Parlamentul României

Senat

INTERPELARE

Adresată:
Domnului **Ciprian-Constantin ȘERBAN** – Ministrul Transporturilor și Infrastructurii
De către: Senator **Eugen-Cristian ȘIPOȘ**
Circumscripţia electorală nr. 13 Cluj
Grupul parlamentar: Alianța pentru Unirea Românilor
Prezentată în data de: **22.04.2026**

Obiectul interpelării: Solicitare de clarificări privind riscurile majore de integritate și management ale proiectului Magistrala de Metrou Cluj, în contextul informațiilor internaționale și naționale privind antreprenorul general Gülermak

Stimate domnule Ministru,

În temeiul art. 112 alin. (1) din Constituţia României, coroborat cu prevederile art. 34 alin. (1) lit. d) din Legea nr. 96 din 21 aprilie 2006 privind Statutul deputaţilor şi al senatorilor, raportat la art. 162 alin. (1) şi alin. (2) din Regulamentul Senatului României, vă adresez următoarea interpelare parlamentară:

În calitate de **senator** al judeţului Cluj, în Parlamentul României, vă adresez prezenta interpelare parlamentară în legătură cu apariţia în spaţiul public a unor informaţii extrem de grave care pun sub semnul

întrebării viabilitatea, transparența și buna gestionare a celui mai mare proiect de infrastructură urbană din România – Magistrala de Metrou Cluj.

Conform investigațiilor jurnalistice publicate de publicația Actual de Cluj și confirmate de documente oficiale ale autorităților suedeze, compania turcă Gülermak, antreprenorul general al metroului clujean, a fost dată afară din Suedia în iulie 2024. Autoritatea de transport public din Stockholm (SL) a reziliat cu efect imediat contractul pentru extinderea liniei Tvärbanan, invocând lipsa garanțiilor financiare, neplata subcontractorilor și întârzieri semnificative față de buget și termene.

Având în vedere că această companie face parte din asocierea care a semnat în mai 2023 un contract de peste 9 miliarde de lei (valoarea contractului de execuție, respectiv circa 1,8 miliarde euro fără TVA) pentru metroul clujean, iar în 2024 Primăria Cluj-Napoca a plătit un avans de circa 232 de milioane de euro din fonduri guvernamentale către Gülermak, conform datelor Asociației Pro Infrastructură, vă solicit să răspundeți la următoarele întrebări punctuale:

- **Verificarea prealabilă a antreprenorului general**

Care a fost procedura de *due diligence* aplicată de autoritățile române (Primăria Cluj-Napoca, în calitate de autoritate contractantă, și Ministerul Transporturilor, în calitate de finanțator) pentru evaluarea capacității tehnice și financiare a companiei Gülermak, înainte de semnarea contractului din mai 2023?

Ați avut cunoștință, la momentul atribuirii contractului sau ulterior, despre dificultățile financiare și contractuale întâmpinate de Gülermak în Suedia? Dacă da, ce măsuri ați întreprins?

- **Gestionarea riscurilor financiare și contractuale**

Cum justificați plata unui avans de circa 232 de milioane de euro către Gülermak, în condițiile în care, conform rapoartelor Asociației Pro Infrastructură, proiectul nu are proiectul tehnic finalizat și nici autorizație de construire?

Ce mecanisme de garantare a avansului și de penalizare a întârzierilor

sunt incluse în contract, astfel încât să protejeze fondurile publice în cazul unor evoluții similare celor din Suedia?

- **Situația finanțării europene și riscul de returnare a fondurilor**

Având în vedere că finanțarea de 300 de milioane de euro din PNRR pentru prima etapă a metroului din Cluj a fost pusă sub semnul întrebării ca urmare a suspendării de către Comisia Europeană a cererii de plată nr. 3 din PNRR, inclusiv din cauza neîndeplinirii jalonului privind metroul clujean, care este în prezent planul concret de finanțare pentru restul proiectului?

Există un risc real ca România să fie nevoită să returneze fonduri europene sau să suporte costuri suplimentare din cauza întârzierilor sau a neregulilor semnalate?

- **Stadiul real al lucrărilor și perspectivele de finalizare**

La peste doi ani și jumătate de la ordinul de începere a lucrărilor (1 septembrie 2023), care este stadiul fizic real al execuției? Conform datelor publice, principalele elemente vizibile sunt un zid de piloți forați pentru organizarea de șantier, iar cele două utilaje TBM achiziționate de Gülermak se aflau, conform raportărilor din vara anului 2025, încă în stare dezasamblată, fără proiect de conectare la o sursă de apă și energie electrică și fără fabrică de bolțari.

Considerați că termenul PNRR de finalizare a primei etape (august 2026) și termenul final (2031) mai sunt realiste? Ce plan de recuperare a întârzierilor aveți în vedere?

- **Conflictul de interese privind supervizarea lucrărilor**

Cum răspundeți acuzațiilor conform cărora firma de supervizare (asocierea Systra-Metrans) se află într-un conflict de interese, având în vedere că tot ea a livrat Primăriei studiul de fezabilitate care generează acum blocaje în proiectare?

- **Declarațiile publice contradictorii**

În calitate de ministru al Transporturilor, ați declarat că proiectul „nu este în gestiunea noastră”. În același timp, Ministerul pe care îl conduceți asigură finanțarea de la bugetul de stat și monitorizează

cheltuirea fondurilor europene. Cum se împacă această poziție cu responsabilitatea legală a Ministerului Transporturilor de a supraveghea implementarea proiectelor de infrastructură de importanță națională?

Domnule Ministru, având în vedere că proiectul metroului din Cluj este finanțat în mare parte din bani publici (buget de stat și fonduri europene) și reprezintă o investiție strategică pentru întreaga regiune de nord-vest a țării, consider că răspunsurile dumneavoastră sunt esențiale pentru lămurirea opiniei publice și pentru asigurarea transparenței în gestionarea acestor fonduri.

Solicit răspuns **în scris** în termenul legal de cel mult două săptămâni, conform art. 163 alin. (3) din Regulamentul Senatului României.

Cu considerație,

Data: Semnătura,

22.04.2026