

Către: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
Direcția Comunicare, Dialog Social și Relații Instituționale
consultare publica@mt.ro

PROPUNERI PRIVIND STRATEGIA DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII FEROVIARE 2026–2030

Procedură de transparență decizională · termen limită de depunere a propunerilor:
27.07.2026^[1]

Depusă de: **Asociația Moldova Vrea Infrastructură (MVI)**

1. Context și obiectul propunerilor

Asociația **Moldova Vrea Infrastructură (MVI)** salută inițierea procedurii de transparență decizională pentru *Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2026-2030*, elaborată de Compania Națională de Căi Ferate "C.F.R." S.A. și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI) ^[1], și formulează prezentele **propuneri, sugestii** și **opinii** cu valoare de recomandare, în temeiul Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată ^[2].

Prezentul document valorifică, actualizează și dezvoltă două demersuri civice distincte formulate în 2021: **(i)** analiza și propunerile transmise de dr. geogr. Adrian Covăsnianu, în calitate de reprezentant civic, în procedura privind Planul Investițional feroviar 2020–2030 ^[3]; și **(ii)** propunerea Asociației Moldova Vrea Autostradă (MVA), publicată la 23 iulie 2021, pentru includerea electrificării relației Tecuci–Iași–Cristești Jijia în Contractul de activitate și performanță al CFR SA 2021–2025 ^[26]. MVI preia aceste contribuții ca antecedente de politică publică, fără a confunda autorii sau organizațiile care le-au formulat. Pentru fiecare temă indicăm stadiul constat în varianta actuală a Strategiei 2026–2030 și formulăm modificări aplicabile documentului și anexelor sale.

2. Constatăre generală privind stadiul propunerilor din 2021

Analiza comparativă indică un progres parțial, dar important. Documentul transmis în decembrie 2021 constata că, dintre proiectele de investiții de peste 4 miliarde de euro cuprinse în lista proiectelor de pe rețeaua secundară a Planului Investițional (tabelul 2.2.14, pag. 106) ^[3], niciun proiect din Regiunea Moldova nu se regăsea în listă. Totodată, costurile medii de modernizare pe kilometru prevăzute pentru M500 și M606 erau cu peste 50% mai reduse decât în alte regiuni, în pofida intensității ridicate a traficului de călători în aria SRCF Iași.

În paralel, MVA a susținut în iulie 2021 electrificarea magistralei feroviare Tecuci–Iași–Cristești Jijia, invocând echitatea teritorială, decarbonizarea, conectivitatea TEN-T, rolul intermodal al Iașului, relația cu Galați și Constanța și reducerea timpilor de parcurs. Acest antecedent confirmă continuitatea solicitării societății civile, însă

estimările operaționale formulate în 2021 trebuie validate prin studiul de fezabilitate actualizat [26].

În Strategia 2026-2030 constatăm că:

- linia **Tecuci Nord – Bârlad – Vaslui – Iași (Nicolina)** a fost introdusă în lista celor 18 secțiuni naționale propuse pentru **studiu de fezabilitate de electrificare** (Anexa 7, Acțiunea A.5.1), cu o valoare estimată a SF de 29 milioane lei, parte a unui program național de 2.748 milioane euro^[4]
- aceeași relație este menționată ca extindere viitoare a ariei de conducere a Centrului de Management al Traficului Iași (Anexa 4, Acțiunea A.2.1)^[5]
- segmentele Vaslui-Iași, Bârlad-Vaslui și Tecuci-Bârlad sunt incluse în programul de centralizare a instalațiilor de semnalizare — Lot 4, cu deviz total de 770,5 milioane lei (Anexa 5, Acțiunea A.3.2)^[6]
- în schimb, **dublarea** liniei nu este menționată în Strategia 2026-2030, iar **relația Iași-Galați nu apare ca propunere de includere în rețeaua TEN-T Comprehensive**
- cele două elemente centrale ale propunerii din 2021 rămân neadresate;
- conceptul de **"căi ferate cu potențial turistic"** nu se regăsește în niciuna dintre cele 14 anexe ale Strategiei 2026-2030, deși propunerea a fost formulată încă din 2021^[3]

Constatăm totodată o involuție îngrijorătoare pe liniile secundare din regiunea moldavă: Anexa 5 conține lista celor 45 de secții de circulație pentru care CFR SA a solicitat, iar MTI a acordat deja un acord de principiu, pentru închidere prin Hotărâre a Guvernului, în temeiul art. 27 alin. (2²) din OUG nr. 12/1998^[7]. Pe această listă figurează, între altele: **Crasna-Huși (33,2 km)**, **Fălcui-Fălcui Nord (3,5 km)**, **Leorda-Dorohoi (21,5 km)** și **Dolhasca-Fălticeni (24,9 km)**, toate pe raza SRCF Iași^[8]

„CFR SA a înaintat către MTI o listă a secțiilor CF care sunt închise circulației trenurilor din motive tehnologice sau sunt deschise circulației dar fără trafic feroviar sau cu trafic extrem de redus (...) În aplicarea prevederilor alin. (2²) al art. 27 din OUG 12/1998, MTI a transmis un acord de principiu pentru toate cele 45 de secții propuse a fi aprobate pentru închidere prin hotărâre a Guvernului.” — Strategia 2026-2030, Anexa 5, Obiectiv strategic specific A.3

3. Propuneri concrete pentru Strategia 2026-2030

3.1. Dublarea și electrificarea liniei feroviare M600 Tecuci-Iași, cu extensia operațională Iași-Cristești Jijia și integrarea relației Iași-Galați drept coridor multimodal TEN-T

Stadiul actual: Strategia 2026–2030 reține relația Tecuci Nord–Bârlad–Vaslui–Iași (Nicolina) numai pentru realizarea studiului de fezabilitate al electrificării (Anexa 7, A.5.1) [4], fără dublarea sectoarelor cu linie simplă și fără o sursă identificată pentru execuția investiției. Relația Iași–Galați, argumentată încă din 2021 ca legătură mai scurtă cu portul Galați și cu axa către Constanța, nu apare ca propunere de extindere a rețelei TEN-T comprehensive [3]. Reabilitarea Tecuci–Iași–Cristești Jijia fusese însă menționată în Strategia 2021–2025 și în Contractul de activitate și performanță 2021–2025 [8] [9]. O eventuală extensie către Botoșani prin Hârlău presupune o legătură feroviară nouă Hârlău–Botoșani și trebuie tratată ca ipoteză distinctă, nu ca parte deja existentă a M600.

Fundamentare suplimentară din propunerea MVA (2021): MVA a solicitat explicit electrificarea Tecuci–Iași–Cristești Jijia, argumentând că lipsa electrificării accentua decalajele regionale, că linia poate susține mobilitatea transfrontalieră și operațiunile de transbordare între ecartamentul european și cel larg, că oferă o relație mai eficientă cu Galați și Constanța și că trebuie planificată în complementaritate cu autostrăzile A7 și A8. MVA estima atunci o reducere a timpului Iași–București cu aproximativ 1–1,5 ore; MVI consideră această valoare o ipoteză istorică ce trebuie recalculată în SF, separat pentru efectul electrificării, al dublării, al eliminării restricțiilor de viteză și al modernizării instalațiilor [26].

Configurarea coridorului multimodal Iași–Galați: axa propusă urmează relația Iași–Vaslui–Bârlad–Tecuci–Galați, pe aproximativ 250 km, și conectează direct două noduri urbane majore, municipiile de rang I Iași și Galați, precum și municipiile de rang II Vaslui, Bârlad și Tecuci. Componenta feroviară este formată din M600 Iași–Tecuci și continuarea Tecuci–Barboși–Galați; ea trebuie să constituie coloana vertebrală a coridorului, prin modernizare, electrificare, creșterea capacității și integrarea terminalelor Socola/Cristești Jijia, Bârlad și Galați/Barboși. Propunerea MVA estimează că teritoriul urban deservit direct depășește 660.000 de locuitori și evidențiază rolul coridorului în coeziunea teritorială și în reducerea decalajelor de dezvoltare [29].

Precizăm faptul că nota conceptuală a coridorului multimodal Iași–Galați a fost înaintată către Comisia Europeană în atenția Comisarului European de Transport de la momentul respectiv.

Sursa:

<https://apix.ro/asociatiile-pro-autostrada-propun-un-coridor-de-transport-galati-iasi-proiectu-l-a-ajuns-pe-masa-comisiei-europene/> În iunie 2024 propunerea a fost prezentată și înmănată oficial din partea MVA și Secretarului General Adjunct al NATO, prezent la o dezbatere în cadrul unui eveniment organizat de Camera de Comerț și Industrie Iași.

Caracterul multimodal rezultă din corelarea axei feroviare cu îmbunătățirea relației rutiere Iași–Vaslui–Bârlad–Tecuci–Galați, cu Portul Galați și platformele logistice aferente, cu infrastructura cargo/intermodală a nodului Iași și, pe termen lung, cu eventuala valorificare navigabilă a Prutului. În cadrul Strategiei CFR, aceste componente reprezintă

fundamentarea cererii și a intermodalității; solicitarea adresată CFR SA și MTI privește în mod direct modernizarea axei feroviare și coordonarea ei cu nodurile multimodale, fără a transfera companiei competențe care aparțin infrastructurii rutiere, navale sau aeroportuare.

SOLICITARE: (a) recunoașterea explicită în Strategie a coridorului multimodal Iași–Vaslui–Bârlad–Tecuci–Galați, cu M600 Iași–Tecuci și legătura Tecuci–Barboși–Galați drept axă feroviară principală; (b) includerea în programul de finanțare a unui proiect etapizat de modernizare, electrificare și creștere a capacității pe Tecuci–Bârlad–Vaslui–Iași, inclusiv dublarea integrală sau selectivă a sectoarelor cu linie simplă, pe baza unui studiu de capacitate; (c) modernizarea și integrarea operațională a relației Tecuci–Barboși–Galați și a nodurilor/terminalelor Socola–Cristești Jijia, Bârlad și Galați; (d) susținerea de către MTI/CFR SA a includerii relației Iași–Galați în rețeaua TEN-T comprehensive, ca legătură de alimentare și de interconectare a coridoarelor europene din estul României; (e) realizarea separată a unui studiu de oportunitate pentru conexiunea cu Botoșani, care să compare modernizarea variantei existente prin Verești cu ipoteza unei legături noi Hârlău–Flămânzi–Botoșani.

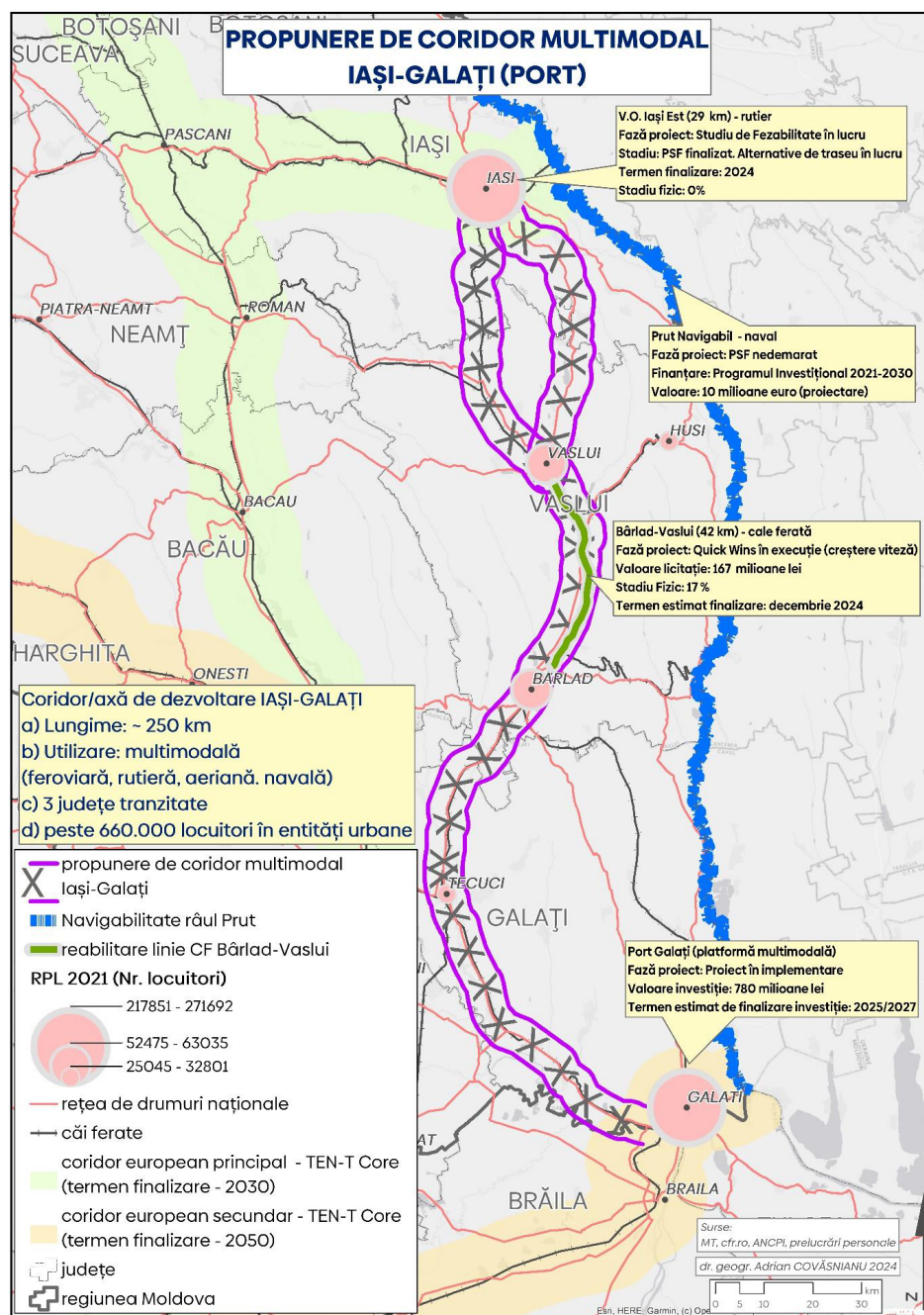


Figura 1. Propunerea de coridor multimodal Iași-Vaslui-Bârlad-Tecuci-Galați

Sursa: Asociația Moldova Vrea Autostradă, Nota de fundamentare din 10.05.2024 [29]. Datele de stadiu înscrise pe hartă sunt cele disponibile la data elaborării.

3.2. Coridor feroviar Est–Vest propus:

Odesa–Basarabeasca–Cantemir/Fălciu–Bârlad–Tecuci–Adjud–Onești–Ciceu–Miercurea Ciuc–Brașov/Sighișoara

Stadiul actual: Strategia CFR SA 2026–2030 nu menționează o relație feroviară Cantemir–Fălciu–Bârlad și nici conectarea acesteia către Basarabeasca/Odesa. Este necesară o precizare: actualul coridor european Baltic–Marea Neagră–Marea Egee ajunge către Odesa prin Pașcani–Iași–Chișinău, nu prin Bârlad–Cantemir [10]. Prin urmare, axa sudică propusă de MVI reprezintă un coridor complementar care trebuie mai întâi fundamentat și apoi susținut într-o viitoare revizuire TEN-T; nu este o secțiune TEN-T deja recunoscută. Testul de trecere Fălciu (RO)–Cantemir (MD) din 22 aprilie 2026 confirmă posibilitatea operațională a traversării și justifică evaluarea detaliată a coridorului, fără a substitui un studiu de fezabilitate [11]. Conceptul apare și în cadrul preliminar pentru un instrument de planificare metropolitan la nivelul aglomerației urbane Vaslui, cu statut explicit orientativ [28].

Configurarea propusă: pe sectorul estic, coridorul leagă Odesa de Basarabeasca și Cantemir; traversarea Prutului se realizează pe relația Cantemir–Fălciu, iar pe teritoriul României continuă pe relația Fălciu–Bârlad–Tecuci–Adjud–Onești. Din zona Onești, extensia către Ciceu–Miercurea Ciuc și mai departe către Brașov/Sighișoara trebuie analizată ca etapă distinctă. Coridorul se intersectează cu axa Iași–Galați în zona Bârlad–Tecuci și cu M500 în zona Adjud, generând redundanță de rețea, rute alternative pentru marfă și o conexiune transversală între Republica Moldova/Ucraina, regiunea moldavă și Transilvania.

Relevanța trebuie evaluată pe trei dimensiuni:

- (i) civilă și economică, prin scurtarea unor relații de marfă și conectarea centrelor Bârlad, Tecuci, Adjud și Onești;
- (ii) logistică și de reziliență, prin crearea unei alternative la axele nordice și la traseele vulnerabile la întreruperi;
- (iii) strategică și de dublă utilizare, prin conectarea frontierei estice și a porturilor ucrainene cu rețeaua feroviară românească. Analiza trebuie să includă starea infrastructurii existente sau recuperabile, podul Fălciu–Cantemir, procedurile de frontieră, diferența de ecartament, soluțiile de transbordare, cererea, interoperabilitatea, impactul de mediu și costurile de readucere în exploatare.

SOLICITARE: Introducerea la obiectivele B.1 și B.4 a unui studiu de oportunitate/prefezabilitate pentru coridorul Odesa–Basarabeasca–Cantemir–Fălciu–Bârlad–Tecuci–Adjud–Onești, cu analizarea separată a continuării spre Ciceu–Miercurea Ciuc–Brașov/Sighișoara. Studiul va evalua inclusiv complementaritatea și punctele de intersecție cu coridorul Iași–Galați și cu M500. Până la finalizarea analizei se solicită retragerea sau suspendarea procedurii de închidere pentru Fălciu–Fălciu Nord și păstrarea infrastructurii ca rezervă strategică. Dacă analiza confirmă utilitatea socio-economică și strategică, MTI va iniția cooperarea bilaterală cu Republica Moldova și Ucraina și demersul de includere a axei într-o viitoare revizuire TEN-T.

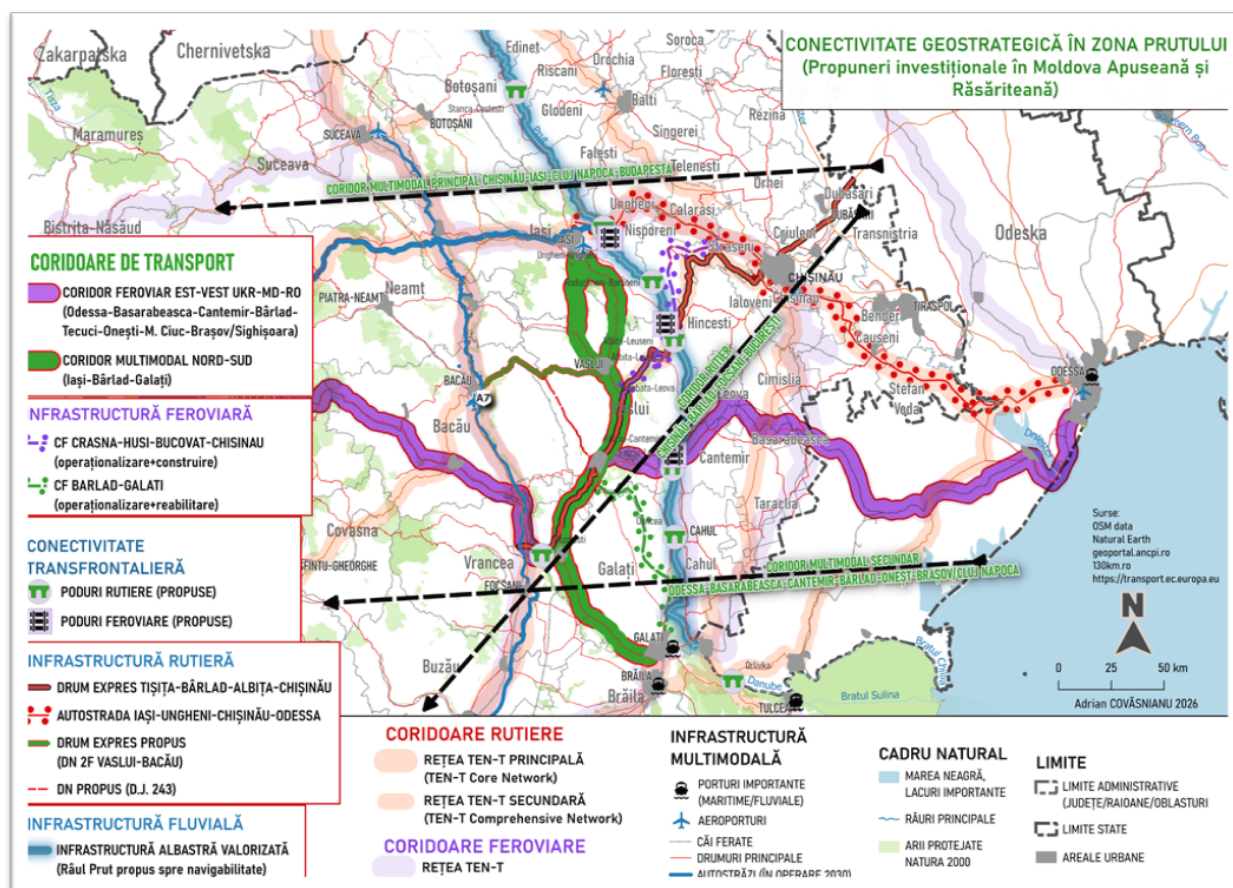


Figura 2. Conectivitatea geostrategică în zona Prutului și complementaritatea celor două coridoare propuse

Sursa: analiză și elaborare cartografică Adrian Covășnianu, 2026 [30]. Traseele și podurile propuse au caracter orientativ și necesită verificare tehnică și instituțională.

3.3. Calea ferată pe relația Crasna–Huși–Chișinău

Stadiul actual: Strategia 2026–2030 menține Crasna–Huși (33,2 km) pe lista secțiilor propuse pentru închidere, deși apropierea de frontiera cu Republica Moldova justifică păstrarea opțiunilor strategice [6]. Relația Crasna–Huși–Chișinău nu este în prezent o linie feroviară continuă: realizarea ei ar necesita studierea unui nou segment transfrontalier Huși–Prut și a racordării către Bucovăț/Chișinău, inclusiv analiza variantelor de traseu, a ecartamentului, a punctului de trecere și a cererii. Tocmai de aceea, închiderea sau dezafectarea prematură a Crasna–Huși ar elimina o opțiune înainte de evaluarea sa.

SOLICITARE: Retragera sau suspendarea secțiunii Crasna–Huși de pe lista de închidere din Anexa 5 până la finalizarea unui studiu de oportunitate privind conservarea sa ca rezervă strategică și eventuala conexiune transfrontalieră Huși–Chișinău. Relația va fi înscrisă în categoria proiectelor de rezervă din Anexa 11 (B.1), cu etapă inițială de prefezabilitate care să compare variantele tehnice și să stabilească dacă există justificare socio-economică, transfrontalieră și de dublă utilizare.

3.4. Electrificarea și creșterea capacității liniei Iași (Nicolina)–Socola–Ungheni, inclusiv dublarea etapizată

Stadiul actual: proiectul de electrificare a relației Iași–Frontieră (RO)–Ungheni (MD) apare în Anexa 8 (A.6.1 — „Reabilitarea liniei de cale ferată Roman–Iași–Frontieră — Etapa 1 — Electrificarea liniei Iași–Frontieră (RO)–Ungheni (MD)”, 318,38 milioane lei) [14], însă ca proiect nou propus, fără sursă de finanțare confirmată — spre deosebire de proiectele din Anexa 11 (B.1). În Anexa 12 (B.2), studiul de fezabilitate „Reabilitarea liniei de cale ferată Roman–Iași–Frontieră” este înscris cu 0 mii lei la rubrica „Finanțare necesară” pentru perioada 2026–2030 [15]. Această valoare nu reprezintă lipsa finanțării studiului, ci faptul că pentru etapa SF nu mai sunt indicate resurse suplimentare în intervalul strategiei, documentația fiind finanțată/contractată în programarea anterioară [15]. Problema rămasă este lipsa unei finanțări și a unui calendar clare pentru etapele ulterioare de modernizare, electrificare și creștere a capacității. Reabilitarea Pașcani–Iași–Ungheni figurează în Anexa 11 la categoria proiectelor „pentru care sursa de finanțare nu a fost aprobată” [16], iar dublarea liniei Nicolina–Socola–Ungheni nu este menționată în nicio anexă.

SOLICITARE: Confirmarea unei surse și a unui calendar de finanțare pentru electrificarea Iași–Frontieră–Ungheni și pentru creșterea capacității pe Iași (Nicolina)–Socola–Ungheni. Studiul trebuie să includă dublarea integrală sau selectivă, în funcție de prognoza de trafic și de graficul Trenului Metropolitan Iași (extensie - faza II - spre aeroportul Iași), rezervarea culoarului pentru al doilea fir, modernizarea stațiilor și instalațiilor și eliminarea conflictelor dintre serviciile metropolitane, traficul internațional și trenurile de marfă. Proiectul trebuie corelat explicit cu Trenul Metropolitan Iași și cu finanțarea CEF a conexiunii Iași–Ungheni [13] [14].

3.5. Crearea unui portofoliu regional de căi ferate cu potențial turistic și cultural

Stadiul actual: Strategia 2026–2030 nu instituie o categorie distinctă pentru căile ferate cu potențial turistic și nu definește criterii de identificare, conservare, finanțare și operare pentru liniile cu valoare peisagistică, culturală, ecologică ori recreativă. Deși Anexa 9 (A.7) urmărește creșterea competitivității transportului feroviar de călători, această dimensiune regională nu este tratată. În același timp, segmentul Leorda–Dorohoi (21,5 km), parte a culoarului Iași–Dorohoi, figurează pe lista secțiilor propuse pentru închidere din Anexa 5 [6], ceea ce confirmă necesitatea evaluării valorii teritoriale și turistice înaintea unor decizii ireversibile.

Portofoliul regional propus de MVI include următoarele relații:

— **Iași–Movileni–Larga Jijia:** traseu cu valoare ecologică și peisagistică, asociat zonei umede „Delta Moldovei” și sitului Natura 2000 ROSPA0042 Eleșteiele Jijiei și Miletinului; poate susține turismul de natură, birdwatching-ul, activitățile educaționale și conservarea funcțională a culoarului Iași–Dorohoi [17].

— **Iași–Bârnova–Grajduri:** sector al magistralei M600 care traversează ariile Natura 2000 Pădurea Bârnova–Repedea și Pădurea Bârnova; are potențial pentru trenuri turistice sau istorice pe ecartament normal, drumeții, turism academic și integrare cu rețeaua velo metropolitană, în complementaritate cu investițiile tehnice deja programate [4] [6] [17] [27].

— **Piatra Neamț–Bicaz:** legătură cu zona montană Neamț, Lacul Izvorul Muntelui, Masivul Ceahlău și accesul spre Cheile Bicazului; poate susține servicii sezoniere și pachete intermodale feroviar–autobuz–velo.

— **Vama–Moldovița:** relație cu peisajul cultural al Bucovinei, patrimoniul monastic și oferta turistică locală; serviciul feroviar poate fi coordonat cu traseele tematice și cu patrimoniul feroviar existent în zonă.

— **Dornești-Rădăuți-Putna:** axă pentru turism cultural, religios și de pelerinaj, care conectează Rădăuțiul cu Putna și poate valorifica circuitul mănăstirilor din Bucovina și proximitatea frontierei.

— **Dărmănești-Păltinoasa:** coridor de acces către Cacica, Gura Humorului și destinațiile din Bucovina centrală, cu potențial pentru servicii turistice sezoniere și integrare cu transportul public local.

— **Pașcani-Târgu Neamț:** relație care deservește un bazin turistic și de pelerinaj important; poate combina serviciul regional regulat cu trenuri tematice, în funcție de cerere, costurile de exploatare și integrarea cu transportul local.

Principii de includere și implementare: încadrarea într-un portofoliu turistic nu trebuie să substituie obligația de asigurare a mobilității publice și nici să blocheze modernizarea tehnică a rețelei. Pentru fiecare relație sunt necesare o fișă de proiect, analiza cererii, evaluarea stării infrastructurii, identificarea investițiilor minime de siguranță și confort, un model de operare sezonier sau permanent, integrarea tarifară și informațională, conexiuni cu transportul local și parteneriate cu autoritățile, operatorii feroviari și organizațiile de turism. Până la finalizarea evaluărilor, infrastructura trebuie conservată și protejată de decizii ireversibile.

SOLICITARE: Crearea, în cadrul Obiectivului strategic A.7 (Anexa 9), a categoriei distincte „Portofoliu regional de căi ferate cu potențial turistic și cultural – Regiunea Moldova”, care să includă Iași–Movileni–Larga Jijia, Iași–Bârnova–Grajduri, Piatra Neamț–Bicaz, Vama–Moldovița, Dornești–Rădăuți–Putna, Dărmănești–Păltinoasa și Pașcani–Târgu Neamț. Portofoliul va prevedea: (a) criterii unitare de evaluare și prioritizare; (b) fișe de proiect și etapizare pentru fiecare relație; (c) măsuri de conservare și investiții minime de siguranță, accesibilitate și confort; (d) servicii-pilot sezoniere, tematice sau regionale, după caz; (e) integrare intermodală și parteneriate cu autoritățile locale și sectorul turistic; (f) menținerea în exploatare și conservarea culoarului Iași–Dorohoi, inclusiv retragerea segmentului Leorda–Dorohoi de pe lista de închidere din Anexa 5; și (g) valorificarea complementarității liniei Iași–Bârnova–Grajduri cu investițiile tehnice programate pe M600.

3.6. Finanțarea infrastructurii mari: coridorul feroviar al Moldovei (M500 + M600)

Stadiul actual: dintre cele 20 de proiecte prioritizate pe rețeaua primară, șapte vizează coridorul feroviar al Regiunii Moldova: Ploiești–Triaș–Focșani, Focșani–Roman, Pașcani–Iași–Ungheni, Pașcani–Suceava–Dărmănești, Roman–Pașcani, Suceava–Ilva Mică și Dărmănești–Vicșani Frontieră [18]. Niciunul dintre aceste șapte proiecte de modernizare nu are o sursă de finanțare confirmată în programarea 2026–2030. Investiția separată pentru îmbunătățirea trecerii Vicșani–Vadul Siret, de 215,8 milioane

lei, este utilă, dar nu echivalează cu modernizarea Dărmănești–Vicșani și a întregului coridor. Cele cinci studii de fezabilitate aferente axei principale apar în Anexa 12 cu 0 mii lei la rubrica „Finanțare necesară” [15]. Interpretarea corectă este că aceste documentații nu mai necesită finanțare suplimentară în perioada 2026–2030, fiind finanțate/contractate în programarea anterioară [15], nu că ar fi lipsite de finanțare. Acest nivel de maturitate trebuie valorificat prin trecerea rapidă la lansarea licitațiilor de proiectare și execuție. Ruptura reală este între prioritizarea strategică și absența unei programări financiare ferme pentru realizarea investițiilor.

Absența coridorului feroviar al Moldovei din finanțarea confirmată a Strategiei 2026-2030 nu poate fi disociată de absența simultană a relației Iași-Galați din lista de extindere a rețelei TEN-T Comprehensive, deși aceasta reprezintă legătura lipsă care ar conecta direct coridorul Baltic-Marea Neagră-Marea Egee cu portul Galați și cu platforma logistică dunăreană. Nota conceptuală privind coridorul multimodal Iași-Galați a fost înaintată Comisiei Europene, în atenția Comisarului European de Transport de la momentul respectiv, și a fost prezentată și înmănată oficial de MVA și Secretarului General Adjunct al NATO, în cadrul unui eveniment organizat de Camera de Comerț și Industrie Iași în iunie 2024 [31].

[https://www.facebook.com/covasnianu.adrian/posts/pfbid02xTAKfx5UJrbmdnOqYp8K1hSTNRigMPEf66jXyvkKNWiwVSgeJzebDRx1dD5mvZpl?_cft__\[0\]=AZbsoCku4BTkdvj3DZnkKd9i2r4nDfHibiaG7wMM6NgQL5FaEW2kTFawU6EZanHCPaTxIJeJTPtY9fR_3kmOr44uiufiDzkbYjNWuSGOTtMKc79wFSIfNneO8NEakgSMBZUHnY3t-IGuZKGky9UIJoRquw60DN_IO79aixGsAxBo3u_pndA562TVq9TjnOUg1Lo&_tn_=%2CO%2CP-R](https://www.facebook.com/covasnianu.adrian/posts/pfbid02xTAKfx5UJrbmdnOqYp8K1hSTNRigMPEf66jXyvkKNWiwVSgeJzebDRx1dD5mvZpl?_cft__[0]=AZbsoCku4BTkdvj3DZnkKd9i2r4nDfHibiaG7wMM6NgQL5FaEW2kTFawU6EZanHCPaTxIJeJTPtY9fR_3kmOr44uiufiDzkbYjNWuSGOTtMKc79wFSIfNneO8NEakgSMBZUHnY3t-IGuZKGky9UIJoRquw60DN_IO79aixGsAxBo3u_pndA562TVq9TjnOUg1Lo&_tn_=%2CO%2CP-R).

Faptul că o propunere validată deja la nivel de Comisar European și de comandament NATO nu se regăsește nici ca obiect de studiu în Strategia 2026-2030 a CFR SA reprezintă o inconsistență instituțională care trebuie adresată în forma finală a documentului.

SOLICITARE: Confirmarea publică, pentru fiecare dintre cele cinci studii de fezabilitate, a stadiului documentației, a recepției și aprobării indicatorilor tehnico-economici, precum și a eventualelor actualizări necesare. Se solicită introducerea unui calendar angajant pentru etapele următoare — aprobare, proiectare și execuție — și constituirea programului-cadru „Coridorul Feroviar Est (M500+M600)”. Programul va avea jaloane de maturizare și implementare până în 2028, indicatori anuali, surse de finanțare și responsabilități instituționale clare pentru cele șapte proiecte prioritizate.

3.7. Prioritizarea finanțării pentru modernizarea integrală a coridorului Suceava–Beclean–Dej – Cluj Napoca

Stadiul actual: Strategia include proiectul Suceava–Ilva Mică între investițiile prioritizate pe rețeaua primară [18], dar nu tratează explicit relația funcțională până la Cluj Napoca ca un coridor unitar. O abordare limitată la Suceava–Ilva Mică riscă să fragmenteze intervenția și să transfere blocajele spre sectorul Ilva Mică–Dej–Cluj–Napoca, reducând beneficiile pentru legătura est–vest dintre Bucovina, nordul Transilvaniei și rețeaua națională.

Argumentație: relația Suceava–Gura Humorului–Câmpulung Moldovenesc–Vatra Dornei–Ilva Mică–Cluj Napoca traversează un relief dificil și deservește simultan mobilitatea regională, turismul, transportul de marfă și conectivitatea interregională. Modernizarea integrală trebuie să urmărească eliminarea restricțiilor de viteză, creșterea vitezei comerciale, consolidarea terasamentelor și a lucrărilor de artă, modernizarea instalațiilor, a stațiilor și a sistemului de electrificare, creșterea rezilienței la fenomene meteo și asigurarea unei exploatare continue și previzibile pe întregul traseu. Coridorul poate deveni principala legătură feroviară rapidă est–vest a nordului țării și o axă de acces către destinațiile turistice din Bucovina și zona Vatra Dornei.

SOLICITARE: Reformularea și extinderea proiectului Suceava–Ilva Mică într-un proiect integrat de modernizare a coridorului Suceava–Ilva Mică–Beclean–Dej–Cluj–Napoca, cu prioritizarea finanțării pentru întregul traseu. Strategia va prevedea: (a) tratarea unitară a sectoarelor Suceava–Ilva Mică și Ilva Mică–Cluj Napoca; (b) un calendar pentru actualizarea documentațiilor, aprobarea indicatorilor, proiectare și execuție; (c) etapizarea lucrărilor fără pierderea funcționalității cap-la-cap; (d) indicatori de rezultat privind viteza comercială, capacitatea, fiabilitatea și reducerea restricțiilor; și (e) identificarea surselor de finanțare din Programul Transport, CEF, instrumentele de mobilitate militară și cadrul financiar 2028–2034.

3.8. Echipe multidisciplinare pentru proiectele de tren metropolitan: planificare teritorială, mobilitate urbană și GIS

Stadiul actual: Strategia 2026–2030 nominalizează șase proiecte de tren urban și metropolitan dezvoltate în parteneriat cu CFR SA, inclusiv proiectul Iași, în cadrul Priorității P6 a Programului Transport [19]. Documentul nu stabilește însă cerințe explicite privind includerea competențelor de planificare teritorială, analiză a bazinelor de navetism, modelare origine–destinație, amplasarea stațiilor, dezvoltare orientată spre transport public, intermodalitate și GIS. Aceste competențe completează, fără a înlocui, expertiza inginerescă feroviară și sunt susținute de logica integrată a MasterPlanului Metropolitan Iași [27].

SOLICITARE: Introducerea în UIP-urile și în documentațiile de atribuire pentru proiectele de tren metropolitan a unei competențe-cheie în planificare teritorială și mobilitate urbană, demonstrată prin studii și experiență relevante în geografie umană/urbană, urbanism, transporturi, planificare regională sau domenii echivalente, împreună cu competențe GIS. Formularea trebuie să fie bazată pe competențe și experiență, să nu restrângă nejustificat accesul profesional și să asigure colaborarea efectivă cu experții feroviari, economici, de mediu și de transport public.

3.9. Riscul de nealiniere a programării pentru M606 Pașcani-Iași-Ungheni la obiectivele rețelei centrale TEN-T

Stadiul actual: Regulamentul (UE) 2024/1679 stabilește ținta de finalizare a rețelei centrale până la 31 decembrie 2030 și cerințe tehnice privind electrificarea, sarcina pe osie, trenurile de marfă de minimum 740 m și interoperabilitatea. Aplicarea proiectelor rămâne însă legată, potrivit art. 8 alin. (5), de maturitate, procedurile legale și disponibilitatea resurselor, iar eventualele excepții trebuie motivate conform regulamentului. Anexa 12 preia cerințele tehnice și termenul general, dar programarea financiară nu prezintă un traseu credibil pentru modernizarea integrală a M606 [20].

Programarea actuală ridică următoarele probleme de coerență:

- în tabelul de prioritizare a celor 20 de proiecte ale rețelei primare (capitolul de prioritizare al Strategiei), Pașcani-Iași-Ungheni este încadrat la tipul de intervenție **„modernizare + electrificare parțial”** (poziția 12, punctaj 57,34) ^[22], nu la „modernizare + electrificare” (standard complet TEN-T Core) — **singura linie TEN-T Centrală din top 20 cu mențiunea „parțial” la electrificare;**
- singurul proiect concret prevăzut pentru M606 pe întreaga perioadă 2026-2030 este **„Reabilitarea liniei de cale ferată Roman-Iași-Frontieră — Etapa 1 — Electrificarea liniei Iași-Frontieră (RO)-Ungheni (MD)”**, cu 318.380 mii lei ^[14] — adică electrificarea unui singur segment de ~30 km (Iași-Ungheni), fără modernizarea structurală a liniei și fără tratarea segmentelor Roman-Iași (70 km), care rămân cu viteză redusă, restricții de viteză acumulate și parametri tehnici sub standardul TEN-T;
- pe M500 (Ploiești Triaj-Focșani), altă componentă a aceluiași coridor TEN-T Centrală, singurul proiect programat este explicit etichetat drept **„Etapa I Light Modernization”** — și numai pe secțiunea inițială Ploiești Triaj-Valea Călugăreasca (211.423 mii lei), nu pe întregul coridor ^[23];
- studiul de fezabilitate pentru „Reabilitarea liniei de cale ferată Roman-Iași-Frontieră” (Anexa 12 B.2, poziția 21) este înscris cu 0 mii lei la rubrica „Finanțare necesară” pentru 2026-2030 [20]. Această valoare indică faptul că etapa

SF nu mai necesită resurse suplimentare în intervalul strategiei, fiind finanțată/contractată anterior [15]; ea nu poate fi utilizată ca argument privind absența finanțării documentației. Deficiența de programare privește etapele ulterioare — proiectarea și execuția modernizării complete — pentru care Strategia nu prezintă un calendar financiar suficient de clar.

Prin contrast, pe Coridorul Rin-Dunăre, linii cu același statut de TEN-T Centrală beneficiază de modernizare completă la standard cu viteză de 160 km/h: **Caransebeș-Timișoara-Arad: 6.588.958 mii lei** în B.1+B.2 [24]; Brașov-Sighișoara: 3.935.051 mii lei [18]; Cluj-Oradea-Episcopia Bihor: 2.528.467 mii lei [25]. **Nicio linie TEN-T Centrală din vestul României nu este tratată cu „light modernization” sau cu „electrificare parțială” — aceste formule sunt aplicate exclusiv coridorului moldav, din zona estică a României.**

În această formă, Strategia creează un risc de neatingere a obiectivelor TEN-T pe M606 și, mai ales, de lipsă a maturității necesare pentru finanțare după 2027. Nu se poate afirma automat existența unei încălcări juridice, deoarece regulamentul permite etapizare și, în anumite condiții, excepții; totuși, CFR SA și MTI trebuie să prezinte un calendar de conformare, parametrii tehnici-țintă și justificarea transparentă a oricărei etapizări sau derogări. În lipsa acestora, diferența dintre prioritizare și alocare rămâne insuficient explicată.

„În conformitate cu politica Uniunii Europene în domeniul transporturilor, reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T Centrale trebuie finalizată până în anul 2030.” — Strategia 2026-2030, Anexa 12, Obiectiv strategic specific B.2

SOLICITARE: Reformularea intervenției pentru Pașcani-Iași-Ungheni ca „modernizare completă și electrificare”, cu etapizare justificată tehnic, nu ca substituie permanentă prin electrificare parțială. Se solicită: (a) confirmarea stadiului, recepției și aprobării SF Roman-Iași-Frontieră și actualizarea sa numai dacă este necesară; (b) alocarea și indicarea surselor de finanțare pentru proiectare și execuție; (c) definirea parametrilor-țintă TEN-T și a calendarului până la punerea în funcțiune; (d) clarificarea caracterului și limitelor intervenției „Light Modernization” pe Ploiești Triaș-Focșani, astfel încât aceasta să fie o etapă intermediară, nu standardul final; (e) aplicarea unor criterii unitare și transparente de prioritizare financiară între coridoarele centrale TEN-T; (f) indicarea expresă a temeiului și duratei oricărei derogări sau etapizări față de cerințele Regulamentului (UE) 2024/1679.

3.10. Reevaluarea liniei Dolhasca–Fălticeni și conservarea acesteia pentru mobilitate regională și navetism

Stadiul actual: Secția Dolhasca–Fălticeni (24,9 km) este inclusă în Anexa 5 între liniile pentru care CFR SA a solicitat, iar MTI a acordat un acord de principiu în vederea închiderii prin Hotărâre a Guvernului [6]. Linia asigură racordarea municipiului Fălticeni la magistrala M500, prin nodul Dolhasca, și păstrează un potențial relevant pentru navetismul educațional și profesional, accesul la servicii publice, conexiunile către Suceava, Pașcani și Iași, precum și pentru mobilitatea persoanelor care nu dispun de autoturism. Evaluarea exclusiv prin prisma traficului actual riscă să ignore cererea latentă, calitatea orarului, lipsa conexiunilor coordonate și posibilitatea reorganizării serviciului.

Direcții de analiză: Înaintea unei decizii ireversibile trebuie evaluate bazinul real de navetism, fluxurile origine–destinație, conexiunile orare în stația Dolhasca, starea și costurile minime de readucere la parametri funcționali, utilizarea unui material rulant regional adecvat, integrarea tarifară cu transportul județean și variantele de serviciu regulat, navetist ori pilot. Analiza trebuie să includă, în condițiile legii, și posibilitatea transferului, delegării sau încredințării administrării infrastructurii către o autoritate ori structură publică locală/regională, fără afectarea regimului juridic al infrastructurii feroviare publice și cu respectarea cerințelor de siguranță, interoperabilitate și acces nediscriminatoriu.

SOLICITARE: Suspendarea procedurii de închidere a secției Dolhasca–Fălticeni și retragerea temporară a acesteia din lista prevăzută în Anexa 5, până la finalizarea unei analize de oportunitate și a unui plan de serviciu public regional. Studiul va compara cel puțin următoarele scenarii: (a) menținerea în administrarea CFR SA și reluarea unui serviciu sincronizat cu trenurile de pe M500; (b) operarea unui serviciu regional/navetist în baza unei obligații de serviciu public; (c) transferul sau delegarea administrării către nivelul local/regional, în condițiile legii, cu finanțare și responsabilități clar definite; și (d) conservarea infrastructurii ca rezervă de mobilitate, în cazul în care reluarea imediată a traficului nu este justificată. Închiderea definitivă va putea fi analizată numai după epuizarea și motivarea transparentă a acestor alternative.

3.11. Hub-uri logistice și terminale intermodale: definirea platformelor Iași-Socola/Cristești Jijia, Galați-Barboși și Suceava ca noduri strategice naționale

Stadiul actual: Strategia tratează coridoare, terminale și proiecte punctuale, dar nu instituie o ierarhie clară și un program integrat pentru platformele intermodale din estul țării. Iași-Socola/Cristești Jijia, Galați-Barboși și Suceava îndeplinesc funcții complementare care depășesc interesul local: Iași-Socola/Cristești Jijia deservește relațiile cu Republica Moldova și Ucraina, operațiunile între ecartamentul normal și cel

larg, nodul feroviar Iași și dezvoltarea cargo/intermodală; Galați-Barboși asigură interfața feroviară cu Portul Galați, Dunărea, platformele industriale și coridorul Iași-Galați; Suceava articulează M500, conexiunile spre Vicșani-Vadul Siret, Bucovina, nordul Transilvaniei și coridorul Suceava-Ilva Mică-Beclean-Dej-Cluj-Napoca [18] [27] [29].

Argumentație: recunoașterea acestor platforme ca noduri strategice naționale ar crea o rețea logistică coerentă pentru coridoarele nord-sud și est-vest, fluxurile comerciale și de reconstrucție către Ucraina și Republica Moldova, mobilitatea militară și transferul mărfurilor între transportul feroviar, rutier, portuar și, după caz, aerian. Pentru fiecare nod trebuie definite perimetrul funcțional și rezerva de teren, racordurile feroviare și rutiere de ultim kilometru, capacitățile de transbordare și depozitare, facilitățile vamale, soluțiile pentru ecartament normal/larg, digitalizarea operațiunilor, alimentarea energetică, securitatea, reziliența climatică, modelul de administrare și relația cu operatorii economici și autoritățile locale.

SOLICITARE: Introducerea în Strategie, la obiectivele A.7, B.1 și B.4, a unui program distinct „Hub-uri logistice și terminale intermodale strategice – Regiunea Moldova”, prin care platformele Iași-Socola/Cristești Jijia, Galați-Barboși și Suceava să fie desemnate noduri strategice naționale. Programul va include: (a) delimitarea funcțională și protejarea terenurilor necesare; (b) masterplan și studiu de fezabilitate individual pentru fiecare platformă; (c) modernizarea racordurilor feroviare și rutiere, inclusiv a conexiunilor de ultim kilometru; (d) dezvoltarea capacităților de transbordare, depozitare, vamă și manipulare pentru ecartament normal și larg, acolo unde este relevant; (e) integrarea cu Portul Galați, Aeroporturile Iași și Suceava, coridoarele TEN-T și punctele de frontieră; (f) un model de guvernare și operare în parteneriat cu autoritățile locale, administratorii infrastructurilor și operatorii privați; și (g) un calendar de finanțare prin Programul Transport, CEF, instrumentele pentru mobilitate militară și cadrul financiar multianual 2028–2034, cu indicatori de capacitate, timp de procesare, volum intermodal și reziliență.

4. Sinteza a solicitărilor

Nr.	Propunere	Stadiu în Strategia 2026-2030	Solicitare MVI
1	Coridor multimodal Iași-Vaslui-Bârlad-Tecuci-Galați, cu axă feroviară M600 + Tecuci-Barboși-Galați	SF pentru electrificarea Tecuci-Iași; lipsesc recunoașterea coridorului integrat, calendarul de execuție și demersul TEN-T	Recunoaștere explicită; proiect feroviar integrat și etapizat; capacitate/dublare; integrarea nodurilor și demers TEN-T

Nr.	Propunere	Stadiu în Strategia 2026-2030	Solicitare MVI
2	Coridor feroviar est-vest Odesa-Basarabeasca-Cantemir-Fălciu-Bârlad-Tecuci-Adjud-Onesti	Absent; nu este în prezent parte a coridorului TEN-T existent; infrastructură transfrontalieră și secții interne insuficient valorificate	Studiu de oportunitate/prefezabilitate B.1/B.4; conservarea Fălciu-Fălciu Nord; cooperare bilaterală și eventual demers TEN-T
3	Rezervă strategică Crasna-Huși și posibilă conexiune Huși-Chișinău	Crasna-Huși pe lista de închidere; lipsă feroviară transfrontalieră	Suspendarea închiderii și prefezabilitate pentru variantele de conexiune
4	Electrificare și creșterea capacității Iași (Nicolina)-Socola-Ungheni	Electrificare propusă; SF general finalizat; dublarea absentă	Finanțare și calendar pentru proiectare/execuție; dublare integrală/selectivă pe baza studiului de capacitate
5	Portofoliu regional de căi ferate cu potențial turistic și cultural: Iași-Movileni-Larga Jijia; Iași-Bârnova-Grajduri; Piatra Neamț-Bicaz; Vama-Moldovița; Dornești-Rădăuți-Putna; Dărmănești-Păltinoasa; Pașcani-Târgu Neamț	Categorie inexistentă; lipsesc criteriile, fișe de proiect și un program de conservare/operare; Leorda-Dorohoi este propusă pentru închidere	Categorie distinctă A.7 și portofoliu regional; evaluare și etapizare; conservare; servicii turistice/regionale și parteneriate; retragerea Leorda-Dorohoi de pe lista de închidere
6	Finanțarea coridorului M500+M600	7 proiecte prioritizate; niciun proiect de modernizare cu finanțare confirmată; 5 SF-uri deja finanțate/contractate, fără necesar suplimentar în Anexa 12	Confirmarea stadiului SF; calendar pentru aprobare, proiectare și execuție; program-cadru „Coridorul Feroviar Est”
7	Reabilitarea integrală Suceava-Ilva Mică-Cluj Napoca	Suceava-Ilva Mică este prioritizată, dar relația până la Cluj Napoca nu este tratată unitar	Proiect integrat cap-la-cap; finanțare prioritară, calendar și indicatori de rezultat pentru întregul coridor
8	Echipe multidisciplinare pentru tren metropolitan	Strategia nu prevede explicit competențe de planificare teritorială, mobilitate și GIS	Cerințe bazate pe competențe în UIP și documentațiile de atribuire
9	Risc de nealinieră TEN-T pe M606	Electrificare parțială; etapele de proiectare și execuție insuficient programate	Modernizare completă ca țintă; finanțarea proiectării și execuției; calendar și justificarea etapizărilor/derogațiilor

Nr.	Propunere	Stadiu în Strategia 2026-2030	Solicitare MVI
10	Reevaluarea liniei Dolhasca-Fălticeni pentru navetism și mobilitate regională	Linie inclusă în Anexa 5 între secțiunile propuse pentru închidere	Suspendarea închiderii; analiză de oportunitate și a transferului/delegării administrării către nivelul local/regional, în condițiile legii
11	Hub-uri logistice și terminale intermodale: Socola/Cristești Jijia, Barboși și Suceava	Lipsește ierarhia națională, delimitarea funcțională și programul integrat de investiții	Desemnare ca noduri strategice naționale; masterplanuri, racorduri, terminale, guvernare și calendar de finanțare

5. Temei procedural și solicitarea unui răspuns instituțional structurat

Prezentele propuneri se depun în conformitate cu Legea nr. 52/2003 [2], prin formularul de e-consultare disponibil pe pagina MTI și prin transmitere la adresa consultare publica@mt.ro, în termenul-limită de 27.07.2026 [1]. Solicităm ca răspunsul instituțional să trateze distinct fiecare dintre cele unsprezece propuneri, printr-o matrice care să indice: acceptarea integrală/parțială sau respingerea, motivarea, documentul ori anexa modificată, unitatea responsabilă și termenul estimat. Pentru propunerile nepreluare solicităm justificare scrisă și publicarea răspunsului în registrul procedurii de consultare.

Cu stimă,

Adrian Covăsnianu

Președinte, Asociația Moldova Vrea Infrastructură (MVI)

Surse și trimiteri documentare

- [1] MTI/CFR SA — Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2026-2030 (document principal, 82 pagini) și Anexele 1-14, publicate în procedura de transparență decizională pe mt.ro, secțiunea Transparență decizională; termen de depunere a propunerilor: 27.07.2026.
- [2] Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată în M. Of. nr. 749/3.12.2013.
- [3] Covăsnianu, A. — "Analiză PI 2020-2030: investiții în infrastructura feroviară", propuneri depuse la MTI în transparență decizională, Iași, 13.12.2021 (referitor la proiectul de HG privind Planul Investițional feroviar 2020-2030, publicat pe mt.ro).
- [4] Strategia 2026-2030, Anexa 7 — Obiectiv strategic specific A.5, Acțiunea A.5.1: tabelul secțiilor de circulație propuse pentru SF de electrificare (18 secții; Iași: Tecuci Nord–Bârlad–Vaslui–Iași (Nicolina), SF estimat 29,0 mil. lei; total program 2.748,02 mil. euro / 13.850 mil. lei).
- [5] Strategia 2026-2030, Anexa 4 — Obiectiv strategic specific A.2: aria CMT Iași, inclusiv "Extindere pe viitor Nicolina – Vaslui – Tecuci – Mărășești".
- [6] Strategia 2026-2030, Anexa 5 — Obiectiv strategic specific A.3: Lot 4 centralizare (deviz total 770.551.457 lei) și "Lista secțiilor CF propuse pentru închidere" (45 secții, total 834,9 km), inclusiv Crasna-Huși (33,2 km), Fălciu-Fălciu Nord (3,5 km), Leorda-Dorohoi (21,5 km), Dolhasca-Fălticeni (24,9 km).
- [7] OUG nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea SNCFR, republicată, art. 27 alin. (2²) — procedura de închidere a secțiilor de circulație prin hotărâre a Guvernului.
- [8] HG nr. 985/2020 privind aprobarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 (M. Of. nr. 1176/3.12.2020) — include proiectul de reabilitare a liniei Tecuci-Iași-Cristești Jijia.
- [9] HG nr. 920/2021 privind aprobarea Contractului de activitate și performanță al CNCF "CFR" S.A. pentru perioada 2021-2025, Anexa 7.3.
- [10] Comisia Europeană — extinderea coridoarelor TEN-T către Ucraina și Republica Moldova (propunere COM, iulie 2022; consolidată prin Regulamentul (UE) 2024/1679 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, art. 48 privind mobilitatea militară); hărțile oficiale TENtec: <https://webgate.ec.europa.eu/tentec-maps/web/public/screen/home>.
- [11] Test oficial de trecere transfrontalieră feroviară Fălciu (RO) – Cantemir (MD), 22 aprilie 2026 — comunicare publică Sucursala Regională CF Iași a CFR S.A.
- [12] Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE) — "EU support for better transport connections in Eastern Europe, Ukraine and Moldova", 7 noiembrie 2025: predarea acordurilor de grant CEF pentru proiecte transfrontaliere în Polonia, Slovacia, România, Ucraina și R. Moldova, în cadrul EU-Ukraine Solidarity Lanes.
- [13] Proiectul de modernizare a conexiunii feroviare Iași-Ungheni — valoare totală 33,8 mil. euro, din care 3,5 mil. euro alocare UE pentru Republica Moldova (Radio Chișinău, 3 iulie 2025; finanțare CEF anunțată în iulie 2025).
- [14] Strategia 2026-2030, Anexa 8 — Obiectiv strategic specific A.6, Acțiunea A.6.1: poziția 9, "Reabilitarea liniei de cale ferată Roman-Iași-Frontieră-Etapa 1 – Electrificarea liniei de cale ferată Iași-Frontieră (RO) - Ungheni (MD)", credite bugetare 318.380 mii lei.
- [15] Strategia 2026-2030, Anexa 12 — Obiectiv strategic specific B.2: pozițiile 21-25, inclusiv „Reabilitarea liniei de cale ferată Roman-Iași-Frontieră — Studiu de Fezabilitate”; valorile de 0 mii lei sunt înscrise la rubrica „Finanțare necesară” pentru perioada 2026-2030 și indică lipsa unei nevoi suplimentare de finanțare în acest interval. Interpretarea este coroborată cu documentele de programare și raportare CFR SA aferente perioadei 2021-2025, în care studiile pentru Ploiești Triaj-Focșani, Focșani-Roman, Roman-Iași-Frontieră, Pașcani-Dărmănești și Dărmănești-Vicșani-Frontieră figurează ca finanțate/contractate anterior.
- [16] Strategia 2026-2030, Anexa 11 — Obiectiv strategic specific B.1: "reabilitare linie cf Pașcani - Iași – Ungheni" listată la categoria "proiecte prevăzute a se realiza prin Programul Transport, dar pentru care sursa de finanțare nu a fost aprobată la data prezentă".
- [17] Rețeaua Natura 2000 în România: ROSPA0042 Eleșteiele Jijiei și Miletinului (arie de protecție specială avifaunistică); ROSCI0135 Pădurea Bârnova-Repedea (sit de importanță comunitară); ROSPA0092 Pădurea Bârnova — desemnate prin HG nr. 1284/2007 privind ariile de protecție specială avifaunistică, cu modificările ulterioare, respectiv Ordinul MMDD nr. 1964/2007 privind siturile de importanță comunitară, cu modificările ulterioare.

- [18] Strategia 2026-2030, capitolul „Prioritizarea obiectivelor și acțiunilor strategice”: lista celor 20 de proiecte feroviare prioritizate și ierarhizate pe rețeaua primară (Ploiești Triaj-Focșani — poziția 2, punctaj 92,44; Focșani-Roman — 11; Pașcani-Iași-Ungheni — 12; Pașcani-Suceava-Dărmănești — 15; Roman-Pașcani — 17; Suceava-Ilva Mică — 18; Dărmănești-Vicșani Fr. — 20), scenariul de referință al Programului Investițional și tabelul de intensitate a traficului (Ploiești V-Bacău-Suceava-Vicșani: 49,70 trenuri/zi — poziția 4; Pașcani-Iași: 46,13 trenuri/zi, din care 44,11 călători — poziția 6); Anexa 11 (B.1): tabelul proiectelor cu finanțare 2026-2030 (total 28.854.550 mii lei), inclusiv poziția 6 — Coridorul de solidaritate UE-Ucraina, trecerea Vicșani (RO) – Vadul Siret (UA), 215.818 mii lei.
- [19] Strategia 2026-2030, Anexa 9 — Obiectiv strategic specific A.7, Acțiunea A.7.1: Prioritatea P6 a Programului Transport 2021-2027 (Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane), lista celor 23 de noduri urbane eligibile, obligația elaborării PMUD până la 31.12.2027 conform orientărilor TEN-T și tabelul celor șase proiecte de tren urban și metropolitan dezvoltate în parteneriat cu CFR SA în temeiul OUG nr. 12/1998 (București-Ilfov: 1.524.600,00 mii lei; Oradea: 1.403.931,71 mii lei; Iași: 1.252.506,73 mii lei; semi-inelul feroviar de nord București; Sibiu; Cluj-Napoca: 1.330.937,70 mii lei).
- [20] Regulamentul (UE) 2024/1679, în special art. 6 alin. (1), art. 8 alin. (5) și art. 15-16, privind termenele rețelei TEN-T, condițiile de implementare și cerințele feroviare; Strategia 2026-2030, Anexa 12 (B.2), inclusiv poziția 21 „Reabilitarea liniei de cale ferată Roman-Iași-Frontieră — Studiu de fezabilitate”, înscrisă cu 0 mii lei la rubrica „Finanțare necesară” pentru 2026-2030.
- [21] Strategia 2026-2030, Anexa 11 (Obiectiv strategic specific B.1): traseele Coridorului Marea Baltică-Marea Neagră-Marea Egee pentru transportul feroviar de marfă și de călători pe teritoriul României, inclusiv traseul Pașcani-Iași-Ungheni pe ambele componente (marfă și călători).
- [22] Strategia 2026-2030, capitolul Prioritizarea obiectivelor și acțiunilor strategice: lista celor 20 de proiecte feroviare prioritizate și ierarhizate pe rețeaua primară, poziția 12 — Pașcani-Iași-Ungheni, tip intervenție „modernizare + electrificare parțial”, lungime 97 km, punctaj 57,34; comparator: Dărmănești-Vicșani Fr. (poziția 20) — „modernizare + electrificare” (complet), 34 km.
- [23] Strategia 2026-2030, Acțiunea A.6.1 (Anexa 8), tabelul proiectelor noi propuse: poziția 10, „Reabilitarea liniei de cale ferată Ploiești-Focșani-Etapa I Light Modernization-Secțiunea Ploiești Triaj - Valea Călugăreasca”, 211.423 mii lei.
- [24] Strategia 2026-2030, Anexa 12 (B.2), poziția 12 și 38: Modernizarea liniei feroviare Caransebeș-Timișoara-Arad (semnificativ) — total B.2: 5.719.019 mii lei + 869.939 mii lei = 6.588.958 mii lei; Anexa 11 (B.1), poziția 5: Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș, 21.427.095 mii lei.
- [25] Strategia 2026-2030, Anexa 12 (B.2), pozițiile 34 și 39: Electrificarea și reabilitarea liniei de cale ferată Cluj-Napoca-Oradea-Episcopia Bihor — 2.528.467 mii lei.
- [26] Asociația Moldova Vrea Autostradă — „Propunere MVA: Electrificarea Magistralei feroviare M600 Tecuci-Iași-Cristești Jijia”, 23.07.2021, propunere formulată în consultarea privind Contractul de activitate și performanță CFR SA 2021-2025, disponibilă pe [pagina MVA](#).
- [27] MasterPlanul Metropolitan Iași, revizia 3.5, aprilie 2026 — document strategic consultativ privind integrarea trenului metropolitan, intermodalitatea, activele CFR și rețeaua velo metropolitană.
- [28] Covăsnianu, A. — „Cadru preliminar pentru conceperea unui instrument de planificare metropolitan la nivelul aglomerației urbane Vaslui”, versiunea 1, iulie 2026 — propunere orientativă privind coridorul feroviar est-vest și conectivitatea transfrontalieră; document fără caracter normativ.
- [29] Asociația Moldova Vrea Autostradă — „Propunere de coridor multimodal pe flancul estic NATO/extremitatea estică a Uniunii Europene (relația Iași-Galați)”, notă de fundamentare, Iași, 10.05.2024.
- [30] Covăsnianu, A. — „Conectivitate geostrategică în zona Prutului (proponeri investiționale în Moldova Apuseană și Răsăriteană)”, elaborare cartografică, 2026; traseele și podurile propuse au caracter orientativ.
- [31] Covăsnianu, A. — postare Facebook, iunie 2024:
<https://www.facebook.com/covasnianu.adrian/posts/pfbid02xTAKfx5UJrbmdnQqYp8K1hSTNRiqMPEf66jXvYkKNWiwVSqeJzebDRxldD5mvZpl>