Asociația civică "MOLDOVA VREA INFRASTRUCTURĂ",
Iași, șos. Bârnova, nr. 29 B, județul Iași
https://moldovavreainfrastructura.ro/ ,
https://www.facebook.com/moldovavreainfrastructura
contact@moldovavreainfrastructura.ro

COMUNICAT DE PRESĂ

Iași, 17 noiembrie 2026

Trenul metropolitan: Clujul a pornit licitațiile cu un an înainte de finanțare. Dolce far niente, Iașul preferă să aștepte

Asociația **Moldova Vrea Infrastructură (MVI)** solicită Asociației Metropolitane de Transport Public Iași (AMTPI), beneficiar și lider al proiectului, Primăriei Municipiului Iași și tuturor partenerilor să lanseze **fără nicio altă întârziere, cu clauză suspensivă**, procedurile de achiziție pentru **Trenul Metropolitan Iași**.

Proiectul are o valoare de aproximativ 1,26 miliarde de lei și prevede 23 de stații și puncte de oprire, dintre care 16 noi, 3 pasaje rutiere, 4 pasaje pietonale, electrificarea liniei Socola–Holboca, reînnoiri de cale și 4 rame electrice. Cererea de finanțare a fost depusă pe 30 iunie 2026 în Programul Transport 2021–2027, iar termenul de implementare este **31 decembrie 2029**.

Trenul metropolitan este un **proiect fanion al Masterplanului Metropolitan Iași**, cadrul strategic și documentația de ghidaj investițional ale zonei metropolitane, elaborate cu sprijinul Băncii Mondiale și aprobate în aprilie 2026 de Adunarea Generală a Asociației Zona Metropolitană Iași. Este, așadar, o **prioritate** asumată deja de toate autoritățile din zona metropolitană, nu o simplă intenție.

Până la 31 decembrie 2029 mai sunt aproximativ 37 de luni, iar durata de execuție estimată în documentația tehnică a proiectului este mai mare decât timpul rămas. Diferența nu mai poate fi recuperată decât prin pornirea, acum și în paralel, a tuturor procedurilor de achiziție, bună practică pe care alte metropole au înțeles-o.

Ministerul a avizat proiectul, dar calendarul cere acțiune locală

La nivel central, pașii pregătitori au fost parcurși înainte chiar de depunerea cererii de finanțare. În iunie 2026, documentația a trecut prin avizarea tehnică la CNCF „CFR" SA și la Ministerul Transporturilor, iar pe 24 iunie Ministerul a avizat proiectul. Mai mult, la nivelul Ministerului au fost deja aprobate documente pregătitoare care prevăd **demararea unor proceduri de achiziție înaintea semnării contractului de finanțare**, tocmai pentru a respecta termenele Programului Transport.

Mesajul Ministerului este limpede: procedurile nu trebuie să aștepte contractul de finanțare. Iar componentele cele mai lungi și mai riscante ale proiectului, **trenurile și punctele de oprire, sunt în responsabilitatea beneficiarului local**. Pentru acestea nu a fost anunțată public, până astăzi, nicio procedură.

Asociația civică "MOLDOVA VREA INFRASTRUCTURĂ",
Iași, șos. Bârnova, nr. 29 B, județul Iași
https://moldovavreainfrastructura.ro/ ,
https://www.facebook.com/moldovavreainfrastructura
contact@moldovavreainfrastructura.ro

Ce a făcut Clujul: a licitat înainte să aibă banii semnați

Primăria Cluj-Napoca a lansat licitațiile cu clauză suspensivă, adică semnarea contractelor era condiționată de obținerea finanțării. Primarul Clujului a explicat public motivul: ca să câștige timp.

Data	Pasul la Cluj
27 mai 2025	Licitația pentru stații (proiectare și execuție, ~475 mil. lei fără TVA), cu clauză suspensivă
22 iulie 2025	Licitația de supervizare
14 august 2025	Licitația pentru 7 rame electrice
9 decembrie 2025	CFR SA (Sucursala Cluj) lansează reabilitarea căii Cluj–Apahida–Jucu–Bonțida (2 loturi, 227 mil. lei fără TVA)
16 martie 2026	**Se semnează cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii contractul de finanțare europeană. Toate cele patru proceduri erau deja în derulare.**
14 aprilie 2026	Contract de supervizare semnat
11 mai 2026	Contract pentru stații semnat
30 martie – 14 august 2026	Licitația de rame, relansată după anularea primei proceduri: o singură ofertă
14 noiembrie 2026	Constructor desemnat pentru Lotul 2 de cale ferată; contractul nu este încă semnat

Lecția Clujului: procedurile durează mai mult decât crede oricine

Chiar cu un avans de aproape un an, Clujul are astăzi, **la 18 luni de la prima licitație**, contracte semnate doar pentru stații și supervizare:

– **Stații:** aproape 12 luni de la lansare până la semnare, cu o singură ofertă depusă.

– **Infrastructura feroviară:** 11 luni până la desemnarea constructorului pentru un lot, fără contract semnat.

– **Material rulant:** prima procedură a fost anulată, a doua a atras o singură ofertă. După 15 luni, contractul nu este semnat.

Procedurile de achiziție sunt astăzi **mult mai cronofage** decât în urmă cu câțiva ani. Piața este îngustă, ofertele unice sunt frecvente, ofertanții folosesc în mod extensiv inteligența artificială, ceea ce conduce la situația în care contestațiile la CNSC și în instanță sunt aproape regula, iar o procedură anulată înseamnă încă cel puțin jumătate de an pierdut. Un exemplu este și Spitalul Regional de la Iași, care, deși a avut stabilit câștigător înaintea altor spitale regionale din țară, este astăzi cu execuția în urma Craiovei, din cauza timpului pierdut în contestații.

Aplicat la Iași, calculul este simplu. Dacă AMTPI lansează procedurile abia după semnarea contractului de finanțare, de exemplu în primăvara lui 2027, iar fiecare durează cât la Cluj, contractele pentru trenuri și puncte de oprire vor fi semnate abia în 2028. Ar rămâne mai puțin de doi ani pentru lucrări care, potrivit documentației tehnice, durează mult mai mult și pentru livrarea unor trenuri noi, care se fabrică de regulă în peste doi ani de la semnarea contractului. **Un asemenea calendar nu poate fi respectat. Fazarea pe următorul Cadru Financiar Multianual este incertă.**

De ce trebuie pornit acum

1. **Calendarul nu mai are rezervă.** Durata estimată a execuției depășește deja timpul rămas până la termen. Fiecare lună pierdută acum adâncește deficitul.
2. **Ministerul a dat deja semnalul.** Logica pornirii procedurilor înaintea contractului de finanțare a fost asumată la nivelul Ministerului încă din iunie, iar reprezentanții Direcției Generale Programe Europene Transport (DGPET) au recomandat explicit același lucru beneficiarilor.
3. **Clauza suspensivă protejează bugetul local.** Contractele nu se semnează fără finanțare. Riscul financiar este minim. Riscul real este cel de a nu începe. Nici OUG nr. 43/2026 nu poate fi invocată ca scuză: art. XXIII interzice până la 31 decembrie 2026 doar încheierea de noi angajamente legale pentru investiții, nu lansarea procedurilor, iar alin. (2) exceptează expres proiectele finanțate din fonduri externe nerambursabile.
4. **Banii nu sunt rezervați pentru Iași.** Bugetul Programului Transport pentru trenurile metropolitane din afara Bucureștiului este împărțit între mai multe orașe, pe principiul „primul venit, primul servit". Maturitatea proiectului și viteza contractării contează.
5. **Iașul a pierdut deja timp pe acest proiect.** Licitația pentru studiul de fezabilitate, lansată în noiembrie 2024, a fost anulată în februarie 2025 și reluată abia în aprilie 2025. Nu ne mai permitem încă o asemenea întârziere.
6. **Exproprierile blochează și la Cluj.** Primarul Clujului a recunoscut public, în octombrie 2026, că exproprierile întârzie lucrările. Proiectul de la Iași include pasaje rutiere noi și 16 puncte de oprire noi. Pregătirea exproprierilor trebuie începută acum.

> *„Ministerul și-a făcut partea: proiectul e avizat, pașii pregătitori pentru lucrări sunt aprobați, cererea de finanțare e depusă. Clujul ne-a arătat că, în achizițiile publice, timpul pierdut nu se mai recuperează: a licitat cu un an înainte să aibă banii semnați și, chiar și așa, după un an și jumătate mai are contracte nesemnate. Iașul are mai puțin timp până la termen decât îi cere execuția. Trenurile și stațiile sunt în grija noastră, a celor de la Iași. Clauza suspensivă ne protejează banii. Nu mai există niciun motiv să așteptăm. Fiecare lună de așteptare de acum este o lună în care trenul metropolitan nu va circula."*

Adrian Covăsnianu, președintele Asociației Moldova Vrea Infrastructură

Asociația civică "MOLDOVA VREA INFRASTRUCTURĂ", Iași, șos. Bârnova, nr. 29 B, județul Iași
https://moldovavreainfrastructura.ro/ ,
https://www.facebook.com/moldovavreainfrastructura
contact@moldovavreainfrastructura.ro

Cinci solicitări ale MVI

MVI formulează următoarele solicitări:

1. **Lansarea procedurilor până la 31 decembrie 2026.** AMTPI să lanseze în SEAP, cu clauză suspensivă, procedurile pentru achiziția celor 4 rame electrice (inclusiv mentenanța), pentru stații, puncte de oprire și pasaje, precum și pentru serviciile de supervizare.
2. **Confirmarea acordului de parteneriat și a cofinanțării.** HCL nr. 234/2026 a aprobat acordul AMTPI–CFR SA–Municipiul Iași și a mandatat semnarea sa. Solicităm confirmarea semnării efective și situația hotărârilor de cofinanțare ale tuturor partenerilor relevanți.
3. **Un calendar comun și public.** Calendarul tuturor componentelor proiectului să fie convenit cu CFR SA, astfel încât lucrările de cale, instalațiile și punctele de oprire să fie executate sincronizat, și publicat cu datele de lansare, termenele de depunere a ofertelor și termenele estimate de semnare, actualizat lunar.
4. **Pregătirea imediată a exproprierilor** pentru pasaje și punctele de oprire noi.
5. **Informarea publică privind stadiul evaluării** cererii de finanțare la Ministerul Transporturilor și data estimată a semnării contractului de finanțare.

Menționăm că **Moldova Vrea Infrastructură (MVI)** este membră a **Grupului Teritorial de Lucru constituit la Consiliul Județean Iași**, iar **Moldova Vrea Autostradă (MVA)** este membră a **Grupului de Lucru Tehnic pentru infrastructură al ADR Nord-Est**, implicat în planificarea strategică a Regiunii Nord-Est.

În cadrul acestor grupuri, am susținut și promovat activ **Trenul Metropolitan Iași ca investiție strategică prioritară**, inclusiv în perspectiva finanțărilor europene pentru perioada 2028–2034.

Vom continua să susținem proiectul și să monitorizăm lunar stadiul procedurilor.

La Cluj, există deja un contract de proiectare și execuție pentru stații. La Iași, proiectul are încă doar avize și aprobări. Diferența nu ține doar de finanțare, ci și de abordarea administrativă: Clujul a ales să câștige timp, în timp ce Iașul continuă să aștepte.

Adrian Covăsnianu

Președinte
Asociația „Moldova Vrea Infrastructură"
contact@moldovavreainfrastructura.ro
https://moldovavreainfrastructura.ro/