

# Infraestructura ferroviaria y material rodante en Rumanía

## A. CIFRAS CLAVE

El sector ferroviario en Rumanía tiene especial relevancia para el desarrollo económico del país, ya que facilita el movimiento tanto de pasajeros como de mercancías. La red une las principales ciudades, pero los servicios de transporte requieren una reforma urgente, ya que la tecnología se encuentra obsoleta y la infraestructura tiene deficiencias que no permiten que se alcancen velocidades competitivas. En los últimos años se ha tomado conciencia de estos problemas y se está renovando la infraestructura y adquiriendo nuevos vagones (coches de pasajeros), como parte de los programas de modernización del sector en el país.

INDICADORES GENERALES	
<b>Población (2018)</b>	22,17 millones de personas
<b>PIB (2018)</b>	202.101 M €
<b>PIB per cápita (2018)</b>	9.116 €
<b>Crecimiento del PIB (2018)</b>	4,1% interanual
<b>Principales ciudades (2018)</b>	Bucarest, Iasi, Timisoara, Cluj-Napoca, Constanza, Craiova, Galati, Brasov y Ploiesti
<b>Población urbana (2018)</b>	12.506.000 personas
<b>Red ferroviaria (2018):</b> Vía normal Vía ancha Vía estrecha	10.765 km 10.627 km (98,7%) 134 km 4 km
<b>Red ferroviaria eléctrica</b>	4.029 km (37,4%)

Fuente: elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística de Rumanía (INSSE) y del Banco Nacional de Rumanía, mayo de 2019.

## B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

### B.1. Definición del sector ferroviario

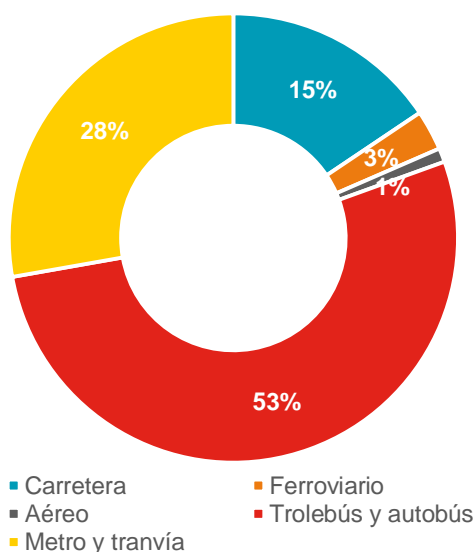
La presente ficha se centra en la infraestructura ferroviaria del país y los planes estratégicos para desarrollarla, así como en la dotación de material rodante y locomotoras. La clasificación arancelaria correspondiente es el **Capítulo 86 - Vehículos, material ferroviario** del Sistema Armonizado, que incluye: locomotoras y locotractores, automotores y tranvías con motor, vehículos para el mantenimiento o servicio de las vías férreas, coches de viajeros, vagones para el transporte de mercancías, partes de vehículos o material fijo de vías férreas y contenedores. Por lo tanto, el presente informe incluirá información de la red ferroviaria tanto nacional como local, por ejemplo, con el metro de Bucarest.

### B.2. Tamaño del mercado

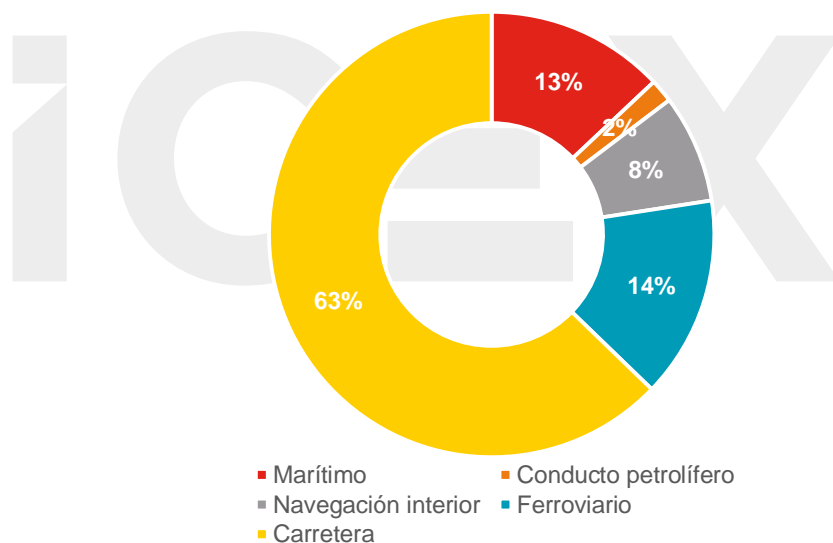
A continuación, se ofrecen datos del reparto modal del transporte en Rumanía y cuál es el uso total del transporte ferroviario en el país para conocer qué demanda nacional de uso existe.

#### REPARTO MODAL DEL TRANSPORTE EN RUMANÍA 2018

Transporte de pasajeros



Transporte de mercancías



Fuente: Elaboración propia a partir del informe: *Transportul de Pasageri si Marfuri 2018*, INSSE, marzo de 2019.

En los anteriores gráficos puede observarse que el **transporte ferroviario es el segundo más usado tanto para transporte de pasajeros nacional y local como de mercancías en Rumanía**. En 2018, el número de pasajeros del transporte ferroviario en Rumanía disminuyó un 3,7% respecto al año 2017, así como también disminuyó un 1,7% el uso local de metro y tranvía. En cuanto al transporte ferroviario de mercancías, éste también cayó un 1,2%, en favor del transporte por carretera, que aumentó un 4,8%.

A pesar de este descenso en el uso del transporte ferroviario, la industria del sector en Rumanía es fuerte, como se puede observar a continuación en el análisis del comercio exterior de productos ferroviarios de Rumanía.

**EXPORTACIONES DE RUMANÍA DEL CAPÍTULO 86**
*(millones de euros)*

TARIC	2018		2017	2016	2015	2014
	Ranking	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor
86069900--VAGONES PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS SOBRE CARRILES (EXC. VAGONES CISTERNA; ISOTÉRMICOS, REFRIGERANTES; DE DESCARGA AUTOMÁTICA; OTROS CON PARED FIJA DE ALTURA SUPERIOR A 60 CM).	1	65,92	31,14	73,77	50,02	39,82
86012000--LOCOMOTORAS Y LOCOTRACTORES DE ACUMULADORES ELÉCTRICOS.	2	11,49	4,91	2,50		
86071990--PARTES DE BOJES, <i>BISSELS</i> Y SIMILARES, DE VEHÍCULOS PARA VÍAS FÉRREAS O SIMILARES.	3	9,50	5,20	8,71	4,89	2,95
86079980--PARTES DE VEHÍCULOS PARA VÍAS FÉRREAS O SIMILARES (EXC. DE BOJES, <i>BISSELS</i> , EJES, RUEDAS, FRENOS, GANCHOS Y DEMAS SISTEMAS DE ENGANCHE, TOPES, LOCOMOTORAS, CAJAS DE ENGRASE, Y PARTES DE ELLOS).	4	8,94	9,18	5,03	8,96	6,75
86011000--LOCOMOTORAS Y LOCOTRACTORES DE ENERGÍA ELÉCTRICA EXTERIOR.	5	8,88			4,62	1,66
86090090--CONTENEDORES (EXC. CON BLINDAJE PROTECTOR DE PLOMO CONTRA LAS RADIACIONES (EURATOM)).	6	6,30	7,62	3,62	3,68	4,73
86050000--COCHES DE VIAJEROS, FURGONES DE EQUIPAJES, COCHES CORREO Y DEMAS COCHES ESPECIALES (CON EXCLUSIÓN DE LA PARTIDA 86.04).	7	4,17	2,24	2,14	3,08	77,96
86069180--VAGONES PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS SOBRE RIELES, CUBIERTOS Y CERRADOS (EXC. VAGONES CISTERNA; DE DESCARGA AUTOMÁTICA Y PARA PRODUCTOS RADIATIVOS (EURATOM)).	8	3,44			0,04	0,71
86069200--VAGONES (EXC. VAGONES DE DESCARGA AUTOMÁTICA), ABIERTOS, CON PARED FIJA DE ALTURA SUPERIOR A 60 CM.	9	3,05		11,10		0,09
86071200--BOJES Y <i>BISSELS</i> (EXCEPTO DE TRACCIÓN) DE VEHÍCULOS PARA VÍAS FÉRREAS Y SIMILARES.	10	2,36	0,58	0,56	0,00	
<b>SUBTOTAL</b>	0	124,03	60,87	107,42	75,30	134,67
<b>TOTAL</b>	0	134,77	117,38	166,44	164,23	220,08

Fuente: Euroestacom, mayo de 2019.

**IMPORTACIONES DE RUMANÍA DEL CAPÍTULO 86**
*(millones de euros)*

TARIC	2018		2017	2016	2015	2014
	Ranking	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor
86071910--EJES MONTADOS O SIN MONTAR; RUEDAS Y SUS PARTES, DE VEHÍCULOS PARA VÍAS FÉRREAS O SIMILARES.	1	15,38	14,92	16,31	17,89	23,59
86080000--MATERIAL FIJO DE VÍAS FÉRREAS O SIMILARES; APARATOS MECÁNICOS DE SEÑALIZACIÓN, DE SEGURIDAD, DE CONTROL O DE MANDO, PARA VÍAS FÉRREAS O SIMILARES, E INSTALACIONES DE PUERTOS, AEROPUERTOS Y PARQUES DE ESTACIONAMIENTO EN CARRETERAS.	2	10,32	7,36	7,62	7,77	9,96
86090090--CONTENEDORES (EXC. CON BLINDAJE PROTECTOR DE PLOMO CONTRA LAS RADIACIONES (EURATOM)).	3	9,77	6,72	4,73	4,69	5,56
86071990--PARTES DE BOJES, <i>BISSELS</i> Y SIMILARES, DE VEHÍCULOS PARA VÍAS FÉRREAS O SIMILARES.	4	8,92	6,53	24,44	9,32	6,50
86079980--PARTES DE VEHÍCULOS PARA VÍAS FÉRREAS O SIMILARES (EXC. DE BOJES, <i>BISSELS</i> , EJES, RUEDAS, FRENOS, GANCHOS Y DEMAS SISTEMAS DE ENGANCHE, TOPES, LOCOMOTORAS, CAJAS DE ENGRASE, Y PARTES DE ELLOS).	5	7,47	8,29	3,93	3,60	63,08
86072190--FRENOS DE AIRE COMPRIMIDO Y SUS PARTES, DE VEHÍCULOS PARA VÍAS FÉRREAS Y SIMILARES.	6	6,90	8,06	7,94	8,87	10,68
86073000--GANCHOS Y DEMAS SISTEMAS DE ENGANCHE, TOPES, Y SUS PARTES, DE VEHÍCULOS PARA VÍAS FÉRREAS O SIMILARES.	7	6,11	5,16	5,54	4,91	6,37
86079190--PARTES DE LOCOMOTORAS O DE LOCOTRACTORES (EXC. BOJES, <i>BISSELS</i> , EJES, RUEDAS, FRENOS, SISTEMAS DE ENGANCHE, TOPES, CAJAS DE ENGRASE Y PARTES DE ELLOS).	8	2,46	1,54	1,66	0,73	0,44
86039000--AUTOMOTORES Y TRANVÍAS CON MOTOR (EXCEPTO LOS DE LA PARTIDA 86.04 Y LOS DE ENERGÍA ELÉCTRICA).	9	2,15	0,69	0,64	0,00	
86072900--FRENOS (EXC. DE AIRE COMPRIMIDO) Y SUS PARTES, DE VEHÍCULOS PARA VÍAS FÉRREAS O SIMILARES.	10	1,85	2,37	2,47	1,45	0,92
<b>SUBTOTAL</b>	0	71,32	61,65	75,27	59,23	127,11
<b>TOTAL</b>	0	80,67	85,42	142,83	67,50	139,12

Fuente: Euroestacom, mayo de 2019.

Como se puede apreciar, las **exportaciones de Rumanía** de productos del sector ferroviario han seguido una tendencia a la baja en los últimos años, hasta 2018, cuando aumentan ligeramente. Esto puede hacer pensar que Rumanía cada vez importa más productos del sector; sin embargo, este sector disfruta de superávit comercial en el país y, como se aprecia, las **importaciones rumanas** se han mantenido estables los últimos años, excepto en 2016, cuando se produjo un pico de demanda alto. Este último se debió a la importación, a través de un concurso de licitación de automotores y tranvías con motor de energía eléctrica que lanzó Metrorex (compañía rumana encargada del metro de Bucarest) para adquirir 8 vagones más, ganado por la empresa española CAF. Los **países** de los que Rumanía más importa son: Alemania (30,9%), Polonia (10,3%), Italia (10%), República Checa (9,9%), Hungría (6%) y **España (6%)**. Sus principales clientes en este sector son Alemania (35,8%), Italia (11,4%), Austria (8,4%), República Checa (7,6%) y Reino Unido (6,6%).

Por otro lado, tanto la infraestructura como los servicios del sector ferroviario se encuentran en proceso de reestructuración desde hace unos años y es imprescindible su reforma. Entre las propuestas se encontraba la **privatización** de las compañías públicas **CFR, CFR Calatori y CFR Marfa**. Esta última se trató de privatizar fallidamente en 2013 y en 2018, pero debido a sus pérdidas, ha sido imposible. Si bien sus últimos datos de facturación en 2018 fueron de 154 millones de euros, tuvo unas pérdidas por valor de 34 millones de euros, similares a los tres años anteriores. En cuanto al estado de las redes, según la **Estrategia de CFR 2018-2022**, el 60% de las **redes ferroviarias** (unos 9.908 km) del país necesita rehabilitación, pero en los últimos años únicamente se ha recibido el 10% del presupuesto de rehabilitación requerido. Uno de los principales **problemas** que tiene esta red es la **reducida velocidad**. El mal estado de la infraestructura supone casi doblar los tiempos de viaje. Otro de los problemas es que la red incluye únicamente 4.030 km de **línea electrificada, menos del 40% de la longitud total**, muy por debajo del 53% de la media europea. Es pues necesario aumentar el **grado de electrificación**, cumpliendo con la obligación de alinearse con la política europea en este sector y asegurándose la reducción de la dependencia del petróleo<sup>1</sup>.

Para poder hacer frente a los cambios necesarios, no sólo en la red ferroviaria, sino en la totalidad de la red de transporte, Rumanía ha desarrollado el **Plan Maestro de Transporte de Rumanía**, aprobado en 2016, que revela que Rumanía necesita invertir alrededor de 50.000 millones de euros hasta 2030 para mejorar y ampliar su infraestructura de transporte. Este plan será financiado con fondos de la UE (25%), otorgando la Comisión Europea fondos por valor de 6.800 millones de euros hasta 2020, el Gobierno de Rumanía (15%) y préstamos del **Banco Europeo de Inversiones** y del **Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo** (60%). Este plan contempla 25 proyectos para la modernización de la infraestructura del sector ferroviario por un valor de 10 millones de euros.

### B.3. Programas de financiación europeos

Existen dos programas europeos más para satisfacer las necesidades de desarrollo de Rumanía, que incluyen mejoras para la red de transporte: el **Programa Operativo de Grandes Infraestructuras (POIM)** y el **Mecanismo Europeo de Interconexión (CEF)**. El **CEF** apoya la implementación de proyectos de interés europeo destinados al desarrollo y la construcción de nuevas infraestructuras y servicios de los sectores del transporte, las telecomunicaciones y la energía. Este programa da prioridad a los enlaces del sector del transporte para acelerar las inversiones en las redes transeuropeas, especialmente la terminación de los corredores de transporte europeos (TEN-T). Por ello, en 2017 Rumanía recibió 10,6 millones de euros de financiación del Fondo de Cohesión para 6 proyectos, entre los que se encuentran los **corredores ferroviarios de mercancías** n.º 7 Oriente/Mediterráneo Occidental (104.700 euros) y n.º 9 Rin-Danubio (136.213 euros). Asimismo, entre estos corredores también se encuentra un proyecto de interconexión entre países de Asia Central y Europa: Azerbaiyán, Georgia, Rumanía y Turkmenistán, que en marzo de 2019 firmaron una declaración para la promoción de un corredor intermodal para el transporte de bienes entre el mar Negro y el mar Caspio (**Caspian Sea-Black Sea International Transport Corridor Project – ITC-CSBS**)<sup>2</sup>.

Por otra parte, el **POIM** es un programa de financiación que puede satisfacer las necesidades de desarrollo de Rumanía en relación con grandes infraestructuras. En este sentido, financia actividades en cuatro sectores:

<sup>1</sup> *Strategia de Dezvoltare a Infrastructurii Feroviare 2018-2022*, págs. 38, 47 y 123; Ministerul Transporturilor y CFR.

<sup>2</sup> "Azerbaijan, Georgia, Romania, Turkmenistan to Promote Black Sea-Caspian Sea Multimodal Corridor"; *PortSEurope*, 6 de marzo de 2019. Disponible en: <https://www.portseurope.com/azerbaijan-georgia-romania-turkmenistan-to-promote-black-sea-caspian-sea-multimodal-corridor/>

infraestructura de transporte, protección del medio ambiente, gestión de riesgos y adaptación al cambio climático, beneficiándose de una asignación financiera de aproximadamente 10.800 millones de euros<sup>3</sup>.

## B.4. Principales actores

El **Ministerio de Transportes de Rumanía** es la institución pública rumana encargada de la administración de la red de transportes del país. En el año 2016, el Gobierno creó la **Autoridad para la Reforma Ferroviaria (ARF)**, subordinada al Ministerio de Transportes, con financiación de los presupuestos del Estado, cuyo objetivo es ejecutar las reformas que solicita la Comisión Europea para mejorar la competitividad del sector ferroviario, incluyendo la reestructuración y modernización de la red. La ARF es la encargada de comprar el material rodante para la renovación de la flota rumana, así como de elegir, a través de licitaciones, los operadores ferroviarios del transporte de pasajeros. Por otro lado, está la empresa estatal de transporte **Caile Ferate Romane (CFR)**, que tiene por objetivo el desarrollo de la infraestructura ferroviaria, y cuyos programas de inversión siguen la estrategia de desarrollo elaborada en el Plan Maestro de Transporte de Rumanía para adherirse a los estándares europeos. CFR lleva a cabo proyectos de modernización de la red ferroviaria en: líneas, instalaciones de señalización, tracción, telecomunicaciones, pasos a nivel, seguridad, medio ambiente, etc. De estos proyectos, los más grandes afectan a secciones de la red ferroviaria interoperable incluida en los corredores de transporte europeos (antes mencionados), como TEN-T, POIM o ISPA. Los principales operadores de transporte ferroviario del mercado rumano son:

### B.4.1. Públicos

- **CFR Marfa** es el operador público de transporte para **mercancías** de Rumanía, que se trató de privatizar, como ya se ha comentado, sin éxito. Si bien hasta principios del siglo XXI tenía el monopolio del mercado, actualmente su cuota ha disminuido drásticamente tras la entrada de operadores privados en el mercado. Entre los servicios que ofrece a sus clientes están el transporte ferroviario de mercancías despachadas, servicios de maniobra ferroviaria, alquiler de vagones o preparación de documentos. Por otro lado, ofrece servicios tanto para los organizadores del transporte como para los operadores privados, siempre y cuando no afecten a sus contratos con clientes. También se encarga de la reparación y mantenimiento de los vagones de su flota. Asimismo, es propietario de la mayor parte de terminales intermodales del país que combinan ferrocarril y carretera, en Bucarest, Brasov, Cluj-Napoca o Bacau, así como de la terminal de transbordadores del puerto de Constanza.
- **CFR Calatori** es el operador público de transporte de **pasajeros**, establecido por orden gubernamental en 1998, tras la reorganización de la Compañía Nacional de Vías Férreas de Rumanía. Incluye ocho subsidiarias regionales para dar servicio en todo el país. En 2012 absorbió tres empresas independientes de las que era accionista mayoritario, CFR Gevaro, CFR Voiaj y CFR SCAD Brasov, asumiendo las competencias de éstas: explotación coches cama, restaurantes y cafetería, viajes en tren, y suministro de productos alimentarios, respectivamente. El principal problema que tiene hoy esta compañía es la falta de inversión, ya que su flota se ha quedado obsoleta, aunque en abril de 2019, se ha anunciado un concurso para la adquisición de 80 nuevos vagones, cuya compra, como se ha mencionado, realizará ARF.

### B.4.2. Privados

- **Grup Feroviar Roman (GFR)** es la compañía ferroviaria más grande de Rumanía, que pertenece al Grupo Grampet, que es el *holding* ferroviario privado más grande de la UE. GFR comenzó su actividad en el año 2001 y, desde 2011, transporta un promedio de 1 millón de toneladas netas al mes y tiene unos 120 trabajadores. También posee una terminal logística en Bucarest, con un área de 110.000 m<sup>2</sup>. En 2018 operaba con una flota de 16.500 vagones, 380 locomotoras y 2.700 empleados. Entre sus principales clientes se encuentran: OMV Petrom, Rompetrol Lukoil, Arcelormittal, Dacia Automobile, CRH o Lafage Holcim Group. En 2013, trató de adquirir, sin éxito, el 51% de las acciones de CFR Marfa cuando se intentó privatizarla.

<sup>3</sup> POIM (2014-2020), Infraestructura, Fonduri UE Romania. Disponible en: <http://www.fonduri-ue.ro/poim-2014#axe-finan%C8%9Bare>



## INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA Y MATERIAL RODANTE EN RUMANÍA

- **Unicom Tranzit** fue uno de los primeros operadores privados de Rumanía. Forma parte del Grupo Unicom. Está especializado en el transporte de derivados del petróleo y minerales. Cuenta con una flota de 54 locomotoras (eléctricas, diésel-eléctricas y diésel-hidráulicas) y 1.200 vagones, y, en 2018, tenía 975 trabajadores.
- **Regiotrans** es un operador privado de viajeros por vía férrea. En 2017 cambió su nombre a Regio Calatori. Tienen una flota de 103 trenes EMU y viajan diariamente a 50 destinos locales, realizando unos 230 viajes diarios, teniendo su sede en Brasov.
- **Transferoviar Grup** era tradicionalmente un operador privado de mercancías, pero desde 2010 también efectúa transporte de pasajeros. Ofrece servicios tanto de transporte intermodal, como de maniobra y mantenimiento de su flota, y transporta todo tipo de carga, especialmente carbón, piedra, petróleo, productos químicos, madera, hierro o acero.
- **Vest Trans Rail** es un operador privado de mercancías y de pasajeros, que colabora con operadores europeos y se basa en convenios de entrega y recepción para transporte en estaciones de la frontera. En especial tiene convenios con operadores húngaros, búlgaros y serbios. En 2018, tenía 184 trabajadores.
- **Servtrans (GP Rail Cargo)** es un operador privado de mercancías, especializado en mercancías a granel, minerales, productos de acero, piedra, carbón o cemento. Perteneció al Grupo IRS. En el año 2011 entró en concurso de acreedores para reestructurarse y hacer frente a su deuda de 50 millones de euros; en ese momento, GFR adquirió el 99,99% del capital social de la empresa.
- **Interregional Calatori** es un operador privado de transporte de pasajeros, que pertenece al Grupo Via Terra, que también tiene otra empresa para transporte de mercancías. En el año 2018 tenía 108 trabajadores.
- **Softrans** es un operador privado de transporte de pasajeros. Perteneció al Grupo Softronic, que es un fabricante de material rodante rumano. Opera desde el año 2002 y en 2018 sólo tenía 41 empleados. Su sede está en Craiova, desde donde realizan rutas a Bucarest, Brasov y Constanza.

### PRINCIPALES COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO

NOMBRE DE LA COMPAÑÍA	TIPO DE TRANSPORTE	VOLUMEN DE NEGOCIO 2016	VOLUMEN DE NEGOCIO 2017	VOLUMEN DE NEGOCIO 2018
CFR Marfa	Mercancía	678.058.216 RON	729.981.313 RON	716.158.843 RON
CFR Calatorii	Pasajeros	1.851.574.150 RON	1.977.975.708 RON	1.980.638.545 RON
Grup Feroviar Roman (GFR)	Mercancía y pasajeros	710.156.943 RON	724.305.014 RON	674.069.862 RON
Unicom Tranzit	Mercancía	252.794.570 RON	227.200.385 RON	172.754.088 RON
Regiotrans	Mercancía y pasajeros	172.794.186 RON	157.857.093 RON	3.240.507 RON
Transferoviar Grup	Mercancía y pasajeros	203.572.019 RON	167.323.951 RON	136.818.935 RON
Vest Trans Rail	Mercancía y pasajeros	68.757.597 RON	74.917.982 RON	69.851.772 RON
Servtrans (GP Rail Cargo)	Mercancía	45.359.474 RON	40.748.680 RON	29.767.676 RON
Interregional Calatorii	Pasajeros	27.963.000 RON	30.704.213 RON	37.968.953 RON
Softrans	Mercancía y pasajeros	36.929.626 RON	34.142.551 RON	33.195.024 RON

Fuente: elaboración propia a partir de datos de termene.ro, 2019.

Por otro lado, se encuentra el operador de la **única red de metro de todo el país**, en Bucarest: **Metrorex**, que asegura la operación, el mantenimiento, la reparación y la compra de su material rodante, así como se encarga de la monitorización y automatización de las líneas. La red de metro de Bucarest tiene 4 líneas, una longitud de 71 km de doble recorrido y 53 estaciones. El material rodante de Metrorex son 44 trenes Bombardier, 15 trenes IVA y 24 trenes CAF. Desde el año 2011 está en construcción una nueva línea de metro, pero, aunque la entrega estaba prevista en cuatro años, se ha ido retrasando hasta finales del año 2019. En 2019, se lanzó una licitación para la adquisición de vagones para esta nueva línea de metro, que se encuentra a la espera de la resolución final.

## B.5. Material rodante

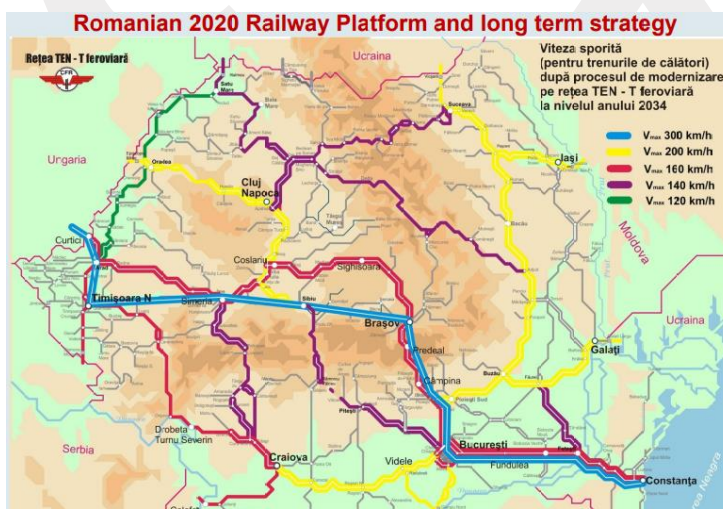
En relación con el material rodante, **CFR** es la compañía encargada de la administración de las **infraestructuras** de la red ferroviaria rumana, es decir, del mantenimiento y reparación, puesto que las **compras** de nuevo material rodante son responsabilidad de **ARF**. En 2018, CFR Calatori utilizó una flota activa de material rodante de aproximadamente 840 vehículos para asegurar la movilidad de todos los pasajeros. La inversión en la flota de ferrocarriles de CFR se realiza únicamente con fondos propios y, por ello, desde 2011 depende de los presupuestos del Estado conforme a la Ley n.º 99/2016<sup>4</sup>. Sin embargo, como señala la **Estrategia de Desarrollo de la Infraestructura Ferroviaria**, en la última década casi no ha recibido financiación para adquirir nuevos vagones. En 2018, fueron contratados los servicios de reparaciones de 670 vagones para los próximos dos años y un total de 24 fueron mejorados con los fondos propios, mientras que, para los próximos cuatro años, los programas de modernización comprenderán más de 400 vagones, si el presupuesto lo permite. Por lo tanto, la flota de vehículos actual se encuentra anticuada y tiene una estructura inadecuada, puesto que casi no hay trenes eléctricos, los trenes diésel pasan por líneas electrificadas y tampoco se han adaptado los vagones conforme a las leyes de la UE sobre accesibilidad<sup>5</sup>.

Uno de los mayores problemas que existe es cómo asegurar un **reparto** adecuado de los proyectos entre los **operadores públicos y los privados** y de quién es la **propiedad del material rodante**. Mientras que la compañía nacional CFR Calatori tiene el 80% del mercado, el 20% restante se lo reparten 5 compañías privadas: Regio Calatori, Transferoviar Calatori, InterRegional Calatori, Softrans y AstraTransCarpathic. Los contratos del Estado rumano para la concesión de las líneas y los servicios con estas compañías expirarán en diciembre de 2019<sup>6</sup>. La ARF es la autoridad encargada de firmar estos contratos de servicio público, en nombre del Ministerio de Transportes, siendo también responsable de la compra del material rodante, con cargo a los fondos estructurales en el marco del POIM, que posteriormente alquilará a estos operadores de transporte ferroviario.

## B.6. Planificación del trazado de alta velocidad ferroviario

A largo plazo, Rumanía tiene previsto crear una línea de alta velocidad, que coincidiría, parcialmente, con el recorrido del corredor europeo RTE-T IV (*Orient / East-Med Corridor*), que irá de Alemania a Turquía pasando por todos los países de Europa del Este. En Rumanía, corresponde con un proyecto ferroviario que pasará por Arad, Timisoara y Calafat y las obras en esta parte del recorrido están en curso.

Asimismo, en febrero de 2019, el Gobierno rumano aprobó el inicio de las negociaciones entre los ministerios de transporte rumano y húngaro para la realización del estudio de viabilidad para la construcción de la línea ferroviaria de alta velocidad entre Bucarest y Budapest<sup>7</sup>, que unirá también las capitales con Craiova, Timisoara y Cluj-Napoca.



Fuente: Club Feroviar.

<sup>4</sup> Conferencia Club Feroviar, Bucarest, abril de 2019.

<sup>5</sup> Foro Railway Days de Club Feroviar, Bucarest, octubre de 2018.

<sup>6</sup> Ídem.

<sup>7</sup> "Guvernele Romaniei si Ungariei reanalizeaza posibilitatea unei linii feroviare de mare viteza intre Bucuresti si Budapesta"; *Profit Romania*, 8 de febrero de 2019. Disponible en: <https://www.profit.ro/stiri/politic/guvernele-romaniei-si-ungariei-reanalizeaza-posibilitatea-unei-linii-feroviare-de-mare-viteza-intre-bucuresti-si-budapesta-18844128>

## C. LA OFERTA ESPAÑOLA

La oferta española se encuentra bien posicionada gracias al prestigio internacional del sector ferroviario español, reflejada en la cantidad de proyectos realizados en otros países, como recientemente la construcción del AVE Medina-Meca.

Concretamente en Rumanía, las empresas españolas han obtenido la adjudicación de contratos tanto para material rodante, como para obras de ingeniería y construcción o reparación de infraestructuras en el sector ferroviario. Las principales empresas españolas del sector con presencia en Rumanía son: **Patentes Talgo**, **CAF** y **Stadler Rail Valencia S.A.U.** (perteneciente a la empresa suiza Stadler, que desde su sede en Valencia fabrica unidades para sistemas en todo el mundo), y **FCC**, **Acciona** y **Azvi**, aunque otras empresas españolas del sector han manifestado interés en licitaciones en Rumanía. Las empresas españolas cuentan con una amplia experiencia en licitaciones para los contratos de la CFR y Metrorex, entre otros, habiendo sido adjudicatarias en diversas ocasiones. En los últimos años, FCC ha sido adjudicataria de 5 contratos de rehabilitación de líneas férreas en Rumanía, mientras que CAF suministró trenes para el metro de Bucarest en 2014; además, Acciona obtuvo tres contratos para hacer estudios de viabilidad en 2017.

En cuanto a su **competencia** en licitaciones en Rumanía, las empresas de construcción o reparación de **infraestructuras** del sector ferroviario son normalmente empresas de Italia (Pizzarotti S.A. / Societa Italiana per Condotte d'Acqua S.p.A.), Francia (Alstom / Thales / SNEF), Alemania (Implenia Baugesellschaft / Strabag SRL), Austria (Swietelsky), Rusia (ICA Construction), Grecia (Aktor) o rumanas (Euroconstruct Trading 98 / Arcada, Daria Const). Por otro lado, las empresas competidoras con España en la fabricación de **material rodante** ferroviario son: Alstom y Bombardier (Francia), Astra Vagoane Traveler, Softronic, Transferoviar Grup y Electroputere Pascani (Rumanía), PESA Bydgoszcz y PKP Cargo (Polonia), Siemens (Alemania), Bozankaya Otomotiv (Turquía) y Skoda (República Checa). Por último, es importante señalar la entrada de empresas chinas a través de su participación en licitaciones públicas, como CRRC Qingdao Sifang (propiedad del empresario Li Wei Wei). Esta empresa ha participado, asociada con la rumana Astra, en la licitación de tranvías de Bucarest (lanzada en marzo de 2019) por valor de 181 millones de euros, cuya fecha límite de presentación de ofertas era agosto de 2019<sup>8</sup>; asimismo, también ha participado por su cuenta en la subasta de la ARF para la renovación de 40 trenes EMU por valor de 1.700 millones de leus (360 millones de euros), que finalizó en julio de 2019<sup>9</sup>.

## D. OPORTUNIDADES DEL MERCADO

Como se ha podido observar, el mercado ferroviario rumano ofrece muchas oportunidades en el medio plazo, puesto que tanto las infraestructuras como el material rodante necesitan renovación y existen varias estrategias y planes para llevarla a cabo, como el Plan Nacional de Transporte del Ministerio o la Estrategia de Reforma de Infraestructura Ferroviaria de CFR.

Uno de los mayores problemas del sector, como se puede deducir de los comentarios de ponentes en las últimas conferencias (Tent-T y CEF, marzo de 2019 y Club Feroviar, abril de 2019) es la falta de financiación, analizada en el apartado B.2 de este informe. Entre los **proyectos** que se han ido anunciando recientemente, por ejemplo, en la última conferencia mencionada sobre material rodante en abril, se encuentran:

- **STB**: intención de lanzar una licitación para la adquisición de nuevos tranvías de 18 m de largo con suelo rebajado para la ciudad de Bucarest.
- **ARF**: licitación para la adquisición de 80 trenes EMU por valor de, aproximadamente, 1.000 millones de euros para renovar la flota de trenes. Esta licitación, que fue anunciada en abril de 2019, cerró el plazo de

<sup>8</sup> "Liderul mondial in productia de material rulant participa la licitatie pentru achizitia de tramvaie in Bucuresti, alaturi de Astra Arad"; *New Money*; 21 de marzo de 2019. Disponible en: <https://www.newmoney.ro/liderul-mondial-in-productia-de-material-rulant-participa-la-licitatie-pentru-achizitia-de-tramvaie-in-bucuresti-alaturi-de-astra-arad/>

<sup>9</sup> "Licitatie uriasa de 1,7 miliarde lei: Siemens, Alstom si o companie din China vor sa banda trenuri electrice in Romania"; *G4Media*; 23 de julio de 2019. Disponible en: <https://www.g4media.ro/licitatie-uriasa-de-17-miliarde-lei-siemens-alstom-si-o-companie-din-china-vor-sa-vanda-trenuri-electrice-in-romania.html>



presentación de ofertas en julio y la evaluación de éstas finalizará en octubre. Inicialmente, hubo 17 ofertas de empresas internacionales, pero, finalmente, sólo se han presentado Alstom (Francia), CRRC Qingdao (China) y Siemens Mobility (Alemania).

- **CFR:** intención de modernizar, en los próximos cuatro años, 400 vehículos ferroviarios remolcados.
- **Metrorex:** previsión de licitación para la adquisición de trenes eléctricos para el metro a lo largo de los próximos 17 años, por etapas:

LÍNEA DE METRO	AÑO PREVISTO	NÚMERO DE TRENES
M4 Gara de Nord 2 – Straulesti	2020	12
M6 1 Mai – Otopeni	2020	12
M5 Eroilor 2 – Piata Iancului 2	2023	17
M4 Gara de Nord 2 – Gara Progresu	2025	10
M5 Piata Iancului 2 – Pantelimon 2	2030	17
M7 Bragadiru – Voluntari	2030	30
M8 Crangasi – Dristor	2037	20

Fuente: Presentación Gabriel Sburlan, Metrorex, Conferencia Club Feroviar, abril de 2019.

Por otra parte, CFR también ha anunciado proyectos para la **renovación de la infraestructura ferroviaria** de Rumanía, especialmente en los tramos que comprenden los corredores europeos Rin-Danubio y Orient / East-Med. A continuación, se presentan los próximos proyectos que está previsto sean convocados:

#### PROYECTOS DE REHABILITACIÓN CORREDORES EUROPEOS POR RUMANÍA (TEN-T CENTRAL)

*Corredor RIN-DANUBIO y Corredor ORIENT/EAST-MED*

TRAMO DEL PROYECTO	KILÓMETROS	VALOR ESTIMADO (RON)	FECHA ESTIMADA	FORMA DE FINANCIACIÓN
Km. 614 - Simeria	141,17 km.	9.030.740.000	2021	POIM 2014-2020 / BS
Sighisoara - Cata si Apata - Brasov	85 km.	2.725.990.000	2023	CEF 2014-2020 / BS
Simeria – Coslariu (fazat)	74,43 km.	2.916.830.000	2020	POIM 2014-2020 / BS
Cata – Apata	28,20 km.	3.796.700.000	2024	CEF 2014-2020 / BS
Brasov – Pedreal	26,90 km.	23.620.000	2021	CEF 2014-2020 / BS
Puerto de Constanza	107 km	15.550.000	2021	CEF 2014-2020 / BS

Fuente: Presentación de Valentin Dorobantu, Foro Railway Days, octubre de 2018.

#### PROYECTOS DE REHABILITACIÓN DE PUENTES, PASARELAS, TÚNELES Y SEGURIDAD FERROVIARIA

TRAMO DEL PROYECTO	NÚMERO DE PROYECTOS	VALOR ESTIMADO (RON)	FECHA ESTIMADA	FORMA DE FINANCIACIÓN
Puentes y pasarelas Craiova	8 puentes / 7 pasarelas	73.160.000	2020	POIM 2014-2020 / BS
Puentes y pasarelas Galati	18 puentes / 3 pasarelas	79.470.000	ND	POIM 2014-2020 / BS

Fuente: Presentación de Valentin Dorobantu, Foro Railway Days, octubre de 2018.

Finalmente, en la conferencia sobre infraestructuras del Club Feroviar también se mencionaron otros **proyectos a medio y largo plazo** para rehabilitar o electrificar tramos de vía y estaciones, como:

- **Duplicación vía férrea** entre estaciones de Mogosoia y Balotesti.
- **Electrificación** y rehabilitación de la línea férrea Cluj-Oradea-Episcopaea Bihor, así como de la línea férrea Radulesti-Giurgiu Nord, que conecta el tráfico de mercancías con Alemania y Turquía.
- **Modernización de cruces de nivel** con la línea férrea 150 TN.

- **Modernización de la línea férrea Bucarest Nord-Aeropuerto Henri Coanda** Bucarest y conexión CF a la Terminal 1, que está previsto se complete en abril de 2020.
- **Modernización de estaciones de tren**, incluyendo zonas de acceso, zona comercial, pasajes, pasarelas, elementos de seguridad, etc.
- **Rehabilitación** de tramos de líneas férreas dentro del marco del POIM 2014-2020 entre: Ploiesti-Focsani, Focsani-Roman, Roman-Iasi-Frontiera, Pascani-Darmanesti, Darmanesti-Vicsani-Frontiera.

## E. CLAVES DE ACCESO AL MERCADO

### E.1. Distribución

La distribución del material rodante ferroviario, como se ha mencionado ya, se realiza a través de licitaciones de las empresas rumanas públicas operadoras de los proyectos de ferrocarriles. Por ello, las principales solicitudes de este tipo de material se pueden encontrar en las siguientes páginas web, entre otras:

- Sistema electrónico de compras públicas de Rumanía (e-Licitatie): <http://sicap-prod.e-licitatie.ro/pub>
- Autoridad para la Reforma Ferroviaria (ARF): <http://arf.gov.ro/web/achizitii-publice-anunturi/>
- Compañía Nacional de Vías Férreas (CFR): <http://www.cfr.ro/index.php/ct-menu-item-4/ct-menu-item-16/ct-menu-item-30>
- Metrorex: [http://www.metrorex.ro/achizitii\\_publice\\_p1356-1](http://www.metrorex.ro/achizitii_publice_p1356-1)

Del mismo modo, la Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Bucarest ofrece a las empresas españolas una plataforma de Oportunidades de Negocio, donde se publican las principales licitaciones de Rumanía. Este servicio se dirige a empresas y profesionales españoles interesados en la internacionalización de sus productos y/o servicios, así como en la inversión exterior.

### E.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias

La institución de Rumanía encargada de la homologación de los productos y los servicios del sector ferroviario en el país es la **Autoridad Ferroviaria Rumana (AFER)**, que fue fundada en 1998 para ser el organismo técnico del Ministerio de Transportes en el ámbito del transporte ferroviario y de metro. En la actualidad, dispone de 3 organismos independientes encargados de la autorización, certificación y homologación, y concesión de licencias:

- **Autoridad Rumana de Seguridad Ferroviaria (ASFR)**: asegura que se cumplan los requisitos necesarios para la interoperabilidad del sistema ferroviario rumano, así como en los ámbitos de construcción, puesta en funcionamiento, explotación o mantenimiento de los elementos del sistema. Se trata de la institución que otorga las autorizaciones para tales fines.
- **Organismo de Notificación Ferroviario de Rumanía (ONFR)**: es el organismo encargado de la evaluación y certificación de todos los elementos y servicios utilizados en el sector ferroviario rumano, como material rodante o materiales de construcción, así como de emitir las pertinentes licencias técnicas.
- **Organismo de Licencia Ferroviaria de Rumanía (OLFR)**: es la autoridad encargada de emitir las licencias a los operadores para el transporte ferroviario en el país.

El **ONFR** es, por lo tanto, la institución encargada de la evaluación y certificación, desde el punto de vista técnico, de los servicios y material ferroviario que proveedores extranjeros deseen exportar a Rumanía. Para ello, deberá emitir un dictamen técnico favorable –*agrement tehnic feroviar*–, de acuerdo con la orden ministerial de transportes 290/13.04.2000, a la que se puede acceder en el siguiente enlace: <http://www.afer.ro/legislation-nat/OMT%20no%20290%2013-04-2000%20including%20Anexes%201-7.pdf> Es importante tener en cuenta que, no se exige a la empresa solicitante del certificado tener filial en Rumanía, aunque sí es recomendable que se tenga o bien una oficina de representación, o bien alguna persona de contacto, especialmente si esta última es rumana, puesto que los formularios y la documentación deberán presentarse en el idioma local. Asimismo, hay que destacar que se tramitará por separado un certificado para cada producto o servicio ferroviario que se desee exportar, pero se pueden tramitar al mismo tiempo todos. Por último, para obtener este *agrement*, además de presentar una memoria técnica, también se exige un sistema de gestión de calidad ISO 9000, personal cualificado o



recomendaciones de otros clientes, así como una notificación favorable del destinatario final rumano de los productos que se desee homologar.

La tramitación de este documento por **AFER** tiene un coste variable, partiendo de 15 €/hora, de entre 4.000 y 10.000 euros, dependiendo del servicio, la urgencia, los productos, etc. Además, a esto habría que añadir la visita técnica de los representantes de AFER a las instalaciones de la empresa en España para hacer ensayos, que habrá de ser costeada por el solicitante español.

### E.3. Ayudas

El sector ferroviario de Rumanía recibe ayudas, especialmente, de fondos de la UE para la modernización y rehabilitación (a través de concursos públicos) tanto del material rodante como de las infraestructuras férreas. Entre ellos, se encuentra el Programa Operativo de Grandes Infraestructuras (POIM), que es un programa nacional financiado al 75% con fondos europeos. Por otro lado, se encuentran los mecanismos de financiación europeos: el Mecanismo Europeo de Interconexión (CEF), el Banco Europeo de Inversiones y el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo, que otorgan préstamos al país para llevar a cabo proyectos de modernización de la infraestructura ferroviaria. Se puede obtener más información en el apartado B.3. del informe.

### E.4. Ferias

- **INFRATRANS:** <https://infratrans.ro/> → Evento B2B dedicado al sector ferroviario y celebrado bajo el patrocinio del Ministerio de Transportes de Rumanía, que reúne tanto a empresas como instituciones y asociaciones del sector en el país.
- **RAILWAY DAYS – Club Feroviar:** <https://summit.clubferoviar.ro/?lang=en> → Exposición del sector ferroviario organizada por la asociación Club Feroviar, donde las compañías del sector presentarán sus últimos productos y desarrollos a una audiencia especializada. **Próxima feria: 8-9 octubre de 2019.**

## F. INFORMACIÓN ADICIONAL

### Instituciones y asociaciones:

- Ministerio de Transportes – Ministerul Transporturilor: <http://www.mt.gov.ro/web14/>
- Autoridad para la Reforma Ferroviaria (ARF): <http://arf.gov.ro/web/>
- Autoridad Ferroviaria Rumana (AFER): <http://www.afer.ro/documents/afer.html>
- Sociedad de Transporte de Bucarest (STB): <http://stbsa.ro/>
- Centro Nacional de Calificación e Instrucción Ferroviaria (CENAFER): [www.cenafer.ro](http://www.cenafer.ro)
- Asociación para la Industria Ferroviaria (AIF): <http://www.asifrom.ro/>
- Banco Europeo de Inversiones (BEI): <https://www.eib.org/en/projects/regions/european-union/romania/index.htm>

### Publicaciones:

- *Club Feroviar:* <https://clubferoviar.ro/>

### Documentos de consulta:

- *Estrategia de Desarrollo de la Infraestructura Ferroviaria de Rumanía 2018-2022:* <http://icex.es/>

## G. CONTACTO

---

**La Oficina Económica y Comercial de España en Bucarest** está especializada en ayudar a la internacionalización de la economía española y la asistencia a empresas y emprendedores en Rumanía.

Entre otros, ofrece una serie de **Servicios Personalizados** de consultoría internacional con los que facilitar a dichas empresas: el acceso al mercado de Rumanía, la búsqueda de posibles socios comerciales (clientes, importadores/distribuidores, proveedores), la organización de agendas de negocios en destino, y estudios de mercado ajustados a las necesidades de la empresa. Para cualquier información adicional sobre este sector contacte con:

Strada Dionisie Lupu nº64-66, etaj 3  
Sector 1  
BUCAREST 010458 – Rumanía  
Teléfono: +4 021 312 80 50/60  
Email: [bucarest@comercio.mineco.es](mailto:bucarest@comercio.mineco.es)

---

Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

**Ventana Global**  
900 349 000 (9 a 18 h L-V)  
[informacion@icex.es](mailto:informacion@icex.es)

---

**INFORMACIÓN LEGAL:** Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

AUTORA  
Elena Prieto Moya

Oficina Económica y Comercial  
de España en Bucarest  
Buzón oficial: [bucarest@comercio.mineco.es](mailto:bucarest@comercio.mineco.es)  
Fecha: 04/09/2019

NIPO: 114-19-040-2

[www.icex.es](http://www.icex.es)

