an la începutul anilor '90, la 6640 în anul 2006. Cu toate acestea, conform datelor Poliției Rutiere, numărul accidentelor grave de circulație a scăzut cu 3,2% între 2004 și 2006*, numărul deceselor crescând cu 2,5% în aceeași perioadă**. Dacă nu

* și a scăzut cu 14,1% între 2005 și 2006.

** și scăzând cu 6,2% între 2005 și 2006.

vor fi luate măsuri de îmbunătățire a siguranței rutiere și conștientizarea pietonilor ca tendința să se diminueze și în condițiile în care numărul de autovehicule crește.

Patrimoniul natural și cultural

Tendențele actuale legate de construcțiile de autostrăzi vor trebui, însoțite de măsuri de diminuare a impactului asupra peisajului, prin care să se diminueze noile fragmentări ale peisajului și noi deteriorări ale patrimoniului cultural, datorită impactului negativ generat de trafic.

Situația actuală și tendințele anterioare legate de revitalizarea zonelor industriale dezafectate sau lipsa revitalizării acestora, vor continua să producă presiuni asupra spațiilor verzi dinăuntrul și din jurul centrelor urbane, amenințând astfel patrimoniul cultural și ducând la eliminarea spațiilor verzi din orașe, care suferă deja din cauza congestiilor de trafic și poluării. Pe termen lung, deteriorarea patrimoniului natural și cultural este inevitabilă. Preluarea și utilizarea spațiilor verzi în detrimentul zonelor industriale dezafectate se datorează dezvoltării urbane, construcțiilor de locuințe, de centre comerciale și administrative, precum și de centre industriale/ de producție și de afaceri.

Terenurile preluate pentru transporturi sunt sustrate altor întrebuințări. Preluarea de terenuri din ariile naturale poate duce la diminuarea biodiversității, la fel ca și fragmentarea datorată infrastructurilor liniare, precum drumurile, căile ferate sau canalele navigabile.

Terenurile preluate din sectorul agricultură sau cel forestier poate avea efecte nocive asupra mediului (de ex. impact vizual asupra peisajelor), precum și impact socio-economic.

Terenurile cu infrastructură feroviară abandonată reprezintă o resursă valoroasă. Din punct de vedere ecologic, cea mai bună soluție este ca aceste terenuri să fie redat naturii.

Litoralul Mării Negre

Având în vedere schimbările climatice la nivel global și creșterea generală a nivelului oceanului planetar, precum și condițiile geocologice specifice geosistemului Dunăre – Delta Dunării – Marea Neagră, se poate estima faptul că procesul de eroziune va rămâne cel puțin la fel de activ pe termen mediu ca în ultimele două decenii. Prognozele pe termen lung evidențiază o extindere a eroziunii plajelor, datorată în special diminuării continue a materialului nisipos din zona costieră din cauza creșterii

permanente a nivelului mării și puterii tot mai mari a factorilor hidrometeorologici.

Utilizarea resurselor și conservarea/ gestionarea durabilă a resurselor

Utilizarea eficientă a resurselor este una din principalele ținte ale sectorului dar dacă nu vor fi implementate politicile în domeniul realizării unui transfer echilibrat între mijloacele de transport, parcul auto particular va continua să se mărească datorită dezvoltării economice generale a țării, în timp ce transportul public, care reprezintă soluția pentru diminuarea poluării cauzată de autovehiculele de transport și reducerea congestiei din mediul urban, va continua să se deterioreze. Nerealizarea investițiilor în infrastructură, va diminua presiunea asupra resurselor naturale utilizate pentru dezvoltarea drumurilor și a căilor ferate dar va continua să crească presiunea asupra resurselor energetice utilizate, datorită infrastructurii ineficiente de transport.

Eficiența energetică și sursele regenerabile de energie

Consumul de energie în sectorul transporturi își va păstra tendințele actuale în condițiile în care nu se vor realiza investiții în sectorul transportului public, care a înregistrat o scădere dramatică în timpul ultimelor două decenii.

Transportul rutier va rămâne cel mai mare consumator de energie, datorită reducerii infrastructurii transportului public și feroviar din cauza ineficienței.

În condițiile neacordării unui sprijin susținut pentru introducerea surselor regenerabile de energie (precum biocarburantul), acest sector nu va reuși să se dezvolte singur, iar România va rămâne în afara pieței de biocombustibili și progreselor acestora în ceea ce privește producția și utilizarea.

Utilizatori de transport și mediu

Îndreptarea utilizatorilor către transportul public și sistemele de transport ecologic va dura mult timp dacă acțiunile de sensibilizare a utilizatorilor nu se vor axa în mod eficient pe informarea interactivă și crearea cadrului de reacție și implicare a publicului.

Din cauza faptului că politicile guvernamentale în domeniul transporturilor sunt axate pe alte priorități naționale, inclusiv dezvoltarea infrastructurii rutiere, sensibilizarea utilizatorilor de transport cu privire la utilizarea transportului rutier public, a celui feroviar și a altor sisteme de transport, precum și la efectele sistemului de transport asupra mediului în general va rămâne la un nivel redus.

În acest context sensibilizarea utilizatorilor de transport în ceea ce privește efectele transporturilor cu grad ecologic scăzut asupra mediului nu vor fi incluse în strategia de mediu pentru sectorul transport, acest obiectiv va fi susținut numai la un nivel superficial și nu se prevăd efecte pozitive semnificative pe termen lung în rândul utilizatorului.

Managementul riscurilor de mediu

Odată cu creșterea utilizării transporturilor și a transportării de mărfuri în România și pe rutele de tranzit ale României, este probabil ca numărul accidentelor și riscurile ecologice să crească. Se vor lua măsuri pentru a îmbunătăți siguranța rutieră (suprafețe, marcaje și măsuri de siguranță a traficului mai bune), pentru a optimiza infrastructura feroviară și facilitățile portuare și diminuarea acestor riscuri. Deversările de produse petroliere în zonele marine au un impact semnificativ asupra calității mediului înconjurător, deoarece afectează toate aspectele ecosistemelor marine.

Impactul deversărilor accidentale poate fi catastrofic în zonele costiere, care reprezintă deseori situri desemnate datorită valorii ecologice ridicate. Deversările pot avea, de asemenea, repercusiuni severe în domeniul turistic, al acvaculturilor și pescuitului în regiunile afectate.

Surse de finanțare în transporturi

Finanțare bugetară:

Investiție directă

Este investiția tradițională bugetară (suportată de contribuabili) în care infrastructura se finanțează cu fonduri publice prin instituțiile publice competente. Plata lucrărilor se face gradual pe baza certificatelor de execuție a lucrărilor și se consideră integral drept cost public.

Investiție combinată

Între mecanismele bugetare de investiție combinate se găsesc:

- achitarea integrală a prețului: investiția se realizează cu fonduri publice pe seama bugetului. Diferența față de investiția directă tradițională rezidă în aceea că achitarea costului total al infrastructurii se realizează la predarea/primirea acesteia. Suma lucrării se calculează ca și cheltuiala publică în momentul în care se generează angajamentul de plată (principiul încasării) al administrației publice;
- „taxa în umbră”: investiția este finanțată de sectorul privat cu angajamentul administrației publice de a plăti pe o perioadă determinată, prin intermediul unor tarife stabilite după criteriul folosirii de către cetățeni a infrastructurii menționate. Plățile periodice pe care le realizează administrația pentru fiecare exercițiu bugetar vor fi considerate drept cheltuială publică în exercițiul respectiv;
- serviciul de gestionare a infrastructurilor: într-o infrastructură preexistentă se încheie contract pentru prestarea de servicii cu utilizatori. Administrația plătește periodic din bugetele generale ale statului niște sume care se calculează drept cheltuială publică pentru fiecare exercițiu bugetar. În plus, prestatorul de servicii își ia, *apriori*, răspunderea de a duce la bun sfârșit investițiile oportune în infrastructură.

Investiție indirectă

- transferuri de capital: statul realizează pe seama bugetelor un transfer de capital unui agent investitor (comunitate autonomă, primărie, entități publice comerciale sau societăți instrumentale). Transferul de capital se ia în considerare drept cheltuială publică în momentul în care se generează angajamentul de plată. Viitorul obiect al investiției va mări patrimoniul agentului investitor.
- aporturi de capital: este vorba de aporturi de capital pe cale bugetară pentru unitățile deținătoare de capital public cu capacitate de

gestionare proprie. Aceste entități (entități publice comerciale, organisme autonome, societăți publice de stat sau consorții) au capacitatea de a genera resurse și, de aceea, există așteptări de recuperare a aporturilor. Din acest motiv, aporturile sunt considerate investiții financiare și nu se calculează ca o cheltuială publică. La rândul său, aceste entități, în generarea de resurse proprii și având capacitatea de îndatorare, au o anumită capacitate de autofinanțare (finanțare extrabugetară).

- credite participative: statul, prin intermediul unor aporturi de capital, finanțează o societate care investește într-o infrastructură. Contribuția este necesară pentru a face viabil un proiect care nu este capabil să obțină resursele necesare pe piața financiară. Este vorba de investiții financiare ale statului care nu sunt considerate cheltuieli publice.

Fonduri europene

Fluxurile financiare care provin de la Uniunea Europeană ajung la toți agenții rezidenți în România. Acestea urmează să fie:

- fonduri europene înregistrate în bugetul general al statului;
- fonduri europene transferate direct agentului investitor (public sau privat).

Finanțare extrabugetară

În această secțiune, corespunzătoare finanțării extrabugetare, se au în vedere o serie de instrumente sau mecanisme pentru dotarea infrastructurilor cu finanțare în totalitate, sau cel puțin în mare parte, care provin de pe piața financiară privată. Este vorba, în principiu, de implementări suportate prin generarea de resurse în contul utilizatorului infrastructurii.

Concesionarea de lucrări publice: statul alocă un contract de concesionare pentru construcția sau exploatarea unei infrastructuri. La rândul său, agentul privat, în afara acestui drept, este obligat să execute un program de investiții (pentru construcție sau pentru exploatare). Costul investiției se acoperă prin încasarea unor tarife stabilite de la utilizatorul infrastructurii, care în final suportă costul investiției.

Concesionarea domeniului public: concept care stabilește similitudini cu concesionarea lucrărilor publice pentru care statul acordă dreptul de exploatare sau uz al unui bun al domeniului public. Investițiile pe care le realizează agentul privat din bunuri publice revin administrațiilor, libere de impuneri și taxe la sfârșitul concesiunii. Pentru concesiune agentul privat plătește statului o redevență.

Formule de finanțare încrucișată: permite finanțarea unei lucrări publice cu resursele generate de exploatarea alteia, ambele făcând parte

dintr-un contract între stat și un agent privat. În aceste cazuri, sursa resurselor se poate stabili pe seama utilizatorului sau prin „taxa în umbră” (contribuabili), astfel încât trebuie să se recurgă la modelul ales pentru a determina efectele, din punct de vedere al deficitului public.

Parteneriat public-privat (PPP): Parteneriatul între sectorul public și cel privat vrea să îmbine necesitatea de investiții în infrastructuri cu necesitatea menținerii disciplinei bugetare. Uniunea Europeană a făcut recent primii pași care clarifică cadrul și facilitează aceste operațiuni.

Eurostat a clarificat recent normele relative tratamentului contabil privind contracte semnate de unitățile publice în cadrul colaborării cu entități private. Condițiile pentru ca investițiile menționate să rămână în afara bugetelor și să nu fie calculate ca și cheltuială publică sunt ca asociatul privat să-și asume atât riscul de construire, cât și așa numitul risc al cererii.

Alte mecanisme de finanțare bugetară

Pentru a finanța anumite proiecte se recurge, uneori, la scheme de finanțare care sfârșesc prin a avea, total sau parțial, repercursiuni asupra utilizatorului ca sursă generatoare de resurse pe seama cărora se pot îndatora.

Este vorba de rovignetă, un certificat autorizat pentru a folosi o rețea de infrastructuri. În mod similar plătirii unei taxe, utilizatorul anumitor vehicule trebuie să cumpere certificatul care îi dă dreptul de acces la rețea. În măsura în care veniturile rovignetei trec la mărirea tezaurului public, acest sistem va trebui să se considere ca un mecanism de finanțare bugetară. Din contră, dacă gestionarea acestor venituri va reveni unei entități publice, ar fi vorba de o entitate cu capacitate de autofinanțare și, prin urmare, de finanțare extrabugetară.

România își finanțează parțial programul său de infrastructuri cu veniturile provenite din tarife plătite (în anumite condiții) de autovehicule pentru folosirea rețelei sale rutiere, cu parte din veniturile bugetului de stat.

În domeniul protecției mediului poate fi accesat Fondul pentru mediu, care este un instrument economico-financiar destinat susținerii și realizării proiectelor în acest domeniu.

Anexa nr. 7

Tabel de concordanță privind proiectele prioritare în domeniul rutier, identificate de România împreună cu UE, care urmează a fi realizate până în anul 2015 (și în continuare)

Nr. Crt	Rețeaua „TINA” (1999)	Legea 1/2002	Legea 203/2003 (varianta inițială)	Legea 203/2003 (reactualizată 2005)	Legea 363/2006	Memorandum 2007
0	1	2	3	4	5	6
<i>Autostrăzi</i>						
1	Nădlac (Arad) – Timișoara – Lugoj – Deva – Sibiu	Nădlac (Arad) – Lugoj – Sibiu	Nădlac (Arad) – Timișoara – Lugoj – Deva – Sibiu	Nădlac (Arad) – Timișoara – Lugoj – Deva – Sibiu	Nădlac*-Arad-Timișoara-Lugoj-Deva- Sibiu	-
2	București-Fetești-Cernavodă-Constanța	București-Fetești-Cernavodă	București-Fetești-Cernavodă-Constanța	București-Fetești-Cernavodă-Constanța	București-Lehliu-Fetești-Cernavodă-Constanța	-
3	București - Ploiești	București – Ploiești – Brașov	București – Ploiești – Brașov	București – Ploiești – Brașov	București-Ploiești-Brașov-Făgăraș - Sibiu	Ploiești – Brașov
4	Sibiu – Brașov	Sibiu – Pitești	Sibiu – Pitești	Sibiu – Pitești	Sibiu – Pitești	Sibiu – Pitești
5	Mărășești – Buzău	-	Mărășești – Buzău	Mărășești – Buzău	-	-
6	Buzău – Brașov	Buzău – Ploiești	Buzău – Ploiești	Buzău – Ploiești	Buzău-Ploiești	Buzău – Ploiești
7	-	Borș-Oradea-Cluj	-	Borș – Oradea – Zalău	Borș*-Marghita-Zalău	-
8	-	Centura București Sud	Centura București Sud	-	-	-
9	-	Centura București Nord	Centura București Nord	-	-	-
10	-	Albița – Buzău	-	Albița – Huși – Tecuci – Buzău	Albița*-Huși-Tecuci-Tișița-Buzău	Albița-Focșani-Buzău
11	-	-	-	-	Timișoara-Stamora Moravița*	-
12	-	-	-	-	Zalău-Cluj Napoca-Turda-Alba Iulia-Sebeș	-

0	1	2	3	4	5	6
13	-	-	-	Siret – Suceava – Bacău – Mărășești	Siret*-Suceava-Bacău- Mărășești-Tișița	-
14	-	-	-	-	Sculeni* - Iași - Târgu Frumos - Roman - Piatra Neamț - Tîrgu Mureș	Iași – Roman – Târgu - Mureș
15	-	-	-	-	Lugoj – Caransebeș - Drobeta Turnu Severin – Filiași – Craiova - Calafat*	-
16	-	-	-	-	București-Giurgiu*	-
17	-	-	-	-	Turda-Târgu Mureș- Sighișoara-Făgăraș	-
18	-	-	-	-	Petea* - Satu Mare - Baia Mare - Mireșu Mare – Dej – Bistrița - Vatra Dornei - Suceava	-
19	-	-	-	-	Mireșu Mare - Zalău	-
20	-	-	-	-	Craiova - București	-
21	-	-	-	-	Halmeu* - Seini	-
22	-	-	-	-	Arad - Deva	-
23	-	-	-	-	Oradea - Chișineu Criș - Arad	-
24	-	-	-	-	Vârșand* - Chișineu Criș	-
25	-	-	-	-	Giurgiu-lești*-Galați- Brăila-Slobozia-Călărași*	-
26	-	-	-	-	Centura București	Centura București
27	-	-	-	-	Centura Constanța	-

	<i>Centuri</i>	<i>Drum național cu patru benzi de circulație</i>	<i>Drum expres</i>	<i>Neclasificat</i>	<i>Drumuri expres sau cu patru benzi</i>	<i>Drum expres</i>
0	1	2	3	4	5	6
28	Centura București Sud	-	-	-	-	-
29	Centura București Nord	-	-	-	-	-
30	-	-	Timișoara – Satu Mare	Timișoara-Satu Mare	-	-
31	-	București- Giurgiu	București - Giurgiu	-	-	-
32	-	Brașov – Sibiu	Sibiu – Brașov	Sibiu – Brașov	-	Sibiu – Făgăraș
33	-	Cernavodă - Constanța	-	-	-	-
34	-	-	-	Halmeu - Satu Mare – Zalău – Cluj – Turda - Alba Iulia	Halmeu-Satu Mare-Zalău	-
35	-	-	-	Simeria – Hațeg – Petroșani – Filiași	Simeria – Hațeg - Petroșani - Filiași	-
36	-	-	-	Craiova – Alexandria - București	Craiova - Alexandria- București	-
37	-	-	-	Lugoj – Caransebeș - Drobeta Turnu Severin – Filiași – Craiova - Calafat	Drobeta Turnu Severin- Calafat	-
38	-	-	-	-	-	Sebeș – Turda
39	-	-	-	-	-	Arad – Oradea – Craiova - Pitești

0	1	2	3	4	5	6
40	-	-	-	-	-	Petea – Baia Mare
41	-	-	-	-	Nădlac-Timișoara	-
42	-	-	-	-	Borș*-Oradea-Zalău	-
43	-	-	-	-	Buzău-București	-
44	-	-	-	-	Bâldana-Târgoviște-Moroieni-Sinaia	-
45	-	-	-	-	Rădăuți-Prut-Ștefănești	-

* cuprinde și secțiunea dintre ultima localitate și frontiera de stat

	<i>Autostrăzi⁷</i>	<i>Centuri</i>	<i>Drum național cu patru benzi de circulație</i>	<i>Drum expres⁸</i>	<i>Drumuri naționale</i>
Rețeaua TINA	1071	96	-	-	-
Legea 1/2002	1481	-	220	-	-
Legea 203/2003	1110	-	-	242	-
Legea 203/2003 (reactualizată 2005)	2007	-	-	-	1740
Memorandum 2007	915	-	-	472,43	-

⁷ Autostrada Brașov – Cluj – 248 km (inclusă în autostrada Borș – Oradea – Cluj – Brașov – 415 km)

⁸ În anul 2007 s-au redefinit principiile de clasificare pentru drumurile expres.

Anexa nr. 8

Efort financiar/costuri estimate

MEUR

OBIECTIVUL	ACȚIUNEA	Efort financiar/costuri estimate pentru realizarea acțiunilor					
		Total	2007 realizări	2008 program	2009-2013 estimări	2014-2020 estimări	2020-2030 estimări
Modernizarea și dezvoltarea rețelei de transport de interes european și național, creșterea condițiilor de siguranță și calitate a serviciilor	1. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport feroviar	24.561	347,62	380,93	2.084,21	7.459,08	14.289,16
	<i>1.1 reabilitarea/modernizarea și dezvoltarea infrastructurii</i>	21.400	310,99	345,41	1.681,27	6.414,93	12.647,4
	<i>1.2 modernizarea stațiilor de cale ferată</i>	500	14,95	9,21	33,71	146,63	295,5
	<i>1.3 repararea infrastructurii</i>	2.661	21,68*	26,31*	369,23	897,52	1.346,26
	2. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport rutier	47.000	1.024,15	1.350,12	10.817,25	14.836,00	18.972,48
	<i>2.1 construcția de autostrăzi</i>	20.424	293,1	374,22	4.950,23	6.187,52	8.618,93
	<i>2.2 construcția de drumuri expres</i>	3.946	20,92	5,61	836,02*	1.437,95	1.645,50
	<i>2.3 construcția variantelor de ocolire ale localităților</i>	3.100	108,31	156,12	526,24	1.010,95	1.298,38
	<i>2.4 reabilitarea/modernizarea drumurilor naționale (inclusiv a podurilor rutiere)</i>	9.435	369,74	525,87	2.079,39	2.660,00	3.800,00
	<i>2.5 repararea, consolidarea,</i>	10.095	232,08**	288,30**	2.425,37	3.539,58	3.609,67

* au fost redefinite caracteristicile drumurilor incluse în categoria – drumuri expres.

** inclusiv înlăturarea efecte calamități naturale.

	<i>întreținerea infrastructurii și operare autostrăzi</i>						
	3. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii pe Dunăre, canale navigabile și în porturile maritime și fluviale	3.690	32,24	57,58	905,88	1.792,02	902,28
	<i>3.1 asigurarea/îmbunătățirea condițiilor de navigație pe sectorul românesc al Dunării</i>	620	2,00	7,25	107,75	303,00	200,00
	<i>3.2 protecție/apărării / consolidări de maluri pe canalul Sulina</i>	250	7,58	19,20	100,00	73,22	50,00
	<i>3.3 consolidări a malurilor pe Canalul Dunăre – Marea Neagră și canalul Poarta Albă – Midia - Năvodari</i>	375	0,30	1,13	100,00	200,00	73,57
	<i>3.4 reabilitarea infrastructurii porturilor fluviale</i>	392	2,36	3,91	100,00	200,00	85,73
	<i>3.5 construcție terminale pasageri în porturile fluviale</i>	23	1,87	-	21,13	-	-
	<i>3.6 dezvoltarea capacității feroviare, rutiere și de operare în Portul Constanța</i>	290	2,69	2,68	70,00	120,00	94,63
	<i>3.7 reabilitarea infrastructurii în portul Constanța</i>	1.000	5,04	11,01	300,00	400,00	283,95
	<i>3.8 creșterea siguranței transportului naval</i>	40	-	2,00	15,00	13,00	10,00
	<i>3.9 finalizare canal Dunăre-București</i>	450	-	-	40,00	410,00	-

	<i>3.10 întreținere șenal navigabil și întreținere și reparații, construcții hidrotehnice (Dunăre)</i>	250	10,40	10,40	52,00	72,80	104,40
	4. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii aeroportuare	1.390,35	117,59	114,68	585,94	572,14	-
	<i>4.1 creșterea capacității aeroportuare și a siguranței transportului aerian</i>	1.390,35	117,59	114,68	585,94	572,14	-

Anexa nr. 8a

Efort financiar/costuri estimate

MEUR

OBIECTIVUL	ACȚIUNEA	Efort financiar/costuri estimate pentru realizarea acțiunilor			
		Total	2007-2013 7 ani	2014-2020 7 ani	2021-2030 10 ani

Modernizarea și dezvoltarea rețelei de transport de interes european și național, creșterea condițiilor de siguranță și calitate a serviciilor	1. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport feroviar	24.561	2.812,73	7.459,08	14.289,19
	<i>1.1 reabilitarea/modernizarea și dezvoltare infrastructurii</i>	21.400	2.337,67	6.414,93	12.647,4
	<i>1.2 modernizarea stațiilor de cale ferată</i>	500	57,87	146,63	295,5
	<i>1.3 repararea infrastructurii</i>	2.661	417,22	897,52	1.346,26
	2. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport rutier	47.000	13.191,52	14.836,00	18.972,48
	<i>2.1 construcția de autostrăzi</i>	20.424	5.618,55	6.187,52	8.618,93
	<i>2.2 construcția de drumuri expres</i>	3.946	862,55	1.437,95	1.645,50
	<i>2.3 construcția variantelor de ocolire a localităților</i>	3.100	790,67	1.010,95	1.298,38
	<i>2.4 reabilitarea/modernizarea drumurilor naționale (inclusiv a podurilor rutiere)</i>	9.435	2.975	2.660	3.800
	<i>2.5 repararea, consolidarea, întreținerea infrastructurii și operare autostrăzi</i>	10.095	2.945,75	3.539,58	3.609,67
	3. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii pe Dunăre, canale navigabile și în porturile maritime și fluviale	3.690	993,67	1.792,02	902,28
	<i>3.1 asigurarea/îmbunătățirea condițiilor de navigație pe sectorul românesc al Dunării</i>	620	117	303	200

	<i>3.2 protecție/apărări/consolidări de maluri pe canalul Sulina</i>	250	126,78	73,22	50
	<i>3.3 consolidări a malurilor pe Canalul Dunăre – Marea Neagră și canalul Poarta Albă – Midia-Năvodari</i>	375	101,43	200	73,57
	<i>3.4 reabilitarea infrastructurii porturilor fluviale</i>	392	106,27	200	85,75
	<i>3.5 construcție terminale pasageri în porturile fluviale</i>	23	23	-	-
	<i>3.6 dezvoltarea capacității feroviare, rutiere și de operare în Portul Constanța</i>	290	75,37	120	94,63
	<i>3.7 reabilitarea infrastructurii în portul Constanța</i>	1.000	316,07	400	283,95
	<i>3.8 creșterea siguranței transportului naval</i>	40	17	13	10
	<i>3.9 finalizare canal Dunăre-București</i>	450	40	410	-
	<i>3.10 întreținere șenal navigabil și întreținere și reparații, construcții hidrotehnice (Dunăre)</i>	250	72,8	72,80	104,40
	4. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii aeroportuare	1.390,35	818,21	572,14	-
	<i>4.1 creșterea capacității aeroportuare și a siguranței transportului aerian</i>	1.390,35	818,21	572,14	-

Anexa nr. 9

Finanțarea efortului financiar/costuri generate

MEUR

		Finanțarea efortului financiar/costuri generate	
--	--	---	--

Nr. crt.	OBIECTIVUL	Total	Finanțare bugetară (buget de stat)	Fonduri europene nerambursabile	Finanțare extrabugetară ⁹	Surse proprii ¹⁰
1	Modernizarea și dezvoltarea rețelei de transport de interes european și național, creșterea condițiilor de siguranță și calitate a serviciilor ¹¹	76.641,35	49.490,73	18.100,27	9.050,35	-
	• <i>Transport feroviar</i>	24.561	14.782	8.869	910	-
	• <i>Transport rutier (drumuri și poduri)</i>	47.000	33.194	7.602	6.204	-
	• <i>Transport naval (porturi maritime, căi navigabile interne, porturi fluviale)</i>	3.690	1.384,73	1.489,27	816	-
	• <i>Transportul aerian (aeroporturi)</i>	1.390,35	130,00	140,00	1.120,35	-
2	Creșterea competitivității în sectorul transporturilor	8.000	-	-	-	8.000
	• <i>Liberalizarea pieței interne de transport</i>					
	• <i>Stimularea dezvoltării economiei competitivității</i>					
	• <i>Compatibilitatea cu mediul înconjurător</i>					
3	Întărirea coeziunii sociale și teritoriale la nivel regional și național ¹²	13.860	13.860	-	-	-
	TOTAL	98.501,35	63.350,73	18.100,27	9.050,35	8.000

⁹ venituri proprii, concesiuni, parteneriat public - privat

¹⁰ operatori de transport cu capital privat

¹¹ include și compatibilitatea cu mediul înconjurător

¹² asigurarea serviciului public de transport (transport feroviar de călători, transport de călători în zonele greu accesibile) și protecție socială pentru unele categorii de persoane stabilite prin lege.

Legislație privind protecția mediului în transporturi

Generală

- *Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 265/2006;*
- *Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 78/2000 privind regimul deșeurilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 426/2001;*
- *Legea nr. 6/1991 pentru ratificarea Convenției de la Basel privind controlul transportului peste frontiere al deșeurilor periculoase și al eliminării acestora;*
- *Legea nr. 3/2001 pentru ratificarea Protocolului de la Kyoto la Convenția cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice, adoptat la 11 decembrie 1997;*
- *Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 196/2005 privind Fondul pentru mediu;*
- *Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 243/2000 privind protecția atmosferei, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 655/2001;*
- *Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare;*
- *Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 12/2007 pentru modificarea și completarea unor acte normative care transpun acquis-ul comunitar în domeniul protecției mediului;*
- *Legea nr. 86/2000 pentru ratificarea Convenției privind accesul la informație, participarea publicului la luarea deciziei și accesul la justiție în probleme de mediu, semnată la Aarhus la data de 25 iunie 1998;*
- *Hotărârea Guvernului nr. 1.076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe;*
- *Hotărârea Guvernului nr. 321/2006 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambient.*

Domeniul feroviar

- *Ordonanța Guvernului nr. 49/1999 privind transportul mărfurilor periculoase pe calea ferată, aprobată prin Legea nr. 788/2001;*

- *OMT nr. 590/2007 pentru stabilirea unor reguli privind transportul în trafic intern al mărfurilor periculoase pe calea ferată (RID 2007).*

Domeniul naval

- *Legea nr. 110/1996 pentru ratificarea Convenției Națiunilor Unite asupra Dreptului Mării, 1982, Montego Bay (Jamaica) și aderarea la Actul referitor la aplicarea părții a XI-a a Convenției Națiunilor Unite asupra dreptului mării, încheiat la New York la 28 iulie 1994;*
- *Legea nr. 6/1993 pentru aderarea României la Convenția internațională din 1973 privind prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul încheiat la Londra la 17 februarie 1978 (MARPOL 73/78);*
- *Legea nr. 158/2000 pentru ratificarea Convenției internaționale privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi (CLC 1992);*
- *Legea nr. 160/200 pentru aprobarea Ordonanței de urgență nr. 14/2000 pentru aderarea României la Convenția Internațională privind pregătirea, răspunsul și cooperarea în caz de poluare cu hidrocarburi, adoptată la Londra la 30.11.1990;*
- *Legea nr. 681/2002 privind acceptarea de către România a amendamentelor la Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (Codul internațional de management al siguranței – Codul ISM);*
- *Legea nr. 412/2002 pentru adoptarea Ordonanței Guvernului nr. 42/1997 privind navigația civilă;*
- *Legea nr. 224/2002 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 38/2000 privind implementarea standardelor internaționale pentru siguranța navelor, prevenirea poluării și asigurarea condițiilor de muncă și viață la bordul navelor maritime care utilizează porturile românești sau care navighează în apele naționale;*
- *Legea nr. 14/1995 pentru ratificarea Convenției privind cooperarea pentru protecția și utilizarea durabilă a fluviului Dunărea, Sofia 1994.*

Domeniul rutier

- *Legea nr. 31/1994 pentru aderarea României la Acordul European referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR), încheiat la Geneva la 30 septembrie 1957;*

- *Hotărârea Guvernului nr. 258/2004 pentru modificarea și completarea Normelor privind aplicarea etapizată în traficul intern a prevederilor Acordului European referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR), încheiat la Geneva la 30 septembrie 1957, la care România a aderat prin Legea nr. 31/1994;*
- *Hotărârea Guvernului nr. 1.175/2007 pentru aprobarea Normelor de efectuare a activităților de transport rutier de mărfuri periculoase în România;*
- *Legea nr. 167/2003 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 81/2000 privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere înmatriculate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și folosința conform destinației prin inspecția tehnică periodică;*
- *Hotărârea Guvernului nr. 343/2004 privind furnizarea informațiilor referitoare la consumul de carburanți și emisiile de CO2 ale autoturismelor noi, destinate cumpărătorilor la comercializare.*

Domeniul aerian

- *OMT nr. 1261/2007 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR – PM “Protecția mediului”, ediția 3/2007.*

**GUVERNUL ROMÂNIEI
MINISTERUL TRANSPORTURILOR**

**Strategia pentru transport durabil
pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030**

*PLAN DE ACȚIUNI
privind implementarea Strategiei pentru transport durabil în perioada
2007-2013 și 2020, 2030*

MARTIE 2008

PLAN DE ACȚIUNI
privind implementarea Strategiei pentru transport durabil în perioada
2007-2013 și 2020, 2030

Strategia pentru transport durabil în perioada 2007-2013 și 2020, 2030 cuprinde o viziune integratoare pe termen lung asupra transformărilor din sistemul național de transport, coroborat cu politicile privind dezvoltarea și modernizarea transporturilor din Uniunea Europeană.

Schimbările care vor avea loc în România ca țară membră a Uniunii Europene în general și în cadrul sectorului de transport în special, se vor desfășura în cadrul unui proces complex și de durată care va necesita atât creșterea capacității instituțiilor de a-și defini prioritățile și a opta pentru diferite proiecte și programe (inclusiv obiective concrete și cuantificabile) cât și de a asigura continuitatea, resursele necesare și managementul corespunzător orientat spre realizarea acestora.

Plecând de la politicile și opțiunile strategice definite în Strategia pentru transport durabil în perioada 2007-2013 și 2020, 2030, Planul de acțiuni pentru implementarea acesteia este focalizat pe trei obiective, respectiv:

- modernizarea și dezvoltarea rețelei de transport de interes european și național, creșterea condițiilor de siguranță și calitate a serviciilor*
- creșterea competitivității în sectorul transporturilor*
- întărirea coeziunii sociale și teritoriale la nivel regional și național.*

Rezultatele așteptate prin finalizarea activităților care concură la realizarea acestor obiective sunt, în principal:

- mărirea capacității de transport (30% - 100%), creșterea siguranței circulației și navigației și a securității mărfurilor și persoanelor (25% - 50%);*
- creșterea accesibilității pe rute și destinații (20% - 50%), reducerea timpului mediu de călătorie (20% - 40%);*
- creșterea și diversificarea ofertei de transport mărfuri (20% - 40%) și a calității serviciilor (25% - 45%);*
- diversificarea și creșterea calității serviciilor în transportul de persoane (20% - 40%), sporirea confortului călătorilor (30% - 60%);*
- creșterea nivelului parametrilor de exploatare la administrator (20% - 40%) și la operatorii de transport (25% - 45%): optimizarea și*

- reducerea cheltuielilor anuale cu exploatarea și întreținerea la administrator (15% - 30%) și la operatorii de transport (20% - 40%);*
- creșterea veniturilor proprii anuale la administrator (20% - 40%) și la operatorii de servicii de transport (45% - 80%);*
- atingerea graduală a gradului de accesibilitate existent în zonele metropolitane din Europa (80% - 100%);*
- creșterea participării sectorului transporturi în formarea PIB (la 12% - 15%);*
- reducerea consumului energetic specific/cal km, t km (10% - 20%);*
- creșterea gradului de utilizare a rezultatelor cercetării – dezvoltării – inovării (40% - 60%);*
- diminuarea impacturilor globale ale transporturilor (încadrarea în obiectivele stabilite pentru România privind Plafoanele Naționale de Emisii) și ale impactului cu mediul înconjurător (5% - 20%);*
- reducerea depășirilor actuale ale nivelelor limită a calității aerului în orașe și pentru poluanți unde transportul constituie sursa principală de poluare (5% - 15%);*
- creșterea accesului populației la infrastructura serviciilor publice (20% - 40%);*
- creșterea gradului de asigurare a serviciului public de transport persoane pentru zonele greu accesibile, cu densitate mică a populației și nuclee dispersabile și pentru persoanele cu handicap (25% - 45%);*
- asigurarea protecției sociale pentru unele categorii de persoane stabilite prin lege (80% - 100%).*

Atingerea obiectivelor stabilite și implementarea direcțiilor de acțiune pentru realizarea unui transport durabil impune armonizarea într-o strategie de ansamblu a direcțiilor de acțiune ale tuturor actorilor care concură la dezvoltarea durabilă, ceea ce înseamnă:

- politică comună – factori politici, administrație publică - (coerentă, consecventă și responsabilă) în domeniul transporturilor care să susțină realizarea direcțiilor de acțiune, conform programelor identificate;*

- politica economică (schimbări în procesul de producție, depozitare și desfacere) care să asigure o dezvoltare economico-socială echilibrată în teritoriu și o creștere moderată a cererii de transport de marfă și persoane;*

- politica bugetară și fiscală (internalizarea costurilor externe și în special a celor de mediu) care să sprijine asigurarea resurselor pentru finanțarea proiectelor de infrastructură de transport și pentru modernizarea și dezvoltarea mijloacelor și serviciilor de transport, iar aceste resurse să fie alocate cel puțin în părți egale pentru domeniile rutier și feroviar, dacă nu se poate respecta recomandarea Comisiei UE de a aloca mai multe*

resurse pentru transportul pe calea ferată în comparație cu transportul rutier;

- introducerii contractelor multianuale între stat și gestionarul de infrastructură, inclusiv alocarea de bugete multi-aniuale pentru dezvoltarea infrastructurii;

- politica concurenței care (având în vedere obiectivul de înaltă calitate a serviciilor publice) să asigure un tratament egal între sistemele de transport – din punct de vedere al finanțării, modernizării, reparării și întreținerii infrastructurii și mijloacelor de transport - (mai ales în ceea ce privește transportul feroviar) și respectiv ca deschiderea pieței să nu fie frânată de companiile dominante deja existente pe piață;

- politica socială și cea a educației care să conducă la o diminuare a neuniformității cererii de transport (aplatizarea vârfurilor de trafic în cursul zilei, săptămânii, lunii) prin organizarea programelor de lucru și a orarelor școlare;

- politica de sănătate publică (prevenirea/diminuarea bolilor psihice) care să asigure limitarea apariției de probleme comportamentale în procesul de transport, inclusiv diminuarea numărului de accidente;

- politica de amenajare a teritoriului și în particular politica de urbanism care să pondereze creșterea explozivă a zonelor rezidențiale și a platformelor comerciale de-a lungul rețelei de drumuri naționale și implicit evoluția artificială a nevoii de mobilitate, printr-o planificare urbană echilibrată;

- politica de gestiune ambientală (de mediu) care să asigure limitarea apariției de noi probleme ambientale (de mediu) și să susțină proiectele viabile din punct de vedere al sustenabilității;

- politica de transport urban la nivel local și în particular în localitățile situate de-a lungul drumurilor naționale și în marile aglomerări urbane care să asigure armonizarea cu transportul interurban prin preluarea și realizarea distribuției traficului de mărfuri și călători în zona urbană;

- politica de cercetare în transporturi care să impulsioneze inovarea tehnică și tehnologică și să ofere soluții tehnice, tehnologice și de exploatare care să răspundă cerințelor unui transport durabil.

Pilonul integrării aspectelor care concură la trecerea la un transport durabil se găsește într-o abordare globală și armonizată a acțiunilor, programelor și proiectelor și o colaborare responsabilizată între factorii politici, administrația publică și administratorii, operatorii, constructorii și utilizatorii transportului.

Abordarea globală și armonizată a acțiunilor implică stabilirea unui Acord cadru de armonizare între structurile implicate și instrumente/structuri de coordonare, monitorizare și evaluare sistematică a modului de implementare a acțiunilor.

Ca document de planificare strategică pe termen mediu și lung, strategia este un instrument deschis și flexibil supus dinamicii de dezvoltare a societății, economiei, mobilității, intermobilității sau criteriilor de sustenabilitate.

În acest sens, strategia va permite unele revizuri periodice în baza rezultatelor monitorizării și evaluării acțiunilor implementate.

Evaluarea rezultatelor obținute ca urmare a implementării acțiunilor se va face atât prin autoevaluare, cât și cu sprijinul unor instituții specializate, pe baza indicatorilor de performanță stabiliți.

Implementarea programelor/proiectelor de modernizare și dezvoltarea sistemului național de transport se va putea realiza dacă unele probleme își vor găsi soluții în scurt timp, iar o serie de acțiuni vor fi realizate, în special în domeniile:

- asigurării finanțării:

- reducerea termenelor de elaborare a procedurilor pentru pregătirea documentației de contractare a creditelor externe;*
- introducerea bugetelor multianuale pe programe/proiecte;*
- asigurarea concoordanței între sumele estimate la fundamentarea bugetului și sumele alocate prin legile anuale ale bugetului de stat;*
- trimestrializarea ritmică a sumelor alocate prin bugetul de stat;*
- actualizări/modificări limitate ale indicatorilor inițiali în cadrul unor proiecte aflate în execuție;*
- eliminarea suplimentărilor unor cheltuieli/costuri în cadrul unor contracte aflate în execuție.*

- asigurării documentațiilor tehnice:

- creșterea calității activității de elaborare și auditare a studiilor de fezabilitate și a proiectelor tehnice;*
- reducerea termenelor pentru selectarea consultanților pentru auditarea studiilor de fezabilitate și a proiectelor tehnice;*
- reactualizarea unor studii de fezabilitate și a unor proiecte tehnice;*
- întărirea capacității tehnice a structurilor specializate de implementare aflate sub autoritatea MT (CNADR, CFR, etc.) de a gestiona în mod eficient contractele de proiectare;*

- *contractării lucrărilor:*
 - *reducerea termenelor pentru elaborarea documentațiilor de licitații, selectarea constructorilor și semnarea contractelor de lucrări;*
 - *eliminarea cauzelor administrative sau juridice care pot conduce la prelungirea finalizării procedurilor de licitație sau reluarea acestora.*
- *execuției lucrărilor:*
 - *urmărirea modului în care se respectă angajamentul tehnico-organizatoric al constructorului selectat pentru execuția lucrărilor;*
 - *limitarea impactului negativ produs de apariția unor factori perturbatori (zăpadă, inundații) care pot conduce la apariția unor situații neprogramate: lucrări suplimentare, reducerea posibilităților de lucru etc.;*
 - *punerea în termen la dispoziția constructorului a terenurilor libere de orice sarcină și eliminarea practicii privind semnarea contractelor de execuție a lucrărilor anterior momentului finalizării procesului de expropriere a terenului;*
 - *limitarea disfuncționalităților în derularea procedurilor de expropriere și/sau în apariția unor situații litigioase privind terenurile prin abordarea la nivel tehnic și legislativ a problemelor concrete care afectează desfășurarea procesului de expropriere;*
 - *rezilierea imediată a unor contracte de lucrări ce nu se înscriu în angajamentele asumate.*

PLAN DE ACȚIUNI
privind implementarea Strategiei pentru transportul durabil în perioada 2007-2013 și 2020, 2030
- componente principale ale cadrului strategic privind politicile în domeniul transportului durabil -

POLITICI COMUNITARE ¹³	PRIORITĂȚI DE ACȚIUNE ÎN ROMÂNIA	IMPACT	BARIERE ȘI INCERTITUDINI
<ul style="list-style-type: none"> - construirea Rețelei trans-europene de transport (TEN-T), îmbunătățirea siguranței rutiere; - revitalizarea căilor ferate - promovarea transportului naval și fluvial (ca alternativă economică la transportul rutier) - îmbunătățirea calității în sectorul transportului rutier - realizarea unui echilibru între dezvoltarea transportului aerian și protejarea mediului înconjurător - reducerea emisiilor poluante, materializarea transportului inter-modal; - îmbunătățirea eficienței energetice; - dezvoltarea unui transport urban de înaltă calitate; - utilizarea cercetării și tehnologiei pentru realizarea unui transport nepoluant și eficient; - adoptarea unei politici privind taxarea eficace pentru transport, recunoașterea drepturilor și obligațiilor utilizatorilor. 	<ul style="list-style-type: none"> - modernizarea/dezvoltarea rețelei de transport de interes național și european (TEN-T-interoperabilitate, omogenitate și echilibru); - dezvoltarea echilibrată a infrastructurilor convenționale pe întreg teritoriul țării; - creșterea condițiilor de siguranță; - coordonarea cu planificarea teritorială și urbană; - creșterea competitivității companiilor de transport (liberalizarea sectorului); - sprijinirea/stimularea cooperării dintre operatori; - îmbunătățirea eficienței energetice a sistemului de transport; - internaționalizarea pe termen lung a costurilor; - îndeplinirea strictă a obligațiilor internaționale; - îmbunătățiri tehnologice ale vehiculelor; - îmbunătățirea comportamentului transportului în relația cu mediul înconjurător. 	<ul style="list-style-type: none"> - costuri ridicate și în creștere ale investiției, întreținerii și exploatării; - stimularea cererii de transport, vizibil, pe termen lung; - schimbare modală modestă pe termen scurt și mediu, efecte substanțiale pe termen lung; control de evoluție a transportului de călători cu automobilul; - creșterea gradului de utilizare a transportului public de călători; - favorizarea competitivității întregii economii naționale și a companiilor pe plan european prin includerea în deciziile lor a impacturilor și costurilor totale ale sistemului de transport; - nevoia de adaptare continuă a operatorilor de transport la noile condiții, din ce în ce mai exigente: intermodalitate, eficiență ambientală, etc; - creșterea inovării în sector; - diminuarea pierderilor (umane și materiale) provocate de accidente. 	<ul style="list-style-type: none"> - incertitudine economică; insuficiența resurselor pentru investiție și eficiența directă redusă în folosirea sa; - dificultatea identificării priorităților în infrastructuri; - efecte negative ambientale (folosirea solului, fragmentare, emisii de noxe); - rezistența crescută la schimbare; nevoia de îmbunătățire a modurilor de participare și dialog; - dificultăți în integrarea în noul model pentru operatorii mai rigizi la nou; - competitivitate internațională a companiilor naționale pentru a acționa în Europa (capacitate intermodală limitată); - divergența față de politicile europene; dificultatea de a realiza angajamentele politicilor de transport; - capacitatea reală de punere în aplicare și de control a noilor reguli; - capacitatea reală de a influența pe plan internațional măsurile privind politicile; - beneficii sociale concentrate în anumite grupuri (utilizatori cu mobilitate mai mare, utilizatori ai modurilor cu calitate și cost mai ridicat, utilizatori ai relațiilor de mare distanță); - nevoia de dezvoltare în paralel a măsurilor complementare în alte politici sectoriale; - existența așteptărilor locale disproporționate cu privire la șansele de dezvoltare legate de infrastructuri (frustrări, deziluzii).

În calitate de țară asociată și din anul 2007 membră a UE, România s-a aliniat politicilor europene și a demarat procesul de implementare graduală a politicilor comunitare în cadrul politicilor naționale în domeniul transporturilor.

¹³ Livre Blanc – *La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix*, Communautés européennes, 2001;
 Comunicarea Comisiei pentru Consiliul și Parlamentul European cu privire la Strategia de Dezvoltare Durabilă, Bruxelles, decembrie 2005.

PLAN DE ACȚIUNI
privind implementarea Strategiei pentru transportul durabil în perioada 2007-2013 și 2020, 2030
 - obiective, acțiuni, rezultate –

Obiectivul general: dezvoltarea echilibrată a sistemului național de transport care să asigure o infrastructură și servicii de transport moderne și durabile, dezvoltarea sustenabilă a economiei și îmbunătățirea calității vieții

Nr. Crt.	OBIECTIVE SPECIFICE	ACȚIUNI ¹⁴	REZULTATE AȘTEPTATE	RESPONSABILI / CORESPONSABILI
1.	Modernizarea și dezvoltarea rețelei de transport de interes european și național, creșterea condițiilor de siguranță și calitate a serviciilor	<p>Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport feroviar</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>reabilitarea/modernizarea și dezvoltare infrastructurii</i> <p><i>dublarea unor secțiuni de cale ferată; electrificarea unor linii de cale ferată; modernizarea rețelei de telecomunicații feroviare prin introducerea comunicațiilor prin fibre optice; dotarea cu instalații și echipamente pentru asigurarea interoperabilității; construirea unui centru de control și management al traficului ; construirea de centre operaționale de management al traficului combinat/ intermodal; introducerea unor sisteme de supraveghere video în incinta stațiilor de cale ferată cât și pe coridoarele de transport transeuropean; conectare la rețeaua CFR a aeroporturilor Internaționale: Henri Coandă – București , Aurel Vlaicu – București , Traian Vuia – Timișoara, Mihail</i></p>	<p>- mărirea capacității de transport (30% - 100%), creșterea siguranței circulației și navigației și a securității mărfurilor și persoanelor (25% - 50%)</p> <p>- creșterea accesibilității pe rute și destinații (20% - 50%), reducerea timpului mediu de călătorie (20% - 40%)</p> <p>- diversificarea și creșterea calității serviciilor în transportul de persoane (20% - 40%), sporirea confortului călătorilor (30% - 60%)</p> <p>- încadrarea impacturilor globale ale transporturilor în obiectivele stabilite pentru România privind Plafoanele Naționale de Emisii și diminuarea impactului cu mediul înconjurător (5% - 20%)</p> <p>- creșterea parametrilor de</p>	<p>M.T CN/SC</p> <p>M.E.F. M.M.D.D. A.P.L. F P</p>

¹⁴ Sintetizează acțiunile prezentate în documentul de politici și cadrul strategic în domeniul transportului durabil

		<p><i>Kogălniceanu – Constanța; dublarea și electrificarea integrală a centurii orașului București și a „racordurilor” către gările din oraș (Obor, Progresul etc), ceea ce va permite descentralizarea traficului din Gara de Nord și organizarea lui pe gări și pe direcții, cu tren navetă pe centură; construcția de linii de cale ferată și terminale pentru transportul intermodal de marfă (porturi, canal, linii de centură metropolitane ș.a) și călători; construirea de linii de cale ferată de mare viteză pentru transportul de călători.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>modernizarea stațiilor de cale ferată</i> • <i>repararea infrastructurii</i> <p>Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport rutier</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>construcția de autostrăzi</i> • <i>construcția de drumuri expres</i> • <i>construcția variantelor de ocolire a localităților</i> • <i>reabilitarea/modernizarea drumurilor naționale (inclusiv a podurilor rutiere)</i> • <i>repararea, consolidarea, întreținerea infrastructurii și operare autostrăzi</i> 	<p>exploatare la administrator (20% - 40%) și la operatorii de transport (25% - 45%): optimizarea și reducerea cheltuielilor cu exploatarea și întreținerea la administrator (15% - 30%) și la operatorii de transport (20% - 40%)</p> <p>- creșterea veniturilor proprii la administrator (20% - 40%) și la utilizator (25% - 50%)</p>	
--	--	--	---	--

		<p>Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii pe Dunăre, canale navigabile și în porturile maritime și fluviale</p> <ul style="list-style-type: none"> • asigurarea/îmbunătățire a condițiilor de navigație pe sectorul românesc al Dunării • protecție/apărări/ consolidări de maluri pe canalul Sulina • consolidări a malurilor pe Canalul Dunăre – Marea Neagră și canalul Poarta Albă – Midia – Năvodari • reabilitarea infrastructurii porturilor fluviale • construcție terminale pasageri în porturile fluviale • dezvoltarea capacității feroviare, rutiere și de operare în Portul Constanța • reabilitarea infrastructurii în portul Constanța • creșterea siguranței transportului naval <p>Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii aeroportuare creșterea capacității aeroportuare și a siguranței transportului aerian</p>		
2.	<p>Creșterea competitivității în sectorul transporturilor</p> <ul style="list-style-type: none"> • Liberalizarea pieței interne de transport 	<p>Asigurarea cadrului legislativ/normativ/instituțional pentru implementarea legislației comunitare și armonizarea în domeniul:</p>	<p>- creșterea și diversificarea ofertei de transport mărfuri (20% - 40%) și a calității serviciilor (25% - 45%)</p>	<p>M.T. I.P. O.P M.E.F.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Stimularea dezvoltării economiei și competitivității</i> • <i>Compatibilitatea cu mediul înconjurător</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>reglementări și norme de aplicare</i> • <i>parametrii tehnici și de exploatare a infrastructurii și a mijloacelor de transport</i> • <i>siguranța circulației</i> • <i>fiscalitate</i> • <i>social</i> • <i>protecția mediului</i> <p>Facilitarea includerii sistemelor urbane din România în mediul european:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>creșterea gradului de accesibilitate</i> • <i>asigurarea de nivele similare ale serviciilor de transport între sistemele urbane din Europa</i> • <i>stimularea concurenței în prestarea serviciilor de transport</i> • <i>promovarea și introducerea de sisteme de stimulare a serviciilor intermodale de călători</i> <p>Creșterea aportului sectorului transporturi în economie</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>diversificarea serviciilor de transport și a serviciilor conexe</i> • <i>creșterea activității operatorilor de servicii intermodale de transport (marfă și pasageri)</i> • <i>consolidarea rolului internațional al operatorilor (de transport cu sediul în România)</i> 	<p>diversificarea și creșterea calității serviciilor în transportul de persoane (20% - 40%), sporirea confortului călătorilor (30% - 60%)</p> <ul style="list-style-type: none"> - atingerea graduală a gradului de accesibilitate existent în zonele metropolitane din Europa (80% - 100%) - creșterea veniturilor proprii la operatorii de servicii de transport (45% - 80%) - creșterea participării sectorului transporturi în formarea PIB (la 12% - 15%) - reducerea consumului energetic specific/cal km, t km (10% - 20%) - creșterea gradului de utilizare a rezultatelor cercetării – dezvoltării – inovării (40% - 60%) - diminuarea impacturilor globale ale transporturilor (încadrarea în obiectivele stabilite pentru România privind Plafoanele Naționale de Emisii) și ale impactului cu mediul înconjurător (5% - 20%) - reducerea depășirilor actuale ale nivelului limită a calității aerului în orașe și pentru poluanți unde transportul constituie sursa 	<p>M.M.D.D. A.P.L. M.E.C.</p>
--	---	--	--	---------------------------------------

		<p>Îmbunătățirea eficienței energetice a sistemului de transport</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>optimizarea transporturilor și susținerea serviciilor publice de transport</i> • <i>reducerea consumurilor energetice specific</i> • <i>introducerea combustibililor alternativi (biocombustibili) față de cei convenționali</i> <p>Utilizarea cercetării și inovărilor tehnologice</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>crearea de instrumente care să faciliteze cercetarea și inovarea</i> • <i>creșterea resurselor pentru programele de cercetare-dezvoltare-inovare</i> <p>Îmbunătățirea comportamentului transportului în relația cu mediul înconjurător</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>optimizarea utilizării modurilor de transport</i> • <i>susținerea mijloacelor de transport mai prietenoase cu mediul (tren, navă)</i> • <i>creșterea gradului de utilizare a transportului public de călători</i> • <i>redefinirea nivelelor de calitate, capacitate și operativitate a transportului public de călători</i> • <i>sensibilizarea utilizatorilor pentru folosirea alternativelor de transport – bicicletă, mersul pe jos</i> 	<p>principală de poluare (5% - 15%)</p>	
--	--	---	---	--

3.	Întărirea coeziunii sociale și teritoriale la nivel regional și național	<p>Garantarea unor accesibilități generale minime la infrastructura serviciilor publice pentru toți cetățenii țării¹⁵</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>stimularea acțiunilor în parteneriat administrația publică centrală-administrația publică locală pentru realizarea și menținerea în exploatare a infrastructurii de transport</i> • <i>asigurarea serviciului public de transport persoane în zonele greu accesibile, cu densitate mică a populației și nuclee dispersabile și a persoanelor cu handicap</i> • <i>acordarea de facilități la transport pentru unele categorii de persoane stabilite prin lege</i> • <i>diversificarea serviciilor conexe transporturilor pentru grupurile vulnerabile (copii, bătrâni, mobilitate redusă)</i> <p>Îmbunătățirea legăturilor între orașe</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>stimularea acțiunilor în parteneriat administrația publică centrală – administrația publică locală pentru gestionarea cererii și ofertei de transport</i> • <i>stimularea serviciilor de transport public interurban</i> 	<p>- creșterea accesului populației la infrastructura serviciilor publice(20% - 40%)</p> <p>- creșterea gradului de asigurare a serviciului public de transport persoane pentru zonele greu accesibile, cu densitate mică a populației și nuclee dispersate și a persoanelor cu handicap (25% - 45%)</p> <p>- asigurarea protecției sociale pentru unele categorii de persoane stabilite prin lege (80% - 100%)</p>	<p>M.T. AP.L.</p> <p>M.E.F. M.D.L.P.L. M.E.C. O.P</p>
----	--	--	---	---

¹⁵ instituții de învățământ, unități medicale, unități de asistență socială, unități din administrația publică, instituții de cultură și culte, instituții de asigurare a ordinii și siguranței publice de apărare

		<ul style="list-style-type: none"> • <i>diminuarea creșterii artificiale a nevoii de mobilitate în și între localități</i> • <i>organizarea programelor de lucru și a orarelor școlare</i> 		
--	--	--	--	--

Abrevieri:

M.T. – Ministerul Transporturilor

CN/SC – Companii Naționale/Societăți Naționale de sub autoritatea MT cărora le-a fost concesionată infrastructura publică specifică de transport și care desfășoară activități de interes public național

M.E.F. – Ministerul Economiei și Finanțelor

M.M.D.D. – Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile

A.P.L. – Administrațiile Publice Locale

F – Firme de consultanță, proiectare, construcții

P – Persoane fizice și juridice proprietari de terenuri

I.P. – Instituții publice care funcționează în subordinea MT și desfășoară activitate de autoritate de stat în domeniul transporturilor

O.P. – Operatori de transport și servicii conexe transporturilor (cu capital privat)

M.E.C. – Ministerul Educației și Cercetării

M.D.L.P.L. – Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Locuințelor

PLAN DE ACȚIUNI
privind implementarea Strategiei pentru transportul durabil în perioada 2007-2013 și 2020, 2030
- efort financiar/costuri estimate -

MEUR

Nr. Crt.	OBIECTIVUL	Efort financiar/costuri estimate pentru realizarea acțiunilor					
		Total	2007 realizări	2008 program	2009-2013 estimări	2014-2020 estimări	2021-2030 estimări
1	Modernizarea și dezvoltarea rețelei de transport de interes european și național, creșterea condițiilor de siguranță și calitate a serviciilor ¹⁶	76.641,35	1.521,60	1.903,31	14.393,28	24.659,24	34.163,92
	• <i>Transport feroviar</i>	24.561	347,62	380,93	2.084,21	7.459,08	14.289,16
	• <i>Transport rutier (drumuri și poduri)</i>	47.000	1.024,15	1.350,12	10.817,25	14.836,00	18.972,48
	• <i>Transport naval (porturi maritime, căi navigabile interne, porturi fluviale)</i>	3.690	32,24	57,58	905,88	1.792,02	902,28
	• <i>Transportul aerian (aeroporturi)</i>	1.390,35	117,57	114,68	585,94	572,14	-
2	Creșterea competitivității în sectorul transporturilor ¹⁷	8.000	333,00	333,00	1.665,00	2.310	3.359
	• <i>Liberalizarea pieței interne de transport</i>						
	• <i>Stimularea dezvoltării economiei competitivității</i>						
	• <i>Compatibilitatea cu mediul înconjurător</i>						
3	Întărirea coeziunii sociale și teritoriale la nivel regional și național ¹⁸	13.860	363,4	304,3	2.250,00	4.200	6.742
	TOTAL	98.501,35	2.218,00	2.540,61	18.308,28	31.169,24	44.264,92

¹⁶ include și compatibilitatea cu mediul înconjurător.

¹⁷ efortul financiar/costuri se suportă în proporție de cca 90% de operatorii de transport privat, programarea s-a făcut având la bază o evoluție anuală liniară.

¹⁸ asigurarea serviciului public de transport (transport feroviar de călători, transport de călători în zonele greu accesibile) și protecție socială pentru unele categorii de persoane stabilite prin lege.

PLAN DE ACȚIUNI
privind implementarea Strategiei pentru transportul durabil în perioada 2007-2013 și 2020, 2030
- finanțarea efortului financiar/costuri generate -

MEUR

Nr. crt.	OBIECTIVUL	Finanțarea efortului financiar/costuri generate				Surse proprii ²⁰
		Total	Finanțare bugetară (buget de stat)	Fonduri europene nerambursabile	Finanțare extrabugetară ¹⁹	
1	Modernizarea și dezvoltarea rețelei de transport de interes european și național, creșterea condițiilor de siguranță și calitate a serviciilor ²¹	76.641,35	49.490,73	18.100,27	9.050,35	-
	• <i>Transport feroviar</i>	24.561	14.782	8.869	910	-
	• <i>Transport rutier (drumuri și poduri)</i>	47.000	33.194	7.602	6.204	-
	• <i>Transport naval (porturi maritime, căi navigabile interne, porturi fluviale)</i>	3.690	1.384,73	1.489,27	816	-
	• <i>Transportul aerian (aeroporturi)</i>	1.390,35	130,00	140,00	1.120,35	-
2	Creșterea competitivității în sectorul transporturilor	8.000	-	-	-	8.000
	• <i>Liberalizarea pieței interne de transport</i>					
	• <i>Stimularea dezvoltării economiei competitivității</i>					
	• <i>Compatibilitatea cu mediul înconjurător</i>					
3	Întărirea coeziunii sociale și teritoriale la nivel regional și național ²²	13.860	13.860	-	-	-
	TOTAL	98.501,35	63.350,73	18.100,27	9.050,35	8.000

¹⁹ venituri proprii, concesiuni, parteneriat public - privat

²⁰ operatori de transport cu capital privat

²¹ include și compatibilitatea cu mediul înconjurător

²² asigurarea serviciului public de transport (transport feroviar de călători, transport de călători în zonele greu accesibile) și protecție socială pentru unele categorii de persoane stabilite prin lege.

PLAN DE ACȚIUNI
privind implementarea Strategiei pentru transportul durabil în perioada 2007-2013 și 2020, 2030
- efort financiar/costuri estimate-

MEUR

OBIECTIVUL	ACȚIUNEA	Efort financiar/costuri estimate pentru realizarea acțiunilor					
		Total	2007 realizări	2008 program	2009-2013 estimări	2014-2020 estimări	2020-2030 estimări
Modernizarea și dezvoltarea rețelei de transport de interes european și național, creșterea condițiilor de siguranță și calitate a serviciilor	1. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport feroviar	24.561	347,62	380,93	2.084,21	7.459,08	14.289,16
	<i>1.3 reabilitarea/modernizarea și dezvoltarea infrastructurii</i>	21.400	310,99	345,41	1.681,27	6.414,93	12.647,4
	<i>1.2 modernizarea stațiilor de cale ferată</i>	500	14,95	9,21	33,71	146,63	295,5
	<i>1.3 repararea infrastructurii</i>	2.661	21,68*	26,31*	369,23	897,52	1.346,26
	2. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport rutier	47.000	1.024,15	1.350,12	10.817,25	14.836,00	18.972,48
	<i>2.1 construcția de autostrăzi</i>	20.424	293,1	374,22	4.950,23	6.187,52	8.618,93
	<i>2.2 construcția de drumuri expres</i>	3.946	20,92	5,61	836,02*	1.437,95	1.645,50
	<i>2.3 construcția variantelor de ocolire a localităților</i>	3.100	108,31	156,12	526,24	1.010,95	1.298,38
	<i>2.4 reabilitarea/modernizarea drumurilor naționale (inclusiv a podurilor rutiere)</i>	9.435	369,74	525,87	2.079,39	2.660,00	3.800,00
	<i>2.5 repararea, consolidarea, întreținerea</i>	10.095	232,08**	288,30**	2.425,37	3.539,58	3.609,67

* au fost redefinite caracteristicile drumurilor incluse în categoria – drumuri expres.

** inclusiv înlăturarea efecte calamități naturale.

	<i>infrastructurii și operare autostrăzi</i>						
	3. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii pe Dunăre, canale navigabile și în porturile maritime și fluviale	3.690	32,24	57,58	905,88	1.792,02	902,28
	<i>3.1 asigurarea/îmbunătățirea condițiilor de navigație pe sectorul românesc al Dunării</i>	620	2,00	7,25	107,75	303,00	200,00
	<i>3.2 protecție/apărări/consolidări de maluri pe canalul Sulina</i>	250	7,58	19,20	100,00	73,22	50,00
	<i>3.3 consolidări a malurilor pe Canalul Dunăre – Marea Neagră și canalul Poarta Albă – Midia - Năvodari</i>	375	0,30	1,13	100,00	200,00	73,57
	<i>3.4 reabilitarea infrastructurii porturilor fluviale</i>	392	2,36	3,91	100,00	200,00	85,73
	<i>3.5 construcție terminale pasageri în porturile fluviale</i>	23	1,87	-	21,13	-	-
	<i>3.6 dezvoltarea capacității feroviare, rutiere și de operare în Portul Constanța</i>	290	2,69	2,68	70,00	120,00	94,63
	<i>3.7 reabilitarea infrastructurii în portul Constanța</i>	1.000	5,04	11,01	300,00	400,00	283,95
	<i>3.8 creșterea siguranței transportului naval</i>	40	-	2,00	15,00	13,00	10,00
	<i>3.9 finalizare canal Dunăre - București</i>	450	-	-	40,00	410,00	-
	<i>3.10 întreținere șenal navigabil și întreținere și reparații, construcții hidrotehnice (Dunăre)</i>	250	10,40	10,40	52,00	72,80	104,40
	4. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii aeroportuare	1.390,35	117,59	114,68	585,94	572,14	-
	<i>4.1 creșterea capacității aeroportuare și a siguranței transportului aerian</i>	1.390,35	117,59	114,68	585,94	572,14	-

PLAN DE ACȚIUNI
privind implementarea Strategiei pentru transportul durabil în perioada 2007-2013 și 2020, 2030
- efort financiar/costuri estimate-

MEUR

OBIECTIVUL	ACȚIUNEA	Efort financiar/costuri estimate pentru realizarea acțiunilor			
		Total	2007-2013 7 ani	2014-2020 7 ani	2021-2030 10 ani
Modernizarea și dezvoltarea rețelei de transport de interes european și național, creșterea condițiilor de siguranță și calitate a serviciilor	1. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport feroviar	24.561	2.812,73	7.459,08	14.289,19
	<i>1.4 reabilitarea/modernizarea și dezvoltare infrastructurii</i>	21.400	2.337,67	6.414,93	12.647,4
	<i>1.2 modernizarea stațiilor de cale ferată</i>	500	57,87	146,63	295,5
	<i>1.3 repararea infrastructurii</i>	2.661	417,22	897,52	1.346,26
	2. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport rutier	47.000	13.191,52	14.836,00	18.972,48
	<i>2.1 construcția de autostrăzi</i>	20.424	5.618,55	6.187,52	8.618,93
	<i>2.2 construcția de drumuri expres</i>	3.946	862,55	1.437,95	1.645,50
	<i>2.3 construcția variantelor de ocolire a localităților</i>	3.100	790,67	1.010,95	1.298,38
	<i>2.4 reabilitarea/modernizarea drumurilor naționale (inclusiv a podurilor rutiere)</i>	9.435	2.975	2.660	3.800
	<i>2.5 repararea, consolidarea, întreținerea infrastructurii și operare autostrăzi</i>	10.095	2.945,75	3.539,58	3.609,67
	3. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii pe Dunăre, canale navigabile și în porturile maritime și fluviale	3.690	993,67	1.792,02	902,28
	<i>3.1 asigurarea/îmbunătățirea condițiilor de navigație pe sectorul românesc al Dunării</i>	620	117	303	200

	<i>3.2 protecție/apărări/consolidări de maluri pe canalul Sulina</i>	250	126,78	73,22	50
	<i>3.3 consolidări a malurilor pe Canalul Dunăre – Marea Neagră și canalul Poarta Albă – Midia - Năvodari</i>	375	101,43	200	73,57
	<i>3.4 reabilitarea infrastructurii porturilor fluviale</i>	392	106,27	200	85,75
	<i>3.5 construcție terminale pasageri în porturile fluviale</i>	23	23	-	-
	<i>3.6 dezvoltarea capacității feroviare, rutiere și de operare în Portul Constanța</i>	290	75,37	120	94,63
	<i>3.7 reabilitarea infrastructurii în portul Constanța</i>	1.000	316,07	400	283,95
	<i>3.8 creșterea siguranței transportului naval</i>	40	17	13	10
	<i>3.9 finalizare canal Dunăre - București</i>	450	40	410	-
	<i>3.10 întreținere șenal navigabil și întreținere și reparații, construcții hidrotehnice (Dunăre)</i>	250	72,8	72,80	104,40
	4. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii aeroportuare	1.390,35	818,21	572,14	-
	<i>4.1 creșterea capacității aeroportuare și a siguranței transportului aerian</i>	1.390,35	818,21	572,14	-

PLAN DE ACȚIUNI
privind implementarea Strategiei pentru transportul durabil în perioada 2007-2013 și 2020, 2030
- acțiuni, activități, indicatori de performanță -

OBIECTIVUL: Modernizarea și dezvoltarea rețelei de transport de interes european și național, creșterea condițiilor de siguranță și calitate a serviciilor

ACȚIUNEA	ACTIVITĂȚI	Indicatori de performanță	Finanțarea	Termen	Responsabili
1. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport feroviar					
<i>1.1 reabilitarea/modernizarea și dezvoltarea infrastructurii</i>		Nr. km reabilitați/modernizați	Buget de stat, fonduri europene, împrumuturi bancare		MT CN CFR SA

	<i>Reabilitare - modernizare</i>			
	<i>Coridorul IV:</i>			
	- Curtici-Arad-Simeria			2013
	- Simeria-Coșlariu			2013
	-Coșlariu-Sighișoara			2013
	- Sighișoara-Brașov			2012
	- Brașov-Predeal			2014
	-Predeal-Câmpina			2010
	- București Nord-București			2008
	Băneasa-Fundulea			
	- Fundulea-Fetești			2010
	- Fetești-Constanța			2008
	<i>Coridorul IV ramura sudică:</i>			
	- Arad-Drobeta Turnu Severin-Craiova			2015
	- Craiova-Calafat			2011
	- Infrastructura de acces la Podul Calafat-Vidin			2010
	<i>Coridorul IX:</i>			
	- Giurgiu-Videle-București			2016
	- București-Giurgiu			2016
	- Ploiești-Focșani			2017
	-Focșani-Bacău			2017
	- Bacău-Pașcani			2018
	- Pașcani-Iași-Ungheni			2021
	-Secții de circulație nenominalizate			2013 și în continuare 2020, 2030

	- <i>Electrificări</i>	Nr. km			MT CN CFR SA
	- Cluj –Oradea – Episcopia Bihor			2014	
	- Constanța – Mangalia			2015	
	-Timișoara–Stamora Moravița			2025	
	- București – Pitești			2025	
	- Pitești – Sibiu - Vințu de Jos			2025	
	- Beclean pe Someș – Baia Mare – Satu Mare – Halmeu			2025	
	- București – Urziceni – Făurei			2025	
	- Tecuci – Iași – Cristești Jijia			2030	
	- <i>Modernizare rețea de telecomunicații prin fibră optică</i>				
	- etapa a III-a: Caransebeș – Drobeta Turnu Severin, Sibiu-Rm. Vâlcea, Jibou – Zalău, Satu Mare – Carei – Oradea - Salonta -Arad, Craiova – Piatra Olt – Slatina, Chitila – Urziceni-Făurei, Beclean – Sărățel-Bistrița	Nr. km	Buget de stat, fonduri europene, împrumuturi bancare	2010	MT CN CFR SA

	- etapa a IV-a: Sf. Gheorghe-Siculeni – Deda – Sărățel, Siculeni-Adjud, Slatina-Pitești, Deda-Tg. Mureș, Rm. Vâlcea- Piatra Olt, Buzău-Făurei, Medgidia- Tulcea, Roșiori-Alexandria, Bacău-Piatra Neamț, București Canton 4- Chitila, Ploiești Sud-Ploiești Vest	Nr. km	Buget de stat, fonduri europene, împrumuturi bancare	2013	MT CN CFR SA
	- Construcții de linii de cale ferată de mare viteză	Nr. km		2013 și în continuare 2020, 2030	MT CN CFR SA
	- Construcții de linii noi, dublări	Nr. km		2010 și în continuare 2020, 2030	MT CN CFR SA
	- Construcții centre de control și management al traficului	Nr. km		2013 și în continuare 2020	MT CN CFR SA
<i>1.2 modernizarea stațiilor de cale ferată</i>	- Ploiești Sud	Nr. stații modernizate	Buget de stat, fonduri europene, împrumuturi bancare	2008	MT CN CFR SA
	- Buzău			2008	
	- Fetești			2008	
	- Sibiu			2008	
	- Drobeta Turnu Severin			2008	
	- Satu Mare			2010	
	- Baia Mare			2010	

	- Târgu Mureș			2010	
	- Miercurea Ciuc			2010	
	- Târgoviște			2010	
	- Cluj			2008	
	- Constanța			2008	
	- Craiova			2008	
	- Iași			2008	
	- Timișoara			2008	
	-București Nord			2013	
	- modernizarea a încă 120 stații de cale ferată nenominalizate			2013 și în continuare 2020, 2030	
<i>1.3 repararea infrastructurii</i>	- Execuție lucrări de întreținere și reparații	Nr. km reparați	Surse proprii, buget de stat, împrumuturi bancare	2030	MT CN CFR SA
2. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport rutier					
<i>2.1 construcția de autostrăzi</i>		Nr. km construiți	Buget de stat, fonduri europene, împrumuturi		MT CN ADNR SA
	<i>Coridorul IV:</i>				
	- Nădlac-Arad - Lugoj-Deva-			2012	

	Orăștie-Sibiu-Pitești		bancare, concesiune		
	- Arad - Timișoara			2011	
	- Cernavodă-Constanța			2011	
	<i>Coridorul IX:</i>				
	- Ploiești-Mărășești-Albița			2015	
	<i>Altele:</i>				
	- București-Ploiești- Comarnic-Predeal-Brașov			2010	
	- Brașov-Târgu Mureș-Cluj- Borș			2013	
	- Târgu Mureș-Iași-Sculeni			2020	
	- Autostrada urbană zona Cluj			2020	
	- Legătura la Drumul Nordului			2020	
	- altele nenominalizate			2013 și în continuare 2020, 2030	
<i>2.2 construcția de drumuri expres</i>	- București-Adunații Copăceni	Nr. km construiți	Buget de stat, fonduri europene, împrumuturi bancare		MT CN ADNR SA
	- Petea-Satu Mare-Baia Mare			2009	
	- <i>Sebeș -Turda</i>			2015	
	- <i>Arad-Oradea</i>			2015	
	- <i>Craiova-Pitești</i>			2015	
	- <i>Sibiu-Făgăraș</i>			2015	

	- Brăila-Galați - altele nenominalizate			2020 2013 și în continuare 2020, 2030	
<i>2.3 construcția variantelor de ocolire a localităților</i>		Nr. km construiți	Buget de stat, fonduri europene, împrumuturi bancare		MT CN ADNR SA
	<i>La profil de autostradă:</i>				
	- Arad			2011	
	- Timișoara			2011	
	- Deva-Orăștie			2011	
	- Lugoj			2010	
	- Sebeș			2009	
	- Sibiu – secțiunea 1, secțiunea 2			2009 2010	
	- Constanța			2010	
	- Centura București Nord			2010	
	- Centura București Sud			2010	
	<i>La profil de drum național:</i>				
	- Adunații Copăceni				
	- Turnu Severin, Mehadia, Domasnea			2008	
	- Plugova - Caransebeș			2011	
	- Sighetu Marmăției			2009	
	- Horezu, Săcele			2010	
	- Cluj, Caracal, Alexandria			2011	
	- Brașov, Târgu Mureș, Bacău, Reghin, Mediaș			2013	

	<p>- Adjud, Mihăilești, Buftea, Filiași, Craiova Sud, Pucioasa, Mangalia, Budești, Tg. Frumos, Fălticeni, Tg. Jiu, Dej</p>			2013	
	<p>- Satu Mare, Alba Iulia, Teiuș, Aiud, Turda, Bistrița, Zalău, Aleșd, Rm. Vâlcea, Bârlad, Arad, Roman, Vaslui, Slatina, Cluj Est, completare Centura București</p>			2015	
	<p>- Ploiești Vest</p>			2009	
	<p>- Suceava, Iași Sud</p>			2011	
	<p>- Oradea</p>			2015	
	<p>- Timișoara</p>			2009	
	<p>- Variante de ocolire nenominalizate</p>			2013 și în continuare 2020, 2030	
<p><i>2.4 reabilitarea / modernizarea drumurilor naționale (inclusiv a podurilor rutiere)</i></p>		<p>Nr. km modernizați</p>	<p>Buget de stat, fonduri europene, împrumuturi bancare</p>		<p>MT CN ADNR SA</p>

	- Etapa a III-a: 52,2 km			2008	
	-Etapa a IV-a: 578,2 km			2009	
	-Etapa a V-a: 610,1 km			2011	
	- Etapa a VI-a: 1.112,0 km			2015	
	- Etapa a VII-a: 1.600,0 km			2020	
	-Etapa a VIII-a: 528 km			2025	
	- Etapele IX-XV: 3.472 km			2030	
	- Altele decât cele situate pe rețeaua TEN: 550 km			2015 și în continuare 2020, 2030	
	-Reabilitare poduri			2020 și în continuare 2030	
<i>2.5 repararea, consolidarea, întreținerea infrastructurii și operare autostrăzi</i>	- Execuție lucrări de întreținere și reparații (caracter permanent)	Nr. km reparați	Surse proprii, buget de stat, împrumuturi bancare	2030	MT CN ADNR SA
3. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii pe Dunăre, canale navigabile și porturi maritime și fluviale					

<i>3.1 asigurarea/îmbunătățirea condițiilor de navigație pe sectorul românesc al Dunării</i>		Volum lucrări hidrotehnice	Buget de stat, fonduri europene		MT AFDJ Galați
	- Îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre pe sectorul Călărași (km 375) - Brăila (km 175)			2013 și în continuare 2020, 2030	
	- Îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre pe sectorul comun româno-bulgar			2013 și în continuare 2020, 2030	
<i>3.2 protecție/apărări/consolidări de maluri pe Canalul Sulina</i>	- Refacerea, consolidarea și apărarea malurilor	Nr. km maluri	Buget de stat, împrumuturi bancare, fonduri europene	2009 și în continuare 2020, 2030	MT AFDJ Galați
<i>3.3 consolidări ale malurilor pe Canalul Dunăre – Marea Neagră și Canalul Poarta Albă – Midia - Năvodari</i>	- Amenajări taluze înalte și apărări de maluri pe Canalul Dunăre – Marea Neagră; protecții și consolidări de maluri pe Canalul Poarta Albă – Midia – Năvodari	Nr. km maluri	Buget de stat, fonduri europene	2013 și în continuare 2020, 2030	MT ACN Constanța
<i>3.4 reabilitarea infrastructurii porturilor fluviale</i>	- Lucrări de întreținere și reparații a infrastructurii porturilor fluviale (reparații cheiuri, dragaje de	Volum lucrări hidrotehnice	Surse proprii, buget de stat, fonduri europene	2020	MT APDF Galați

	întreținere, semnalizare și măsurători)				
<i>3.5 construcție terminale pasageri în porturile fluviale</i>	- Drobeta Turnu Severin, Giurgiu, Oltenița, Cernavodă	Nr. terminale	Buget de stat	2013	MT APDF Giurgiu
<i>3.6 dezvoltarea capacității feroviare, rutiere și de operare în Portul Constanța</i>	- Centrală eoliană în Portul Constanța	Volum lucrări	Surse proprii, buget de stat, credite externe, fonduri europene	2015	MT CN APM Constanța
	- Pod rutier la km 0+540 al Canalului Dunăre – Marea Neagră și lucrări aferente infrastructurii rutiere și de acces în portul Constanța			2012	
	- Dezvoltarea capacității feroviare în portul Constanța Sud			2008	
	- Dezvoltarea capacității feroviare în sectorul fluvio-maritim în Portul Constanța			2012	
	- Terminal de barje			2013	
	- Terminal de containere (extindere)			2013	
<i>3.7 reabilitarea infrastructurii în portul Constanța</i>	- Lucrări de întreținere și reparații a infrastructurii porturilor maritime (reparații cheiuri, dragaje de întreținere, semnalizare și măsurători)	Nr. km diguri Nr. m ³ escavați	Surse proprii, buget de stat	2013	MT CN APM Constanța

<i>3.8 creșterea siguranței transportului naval</i>	RORIS Hărți electronice de navigație		Buget de stat, fonduri europene	2013 și în continuare 2020, 2030	MT ANR AFDT Giurgiu
<i>3.9 finalizare canal Dunăre –București</i>	- Lucrări de construcție, completare și reparare	Volum lucrări	Buget de stat	2020	MT CN CN Constanța
<i>3.10 întreținere șenal navigabil și întreținere și reparații, construcții hidrotehnice (Dunăre)</i>	- Execuție lucrări de întreținere și reparații (caracter permanent)	Volum lucrări	Buget de stat	2030	MT CN CN Constanța
4. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii aeroportuare					
<i>4.1 creșterea capacității aeroportuare și a siguranței transportului aerian</i>	- Modernizarea și dezvoltarea Aeroportului Internațional Henri Coandă – București	Nr. km pistă reabilitată, balizaje, suprafețe mișcare și utilități	Surse proprii, buget de stat, împrumuturi bancare, fonduri europene	2015 și în continuare 2020, 2030	MT AIHCB AIBB AI Timișoara AIMK Constanța
	- Modernizarea și dezvoltarea Aeroportului Internațional Aurel Vlaicu – București			2015	
	- Modernizarea și dezvoltarea Aeroportului Internațional Traian Vuia – Timișoara			2015 și în continuare 2020	

	- Modernizarea și dezvoltarea Aeroportului Internațional Mihail Kogălniceanu – Constanța			2015 și în continuare 2020	
--	--	--	--	----------------------------	--

