ROMÂNIA
Consiliul Județean Călărași
17447
26 10 20

**Către**
**CONSILIUL JUDEȚEAN CĂLĂRAȘI**
**În atenția domnului președinte, ec. Vasile Iliuță**

**Subsemnații, Ileana Dănuț și Coman Valentin, consilieri județeni în cadrul Consiliului Județean Călărași, vă înaintăm spre analiză, susținere și aprobare, în vederea includerii pe ordinea de zi a unei ședințe ordinare, POIECTUL STRATEGIC intitulat „CORIDORUL TRANSFRONTALIER CĂLĂRAȘI–SILISTRA”.**

**Data**
**20.10.2026**

**Semnătura**

**Consilier județean**
**Ileana Dănuț**

**Consilier județean**
**Coman Valentin**

# PROIECT STRATEGIC
# „CORIDORUL TRANSFRONTALIER CĂLĂRAȘI–SILISTRA”


I.DATE GENERALE ALE PROIECTULUI ....3
II.STATUTUL PREZENTULUI DOCUMENT....4
III.SITUAȚIA EXISTENTĂ ȘI PROBLEMA IDENTIFICATĂ....4
IV.EXPERIENȚA DE COOPERARE TRANSFRONTALIERĂ....5
V.SCOPUL PROIECTULUI....5
VI.CONCEPȚIA STRATEGICĂ....5
VII. OBIECTIVUL GENERAL....6
VIII.OBIECTIVE SPECIFICE....6
IX.PRINCIPIUL FUNDAMENTAL AL CORIDORULUI....7
X.MEDIU ȘI SCHIMBĂRI CLIMATICE....13
XI.REGIMUL JURIDIC AL TERENURILOR....14
XII.CADRUL JURIDIC....14
XIII.CADRUL EUROPEAN ȘI TEN-T....15
XIV.ACORDUL ROMÂNIA–BULGARIA....15
XV.COOPERAREA  CU UCRAINA ȘI REPUBLICA MOLDOVA....16
XVI.REZILIENȚĂ ȘI SECURITATE....16
XVII.MODEL INSTITUȚIONAL....17
XVIII.ROLUL CONSILIULUI JUDEȚEAN CĂLĂRAȘI....17
XIX.STRUCTURA INVESTIȚIEI....17
XX.FINANȚAREA....18
XXI.ANALIZA COST–BENEFICIU....18
XXII.INDICATORI PRELIMINARI....19
XXIII.CALENDAR INDICATIV....19
XXIV.RISCURI MAJORE....20
XXV.MASTERPLAN LOGISTIC....21
XXVI.ARHITECTURA FINALĂ A CORIDORULUI AXA PRINCIPALĂ....22
XXVII.REZULTATUL FINAL URMĂRIT....22
XXVIII.ARGUMENTUL EUROPEAN....23
XXIX.ARGUMENTUL STRATEGIC....23
XXX.CE REPREZINTĂ NOUA TRAVERSARE....23
XXXI.DOCUMENTELE CARE VOR FI ELABORATE ULTERIOR....23
XXXII.FORMULAREA OFICIALĂ A OBIECTIVULUI....24
XXXIII.FORMULA POLITICĂ SCURTĂ....25
XXXIV.CONCLUZIE A PROIECTULUI STRATEGIC....25
I.Obiectul inițiativei ....26

II.Necesitatea și oportunitatea....26
III.Scopul promovării....26
IV.Limitele mandatului Consiliului Județean....27
V.Impactul pentru județul Călărași....27
VI.Impactul bugetar....28
VII.Temeiul legal....28
VIII.Propunere....29
Art. 1....30
Art. 2....30
Art. 3....30
Art. 4....31
Art. 5....31
Art. 6....31
Art. 7....31
Art. 8....31
Art. 9....31
Art. 10....31
Art. 11....32
Art. 12....32
Art. 13....32

**INITIATORI:**

Data 20.10.2026

Consilier Județean
Ileana Dănuț

Consilier Județean
Coman Valentin

# PROIECT STRATEGIC
# „CORIDORUL TRANSFRONTALIER CĂLĂRAȘI–SILISTRA”

Nouă conexiune rutieră transfrontalieră peste Dunăre și dezvoltarea unui coridor strategic de transport, comerț și dezvoltare economică între România și Republica Bulgaria

## I. DATE GENERALE ALE PROIECTULUI

**Denumirea proiectului:** „CORIDORUL TRANSFRONTALIER CĂLĂRAȘI–SILISTRA”

**Obiectiv strategic**: Realizarea unei noi conexiuni permanente de transport peste Dunăre între România și Republica Bulgaria, în zona Călărași–Silistra, prin construirea, în urma fundamentării tehnice și juridice necesare, a unui nou pod rutier transfrontalier și a infrastructurii conexe necesare funcționării unui coridor strategic de transport și dezvoltare economică.

**Promotor în etapa de inițiere și pregătire**: Consiliul Județean Călărași, în limitele competențelor sale legale.

**Autoritatea/entitatea română care va avea calitatea de beneficiar și/sau implementator al investiției propriu-zise**: Urmează a fi stabilită de autoritățile competente ale statului român, în funcție de natura, structura juridică, finanțarea și regimul infrastructurii rezultate.

**Partener strategic**: Republica Bulgaria, prin autoritățile competente.

**Parteneri de cooperare regională**: Autoritățile competente din Republica Moldova și Ucraina, exclusiv pentru componentele comerciale, logistice, de transport, schimb de date și alte componente de cooperare care vor fi stabilite ulterior.

**Localizare strategică**: Zona Călărași–Silistra, cu analiza variantelor de amplasament și a punctului optim de traversare în cadrul studiilor ulterioare.

**Aria strategică de influență**: Județul Călărași și sud-estul României, estul și nord-estul României, Republica Moldova, Ucraina, Republica Bulgaria, Grecia, Republica Turcia și sudul Balcanilor.

**Tip de investiție urmărit**: Infrastructură rutieră transfrontalieră majoră, pod peste Dunăre, infrastructură de acces, infrastructură de frontieră și vamală, infrastructură digitală și ITS, precum și, după fundamentare, infrastructură logistică și multimodală.

**Orizont strategic indicativ**: 2026–2035, cu etapizare și termene care vor fi actualizate în funcție de studiile tehnice, cadrul bilateral România–Bulgaria, autorizare și sursele de finanțare.

## II. STATUTUL PREZENTULUI DOCUMENT

Prezentul document are caracter de document strategic și de fundamentare pentru promovarea și pregătirea proiectului „Coridorul Transfrontalier Călărași–Silistra”.

Documentul fundamentează necesitatea și oportunitatea inițierii demersurilor instituționale, tehnice, juridice și financiare pentru analizarea și pregătirea proiectului.

Prezentul document:

- nu reprezintă studiu de prefezabilitate;
- nu reprezintă studiu de fezabilitate;
- nu reprezintă proiect tehnic;
- nu reprezintă documentație de autorizare;

Drept urmare:

- nu stabilește definitiv amplasamentul, soluția tehnică, capacitatea, lungimea, numărul de - benzi sau valoarea investiției;
- nu aprobă indicatorii tehnico-economici ai investiției;
- nu constituie decizie de realizare a investiției propriu-zise;
- nu stabilește definitiv beneficiarul sau implementatorul investiției;
- nu substituie documentațiile prevăzute de legislația aplicabilă.

Documentațiile tehnico-economice vor fi elaborate ulterior, în fazele și condițiile prevăzute de legislația aplicabilă, după aprobarea documentelor pregătitoare necesare, aferente unei eventuale investiții publice

(HG nr. 907/2016 prevede, pentru obiectivele noi de investiții, faze precum studiul de prefezabilitate:

Studiul de prefezabilitate se elaborează pentru obiective/proiecte majore de investiții si se aprobă de către ordonatorul principal de credite.

## III. SITUAȚIA EXISTENTĂ ȘI PROBLEMA IDENTIFICATĂ

Zona Călărași–Silistra reprezintă una dintre conexiunile strategice potențiale dintre România și Bulgaria peste Dunăre.

În prezent, traversarea Dunării în această zonă nu beneficiază de o conexiune rutieră fixă de capacitate comparabilă cu un pod rutier permanent destinat fluxurilor moderne de transport internațional.

Această situație determină necesitatea analizării unei noi conexiuni transfrontaliere permanente care să permită:

- creșterea capacității de traversare a Dunării;
- reducerea vulnerabilității generate de existența unui număr limitat de traversări;
- creșterea rezilienței rețelei de transport;
- dezvoltarea relațiilor economice România–Bulgaria;
- facilitarea transportului internațional de mărfuri;
- creșterea accesibilității către piețele din sud-estul Europei;
- posibilitatea atragerii unor fluxuri comerciale provenite din estul și nord-estul României, Ucraina și Republica Moldova.

Datele cantitative privind traficul actual, fluxurile comerciale, timpii de traversare și capacitatea infrastructurii existente vor fi actualizate și validate prin studiile de oportunitate, de trafic și studiul Origin–Destination.

## IV. EXPERIENȚA DE COOPERARE TRANSFRONTALIERĂ

Județul Călărași și autoritățile din Silistra au experiență de cooperare transfrontalieră în cadrul programelor România–Bulgaria, inclusiv în domeniul conectivității și navigabilității Dunării.

Această experiență reprezintă o bază instituțională favorabilă pentru dezvoltarea unui nou demers strategic privind realizarea unei conexiuni permanente peste Dunăre.

Proiectul actual urmărește valorificarea acestei experiențe prin trecerea de la cooperarea punctuală la o abordare strategică privind transportul rutier, logistica și dezvoltarea economică transfrontalieră.

## V. SCOPUL PROIECTULUI

Scopul proiectului îl constituie inițierea și pregătirea unui demers strategic România–Bulgaria pentru realizarea unei noi traversări permanente a Dunării în zona Călărași–Silistra și dezvoltarea infrastructurii conexe necesare funcționării unui nou coridor de transport și dezvoltare economică.

Noul coridor este conceput pentru:

- conectarea mai eficientă a României cu Bulgaria;
- facilitarea transportului internațional de persoane și mărfuri;
- creșterea conectivității dintre estul și nord-estul României și sud-estul Europei;
- facilitarea unor fluxuri comerciale provenite din Ucraina și Republica Moldova, după intrarea acestora pe teritoriul României;
- creșterea redundanței și rezilienței rețelei de transport;
- dezvoltarea economică și logistică a județului Călărași.

## VI. CONCEPȚIA STRATEGICĂ

Fluxul strategic urmărit este:

UCRAINA/REPUBLICA MOLDOVA
↓
ROMÂNIA
↓
ESTUL ȘI NORD-ESTUL ROMÂNIEI
↓
REȚEAUA NAȚIONALĂ DE TRANSPORT
↓
A2/BUCUREȘTI/CĂLĂRAȘI
↓
NOUA TRAVERSARE PESTE DUNĂRE
↓

SILISTRA
↓
BULGARIA
↓
GRECIA/TURCIA/ SUDUL BALCANILOR

În paralel, anumite fluxuri pot utiliza:

UCRAINA / REPUBLICA MOLDOVA
↓
ROMÂNIA
↓
PORTUL CONSTANȚA

Cele două direcții vor fi tratate ca rute logistice complementare, iar studiile vor determina pentru fiecare categorie de marfă ruta optimă din punct de vedere al costului, timpului, capacității, accesibilității și destinației.

## VII. OBIECTIVUL GENERAL

Crearea condițiilor pentru realizarea unei noi conexiuni transfrontaliere rutiere România–Bulgaria prin construirea, după fundamentarea și aprobarea documentațiilor necesare, a unui pod peste Dunăre în zona Călărași–Silistra și dezvoltarea infrastructurii rutiere, de frontieră, logistice, digitale și, după caz, multimodale aferente.

Coridorul va putea facilita, în măsura confirmării prin studiile de trafic și analiza economică, transportul unor fluxuri de mărfuri provenite din Ucraina și Republica Moldova, prin România, către Bulgaria, Grecia, Turcia și sudul Balcanilor.

## VIII. OBIECTIVE SPECIFICE

1.Realizarea unei noi traversări permanente a Dunării între România și Bulgaria.

2.Identificarea soluției optime de amplasament.

3.Realizarea infrastructurii de acces pe partea română.

4.Asigurarea unei conexiuni eficiente cu A2 și rețeaua rutieră națională.

5.Realizarea infrastructurii de acces pe partea bulgară.

6.Dezvoltarea unui punct modern de trecere a frontierei, în condițiile stabilite de autoritățile competente.

7.Facilitarea transportului internațional de mărfuri și persoane.

8.Analizarea potențialului de atragere a fluxurilor comerciale din Ucraina și Republica Moldova.

9.Creșterea conectivității cu Portul Constanța.

10.Analizarea oportunității dezvoltării unei infrastructuri logistice și multimodale.

11.Creșterea rezilienței și redundanței rețelei de transport.

12.Susținerea dezvoltării economice a județului Călărași.

13.Integrarea proiectului, în măsura în care rezultatele analizelor și cadrul european aplicabil permit, în rețelele europene de transport și în mecanismele europene de finanțare.

## IX. PRINCIPIUL FUNDAMENTAL AL CORIDORULUI

Ucraina și Republica Moldova sunt tratate în prezentul proiect ca:

- zone de origine;
- zone de destinație;
- zone de tranzit;
- surse potențiale de fluxuri comerciale.

Aceste state nu fac parte din investiția fizică privind podul Călărași–Silistra.

Investiția fizică principală este una româno-bulgară.

Rolul Ucrainei și al Republicii Moldova este analizat din perspectiva fluxurilor comerciale și logistice care utilizează teritoriul României.

### 1. COMPONENTA UCRAINA

Studiile vor analiza posibilitatea atragerii unor fluxuri comerciale provenite din Ucraina, inclusiv, după caz:

- produse agricole;
- cereale;
- produse alimentare;
- materii prime;
- produse industriale;
- produse metalurgice;
- containere;
- mărfuri generale;
- utilaje;
- echipamente;
- alte categorii relevante.

Vor fi analizate cel puțin următoarele direcții:

Ucraina → România → Călărași → Silistra → Bulgaria → Grecia/Turcia

Și

Ucraina → România → Portul Constanța.

Volumele de trafic vor fi stabilite prin modelare și analiză economică.

### 2. COMPONENTA REPUBLICA MOLDOVA

Republica Moldova va fi analizată ca sursă, destinație sau zonă de tranzit pentru fluxurile comerciale care pot utiliza infrastructura României.

Vor fi analizate:

Republica Moldova → România → Călărași → Silistra → Bulgaria → Grecia/Turcia

și:

Republica Moldova → România → Portul Constanța.

Competitivitatea rutelor va fi determinată prin analiza costului, timpului, distanței, capacității, frontierelor și destinației mărfurilor.

## 3. ESTUL ȘI NORD-ESTUL ROMÂNIEI

Vor fi analizate ca potențiale zone de origine și destinație:

- Iași;
- Suceava;
- Botoșani;
- Neamț;
- Bacău;
- Vaslui;
- Vrancea;
- Galați;
- Brăila;
- Ialomița;
- Tulcea;
- alte județe identificate prin modelul de transport.

Aceste județe reprezintă aria potențială de captare a traficului.

## 4. CONEXIUNEA CU A2

Una dintre condițiile esențiale pentru viabilitatea proiectului este conectarea eficientă la infrastructura rutieră națională.

Vor fi analizate:

- conexiunea la A2;
- traseele de acces;
- variantele de ocolire;
- nodurile rutiere;
- intersecțiile denivelate;
- pasaje;
- infrastructura pentru transport greu;
- parcări;
- facilități pentru vehicule comerciale;
- siguranța rutieră;
- ITS;
- infrastructura pentru vehicule cu emisii reduse.

Soluția finală va urmări minimizarea impactului traficului greu asupra localităților.

## 5. NOUA TRAVERSARE A DUNĂRII

Noua traversare va constitui infrastructura fizică centrală a proiectului. Soluția tehnică va fi stabilită ulterior prin studiile de specialitate.

Vor fi analizate:

- numărul de benzi;
- traficul greu;
- traficul internațional;
- autoturisme;
- transport public;
- eventuale facilități pentru pietoni și biciclete, dacă sunt justificate;
- rezerva de capacitate;
- siguranța structurală;
- protecția navigației;
- protecția împotriva coliziunii cu nave;
- exploatarea și întreținerea;
- reziliența la situații de urgență.

Nu se stabilește prin prezentul document lungimea, înălțimea, deschiderea, numărul definitiv de benzi sau soluția structurală a podului.

## 6. AMPLASAMENTUL

Zona Călărași–Silistra reprezintă zona strategică de analiză.

Menționarea zonei Chiciu are caracter definitiv a amplasamentului.

Amplasamentul optim va fi determinat prin analiză multicriterială, ținând seama de:

- condițiile hidrologice;
- navigație;
- geologie;
- mediu;
- biodiversitate;
- arii protejate;
- infrastructura rutieră;
- accesul la A2;
- regimul juridic al terenurilor;
- exproprieri;
- urbanism;
- costuri;
- siguranță;
- integrarea cu infrastructura bulgară.

## 7. PARTEA BULGARĂ

Schema funcțională urmărită este:

NOUA TRAVERSARE → PUNCT DE FRONTIERĂ → SILISTRA →

REȚEAUA RUTIERĂ BULGARĂ → BULGARIA → GRECIA/TURCIA/SUDUL BALCANILOR

Partea bulgară trebuie analizată simultan cu partea română.

Vor fi stabilite prin cooperare bilaterală:

- amplasamentul;
- infrastructura de acces;
- punctul de frontieră;
- infrastructura vamală;
- administrarea;
- întreținerea;
- exploatarea;
- securitatea;
- ITS;
- finanțarea;
- repartizarea responsabilităților.

## 8. FRONTIERA ȘI VAMA

Noua infrastructură de frontieră va fi proiectată în funcție de cerințele autorităților române și bulgare competente.

Vor fi analizate, după caz:

- Poliția de Frontieră;
- autoritatea vamală;
- controlul documentelor;
- controlul mărfurilor;
- cântărirea;
- scanarea;
- parcările;
- sistemele informatice;
- supravegherea;
- managementul fluxurilor;
- managementul cozilor;
- infrastructura pentru situații de urgență.

Obiectivul este reducerea timpului total de trecere și creșterea predictibilității transporturilor.

## 9. COMPONENTA LOGISTICĂ

Se propune analizarea oportunității dezvoltării conceptului: „CĂLĂRAȘI TRANSBORDER LOGISTICS & ECONOMIC HUB”

Posibile componente:

- parc logistic;
- depozitare;
- cross-docking;

- distribuție;
- logistică frigorifică;
- facilități agro-logistice;
- procesare agroalimentară;
- terminale pentru containere;
- facilități pentru transportatori;
- activități industriale;
- tehnologii verzi;
- infrastructură energetică.

Necesitatea, amplasarea și dimensiunea lor vor fi stabilite prin studiile economice, logistice, urbanistice, de trafic și de mediu.

## 10. RELAȚIA CU PORTUL CONSTANȚA

Proiectul nu urmărește substituirea Portului Constanța.
Portul Constanța și noul coridor Călărași–Silistra vor fi tratate ca infrastructuri complementare.

Vor fi analizate:

A. Ucraina/Republica Moldova/România→ Călărași→ Silistra→ Bulgaria→ sudul Europei

Și

Ucraina / Republica Moldova / România → Portul Constanța.

Studiile vor determina pentru fiecare categorie de marfă ruta economică și logistică optimă.

## 1. COMPONENTA MULTIMODALĂ

Vor fi analizate:

- transportul rutier;
- transportul feroviar;
- transportul fluvial;
- transportul maritim;
- terminalele intermodale;
- transbordarea mărfurilor;
- conexiunile cu Portul Constanța.

*Va fi analizată și oportunitatea unei rezerve pentru dezvoltarea feroviară viitoare, dacă aceasta este justificată tehnic și economic.

## 2. STUDIUL ORIGIN–DESTINATION

Studiul Origin–Destination va reprezenta unul dintre documentele centrale ale proiectului.

Acesta va determina:

- originea mărfurilor;

- destinația;
- punctele de intrare în România;
- traseele utilizate;
- modurile de transport;
- centrele logistice;
- punctele de procesare;
- costurile;
- timpii;
- potențialul de captare al coridorului Călărași–Silistra.

Vor fi analizate distinct:

- Ucraina → România → Bulgaria;
- Ucraina → România → Grecia;
- Ucraina → România → Turcia;
- Republica Moldova → România → Bulgaria;
- Republica Moldova → România → Grecia;
- Republica Moldova → România → Turcia;
- estul României → Călărași–Silistra;
- nord-estul României → Călărași–Silistra.

## 3. STUDIUL DE TRAFIC

Vor fi analizate minimum următoarele scenarii:

S0 – Fără proiect

Situația de referință.

S1 – Noua traversare + infrastructură rutieră

Analiza efectului direct al noii traversări.

S2 – Noua traversare + infrastructură rutieră + logistică

Analiza efectului economic și logistic.

S3 – Coridor multimodal

Analiza rutieră, feroviară, fluvială și maritimă, după caz.

Pentru fiecare scenariu se vor analiza:

- autoturisme;
- vehicule comerciale;
- transport public;
- mărfuri;
- origine/destinație;
- timp;
- cost;
- emisii;
- capacitate;
- efecte economice.

## 4. ANALIZA ALTERNATIVELOR

Vor fi analizate cel puțin:

A0 – Menținerea situației existente

A1 – Optimizarea infrastructurii existente

A2 – Nouă traversare rutieră Călărași–Silistra

A3 – Nouă traversare rutieră cu rezervă pentru dezvoltare feroviară

A4 – Soluție multimodală, dacă este justificată.

Soluția optimă va fi stabilită prin analiza multicriterială și studiile tehnice și economice.

## 5. DUNĂREA ȘI NAVIGAȚIA

Noua traversare trebuie proiectată astfel încât să permită desfășurarea navigației în condiții de siguranță.

Vor fi analizate:

- gabaritul de navigație;
- deschiderea;
- înălțimea liberă;
- protecția pilelor;
- riscul de coliziune cu nave;
- balizarea;
- semnalizarea;
- curenții;
- sedimentarea;
- condițiile hidrologice;
- intervențiile de urgență.

# I. MEDIU ȘI SCHIMBĂRI CLIMATICE

Vor fi analizate:

- biodiversitatea;
- habitatele;
- păsările;
- peștii;
- zonele umede;
- ariile protejate;
- apa;
- solul;
- aerul;
- zgomotul;
- peisajul;
- clima;
- riscurile climatice;

- efectele asupra Dunării și navigației.

Procedurile de mediu vor fi realizate în conformitate cu legislația română, bulgară și europeană aplicabilă.

## II. REGIMUL JURIDIC AL TERENURILOR

Studiile vor identifica:

- terenurile aflate în domeniul public;
- terenurile aflate în domeniul privat;
- terenurile proprietate privată;
- terenurile aparținând statului;
- terenurile aparținând UAT-urilor;
- servituțile;
- coridoarele de utilități;
- terenurile potențial afectate de expropriere.

Eventualele exproprieri vor fi stabilite numai după definirea soluției tehnice și a coridorului de infrastructură.

## III. CADRUL JURIDIC

Cadrul juridic va fi verificat și actualizat în forma în vigoare la fiecare etapă.

Vor fi analizate, după caz:

- OUG nr. 57/2019 privind Codul administrativ;
- HG nr. 907/2016 privind documentațiile tehnico-economice;
- Legea nr. 169/2026 privind Codul amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor;
- OG nr. 43/1997 privind regimul drumurilor;
- Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului;
- OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate;
- Legea apelor nr. 107/1996;
- Legea nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică;
- legislația privind achizițiile publice;
- legislația bugetară;
- legislația privind frontiera și vama;
- legislația privind transporturile;
- legislația privind navigația pe Dunăre;
- alte acte normative aplicabile.

Competența Consiliului Județean în materia dezvoltării economico-sociale și a cooperării interinstituționale este prevăzută de art. 173 din Codul administrativ.

## IV. CADRUL EUROPEAN ȘI TEN-T

Proiectul va fi analizat din perspectiva:

- Regulamentului (UE) 2024/1679 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport;

- legislației europene privind evaluarea impactului asupra mediului;
- Directivelor privind habitatele și păsările;
- legislației privind apa;
- legislației Natura 2000;
- regulilor privind achizițiile publice;
- regulilor privind ajutorul de stat;
- principiului DNSH, acolo unde este aplicabil;
- adaptării climatice și rezilienței infrastructurii;
- mecanismelor europene de finanțare.

Proiectul nu este declarat ca fiind deja inclus în rețeaua TEN-T sau automat eligibil pentru CEF.

Se va elabora o:

„Analiză privind integrarea proiectului în rețeaua TEN-T și eligibilitatea potențială pentru mecanismele europene de finanțare, inclusiv CEF."

## V. ACORDUL ROMÂNIA–BULGARIA

Realizarea proiectului necesită cooperare bilaterală.

Vor fi analizate și stabilite de autoritățile competente:

- amplasamentul;
- proiectarea;
- finanțarea;
- construcția;
- proprietatea;
- administrarea;
- întreținerea;
- exploatarea;
- frontiera;
- vama;
- circulația;
- securitatea;
- intervențiile;
- răspunderea;
- repartizarea costurilor;
- soluționarea litigiilor.

În etapa inițială se va urmări inițierea dialogului instituțional România–Bulgaria și, după caz, încheierea unui memorandum, acord-cadru sau alt instrument juridic adecvat.

## VI. COOPERAREA CU UCRAINA ȘI REPUBLICA MOLDOVA

Cooperarea cu Ucraina și Republica Moldova va fi tratată la nivelul fluxurilor comerciale și logistice.

Pot fi analizate:

- schimburi de date;

- fluxuri comerciale;
- rute logistice;
- terminale;
- puncte de intrare în România;
- facilitarea transporturilor;
- interoperabilitate digitală;
- proiecte conexe.

Natura investiției principale, rămâne o investiție româno-bulgară.

## VII. REZILIENȚĂ ȘI SECURITATE

Proiectul va analiza contribuția noii infrastructuri la:

- redundanța rețelei;
- continuitatea transportului;
- reducerea vulnerabilității infrastructurale;
- situații de urgență;
- dezastre naturale;
- incidente majore;
- protecția infrastructurii critice;
- accesul serviciilor de intervenție;
- interoperabilitatea sistemelor;
- reziliența climatică.

Relevanța proiectului pentru mobilitatea strategică și alte cerințe de securitate va fi analizată exclusiv în cadrul competențelor autorităților naționale competente.

## VIII. MODEL INSTITUȚIONAL

În etapa de promovare se propune constituirea unui grup de lucru interinstituțional, în limitele competențelor legale, cu participarea, după caz, a:

- Consiliului Județean Călărași;
- Municipiului Călărași;
- Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;
- CNAIR;
- Ministerului Afacerilor Interne;
- Poliției de Frontieră;
- Autorității Vamale Române;
- Ministerului Finanțelor;
- Ministerului Mediului;
- altor instituții centrale competente;
- autorităților competente din Republica Bulgaria.

## IX. ROLUL CONSILIULUI JUDEȚEAN CĂLĂRAȘI

Consiliul Județean Călărași va acționa, în limitele competențelor sale legale, pentru:

promovarea proiectului;

- reprezentarea interesului județului;
- dialog instituțional;
- cooperare cu autoritățile centrale;
- cooperare cu autoritățile bulgare;
- participarea la grupuri de lucru;
- sprijinirea pregătirii documentațiilor;
- identificarea infrastructurii județene care trebuie corelată cu proiectul;
- promovarea dezvoltării logistice și economice;
- identificarea surselor de finanțare;
- susținerea proiectului în cadrul programelor europene.

Competențele Guvernului României, Ministerului Transporturilor, CNAIR, autorităților de frontieră, autorităților vamale sau ale altor instituții ale administrației publice centrale, nu se preiau prin prezentul proiect, de către Consiliul Judetean Călărași.

## X. STRUCTURA INVESTIȚIEI

Structura orientativă este:

- Noua traversare peste Dunăre;
- infrastructura rutieră de acces pe partea română;
- conexiunea la A2;
- infrastructura rutieră pe partea bulgară;
- infrastructura punctului de frontieră;
- infrastructura vamală;
- ITS și infrastructură digitală;
- infrastructura pentru siguranță și reziliență;
- infrastructura pentru transportul de marfă;
- infrastructura logistică, dacă este justificată;
- infrastructura multimodală, dacă este justificată;
- măsuri de protecție a mediului;
- proiectare, management și supervizare.

## XI. FINANȚAREA

Vor fi analizate:

- Connecting Europe Facility – CEF;
- fonduri europene;
- programe de cooperare transfrontalieră România–Bulgaria;
- bugetul de stat;
- bugete locale, în limitele legii;
- Banca Europeană de Investiții;
- Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare;
- alte instituții financiare internaționale;
- alte surse legal disponibile;
- PPP, numai dacă analiza economică și Value for Money justifică această soluție.

Structura financiară finală va fi stabilită ulterior, în funcție de:

- beneficiarul investiției;
- eligibilitatea componentelor;
- valoarea investiției;
- acordul bilateral;
- regulile programului de finanțare;
- rezultatele analizei cost-beneficiu.

## XII. ANALIZA COST–BENEFICIU

Vor fi evaluate:

*Beneficii directe

- reducerea timpului de transport;
- reducerea costurilor logistice;
- reducerea timpului de traversare;
- creșterea predictibilității;
- reducerea costurilor de operare.

*Beneficii regionale

- atragerea investițiilor;
- dezvoltarea logisticii;
- dezvoltarea industrială;
- dezvoltarea agriculturii;
- procesarea agroalimentară;
- crearea de locuri de muncă.

*Beneficii strategice

- diversificarea rutelor;
- reziliență;
- conectivitate europeană;
- dezvoltarea comerțului;
- conectarea României cu sud-estul Europei.

*Beneficii comerciale

Va fi analizată contribuția potențială a proiectului la transportul unor mărfuri provenite din Ucraina și Republica Moldova prin România către Bulgaria și sudul Europei.

## XIII. INDICATORI PRELIMINARI

Valorile finale vor fi stabilite numai după elaborarea studiilor.

Vor fi urmăriți cel puțin:

- 1 nouă traversare permanentă a Dunării;
- X km infrastructură rutieră;
- 1 conexiune la rețeaua rutieră națională/A2;
- 1 infrastructură modernă de frontieră;
- X vehicule/an;
- X vehicule comerciale/an;

- X milioane tone/an;
- X% reducere a timpului de traversare;
- X% reducere a timpului logistic;
- X investiții private generate;
- X locuri de muncă;
- X% reducere a emisiilor, dacă rezultă din analiza de mediu și trafic.

Valorile „X” nu constituie indicatori aprobați și vor fi completate numai după fundamentarea tehnică și economică.

## XIV. CALENDAR INDICATIV

Etapa 0 – 2026

- aprobarea promovării proiectului;
- constituirea grupului de lucru;
- inițierea dialogului cu Guvernul României;
- inițierea dialogului bilateral cu Bulgaria;
- identificarea surselor pentru pregătirea proiectului.

Etapa I – 2026–2027

- studiu de oportunitate;
- analiză multicriterială;
- prefezabilitate, după caz;
- studiu de trafic;
- Origin–Destination;
- analiza fluxurilor comerciale;
- analiză de mediu;
- analiză de navigație;
- analiză juridică.

Etapa II – 2027–2029

- studiu de fezabilitate;
- soluție tehnică;
- documentații de mediu;
- identificarea terenurilor;
- analiza exproprierilor;
- analiza infrastructurii de frontieră;
- analiză cost-beneficiu;
- strategie de finanțare.

Etapa III – 2029–2030

- proiectare;
- autorizare;
- achiziții;
- definitivarea cadrului bilateral.

Etapa IV – 2030–2035

- execuție;

- infrastructura conexă;
- testare;
- punere în funcțiune.

Etapa V

- exploatare;
- dezvoltarea coridorului economic;
- monitorizarea traficului;
- monitorizarea fluxurilor comerciale;
- evaluarea impactului economic.

Calendarul va fi actualizat în funcție de rezultatele studiilor și de acordurile instituționale.

## XV. RISCURI MAJORE

R1 – Lipsa acordului bilateral România–Bulgaria

Măsură: inițierea dialogului bilateral în etapa 0.

R2 – Trafic insuficient

Măsură: modelare independentă și scenarii conservatoare.

R3 – Impact de mediu

Măsură: investigații din etapa de prefezabilitate.

R4 – Probleme de navigație

Măsură: analiză hidrologică și coordonare cu autoritățile competente.

R5 – Exproprieri

Măsură: identificarea coridorului în etapa de SF.

R6 – Creșterea costurilor

Măsură: actualizarea devizelor și rezervă de risc.

R7 – Blocaje la frontieră

Măsură: proiectarea infrastructurii de frontieră simultan cu infrastructura principală.

R8 – Flux comercial inferior estimărilor

Măsură: modelarea separată a fluxurilor România–Bulgaria și a fluxurilor potențiale provenite din Ucraina și Republica Moldova.

R9 – Neîncadrarea într-un mecanism european de finanțare

Măsură: analizarea mai multor surse de finanțare și etapizarea componentelor.

## XVI. MASTERPLAN LOGISTIC

Se propune elaborarea:

„MASTERPLANUL LOGISTIC CĂLĂRAȘI–SILISTRA – ROMÂNIA – REPUBLICA MOLDOVA – UCRAINA”

Masterplanul va analiza:

- originea mărfurilor;
- destinația;
- traseele;
- infrastructura rutieră;
- infrastructura feroviară;
- infrastructura fluvială;
- Portul Constanța;
- centre logistice;
- terminale;
- Călărași;
- Silistra;
- Bulgaria;
- Grecia;
- Turcia;
- sudul Balcanilor.

## XVII. ARHITECTURA FINALĂ A CORIDORULUI AXA PRINCIPALĂ

Ucraina / Republica Moldova
↓
România
↓
Estul și nord-estul României
↓
Rețeaua națională
↓
A2 / București / Călărași
↓
NOUA TRAVERSARE PESTE DUNĂRE
↓
Silistra
↓
Bulgaria
↓
Grecia / Turcia / sudul Balcanilor

AXA COMPLEMENTARĂ

Ucraina / Republica Moldova

↓
România
↓
Rețele rutiere / feroviare / logistice
↓
Portul Constanța
Cele două axe reprezintă rute complementare ale unei rețele logistice regionale.

## XVIII. REZULTATUL FINAL URMĂRIT

Obiectivul proiectului nu este numai construirea unui pod. Obiectivul este crearea condițiilor pentru un coridor strategic de transport și dezvoltare economică, capabil să permită:

Ucraina / Republica Moldova → România → Călărași → noua traversare → Silistra → Bulgaria → Grecia/Turcia/sudul Balcanilor

și, complementar:

Ucraina / Republica Moldova → România → Portul Constanța.

Prin urmare, proiectul reprezintă o investiție strategică în infrastructura României și Bulgariei, cu potențial efect regional asupra fluxurilor comerciale care traversează România.

## XIX. ARGUMENTUL EUROPEAN

Mesajul european al proiectului va fi formulat astfel:

România și Bulgaria urmăresc analizarea și pregătirea unei noi conexiuni transfrontaliere peste Dunăre, destinată reducerii discontinuităților de transport, creșterii conectivității dintre cele două state și facilitării fluxurilor comerciale către sud-estul Europei. Proiectul va analiza inclusiv potențialul de atragere a unor fluxuri de mărfuri provenite din Ucraina și Republica Moldova, după intrarea acestora pe teritoriul României.

Proiectul va fi analizat în raport cu politica TEN-T și cu mecanismele europene de finanțare aplicabile.

## XX. ARGUMENTUL STRATEGIC

Proiectul poate contribui la:

- diversificarea rutelor comerciale;
- creșterea capacității de transport;
- reducerea timpilor de transport;
- creșterea conectivității România–Bulgaria;
- facilitarea accesului către sud-estul Europei;
- dezvoltarea logisticii;
- dezvoltarea economică a județului Călărași;
- creșterea reziliență;
- dezvoltarea relațiilor economice regionale;
- integrarea infrastructurii românești și bulgare într-o rețea europeană mai

eficientă.

## XXI. CE REPREZINTĂ NOUA TRAVERSARE

Noua traversare este o nouă conexiune permanentă peste Dunăre între România și Bulgaria.

Rolul acesteia este de a permite continuarea către sud, prin Bulgaria, a unor fluxuri de transport care au traversat teritoriul României.

Această distincție trebuie păstrată în toate documentele oficiale.

## XXII. DOCUMENTELE CARE VOR FI ELABORATE ULTERIOR

Pentru fundamentarea completă a investiției se propune elaborarea etapizată a:

1. Fișei proiectului;
2. Studiului de oportunitate;
3. Notei conceptuale;
4. Temei de proiectare;
5. Studiului de prefezabilitate, după caz;
6. Analizei multicriteriale;
7. Studiului de trafic;
8. Studiului Origin–Destination;
9. Analizei fluxurilor comerciale;
10. Masterplanului logistic;
11. Studiului de integrare multimodală;
12. Studiului de fezabilitate;
13. Analizei cost-beneficiu;
14. Studiilor hidrologice și de navigație;
15. Studiilor geotehnice;
16. Studiului de mediu;
17. Analizei climatice și de reziliență;
18. Analizei juridice;
19. Matricei avizelor;
20. Strategiei de finanțare;
21. Registrului de riscuri;
22. Planului de implementare;
23. Analizei TEN-T/CEF;
24. Documentațiilor necesare accesării finanțărilor europene;

25. Documentațiilor de proiectare și autorizare prevăzute de legislația aplicabilă.

## I. FORMULAREA OFICIALĂ A OBIECTIVULUI

Obiectivul proiectului îl constituie promovarea și pregătirea realizării unei noi conexiuni permanente de transport peste Dunăre între România și Republica Bulgaria, în zona Călărași–Silistra.

Prin analizarea și fundamentarea tehnică, economică, juridică și de mediu, privind realizarea unui pod rutier transfrontalier, a infrastructurii rutiere, de frontieră, logistice, digitale și, după caz, multimodale aferente, în vederea constituirii unui nou coridor strategic de transport și dezvoltare economică, conectat la rețelele naționale și europene de transport.

Aceasta lucrare de arta să faciliteze circulația persoanelor și mărfurilor între România și Bulgaria și, în măsura confirmării prin studiile de specialitate, transportul pe si prin teritoriul României al unor fluxuri de mărfuri provenite din Ucraina și Republica Moldova către Bulgaria, Grecia, Turcia și sudul Balcanilor.

## II. FORMULA POLITICĂ SCURTĂ

**„Promovăm realizarea unui nou pod peste Dunăre între Călărași și Silistra pentru a crea o nouă conexiune strategică România–Bulgaria și pentru a facilita, fluxurile comerciale către Bulgaria, Grecia, Turcia și sudul Balcanilor, în complementaritate cu accesul către Portul Constanța.”**

Aceasta constituie formula centrală de comunicare a proiectului.

## III. CONCLUZIE A PROIECTULUI STRATEGIC

Proiectul „Coridorul Transfrontalier Călărași–Silistra” reprezintă un demers strategic destinat creării condițiilor instituționale, tehnice și financiare pentru realizarea unei noi conexiuni permanente peste Dunăre între România și Republica Bulgaria.

Prin promovarea proiectului se urmărește dezvoltarea unei infrastructuri capabile să contribuie la:

- creșterea conectivității România–Bulgaria;
- dezvoltarea transportului internațional;
- diversificarea rutelor comerciale;
- creșterea rezilienței infrastructurii;
- dezvoltarea economică a județului Călărași;
- facilitarea accesului către sud-estul Europei;
- valorificarea potențialului unor fluxuri comerciale provenite din Ucraina și Republica Moldova;
- dezvoltarea unei rețele logistice complementare Portului Constanța.

Prezentul document fundamentează promovarea proiectului și inițierea etapelor de pregătire.

Realizarea efectivă a investiției va fi condiționată de rezultatele studiilor, acordurile instituționale și bilaterale, obținerea aprobărilor necesare, identificarea

surselor de finanțare și îndeplinirea tuturor condițiilor legale.

**INITIATORI:**

Data 20.10.2026

Consilier Județean
Ileana Dănuț

Consilier Județean
Coman Valentin

# REFERAT DE APROBARE

privind promovarea proiectului strategic

**„CORIDORUL TRANSFRONTALIER CĂLĂRAȘI–SILISTRA”**

## I. Obiectul inițiativei

Se propune promovarea de către Consiliul Județean Călărași a proiectului strategic „Coridorul Transfrontalier Călărași–Silistra”, având ca obiect inițierea și susținerea demersurilor instituționale, tehnice, juridice și financiare necesare analizării și pregătirii unei noi conexiuni permanente de transport peste Dunăre între România și Republica Bulgaria.

Elementul central al proiectului îl constituie analizarea și, după fundamentarea corespunzătoare, realizarea unei noi traversări rutiere peste Dunăre, împreună cu infrastructura de acces, de frontieră, digitală și, după caz, logistică și multimodală.

Proiectul are relevanță locală, județeană, națională, transfrontalieră și regională europeană.

## II. Necesitatea și oportunitatea

Poziționarea județului Călărași în raport cu Dunărea, Autostrada A2, municipiul București, rețeaua rutieră națională și zona transfrontalieră româno-bulgară justifică analizarea unei noi conexiuni permanente cu Silistra. Proiectul poate contribui la dezvoltarea conectivității județului, a relațiilor economice România–Bulgaria și a accesului către piețele din sud-estul Europei.

Totodată, poate permite analizarea atragerii unor fluxuri comerciale provenite din estul și nord-estul României, Ucraina și Republica Moldova.

## III. Scopul promovării

Consiliul Județean Călărași urmărește:

- promovarea proiectului;
- introducerea acestuia pe agenda instituțională;
- inițierea dialogului cu Guvernul României;
- inițierea cooperării cu autoritățile bulgare;
- identificarea surselor de finanțare;
- pregătirea documentațiilor;
- realizarea studiilor de trafic;
- analiza fluxurilor comerciale;

- evaluarea impactului economic;
- analiza integrării TEN-T;
- identificarea infrastructurii județene conexe;
- susținerea dezvoltării logistice;
- susținerea proiectului în relația cu instituțiile europene.

## IV. Limitele mandatului Consiliului Județean

Prin promovarea proiectului, Consiliul Județean Călărași nu își asumă competențe aparținând:

- Guvernului României;
- Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;
- CNAIR;
- Ministerului Afacerilor Interne;
- Poliției de Frontieră;
- Autorității Vamale Române;
- Ministerului Mediului;
- altor autorități centrale competente;
- autorităților competente din Republica Bulgaria.

Calitatea de beneficiar și/sau implementator al investiției propriu-zise va fi stabilită ulterior de autoritățile competente.

## V. Impactul pentru județul Călărași

Promovarea proiectului poate crea premise pentru:

*Beneficii economice

- atragerea de investiții;
- dezvoltarea logisticii;
- dezvoltarea industriei;
- dezvoltarea agriculturii și industriei alimentare;
- creșterea activității IMM-urilor.

*Beneficii de infrastructură

- conectivitate internațională;
- modernizarea infrastructurii de acces;
- dezvoltarea infrastructurii digitale;
- dezvoltarea facilităților logistice.

*Beneficii sociale

- crearea de locuri de muncă;
- creșterea atractivității județului;
- dezvoltarea serviciilor.

*Beneficii strategice

- consolidarea rolului județului în rețeaua de transport;
- creșterea conectivității România–Bulgaria;

- creșterea reziliență;
- integrarea în fluxurile comerciale europene.

## VI. Impactul bugetar

Prezenta inițiativă are ca obiect promovarea și pregătirea proiectului.

Prin aceasta nu se aprobă:

- valoarea investiției;
- indicatorii tehnico-economici;
- construirea efectivă a podului;
- finanțarea integrală a investiției.

Eventualele cheltuieli pentru studii, documentații sau servicii pregătitoare vor fi supuse aprobării distincte, potrivit legislației aplicabile și în limita creditelor bugetare aprobate.

Etapele ulterioare

După aprobarea promovării proiectului se propune:

- constituirea grupului de lucru;
- inițierea dialogului bilateral;
- elaborarea studiului de oportunitate;
- analiza multicriterială;
- studiul de trafic;
- studiul Origin–Destination;
- analiza economică;
- analiza de mediu;
- analiza TEN-T/CEF;
- elaborarea documentațiilor tehnico-economice;
- identificarea finanțării;
- pregătirea implementării.

## VII. Temeiul legal

Inițiativa se fundamentează, după caz, pe prevederile:

- OUG nr. 57/2019 privind Codul administrativ;
- HG nr. 907/2016 privind documentațiile tehnico-economice;
- Legea nr. 169/2026 privind Codul amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor;
- OG nr. 43/1997 privind regimul drumurilor;
- Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului;
- OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate;
- Legea apelor nr. 107/1996;
- Legea nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică;
- Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale;
- Legii nr. 500/2002 privind finanțele publice;
- legislației achizițiilor publice;

- legislației europene aplicabile.

Consiliul județean are atribuții privind dezvoltarea economico-socială a județului și cooperarea interinstituțională pe plan intern și extern, iar în condițiile legii aprobă documentațiile tehnico-economice pentru lucrări de investiții de interes județean.

Documentațiile tehnico-economice pentru investiția propriu-zisă vor urma procedurile și etapele prevăzute de HG nr. 907/2016.

## VIII. Propunere

Având în vedere importanța strategică a proiectului pentru județul Călărași și necesitatea inițierii unor demersuri instituționale coerente pentru analizarea și pregătirea unei noi traversări permanente a Dunării între Călărași și Silistra, se propune aprobarea promovării proiectului strategic „Coridorul Transfrontalier Călărași–Silistra” și inițierea demersurilor instituționale, tehnice, juridice și financiare necesare pregătirii acestuia.

**INITIATORI:**

Data 20.10.2026

Consilier Județean
Ileana Dănuț

Consilier Județean
Coman Valentin

# PROIECT DE HOTĂRÂRE

privind promovarea proiectului strategic

**„CORIDORUL TRANSFRONTALIER CĂLĂRAȘI–SILISTRA”**

Consiliul Județean Călărași,

Având în vedere:

Referatul de aprobare al Președintelui Consiliului Județean Călărași;

proiectul strategic „Coridorul Transfrontalier Călărași–Silistra”;

prevederile OUG nr. 57/2019 privind Codul administrativ;

prevederile HG nr. 907/2016;

prevederile legislației privind finanțele publice locale;

prevederile legislației privind infrastructura rutieră, protecția mediului, amenajarea teritoriului și cooperarea transfrontalieră;

avizele comisiilor de specialitate,

adoptă prezenta hotărâre:

**Art. 1**

Se aprobă promovarea proiectului strategic „CORIDORUL TRANSFRONTALIER CĂLĂRAȘI–SILISTRA”, având ca obiectiv strategic analizarea, pregătirea și susținerea realizării unei noi conexiuni permanente de transport peste Dunăre între România și Republica Bulgaria.

**Art. 2**

Se aprobă susținerea, la nivelul competențelor Consiliului Județean Călărași, a obiectivului privind realizarea unei noi traversări rutiere peste Dunăre în zona Călărași–Silistra și dezvoltarea infrastructurii conexe necesare funcționării acesteia.

**Art. 3**

Se aprobă inițierea demersurilor instituționale necesare pentru:

a) dialogul cu autoritățile competente ale statului român;
b) dialogul și cooperarea cu autoritățile competente din Republica Bulgaria;
c) identificarea soluțiilor de amplasament;
d) elaborarea documentațiilor pregătitoare;
e) identificarea surselor de finanțare;
f) analiza integrării proiectului în rețelele europene de transport;
g) analiza potențialului economic și logistic al coridorului.

**Art. 4**

Se aprobă inițierea demersurilor pentru constituirea unui grup de lucru

interinstituțional pentru promovarea și pregătirea proiectului, cu participarea instituțiilor competente din România și, în măsura posibilităților și competențelor, a autorităților competente din Republica Bulgaria.

**Art. 5**

Președintele Consiliului Județean Călărași, prin aparatul de specialitate, va întreprinde demersurile necesare pentru promovarea proiectului în limitele competențelor legale.

**Art. 6**

Consiliul Județean Călărași va urmări elaborarea etapizată a documentațiilor necesare fundamentării proiectului, inclusiv:

- studiu de oportunitate;
- analiză multicriterială;
- studiu de trafic; studiu Origin–Destination;
- analiză economică;
- analiză de mediu;
- analiză hidrologică și de navigație;
- analiză juridică;
- analiză TEN-T/CEF;
- studiu de prefezabilitate, după caz;
- studiu de fezabilitate, după stabilirea cadrului instituțional și juridic necesar.

**Art. 7**

Amplasamentul definitiv, soluția tehnică, capacitatea, dimensiunile, valoarea investiției, structura de finanțare, beneficiarul și implementatorul investiției vor fi stabilite ulterior, în baza studiilor și aprobărilor prevăzute de legislația aplicabilă.

**Art. 8**

Prezenta hotărâre nu constituie aprobare a indicatorilor tehnico-economici ai investiției, nu constituie aprobare a construirii efective a podului și nu angajează realizarea integrală a investiției.

**Art. 9**

Eventualele cheltuieli aferente studiilor, documentațiilor, serviciilor de consultanță sau altor activități pregătitoare vor fi aprobate distinct, în condițiile legii și în limita creditelor bugetare aprobate.

**Art. 10**

Finanțarea investiției propriu-zise va fi stabilită ulterior, în funcție de rezultatele documentațiilor tehnico-economice, cadrul instituțional și bilateral România–Bulgaria și sursele de finanțare identificate.

**Art. 11**

Președintele Consiliului Județean Călărași și aparatul de specialitate duc la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

**Art. 12**

Secretarul general al județului va comunica prezenta hotărâre instituțiilor și persoanelor interesate, potrivit legii.

**Art. 13**

Prezenta hotărâre se aduce la cunoștință publică în condițiile legii.

**INITIATORI:**

Data 20.10.2026

Consilier Județean

Ileana Dănuț

Consilier Județean

Coman Valentin

ANEXA NR. 1

# FIȘA PROIECTULUI

Denumire: **Coridorul Transfrontalier Călărași–Silistra**

**Obiectiv central**: Nouă conexiune permanentă de transport peste Dunăre.

**State implicate direct**: România și Republica Bulgaria.

**Promotor în etapa inițială**: Consiliul Județean Călărași.

**Beneficiar/implementator investiție**: va fi stabilit ulterior de autoritățile competente.

**Arie de influență**: România – Bulgaria – Ucraina – Republica Moldova – Grecia – Turcia – sudul Balcanilor.

**Componentă principală**: pod rutier transfrontalier.

**Componente conexe**: drumuri de acces, frontieră, vamă, ITS, logistică, multimodal.

**Orizont**: 2026–2035, indicativ.

**Finanțare**: de identificat.

**Stadiu**: promovare și pregătire.

**Statut**: proiect strategic, aflat în etapa de fundamentare.

ANEXA NR. 2

SCHEMA STRATEGICĂ

UCRAINA / REPUBLICA MOLDOVA
↓
ROMÂNIA
↓
ESTUL ȘI NORD-ESTUL ROMÂNIEI
↓
REȚEAUA NAȚIONALĂ
↓
A2 / BUCUREȘTI / CĂLĂRAȘI
↓
NOUA TRAVERSARE PESTE DUNĂRE
↓
SILISTRA
↓
BULGARIA
↓
GRECIA/TURCIA / SUDUL BALCANILOR

Rută complementară:
UCRAINA / REPUBLICA MOLDOVA
↓
ROMÂNIA
↓
PORTUL CONSTANȚA

ANEXA NR. 3

PRINCIPALELE DOCUMENTAȚII ULTERIOARE

| Nr. | Documentație | Etapă |
|---|---|---|
| 1 | Studiu de oportunitate | I |
| 2 | Analiză multicriterială | I |
| 3 | Studiu de trafic | I |
| 4 | Origin–Destination | I |
| 5 | Analiză economică | I |
| 6 | Analiză de mediu | II |
| 7 | Analiză navigație | I |
| 8 | Analiză TEN-T/CEF | I |
| 9 | Studiu de prefezabilitate, după caz | I |
| 10 | Studiu de fezabilitate | II |
| 11 | Analiză cost-beneficiu | II |
| 12 | Strategie de finanțare | II |
| 13 | Proiectare | III |
| 14 | Autorizare | III |
| 15 | Execuție | IV |

ANEXA NR. 4

PRINCIPII CARE VOR FI PĂSTRATE ÎN TOATE DOCUMENTELE ULTERIOARE

Noul pod reprezintă o conexiune România–Bulgaria.

Ucraina și Republica Moldova reprezintă surse/destinații/tranzit pentru fluxuri comerciale, nu beneficiari ai podului.

Fluxurile din Ucraina și Republica Moldova sunt analizate după intrarea pe teritoriul României.

Portul Constanța și Călărași–Silistra sunt rute complementare.

Amplasamentul definitiv nu este stabilit prin prezenta hotărâre.

Soluția tehnică va fi stabilită prin studiile de specialitate.

CJ Călărași promovează și pregătește proiectul în limitele competențelor sale.

Beneficiarul/implementatorul investiției propriu-zise va fi stabilit ulterior.

Realizarea investiției este condiționată de fundamentarea tehnică, economică, juridică, de mediu și financiară.

Integrarea TEN-T și eligibilitatea CEF vor fi analizate și confirmate în etapa corespunzătoare.
Nicio valoare tehnică sau financiară definitivă nu va fi stabilită fără documentația legală corespunzătoare.

Nicio componentă logistică sau multimodală nu va fi considerată aprobată automat; necesitatea acesteia va rezulta din studii.

**** Trebuie deschisă fila de buget pentru STUDIU DE FEZABILITATE în vederea demarării procedurilor din prezentul proiect.***

**INITIATORI:**

Data 20.10.2026

Consilier Județean
Ileana Dănuț

Consilier Județean
Coman Valentin