



66-8/206
26 65 CT

Nr. 5186, 5227, 5117, 5204, 5221, 5222, 5228, 5246, 5247, 5249/2026

05-05-2026

**Către: Doamna Deputat Oana MURARIU
Secretar al Camerei Deputaților**

Ref.la: Răspunsuri la întrebări/interpelări formulate de deputați

Stimată doamnă secretar,

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

Cu deosebită considerație,

NINI SĂPUNARU

SECRETAR DE STAT



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

Nr.	5297 / DRP
DATA	05-05-2026

-1285B-

CABINET MINISTRU

Nr. 9709/9971

Data: 05 05 2026

Către: Domnului deputat PASCALINI NINI ALEXANDRU
PARLAMENTUL ROMÂNIEI - CAMERA DEPUTAȚILOR

Ref: Răspuns interpelare

Stimate domnule deputat,

Referitor la interpelarea dumneavoastră, înregistrată la Camera Deputaților cu nr. 1285B/1287B/24.03.2026 și la Departamentul pentru Relația cu Parlamentul cu nr. 3356/DRP/2026 având ca obiect "Riscul de blocaj al proiectelor de infrastructură rutieră în contextul subfinanțării bugetare" vă comunicăm următoarele:

Referitor la întrebările legate de infrastructura rutieră, vă transmitem, anexat, în format tabelar informațiile deținute de către Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - C.N.A.I.R. S.A.

Referitor la ultima întrebare cu privire la proiectul privind trenul de mare viteză, facem următoarele mențiuni:

În octombrie 2024, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI) a încheiat un contract de asistență tehnică cu Banca Europeană de Investiții (BEI) pentru elaborarea unui studiu de oportunitate privind dezvoltarea conceptului de tren de mare viteză în România (CFMV - Căi Ferate de Mare Viteză). Studiul a fost realizat de consorțiul internațional AtkinsRéalis și a avut ca obiect analizarea condițiilor necesare pentru dezvoltarea unui sistem de tren de mare viteză, prin valorificarea experienței altor state europene, identificarea cerințelor tehnice, investiționale și operaționale, evaluarea fezabilității economice și financiare, precum și definirea pașilor necesari, inclusiv instituționali, pentru implementarea unui asemenea proiect, integrat în rețeaua TEN-T. Studiul a analizat proiecte deja implementate din Franța, Germania, Spania sau Turcia și a evidențiat importanța etapizării investițiilor, a utilizării sistemului ERTMS/ETCS Nivel 2 și a asigurării unei finanțări stabile pe termen lung. Analiza a avut caracter strategic, vizând oportunitatea și fezabilitatea dezvoltării etapizate a unei rețele naționale de mare viteză. Scenariul hibrid propus include modernizarea secțiunilor existente la 160-200 km/h și construcția de linii noi pentru peste 200-250 km/h. Conform rezultatelor studiului, traversările montane, precum Câmpina-Predeal-Brașov, pot utiliza trasee comune HSR și convenționale precum tunelul Predeal, obiectiv de investiții aflat în faza de aprobare a documentațiilor tehnico-economice.

În urma analizei aliniamentelor analizate în cadrul studiului, în corelare cu rețeaua TEN-T și cu conexiunea la rețeaua de mare viteză planificată de Ungaria, în vederea asigurării continuității la nivel european, a fost identificată oportunitatea implementării unui coridor feroviar de mare viteză pe aliniamentul Constanța - București - Brașov - Sighișoara (Vânători) - Târgu Mureș - Cluj-Napoca - Zalău - Oradea - frontiera cu Ungaria.

Ca urmare a concluziilor studiului de oportunitate, proiectul vizează dezvoltarea unui coridor feroviar de mare viteză cu o lungime totală de 781,9 km, printr-o combinație de linie nouă și modernizare a liniilor existente, cu un cost total estimat de aproximativ 15 miliarde euro și un cost mediu de aproximativ 19 milioane euro/km. Având în vedere amploarea investiției, precum și diferențele de cost și rentabilitate economică între



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

secțiuni, a fost propusă o implementare etapizată a proiectului, structurată pe următoarele sectoare: Constanța - Fetești, Fetești - București, București - Câmpina, Câmpina - Brașov, Brașov - Cluj-Napoca (prin Târgu Mureș) și Cluj-Napoca - Oradea (prin Zalău).

Studiul de oportunitate a fost finalizat în cursul lunii decembrie 2025 și a fost finanțat din cadrul Programului Transport 2021-2027.

Conform recomandărilor consultanților implicați în elaborarea studiului de oportunitate, având în vedere complexitatea acestui obiectiv de investiții, etapele următoare ale proiectului vizează elaborarea studiului de prefezabilitate (cu o durată estimată de aproximativ doi ani) și a studiului de fezabilitate (cu o durată estimată de aproximativ doi ani de la semnarea contractului). Finanțarea studiului de prefezabilitate este asigurată prin Programul Transport 2021-2027, iar pentru etapa următoare, respectiv studiul de fezabilitate, se are în vedere identificarea surselor de finanțare în cadrul viitorului cadru financiar multianual.

În ceea ce privește etapa de execuție a lucrărilor, având în vedere nivelul ridicat al costurilor estimate, este necesară alocarea unor fonduri dedicate în cadrul financiar multianual post-2027, prin fonduri europene, bugetul de stat, precum și analiza oportunității utilizării parteneriatelor public-private, în special pentru tronsoanele cu potențial comercial ridicat.

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

Cu deosebită considerație,

MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII, INTERIMAR

RADU-DINEL MIRUȚĂ

[illegible]