



COMUNICAT DE PRESĂ

Iași, 24 august 2026

STRATEGIA DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII FERROVIARE 2026–2030, APROBATĂ DE GUVERN: NICIO MODIFICARE SOLICITATĂ DE MVI NU POATE FI IDENTIFICATĂ ÎN DOCUMENTUL PRINCIPAL.

SUB 1% DIN FINANȚAREA CORIDOARELOR ESTE DIRECȚIONATĂ EXPLICIT CĂTRE FLANCUL ESTIC

Asociația **Moldova Vrea Infrastructură (MVI)** a analizat documentul principal al Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2026–2030, aprobată de Guvernul României prin Hotărârea nr. 635 din 19 august 2026, și l-a comparat cu proiectul aflat în transparență decizională, cu cele 11 propuneri depuse de asociație la 27 iulie 2026 și cu răspunsul transmis de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii la 12 august 2026.

Concluzia analizei este că nicio modificare solicitată de MVI nu poate fi identificată în documentul principal aprobat sau în anexele relevante pentru cele 11 propuneri. În același timp, Strategia confirmă prin propriile date importanța traficului feroviar din regiunea Moldovei, fără să prevadă însă un necesar de finanțare pentru execuția modernizării integrale a principalelor axe feroviare M500 și M600.

Doar 0,75% din necesarul estimat de finanțare al obiectivului B.1 este identificabil explicit pe flancul estic

Pentru obiectivul B.1 – „Modernizarea infrastructurii feroviare aferentă coridoarelor europene de transport”, Strategia indică un necesar de finanțare de **28,85 miliarde de lei**, echivalentul a aproximativ **5,73 miliarde de euro**, pentru opt proiecte în perioada 2026–2030.

Dintre aceste opt proiecte, singurul situat explicit pe flancul estic este „Coridorul de solidaritate UE–Ucraina – îmbunătățirea trecerii feroviare a frontierei la Vicșani (RO)–Vadul Siret (UA)”, cu un necesar de **215,8 milioane de lei**.

Această sumă reprezintă aproximativ **0,75% din necesarul estimat de finanțare al obiectivului B.1**. Restul de peste 99% corespunde unor proiecte precum Curtici–Simeria, Brașov–Simeria, implementarea ERTMS pe Coridorul IV și reabilitarea Craiova–Drobeta-Turnu Severin–Caransebeș.

Numai pentru proiectul Craiova–Drobeta-Turnu Severin–Caransebeș este indicat un necesar estimat de **21,43 miliarde de lei**, reprezentând aproximativ **74,3% din**



necesarul total estimat pentru cele opt proiecte aferente coridoarelor europene.

Prin comparație, niciun proiect de modernizare integrală a principalelor axe feroviare ale Moldovei – M500 și M600 – nu este inclus în acest pachet de opt proiecte pentru care Strategia estimează necesarul de finanțare aferent obiectivului B.1.

Strategia conține investiții punctuale, dar nu modernizarea coridorului feroviar al Moldovei

MVI subliniază că Strategia nu ignoră complet regiunea și consemnează mai multe proiecte cu impact regional. Printre acestea se află:

- 318,38 milioane de lei pentru etapa I a proiectului Roman-Iași-Frontieră, respectiv electrificarea liniei Iași-Frontieră-Ungheni;
- 215,8 milioane de lei pentru îmbunătățirea trecerii feroviare Vicșani-Vadul Siret;
- 103,64 milioane de lei pentru modernizarea trecerilor la nivel de pe raza SRCF Galați;
- 27,71 milioane de lei pentru lucrări la poduri, podețe și tuneluri de pe raza SRCF Iași;
- 327,60 milioane de lei pentru lucrări la poduri, podețe și tuneluri de pe raza SRCF Galați;
- un proiect comun pentru centralizarea instalațiilor de semnalizare pe raza SRCF Iași și Galați, cu un necesar total indicat de 915,72 milioane de lei;
- proiectul Trenului Metropolitan Iași, cu o valoare eligibilă indicată de 1,25 miliarde de lei.

Aceste valori au însă naturi și stadii diferite: unele reprezintă necesarul estimat de finanțare, altele – valori eligibile sau valori totale ale proiectelor, proiecte care deservește mai multe regionale ori intervenții punctuale. Strategia precizează că sumele estimate nu constituie angajamente imediate de finanțare de la bugetul de stat. Prin urmare, acestea **nu pot fi însumate automat și prezentate drept o alocare bugetară certă pentru regiunea Moldovei.**

Problema principală identificată de MVI nu este, așadar, absența oricărei investiții feroviare în regiune, ci **lipsa unor surse de finanțare identificate și a unui calendar de execuție pentru modernizarea integrală a axelor feroviare care traversează Moldova și fac parte din rețeaua TEN-T.**

Proiectul Pașcani-Iași-Ungheni apare în lista proiectelor prioritizate pe rețeaua primară, la poziția 12, cu intervenția „modernizare și electrificare parțială”, însă fără un necesar de finanțare pentru execuție și fără o programare comparabilă cu



proiectele majore incluse la obiectivul B.1. Pentru alte proiecte ale coridoarelor M500–M600, Strategia menționează studii de fezabilitate, dar nu stabilește finanțarea necesară trecerii la proiectare și execuție.

Cele 11 propuneri formulate de MVI

În consultarea publică, MVI a solicitat, între altele:

- recunoașterea și modernizarea etapizată a coridorului Iași–Vaslui–Bârlad–Tecuci–Galați;
- analiza unui coridor feroviar complementar Est–Vest Odesa–Basarabeasca–Cantemir/Fălciu–Bârlad–Tecuci–Adjud–Onești–Brașov/Sighișoara;
- conservarea secției Crasna–Huși până la evaluarea oportunității unei conexiuni transfrontaliere;
- finanțare și calendar pentru electrificarea și creșterea capacității liniei Iași–Socola–Ungheni, inclusiv analiza dublării integrale sau selective;
- crearea unui portofoliu regional de căi ferate cu potențial turistic și cultural;
- constituirea unui program-cadru pentru modernizarea coridorului feroviar al Moldovei M500–M600;
- tratarea unitară a relației Suceava–Ilva Mică–Beclean–Dej–Cluj–Napoca;
- includerea competențelor de planificare teritorială, mobilitate urbană și GIS în proiectele de tren metropolitan;
- alinierea programării pentru Pașcani–Iași–Ungheni la obiectivele rețelei centrale TEN-T;
- reevaluarea și conservarea secției Dolhasca–Fălticeni;
- dezvoltarea unor hub-uri logistice și terminale intermodale strategice la Iași–Socola/Cristești Jijia, Galați–Barboși și Suceava.

Unele teme, precum electrificarea Iași–Ungheni și Trenul Metropolitan Iași, existau deja în proiectul de Strategie anterior consultării publice. Solicitățile MVI au vizat completarea acestora cu surse de finanțare, calendare, măsuri de creștere a capacității, integrare teritorială și responsabilități instituționale. Aceste completări nu pot fi identificate nici în documentul principal, nici în anexele relevante ale formei aprobate.

Ministerul a anunțat corectarea Anexei 5.3, dar forma aprobată păstrează textul contestat

Un caz distinct îl reprezintă secțiile de cale ferată propuse pentru închidere sau dezafectare, printre care Crasna–Huși și Dolhasca–Fălticeni.

În răspunsul transmis MVI la 12 august 2026, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a afirmat că formularea din Anexa 5.3 referitoare la existența unui „acord de principiu” pentru cele 45 de secții a fost înlocuită. Ministerul a precizat



totodată că nu a emis și nici nu ar putea emite un asemenea acord în lipsa studiilor prevăzute de lege și că oportunitatea propunerilor urma să fie stabilită numai după aplicarea procedurilor prevăzute la art. 27 din OUG nr. 12/1998.

Verificarea formei aprobate arată însă contrariul. La pagina 15 a Anexei 5.3 este menținută afirmația potrivit căreia „MTI a transmis un acord de principiu pentru toate cele 45 de secții propuse a fi aprobate pentru închidere prin hotărâre a Guvernului”. La pagina 17, lista continuă să includă secțiile Crasna–Huși și Dolhasca–Fălticeni. Există astfel o neconcordanță directă între răspunsul oficial transmis MVI și documentul aprobat de Guvern.

În aceste condiții, MVI solicită Ministerului Transporturilor și Infrastructurii:

- explicarea oficială a neconcordanței dintre răspunsul transmis MVI și Anexa 5.3 aprobată de Guvern;
- corectarea și republicarea formei consolidate a Anexei 5.3, cu eliminarea afirmației privind „acordul de principiu”;
- confirmarea statutului juridic și operațional al secțiilor Crasna–Huși și Dolhasca–Fălticeni;
- garantarea faptului că nicio propunere de închidere din motive de eficiență economică și nicio măsură de dezafectare nu vor fi promovate înaintea finalizării studiilor, consultărilor publice și avizelor prevăzute de art. 27 din OUG nr. 12/1998;
- publicarea fundamentării tehnice și a documentelor de siguranță pentru orice secție a cărei închidere ar fi justificată prin motive tehnologice.

Traficul din Moldova este confirmat chiar de datele Strategiei

Datele oficiale privind intensitatea traficului confirmă importanța relațiilor feroviare care traversează sau deservesc regiunea:

- Ploiești Vest–Bacău–Suceava–Vicșani: locul 4 din 35, cu 49,70 trenuri pe zi;
- Pașcani–Iași: locul 6, cu 46,13 trenuri pe zi;
- Mărășești–Tecuci–Iași: locul 12, cu 26,04 trenuri pe zi;
- Apahida–Suceava: locul 16, cu 25,34 trenuri pe zi;
- Tecuci–Barboși: locul 30, cu 15,01 trenuri pe zi.

Aceste date demonstrează existența unui trafic relevant (figurile 1 și 2) și susțin necesitatea modernizării infrastructurii, dar nu sunt însoțite de o programare financiară pentru modernizarea integrală și electrificarea coridoarelor principale ale regiunii.



Conform acestei metodologii, prioritizarea Programului de reînnoire și modernizare a relațiilor de transport relevante, se prezintă în felul următor :

Nr.	Relația	Aparține			Intensitate trafic		
		Rețea TEN-T	Coridor european	Magistrala	Trafic total [tren/zi]	Trafic călători [tren/zi]	Trafic marfă [tren/zi]
0	1	2	3	4	5	6	7
1	București-Ploiești Vest	Centrală	RD	800	136,90	118,53	18,37
2	București-Constanța	Centrală	RD	800	78,34	45,05	33,29
3	București-Brașov-Sighișoara-Curtici	Centrală	RD	200/300	54,77	37,97	16,80
4	Ploiești V-Bacău-Suceava-Vicșani	Centrală		500	49,70	37,87	11,83
5	Teiuș-Apahida	Centrală		300	46,75	37,46	9,29
6	Pașcani-Iași	Centrală		600	46,13	44,11	2,01
7	Apahida-Cluj-Oradea-Episcopia Bihor	Globală		300	43,35	42,00	1,35
8	București-Craiova-Timișoara-Arad	Centrală	RD	900	41,94	26,60	15,34
9	Buzău-Galați	Globală		700	32,55	23,22	9,34
10	Titu-Târgoviște				28,81	26,07	2,74
11	Făurei-Fetești	Globală			26,73	7,48	19,25
12	Mărășești-Tecuci-Iași			600	26,04	25,70	0,34
13	Simeria-Filiași	Globală			25,60	13,22	12,38
14	Sibiu-Copșa Mică				25,41	25,17	0,24
15	Videle-Giurgiu Nord	Globală			25,36	9,31	16,05
16	Apahida-Suceava	Centrală			25,34	23,27	2,07
17	Brașov-M.Ciuc-Siculeni			400	23,99	20,50	3,49
18	Arad-Oradea-Satu Mare	Globală			23,53	18,86	4,66
19	Războieni-Tg. Mureș-Deda				22,79	21,73	1,06
20	Constanța-Mangalia			800	22,27	18,00	4,28
21	Pajura-Mogoșoaia-Urziceni				22,19	21,82	0,37
22	Chitila-Pitești-Sibiu-Vințu de Jos	Globală		200	21,22	18,56	2,66
23	Dej-Baia Mare-Satu Mare	Globală		400	22,79	18,30	1,88
24	Craiova-Piatra Olt-Pitești			200	19,15	16,66	2,49
25	Brașov-Podu Olt				17,47	16,58	0,89
26	Beclean-Siculeni-Adjud	Globală		400	17,33	15,43	1,91
27	Timișoara-Stamora Moravița	Centrală			17,05	11,96	5,09
28	Jibou-Sărmășag-Carei				16,38	13,50	2,87
29	Caracal-Râmnicu Vâlcea				15,83	13,12	2,71
30	Tecuci-Barboși				15,01	14,01	0,99
31	Chiajna-București Progresu-Giurgiu	Centrală			9,82	8,22	1,61
32	Craiova-Calafat	Centrală	RD		8,92	7,31	1,61

Figura 1 Intensitatea traficului feroviar pe principalele relații feroviare

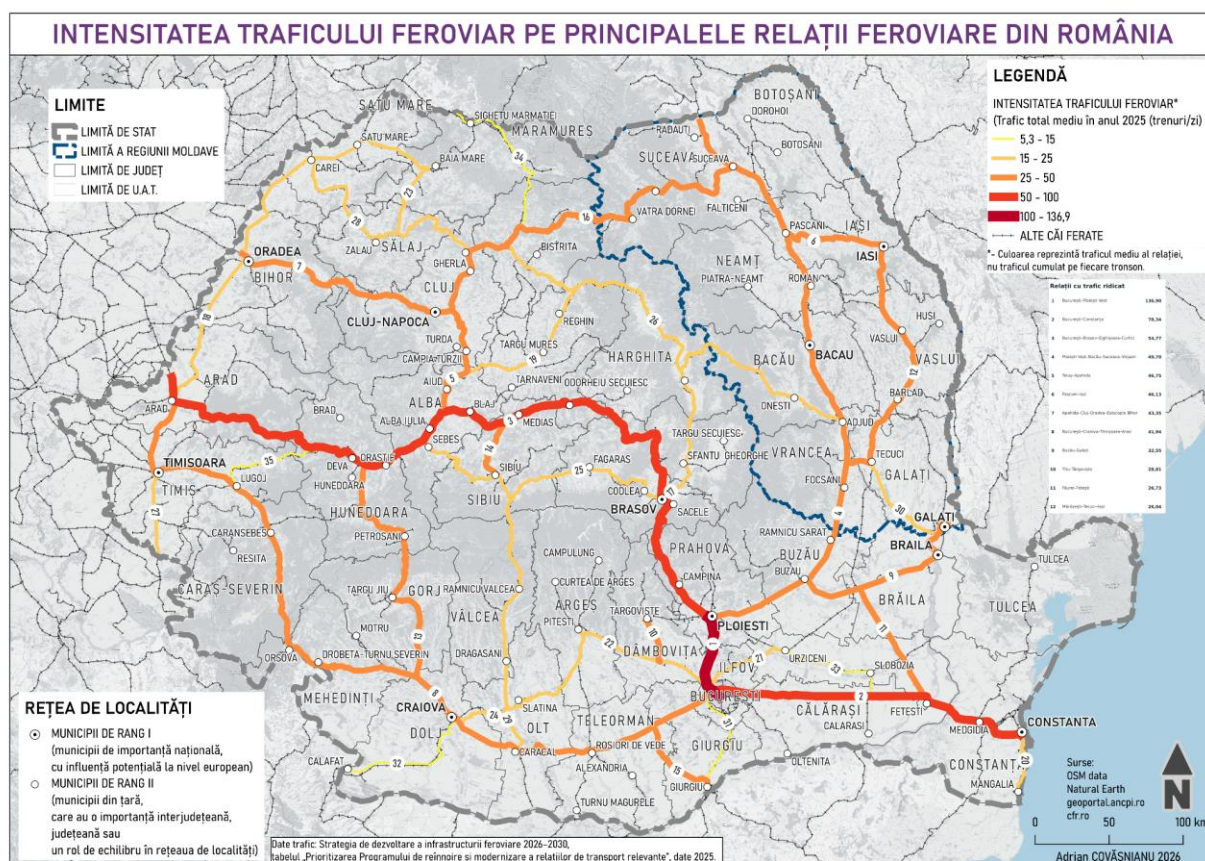


Figura 2 Cartografierea intensității traficului feroviar pe rețeaua de căi ferate din România

Elemente de răspuns partial pozitiv

MVI consemnează și elementele de răspuns parțial pozitiv din partea Ministerului Transporturilor.

În cazul propunerii privind crearea unui portofoliu regional de căi ferate cu potențial turistic și cultural, Ministerul a apreciat că aceasta ar putea reprezenta o propunere oportună pentru viitoarea actualizare a Master Planului General de Transport.

De asemenea, Trenul Metropolitan Iași este menținut între cele șase proiecte de tren urban și metropolitan care urmează să fie dezvoltate în parteneriat cu CFR SA. MVI consideră însă că proiectul are nevoie în continuare de un calendar clar, de corelare cu modernizarea nodului feroviar Iași și de integrare cu lucrările necesare pe relația Iași–Socola–Ungheni.

„Analiza noastră nu susține că în Moldova nu există nicio investiție feroviară. Documentul conține intervenții punctuale importante, iar acestea trebuie recunoscute în mod corect. Problema reală pe care o sesizăm este disproporția: din necesarul estimat de 28,85 miliarde de lei pentru cele opt proiecte aferente



obiectivului B.1, numai 215,8 milioane de lei, adică aproximativ 0,75%, sunt aferente explicit proiectului Vicșani–Vadul Siret de pe flancul estic. În același timp, principalele axe feroviare M500 și M600 sunt recunoscute drept prioritare și au trafic dovedit chiar de datele Guvernului, dar nu sunt identificate sursele de finanțare și calendarul care să permită modernizarea lor integrală.

Am depus 11 propuneri fundamentate, cu trasee, date și temeiuri legale. Nu cerem tratament preferențial, ci o dezvoltare echilibrată și respectarea rolului strategic pe care estul României îl are în relația cu Republica Moldova și Ucraina. În cazul liniilor propuse pentru închidere, Ministerul ne-a comunicat că formularea privind «acordul de principiu» a fost corectată, însă forma aprobată a Anexei 5.3 o păstrează. Solicităm explicarea imediată a acestei contradicții, corectarea anexei și clarificarea statutului secțiilor vizate.

MVI rămâne o asociație civică independentă, apolitică și echidistantă. Vom continua să cerem explicații publice pe baza documentelor și a cifrelor verificabile și să facem propuneri fundamentate și argumentate tehnic”, a declarat Adrian Covăsnianu, președintele Asociației Moldova Vrea Infrastructură.

Cele 11 propuneri depuse de MVI în consultarea publică din 27 iulie 2026 pot fi consultate la adresa:

https://moldovavreainfrastructura.ro/wp-content/uploads/2026/07/Propuneri_MVI_Strategia_CFR_2026-2030.pdf

Despre Asociația Moldova Vrea Infrastructură

Moldova Vrea Infrastructură (MVI) este o asociație civică independentă, apolitică, care promovează dezvoltarea echilibrată a infrastructurii de transport — feroviară, rutieră și logistică — în regiunea Moldovei. Asociația monitorizează procesele de decizie publică, elaborează propuneri fundamentate în consultările publice și informează cetățenii pe bază de documente verificate.

Contact:

Adrian Covăsnianu,

Președinte, Asociația Moldova Vrea Infrastructură

contact@moldovavreainfrastructura.ro | moldovavreainfrastructura.ro |

<https://www.facebook.com/moldovavreainfrastructura>