

**GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA**

**HOTĂRÂRE nr. \_\_\_\_\_**

**din \_\_\_\_\_**

**Chișinău**

**cu privire la aprobarea Strategiei de mobilitate 2030**

-----

În temeiul art.5 lit. a) și art.6 lit. h) din Legea nr.136/2017 cu privire la Guvern (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr. 252, art. 412), cu modificările ulterioare și pct. 5.18 din Strategia națională de dezvoltare „Moldova Europeană 2030”, aprobată prin Legea nr.315/2022 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr. 409-410, art.758), Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Strategia de mobilitate 2030 (se anexează).
2. Ministerele, autoritățile/instituțiile publice și alte entități responsabile, conform domeniilor de competență, vor întreprinde măsurile necesare pentru realizarea obiectivelor și atingerea indicatorilor stabiliți în Strategia de mobilitate 2030 și vor prezenta Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale anual, până la 30 aprilie a anului următor celui de referință, informația despre progresele înregistrate.
3. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va asigura coordonarea și monitorizarea procesului de implementare a Strategiei de mobilitate 2030 și va prezenta Guvernului:
  - 1) anual, până la data de 31 mai - raportul de progres cu privire la implementarea Strategiei de mobilitate 2030;
  - 2) până la 31 mai 2027 - raportul de evaluare intermediară privind implementarea Strategiei de mobilitate 2030;
  - 3) până la 31 mai 2031 - raportul final de evaluare cu privire la implementarea Strategiei de mobilitate 2030.
4. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

**Prim-ministru**

**Dorin RECEAN**

Contrasemnează:

**Ministrul infrastructurii și dezvoltării regionale**

**Andrei Spînu**

# STRATEGIA DE MOBILITATE 2030

## I. INTRODUCERE

**1. Strategia de Mobilitate 2030** (în continuarea - Strategie) este un document sectorial de viziune strategică, elaborat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (în continuare-MIDR), prin implicarea instituțiilor conexe într-un proces structurat de identificare și revizuire a obiectivelor prioritare la nivel tematic și vizează domeniul de activitate al Guvernului – transport și infrastructură, stabilit la art. 4 lit. m) din Legea nr.136/2017 cu privire la Guvern.

**2.** Documentul prezintă principalele provocări și probleme cu care se confruntă Republica Moldova în ceea ce privește mobilitatea mărfurilor și pasagerilor, evidențiind obiectivele și direcțiile de intervenție relevante pentru a seta un cadru clar de priorități de politici. Acest cadru primordial de planificare urmează să ghideze politicile sectoriale pentru toate tipurile de transport, inclusiv pentru transportul urban, alocările bugetare și proiectele de investiții finanțate cu suportul partenerilor externi, astfel încât eforturile factorilor de decizie să fie consistente, complementare reciproc și efective.

**3.** Elaborarea Strategiei este dictată inclusiv de pct.5.18 din **Strategia națională de dezvoltare „Moldova Europeană 2030”** (în continuare - SND), aprobată prin Legea nr.315/2022, și descrie orientările cheie în scopul instituirii unui cadru cuprinzător de politică publică, drept instrument operațional de transpunere și detaliere a obiectivelor aferente domeniului transportului, reflectate în SND, și va contribui direct la implementarea obiectivului specific nr. 2.1 *Sporirea mobilității prin sisteme eficiente, durabile și sigure de transport* a obiectivului general nr.2 *Îmbunătățirea condițiilor de trai*, precum și a obiectivului general nr.10 *Asigurarea unui mediu sănătos și sigur*.

**4.** Strategia de Mobilitate 2030 adaptează prioritățile angajamentelor internaționale asumate de Republica Moldova, în special Acordul de Asociere dintre Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte (în continuare – Acordul de Asociere RM – UE), prevederile Programului de asociere Uniunea Europeană - Republica Moldova 2021-2027, cât și obiectivele Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului.

**5.** Strategia este aliniată la Agenda de Dezvoltare Durabilă 2030 transpusă contextului național prin Hotărârea Guvernului nr.953/2022 și contribuie direct la atingerea Obiectivelor de dezvoltare durabilă (în continuare - ODD) din domeniul „Transport”, dar și cele conexe:

1) ODD 9.1 2: va fi asigurată dezvoltarea unei infrastructuri de calitate, fiabile, durabile și sigure în întreaga țară pentru a susține dezvoltarea economică și creșterea bunăstării populației, cu accent pe accesul larg și echitabil pentru toți;

2) ODD 10.2. va fi asigurată promovarea incluziunii sociale, economice și politice a tuturor, indiferent de vârstă, sex, dizabilitate, rasă, etnie, origine, religie sau statut economic sau de altă natură;

3) ODD 11.2: va fi asigurat accesul la sisteme de transport sigure, la prețuri echitabile, accesibile și durabile pentru toți, va fi îmbunătățită siguranța rutieră, în special prin extinderea rețelelor de transport public;

4) ODD 13.2: vor fi integrate măsurile privind schimbările climatice în politici, strategii și planuri naționale.

6. Strategia contribuie la realizarea politicii sectoriale de la capitolul V din Programul de activitate al Guvernului „Moldova prosperă, sigură, europeană” privind dezvoltarea unei strategii de mobilitate în domeniul transporturilor și al infrastructurii de transport, care va servi drept premisă pentru instituirea unui sistem de transport accesibil, durabil, interoperabil și sigur, în scopul eficientizării transportului de pasageri și marfă, care va asigura conectivitatea rețelei strategice de transport a Republicii Moldova la rețeaua transeuropeană de transport (în continuare- TEN-T), precum și la rețelele din regiune. De asemenea, aceasta este aliniată și cu alte documente de politici publice aflate în proces de implementare, cum ar fi:

1) Strategia națională de dezvoltare economică 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.659/2023;

2) Programul de dezvoltare cu emisii reduse al Republicii Moldova până în anul 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.393/2024;

3) Strategia de transformare digitală a Republicii Moldova pentru anii 2023-2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.650/2023;

4) Strategia națională de dezvoltare regională a Republicii Moldova pentru anii 2022-2028, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.40/2022;

5) Concepția pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” pentru anii 2022 – 2024, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.1042/2017;

6) Strategia energetică a Republicii Moldova până în anul 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.102/2013.

7. Evaluarea Strategiei de transport și logistică pentru anii 2013-2022, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.827/2013, a relevat numeroase curențe la nivel de continuitate a dezvoltării sistemului de transport, iar crizele regionale și globale recente (pandemia COVID-19, urmată de criza de securitate din regiune pe fundalul agresiunii Federației Ruse în Ucraina) a reprezentat un test de stres serios pentru sistemul de transport, fiind amplificat prin deficitul din sistemul energetic, blocarea porturilor de la Marea Neagră și presiunea creată de tranzitul către și dinspre Europa a fluxurilor de mărfuri ucrainene și a persoanelor strămutate.

8. Pentru asigurarea unui cadru unic și coerent de politici publice în sector, ancorat la procesul bugetar, reieșind din necesitatea de adaptare continuă la realitățile economice, sociale și de securitate, urmând imperativul integrării europene, exprimat nemijlocit prin implementarea Acordului de Asociere, pe lângă intervențiile de scurtă durată necesare pentru dezvoltarea sectorului, Guvernul și-a propus elaborarea unui nou document de politici publice în sector, care va asigura dezvoltarea durabilă și sigură a sistemului de transport, precum și stabilirea unui management eficient al domeniului, pentru a soluționa următoarele provocări cheie, care necesită răspunsuri urgente și hotărâte:

*1) Provocări legate de conectivitatea cu țările vecine*

Asigurarea integrării sistemului de transport din Republica Moldova în piața internă a Uniunii Europene (în continuare - UE) vizează îmbunătățirea circulației pasagerilor și a bunurilor, sporirea fluidității fluxurilor de transport dintre Republica Moldova, UE și țările terțe din regiune, conectivitate mult mai bună cu țările vecine, prin eliminarea obstacolelor administrative, tehnice și de alt tip, îmbunătățirea rețelelor de transport și modernizarea infrastructurii, în special, pe axele principale care leagă părțile.

Astfel, eforturile urmează să se concentreze pe gestionarea blocajelor întâlnite la punctele de trecere a frontierei cu România și modernizarea rețelelor de drumuri și rețeaua feroviară, care să permită fluidizarea transportului cu România și Ucraina, și dezvoltarea în sectorul feroviar a rețelelor interoperabile.

*2) Provocări privind infrastructura de transport*

În ultimii 7 ani au fost implementate cu succes mai multe proiecte de reabilitare, modernizare și construcție a drumurilor și căilor ferate, majoritatea cu sprijinul financiar al instituțiilor financiare internaționale și donatorilor externi. Însă, alocările bugetare limitate și subfinanțarea lucrărilor de întreținere, în comun cu efectul cumulativ al inacțiunilor de conservare a infrastructurii, au condus la degradarea treptată a drumurilor și rețelei de căi ferate, la nivel de rețea majorându-se ponderea segmentelor de drumuri și căi ferate în stare rea și foarte rea, situația înrăutățindu-se treptat.

Acest fapt are un impact negativ asupra situației economice și sociale a țării, în special în zonele rurale unde rețeaua drumurilor locale înregistrează cel mai înalt nivel de degradare. Totodată, se constată o stagnare privind revitalizarea și modernizarea căilor de navigație ale râului Prut și Nistru, ceea ce reduce din atractivitatea transportului naval, contribuind negativ la modificarea balanței modale în favoarea acestuia. Astfel, pentru perioada următoare este imperativ de continuat eforturile demarate pentru asigurarea creșterii nivelului competitivității sistemului de transport și îmbunătățirea continuă a infrastructurii.

### *3) Provocări privind capacitățile umane*

Una dintre problemele cheie ale țării este depopularea, care afectează și sectorul transporturilor. Insuficiența resurselor umane și fluctuația mare de personal în cadrul ministerului, inclusiv și în cadrul autorităților administrative din subordinea acestuia au un impact nefavorabil asupra implementării obiectivelor planificate la nivel de sector. Mai mult ca atât, și în sectorul privat se constată insuficiență de capacități atât în ingineria transporturilor, cât și în ingineria civilă, fapt condiționat și de nivelul scăzut/impredictibil de investiții în domeniu, inclusiv în învățământul universitar din ultimii ani, și lipsa viziunilor de perspectivă în țară pentru studenții cu studii din aceste domenii. Așadar, această criză a resurselor umane poate afecta negativ în viitor capacitatea de absorbție și implementare a priorităților și politicilor promovate pentru toate tipurile de transport. Astfel, noua strategie de mobilitate integrează sistematic dimensiunea resurselor umane în cadrul direcțiilor sale prioritare de acțiune.

### *4) Provocări privind mediul înconjurător*

Raportul „Inventarierea emisiilor de gaze cu efect de seră”: 1990 – 2020 oferă o viziune generală asupra dinamicii emisiilor din sectorul transporturilor din ultimele două decenii. Astfel, emisiile totale de gaze cu efect de seră (în continuare – GES), provenite de la transporturi au înregistrat în perioada 1990-2020 o tendință de reducere de la 4,838.64 kt CO<sub>2</sub> echivalent în 1990 până la 2,511.91 kt CO<sub>2</sub> echivalent în 2020, sau cu 48,1%. Totuși, această evoluție pozitivă nu corespunde țintei naționale prestabilită pentru anul 2020 aferentă reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră în sectorul transporturi.

În anul 2020, cea mai mare pondere în structura emisiilor totale de GES se atribuie transportului auto cu o pondere de 98,67%, ceea ce constituie principala cauză a emisiilor din sector, în detrimentul transportului alternativ mai ecologic ca fiind transportul feroviar ce deține o cotă de doar -0,85%, transportul naval – 0,02% și aviației cu o pondere de doar 0,01% din totalul pe categorie.

Astfel, emisiile din sectorul de transport din Republica Moldova, în pofida scăderii lor în valoare globală, prezintă o structură îngrijorătoare, așa cum demonstrează datele din Raportul menționat. Prin urmare, ecologizarea sistemului de transport este transpusă transversal în textul Strategiei prin intermediul priorităților și acțiunilor de sprijinire a vehiculelor mai puțin poluante și nepoluante sau a tipurilor de transport nepoluante.

O altă provocare cu care se confruntă Republica Moldova este vulnerabilitatea tot mai mare a infrastructurii de transport la fenomenele climatice extreme frecvente, fapt ce impune un răspuns prompt întru construirea/adaptarea unei infrastructuri mai rezistente la condițiile climatice pentru asigurarea durabilității acesteia.

### *5) Provocări privind digitalizarea*

Tendința către digitalizare progresează în întreaga societate, devenind dintr-o prioritate un imperativ global. Aspectele privind digitalizarea sunt abordate în Strategia națională de digitalizare 2023-2030, iar sectorul transporturilor va juca un rol important în orientarea tuturor tipurilor de transport către o utilizare sistematică a soluțiilor de digitalizare.

Implementarea sistemelor inteligente în domeniul de transport în Republica Moldova se află la o etapă incipientă. În transportul feroviar digitalizarea proceselor corporative, biletul electronic și controlul traficului constituie o prioritate, dat fiind faptul că la moment aceste componente sunt operate prin tehnologii în mare parte învechite sau inadecvate. Și în transportul naval, digitalizarea constituie o necesitate urgentă, dat fiind faptul că lipsesc serviciile publice digitale și sistemele digitale necesare în conformitate cu prevederile convențiilor internaționale.

Totodată, se impune continuarea eforturilor de dezvoltare a interfețelor digitalizate pentru utilizatorii de transport. Deși au fost înregistrate progrese semnificative pentru unele servicii din

transportul rutier, se constată o aplicabilitate redusă a acestor tehnologii la nivel de operatori de transport rutier..

O altă provocare importantă care va apărea începând cu utilizarea în masă a soluțiilor digitale, va consta în incluziunea scăzută a acestor tehnologii în rândul persoanelor în vârstă și a celor cu un grad scăzut de cultură digitală. Astfel, este necesară acordarea unei atenții deosebite grupurilor vulnerabile pentru asigurarea integrării active și echitabile a obiectivelor de digitalizare în domeniul de transport.

#### *6) Provocări legate de logistică*

Din cauza crizelor economice și de securitate din regiune, sectorul logisticii în transporturi este slab dezvoltat. În țară nu există aproape niciun nod de transport intermodal și doar câteva centre logistice operaționale, care nu sunt dimensionate pentru viitorul unei economii de piață moderne.

Respectiv, Strategia prevede lansarea mai multor inițiative, cu obiectivul de a consolida capacitățile logistice pe nodurile cheie de transport, în special în mun. Chișinău și în zonele strategice de trecere a frontierei.

#### *7) Provocări privind rețelele de transport public*

Localitățile mai mici din Republica Moldova se confruntă cu multiple probleme în realizarea rolului său de dezvoltator al transportului public și gestionar al drumurilor locale. Dat fiind faptul că nivelul de cooperare a acestora cu localitățile învecinate și cu raioanele este scăzut sau inexistent, generează o ofertă de transport public modestă, de calitate foarte redusă, cu o incapacitate de renovare și întreținere a drumurilor locale în mod corespunzător. Această strategie intenționează consolidarea cooperării între părțile interesate din transportul public, la nivel local și național, inclusiv dintre operatorii de transport feroviar și rutier, pentru a propune sisteme de transport integrate la o scară mai largă și a combina forțele pentru a îmbunătăți oferta actuală.

O altă provocare în domeniu este dezvoltarea sistemului de transport urban/suburban în orașele mai mari. La moment, puține orașe din țară dispun de un sistem dezvoltat, integrând cu succes toate modurile de transport. În acest context, trebuie accelerate procesele transformazionale, prin alinierea la experiența multor orașe la nivel internațional care au implementat Planuri de mobilitate urbană durabilă (în continuare - PMUD), care a modernizat abordarea mobilității urbane, acordând mai multă atenție mobilității active (cum ar fi, mersul pe jos și mersul cu bicicleta), flote de vehicule de transport urban mai sigure și mai puțin poluante și o participare mai mare a cetățenilor la procesele de planificare.

#### *8) Provocări privind siguranța transportului rutier*

Dezideratul ameliorării continue a siguranței rutiere pe drumurile publice este o prioritate incontestabilă a noii strategii de mobilitate. Potrivit statisticii accidentării, rata deceselor din țara noastră este cu peste 50% peste media UE, constituind 84 de decese rutiere la un milion de locuitori, dintre care peste 52% de decese revin pietonilor din mun. Chișinău. Deși, începând cu anul 2010 au fost elaborate și implementate strategii și planuri în vederea reducerii în jumătate a deceselor cauzate de traficul rutier până în 2020, totuși per ansamblu, progresul privind implementarea țintelor pentru descreșterea numărului de victime ale accidentelor rutiere și creșterea parametrilor siguranței rutiere au fost atinse parțial.

Greșelile/încălcările zilnice comise de conducătorii auto în traficul rutier duc la producerea unui număr mare de accidente, soldate cu victime și traumatisme. Fatalitățile rutiere, în mare parte se datorează nivelului scăzut al cunoștințelor/percepției participanților la trafic, precum și a cadrului normativ lacunar aferent domeniului. Astfel, apare necesitatea stabilirii unor mecanisme clare pentru a spori gradul de responsabilizare a tuturor participanților la trafic, precum și standardizarea procedurilor de lucru care, de altfel, ar simplifica procesul înțelegerii intervențiilor atât de către participanții la trafic, cât și de către angajații poliției.

#### *9) Provocări privind transpunerea acquis-ului UE aferent domeniului de transport în legislația națională*

Odată cu obținerea de către Republica Moldova a statutului de țară candidată pentru aderarea la UE și deschiderea negocierilor de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană, asigurarea implementării acquis-ului UE, inclusiv în domeniul transporturilor, a devenit o prioritate absolută. Deși, pe dimensiunea transpunerii obligațiilor de implementare a

legislației UE în domeniul de transport au fost înregistrate progrese, totuși urmează a fi consolidate eforturile pentru asigurarea transpunerii în mod progresiv a legislației UE privind transporturile și aplicarea acestora în mod eficient.

**9.** Strategia de mobilitate 2030 este centrată pe cetățean, menită să îmbunătățească bunăstarea oamenilor, cu misiunea de bază de a dezvolta un sistem de transport accesibil, durabil, interoperabil și competitiv, prin asigurarea unei infrastructuri de transport sigure și accesibile. Astfel, va fi asigurată creșterea gradului de mobilitate a cetățenilor Republicii Moldova, inclusiv din localitățile rurale, prin protejarea infrastructurii transporturilor, promovarea dezvoltării echilibrate a tuturor tipurilor de transport și îmbunătățirea calității și a eficienței serviciilor, reducerea emisiilor de gaze și minimalizarea efectelor adverse asupra mediului. Mai mult ca atât, prezenta Strategie urmărește transformarea sectorului de transport într-un factor care va permite dezvoltarea economiei Republicii Moldova și a comerțului exterior, și va susține procesul continuu de armonizare a legislației Republicii Moldova din sectorul transporturilor cu standardele, legislația și reglementările corespunzătoare ale UE.

## **II. ANALIZA SITUAȚIEI**

### **Secțiunea 1. Transport Rutier**

#### ***1.1 Situația curentă și problemele instituționale, legislative și sectoriale***

**10.** Eficiența, sustenabilitatea și reziliența sistemului de transport rutier și, în special, a infrastructurii rutiere, depind de capacitatea instituțională de gestionare eficientă a politicilor, proiectelor și activelor. Conform pct.6 din Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea MIDR, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.690/2017, ministerul este responsabil de elaborarea politicilor publice în domeniul de transport și infrastructura de transport, iar autoritățile administrative din subordine au atribuția de implementare a politicilor în domeniu, inclusiv prin gestionarea drumurilor naționale și a principalelor rute de transport public, inclusiv monitorizarea acestora.

**11.** La nivel local, conform art.14 și art.43 din Legea nr.436/2006 privind administrația publică locală, precum și art.13 și art.14 din Codul Transporturilor Rutiere nr.150/2014, gestionarea infrastructurii rutiere locale și a transportului rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/raional este realizată de autoritățile administrației publice locale de nivelurile întâi și al doilea.

**12.** Potrivit art.5 alin.(1) din Legea drumurilor nr.509/1995, organul central de specialitate în domeniul infrastructurii rutiere asigură administrarea drumurilor publice naționale prin intermediul Societății pe Acțiuni „Administrația Națională a Drumurilor” (în continuare - AND), totuși ministerul prin intermediul subdiviziunilor structurale asigură colectarea, analiza și planificarea politici de dezvoltare a infrastructurii rutiere la nivelul întregii rețele. Infrastructura rutieră locală și transportul de călători la nivel local se află în afara acestui nivel de control.

**13.** Astfel, îmbunătățirea capacităților instituționale ale ministerului de a colecta și analiza datele statistice și de a elabora politici pentru ambele niveluri instituționale (național și local) sunt necesare pentru îmbunătățirea calității politicilor publice elaborate pe această dimensiune și care se va transpune prin ameliorarea calității guvernării transporturilor rutiere pentru întreaga rețea.

**14.** Dependența Fondului rutier de procesul bugetar anual creează impredictibilități și neajunsuri în ceea ce privește volumul resurselor financiare alocate pentru lucrările de reparație și întreținere a infrastructurii rutiere. Finanțarea ramurii necesită o flexibilitate mai mare și o planificare multianuală reglementată a investițiilor atât la nivel național, cât și la nivel local.

**15.** Procedurile de achiziție pentru proiectele de infrastructură rutieră sunt de o importanță crucială pentru calitatea și sustenabilitatea drumurilor. La moment se constată o discrepanță între prevederile Legii nr.131/2015 privind achizițiile publice, cu regulamentele subsecvente care îngustează semnificativ posibilitatea de aplicare a acestora.

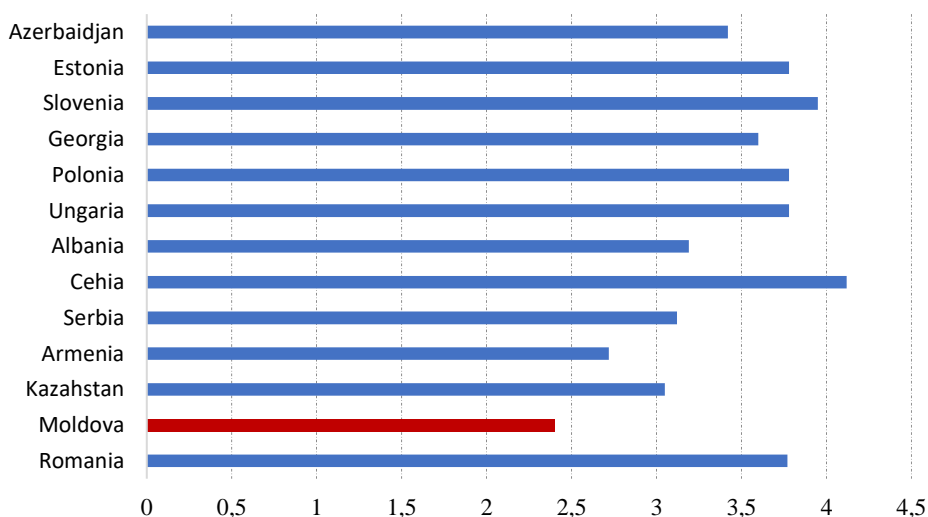
**16.** Armonizarea cadrului de reglementare, inclusiv la cel al UE va necesita o abordare cuprinzătoare, inclusiv reforme legislative, consolidarea capacității instituționale, investiții în infrastructură, etc.

## 1.2. Starea infrastructurii rutiere și problemele de întreținere

17. Calitatea necorespunzătoare a drumurilor trenează atât dezvoltarea sectorului de transport rutier și a serviciilor de logistică, cât și atractivitatea investițională a Republicii Moldova, inclusiv ca zonă de tranzit pentru transportul rutier, calitatea drumurilor fiind de multe ori utilizată ca unul din indicatorii relevanți ce exprimă nivelul de dezvoltare economică a țării.

18. Conform Raportului de competitivitate în domeniul călătoriilor și turismului din anul 2024, elaborat de Forumul Economic Mondial, Republica Moldova a acumulat un punctaj de 2,40 în ceea ce privește dimensiunea de Infrastructură și Servicii a Indicelui privind dezvoltarea turismului și călătoriilor situându-se conform standardelor internaționale, pe poziția 97 din 119 țări incluse în clasament, urcând în clasament 3 poziții (figura 1)..

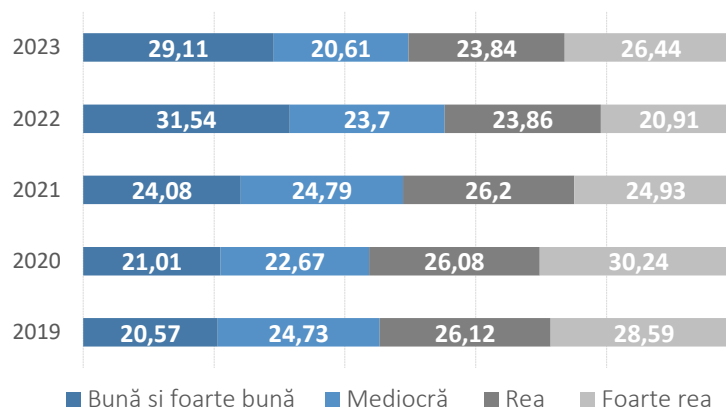
**Figura 1.** Calitatea infrastructurii serviciilor în țările în tranziție pe scara de la 1 la 7 (unde 1= infrastructura este subdezvoltată, 7= infrastructură este extensivă și eficientă după standardele internaționale)



Sursa: WEF, Raportul de competitivitate în domeniul călătoriilor și turismului, 2024

19. Examinând datele statistice privind evoluția stării drumurilor naționale (figura 2), se constată că, deși pe parcursul anilor 2019-2023 se observă o tendință de creștere a ponderii drumurilor de calitate bună și foarte bună și o diminuare oscilatorie a drumurilor de calitate mediocră, rea și foarte rea, totuși ponderea acestora la nivel de rețea rămâne constantă, cu o cotă semnificativă în anul 2023 de circa 50%, ceea ce confirmă subfinanțarea întreținerii curente și periodice a drumurilor naționale. Astfel, din lungimea totală de 5951 km de drumuri naționale, 1155 km (19% din drumurile republicane și regionale) sunt cu îmbrăcăminte din pietriș și 45 km de drumuri regionale (1%) sunt încă cu îmbrăcăminte rudimentară.

**Figura 2.** Evoluția stării drumurilor naționale,%



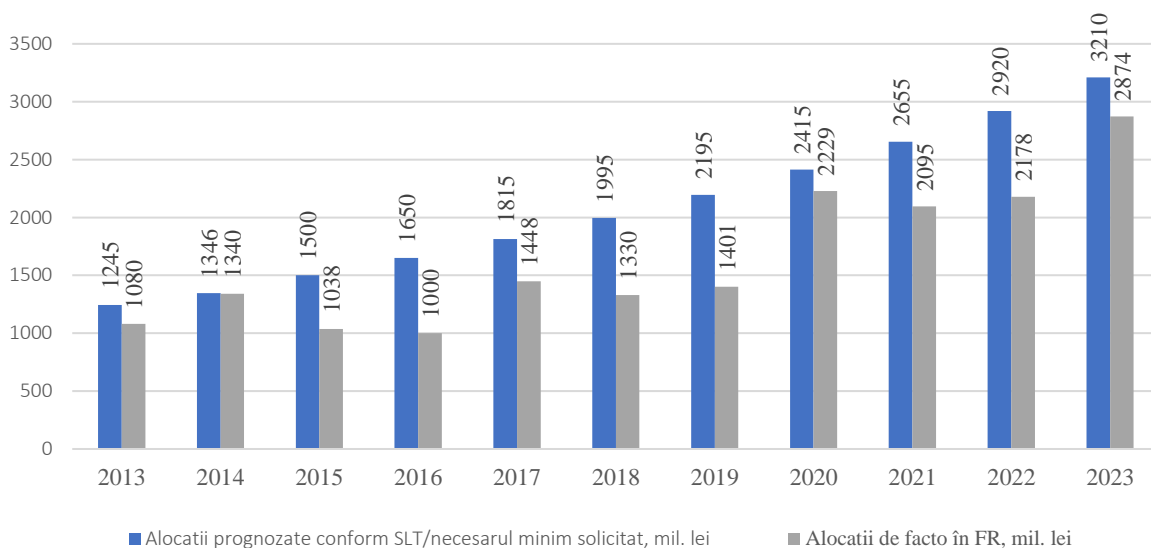
Sursa: Rapoartele anuale referitoare la implementarea Programului privind repartizarea mijloacelor fondului rutier pentru drumurile publice naționale

**20.** Potrivit datelor statistice, la sfârșitul anului 2023 pe rețeaua de drumuri publice naționale sunt amplasate 835 de poduri. În conformitate cu evaluarea stării acestora - 95 de poduri sunt în stare foarte bună și 91 în stare bună, iar 402 în stare tehnică satisfăcătoare. Starea tehnică a 238 de poduri este nesatisfăcătoare și 9 poduri sunt în stare critică.

**21.** În pofida diferențelor de la o țară la alta în ceea ce privește calitatea drumurilor, problema modelului optimal de finanțare a lucrărilor de întreținere și dezvoltare a drumurilor a fost mereu una comună. Astfel, în ultimii 10 ani volumul fondului rutier a crescut de la 1080 milioane de lei în 2013 la 2874 milioane de lei în 2023. Însă, examinând statistica finanțării (figura 3) se observă că, începând cu anul 2015 volumul real al fondului rutier a fost cu mult mai mic decât cel prognozat în Strategia Transport și Logistică 2013-2022 (STL), quantumul alocațiilor fiind respectat numai în anul 2013 și 2014.

**22.** Astfel, pe parcursul ultimilor 10 ani întreținerea drumurilor a fost subfinanțată cu cca 5,8 miliarde lei. Diminuarea alocațiilor a cauzat imposibilitatea executării în volumul necesar a lucrărilor de întreținere curentă și periodică pe toată rețeaua de drumuri publice, fiind micșorat esențial și volumul lucrărilor de reparație capitală a drumurilor publice naționale și locale.

**Figura 3.** Estimarea (STL) și volumul real al fondului rutier în perioada 2013-2023



Sursa: Rapoartele anuale referitoare la implementarea Programului privind repartizarea mijloacelor fondului rutier pentru drumurile publice naționale

**23.** Calitatea precară a infrastructurii rutiere acționează ca un obstacol în calea dezvoltării economice prin reducerea mobilității și a inițiativei private și subminează competitivitatea țării. Acest fapt prezintă o provocare semnificativă pentru o economie care este puternic dependentă de comerțul exterior.

**24.** Din punct de vedere al tuturor caracteristicilor sale, Fondul rutier actual din Republica Moldova face parte din prima generație de fonduri rutiere. Aceste fonduri prezintă mai multe deficiențe fundamentale, care se manifestă pregnant. În principal, acestea se referă la lipsa autonomiei financiare. Fiind în esență un fond intra-bugetar, mărimea Fondului rutier depinde de politica bugetar-fiscală anuală și legile anuale ale bugetului de stat aprobate de Parlament, iar modul de distribuire a mijloacelor fondului se aprobă anual de Guvern.

**25.** Un Fond rutier eficient ar trebui să fie mult mai autonom față de procesele bugetare anuale ale statului și cu o abordare de planificare multianuală a finanțării lucrărilor din Fondul Rutier.

**26.** Îmbunătățirea managementului activelor rutiere prin politici de planificare strategică, creșterea eficienței activităților Fondului rutier, atât la nivel central, cât și la nivel local, de comun



cu îmbunătățirea calității datelor colectate din traficul rutier, ar trebui să fie obiective eficiente pentru dezvoltarea sustenabilă a infrastructurii rutiere și domeniului în ansamblu.

### ***1.3. Situația curentă în domeniul serviciilor de transport rutier***

**27.** În conformitate cu statistica volumelor transportului de mărfuri, tipul de transport dominant în ultimii zece ani este transportul rutier, care a crescut în decursul anilor în detrimentul transportului feroviar până la o pondere de 91,9%, creând probleme majore de trafic în mediul urban și reducând din durata de viață a îmbrăcăminte rutiere. Volumul total de mărfuri transportate pe cale rutieră, în ultimii 5 ani, a crescut cu circa 25%.

**28.** Conform datelor din Registrul de Stat al Transporturilor, pe parcursul anului 2023 au fost înmatriculate (primar) aproximativ 46 032 de autoturisme, cu 27% mai mult decât în anul 2022, când au fost înmatriculate 31 391 de autoturisme. Din numărul total de autoturisme înmatriculate primar în 2023, 5917 au fost fabricate în anul 2023; 2796 – în 2022; 1202 – în 2021; 2025 – în 2020; restul (34 091) fiind fabricate până în anul 2020. Astfel, peste 75% din parcul de vehicule înmatriculate are o vechime de peste 10 ani, cu o creștere de circa 12% în ultima decadă.

**29.** Autovehiculele învechite și prost întreținute contribuie la niveluri ridicate de poluare a aerului, fonică și degradare a mediului, care au impact asupra sănătății și mediului. Astfel, sectorul de transport rutier al Republicii Moldova este primul contribuitor la emisiile de carbon, cu o valoare de 98,67% din emisiile sectoriale, prin utilizarea combustibililor fosili și eliberează o parte din ce în ce mai mare din emisiile de gaze cu efect de seră din transport.

**30.** Poluarea aerului și cea fonică afectează atât zonele urbane, cât și cele rurale. Poluarea aerului din transportul rutier pot provoca probleme respiratorii, boli cardiovasculare și alte probleme de sănătate, având un impact major asupra sănătății generale a cetățenilor. Aceasta, la rândul său, afectează sistemul de sănătate și crește costurile de asistență medicală. Poluarea fonică și aglomerația din transportul rutier reduc calitatea generală a vieții. Blocajele și întârzierile în trafic provoacă stres, pierderi de productivitate și o calitate redusă a vieții.

**31.** Adoptarea opțiunilor de transport ecologic este crucială pentru sectorul de transport al țării. Ponderea vehiculelor electrice și de tip hibrid din numărul total de autoturisme înregistrate în Republica Moldova, este destul de mică, aproximativ 4%, totuși există un trend pozitiv de percepere la nivel național privind importanța reducerii consumului de energie în transport, fapt demonstrat prin înregistrarea în perioada anilor 2018–2023 a peste 36 mii de autoturisme electrice și de tip hibrid atât de către persoanele fizice, cât și de persoanele juridice, cu excepția transportului electric public.

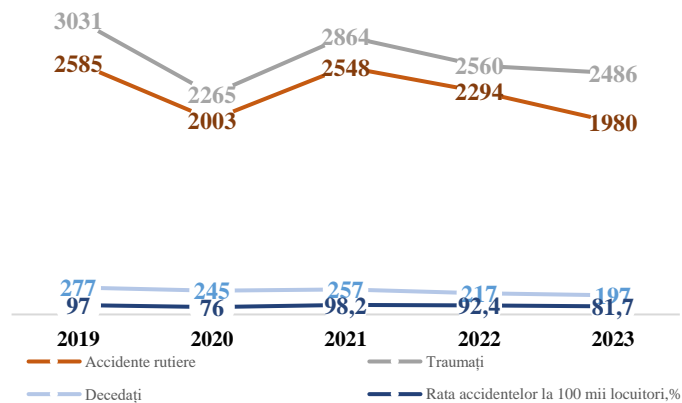
**32.** Cu referire la rata de motorizare, potrivit ultimelor date disponibile din 2022, numărul mediu de autoturisme la 1000 de locuitori în Republica Moldova a constituit 308 de autoturisme, comparativ cu Uniunea Europeană, unde numărul mediu de autoturisme la 1000 de locuitori constituie 560 de autoturisme, cele mai multe autoturisme fiind înregistrate în Italia (684), Luxemburg (678), Finlanda (661) și Cipru (658), iar cele mai puține în Letonia (414), România (417) și Ungaria (424).

**33.** Totodată, în ultimii ani Republica Moldova este din ce în ce mai expusă la temperaturi ridicate și perioade extinse ale valurilor de căldură, care cauzează deteriorarea structurii rutiere, deformarea liniilor de cale ferată și alte probleme. În timpul fenomenelor climatice extreme, rețelele de transport ar putea deveni inaccesibile sau nesigure pentru deplasările atât private, cât și comerciale, iar serviciile de transport public ar putea fi sistate. Astfel, infrastructura de transport trebuie să fie proiectată pentru a fi rezistentă și pentru a face față diverselor stresuri climatice.

**34.** Pentru a soluționa aceste probleme și a îmbunătăți operațiunile și serviciile în transportul rutier, Republica Moldova trebuie să se concentreze pe investiții în infrastructură, îmbunătățirea siguranței rutiere, asigurarea sustenabilității financiare, optimizarea cadrului de reglementare și implementarea tehnologiilor moderne de monitorizare a traficului local și de tranzit.

## **Siguranța rutieră**

**Figura 4.** Indicatorii siguranței rutiere



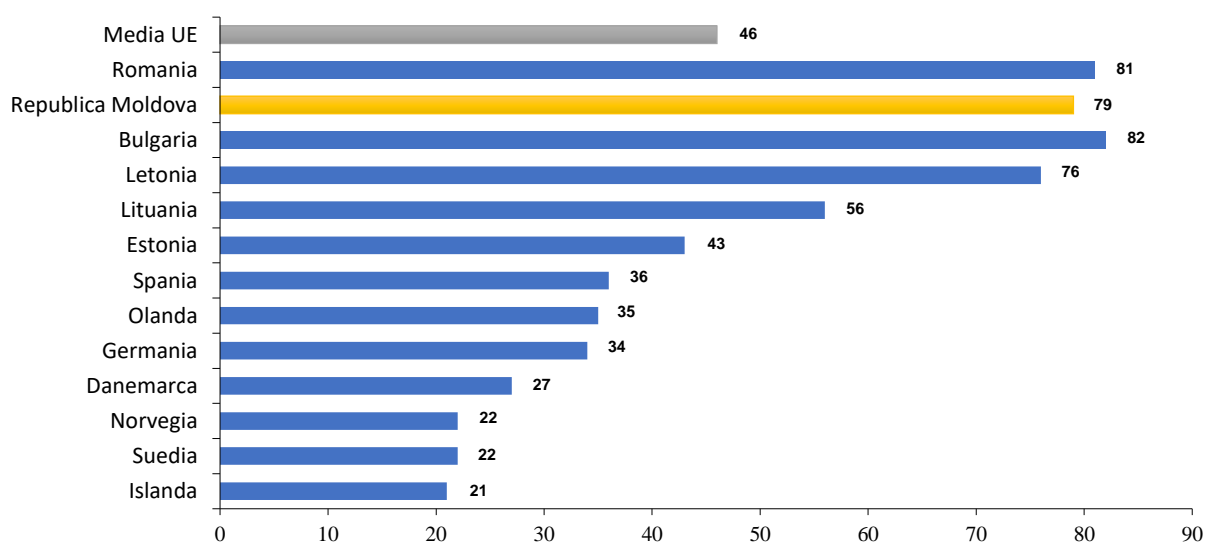
Sursa: Elaborată de autor în baza datelor Ministerului Afacerilor Interne

**35.** În afară de efectele economice negative, starea proastă a drumurilor publice prezintă riscuri esențiale pentru siguranța călătoriilor și transportării mărfurilor. Astfel, conform statisticii de accidentare din Republica Moldova în perioada 2019-2023 (figura 4), numărul accidentelor rutiere și a deceselor cauzate de accidentele rutiere a demonstrat o tendință de descreștere. Măsurile restrictive adoptate în anul 2020 pentru combaterea pandemiei provocate de Covid-19, au restricționat circulația oamenilor, astfel fiind atestată o tendință descrescătoare a principalilor indicatori ai siguranței rutiere, ca ulterior în anul 2021 să se înregistreze o creștere a numărului accidentelor rutiere la 100 de mii de locuitori, fiind înregistrate 2548 de accidente. Totuși, este de remarcat că, în anul 2023 se relevă o micșorare a numărului de accidente rutiere și a deceselor cauzate de accidentele rutiere în comparație cu anul 2019. Respectiv, rata accidentelor rutiere la 100 de mii de locuitori a scăzut de la 97 accidente la 100 mii locuitori în anul 2019 la 81,7 accidente la 100 mii de locuitori, fiind înregistrate 1980 de accidente cu 605 mai puține comparativ cu anul 2019.

**36.** Referindu-ne la mediul producerii accidentelor rutiere, se constată că mediul urban este în topul producerii accidentelor rutiere, unde a fost înregistrată o cotă de 49,79% din numărul total de accidente produse pe teritoriul țării sau 984 accidente, în timp ce în mediul rural, se atestă o cotă de 21% sau 415 accidente.

**37.** În același timp, rata deceselor la un milion de locuitori depășește cu mult media țărilor din UE. În 2023, media UE a fost de 46 de decese cauzate de accidentele rutiere la un milion de locuitori, în timp ce Republica Moldova a înregistrat o rată de 1,7 ori mai mare – 79 de decese la un milion de locuitori (figura 5).

**Figura 5. Fatalități în accidente rutiere la un milion locuitori în anul 2023**



Sursa: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/ro/ip\\_24\\_1361](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/ro/ip_24_1361)

**38.** Estimările costurilor sociale ale deceselor și traumelor cauzate de accidentele rutiere în Republica Moldova, evidențiază faptul că pierderile statului constituie circa 1,6% din Produsul

Intern Brut și poate fi estimată la începutul anului 2022 la suma de 214,57 mil. USD sau circa 225,00 mii USD per persoană. Aceste pierderi economice imense împiedică dezvoltarea economică și perpetuează sărăcia.

**39.** Pentru a face față acestei situații, trebuie implementată o nouă abordare a siguranței rutiere, care ar presupune îmbunătățirea managementului vitezei, implementarea procedurilor de siguranță a infrastructurii rutiere în proiectare, executare a lucrărilor și adoptare a unei abordări holistice a problemei, printr-un nou sistem de management al siguranței drumurilor, care să implice toate părțile interesate ale statului pentru a stabili condițiile de bază și răspunsul de urgență adaptat pentru drumuri mai sigure.

#### 1.4. Transport rutier de persoane prin servicii regulate

##### *Contextul instituțional*

**40.** În prezent, transportul local/municipal, raional și transportul la nivel interraional este organizat conform competențelor teritoriale a autorităților publice locale. Responsabilitățile privind transportul public și infrastructura de transport sunt transferate autorităților publice locale (în continuare - APL) prin Legea nr. 435/2006 privind descentralizarea administrativă și Codul Transporturilor Rutiere nr.150/2014.

**41.** Competențele privind transportul (infrastructura de transport și transportul rutier de persoane prin servicii regulate) sunt împărțite între două niveluri de administrare. Atribuțiile fiecărui nivel administrativ, conform legislației în vigoare, este prezentată în tabelul următor.

	<b>Infrastructura de Transport</b>	<b>Transportul Public</b>
Nivelul 1 (urban)	Construcția, administrarea, întreținerea și reparația drumurilor comunale și străzilor	Servicii de transport local/municipal (Codul Transporturilor Rutiere nr. 150/2014)
Nivelul 2 (raioane)	Construcția, administrarea, întreținerea și repararea drumurilor de interes raional (drumuri locale), precum și a infrastructurilor rutiere (Legea privind descentralizarea administrativă nr. 435/2006). Studii de inginerie, construcție, întreținere și modernizare a drumurilor și podurilor (Legea privind administrarea publică locală nr.436/2006).	Servicii de transport raional (Codul Transporturilor Rutiere nr. 150/2014)

**42.** Concomitent, potrivit art.8 din Codul Transporturilor Rutiere nr.150/2014, Agenția Națională Transport Auto ( în continuare - ANTA), asigură implementarea documentelor de politici publice și a strategiilor naționale de dezvoltare în domeniul transporturilor rutiere, controlează și supraveghează respectarea legislației naționale și internaționale în domeniu de către operatorii de transport rutier, iar în temeiul art.32 eliberează autorizații de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional, interraional și internațional.

**43.** Deși, ANTA are un rol major în planificarea transportului public regional, totuși nu poate acoperi toate nevoile cetățenilor, fiind limitată la propriul nivel de competență și pentru un anumit tip de servicii de transport.

**44.** Actualmente, pe piața transporturilor rutiere activează 3860 de agenți economici, care prestează servicii de transport rutier de mărfuri și persoane pe direcții naționale și internaționale, dintre care:

1) 2890 de operatori de transport rutier desfășoară activitatea de transport rutier de mărfuri, care dețin cca 35 315 de unități de transport (u.t), corespund cerințelor, după cum urmează: Euro VI – 2862 u.t.; Euro V – 4986 u.t.; Euro IV – 636 u.t.; Euro III – 1479 u.t.; Euro II – 2850 u.t.; Euro I – 1519 u.t. Euro 0 – 9824 u.t. și la 11159 u.t. – certificatul privind atribuirea categoriei Euro lipsește;

2) 752 de operatori de transport rutier prestează servicii de transport rutier de persoane prin servicii ocazionale/regulate, care dețin cca 6 646 de autocare, dintre care: 7,2% -

până la 10 ani vechime, 36,9% - de la 10 ani până la 20 ani vechime, 46,2% - de la 20 ani până la 30 ani vechime, 4,5% - de la 20 ani până la 30 ani vechime și 5,2% - de la 30 ani până la 40 ani vechime. Accesul populației la servicii de transport rutier este realizat prin intermediul celor 405 rute /441 curse/ internaționale și 1452 rute /4755 curse/ naționale, dintre care: 869 rute /2500 curse/ interraionale și 583 rute /2255 curse/ raionale;

3) 251 de operatori de transport rutier prestează servicii de transport rutier de persoane în regim de taxi, care dețin cca 5 235 de autoturisme, dintre care 50% - până la 10 ani vechime, 40% - de la 10 ani până la 15 ani vechime și 10% - peste 15 ani vechime.

Astfel, în sector se identifică problema parcului învechit de vehicule antrenate în transportul de persoane, care are impact major asupra siguranței rutiere, de asemenea se menține problema nerespectării programului de transport rutier în trafic național, precum și fenomenul transportului rutier ilicit de persoane și mărfuri.

**45.** Un alt aspect de menționat este că, atât APL de nivelul întâi, cât și de nivelul al doilea își îndeplinesc cu dificultate atribuțiile în ceea ce privește asigurarea mobilității locale, totodată fiind constatate deficiențe de comunicare și colaborare între autoritățile administrației publice centrale și autoritățile administrației publice locale. O situație mai bună poate fi înregistrată la nivelul mun. Chișinău, Bălți, Orhei care dispun de servicii proprii.

**46.** Delegarea acestor competențe către APL este o provocare pentru majoritatea APL-urilor. O mare parte dintre entităților de nivelul întâi au un buget extrem de limitat pentru organizarea transportului local la nivelul stabilit de Codul Transporturilor Rutiere nr.150/2014. Deși, Codul stabilește ca aceste autorități să elaboreze și aprobe, după coordonarea cu organul central de specialitate, strategii pe termen mediu și lung pentru dezvoltarea și modernizarea transportului rutier, luând în considerare planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, programele de dezvoltare economică-socială a localităților și necesitățile de transport ale populației, până la moment astfel de planuri nu au fost elaborate.

**47.** Ca urmare a modificărilor aprobate în Codul Transporturilor Rutiere prin Legea nr. 432/2023, în reglementarea transporturilor a fost introdusă noțiune de asociații de dezvoltare intercomunitară, care a fost egalată cu transportul local/municipal. Aceste adaptări ar trebui să servească ca punct de pornire pentru a oferi posibilitatea APL-ilor de a se asocia pentru a presta servicii mai calitative pentru comunitate.

**48.** În context, principalele probleme identificate care rezultă din situația existentă sunt următoarele:

1) *Organizarea transportului local este limitată la un singur teritoriu APL.* Teritoriul limitat al raioanelor și localităților și, în consecință, bugetul limitat alocat politicilor de transport este principala problemă constatată. Ca soluție se propune organizarea transportului urban pentru un grup de localități, ținând cont de zonele funcționale, astfel încât planificarea transportului să țină cont nu doar de limitele administrative, ci și de activitatea zonei urbane respective, în conformitate cu fluxurile de persoane și bunuri în regiunea dată, fapt confirmat și de experiența pozitivă a altor țări, care au trecut la o gestionare colectivă a sistemelor de transport reușind în acest fel să depășească anumite probleme.

O problemă majoră în stabilirea modalităților de cooperare (sau cel puțin în încercarea de a spori cooperarea între părțile interesate) este lipsa unei entități publice desemnate cu atribuții de coordonare a celorlalți actori. Permișiunea cooperării între entitățile publice nu este suficientă. Una dintre ele sau o autoritate externă ar trebui să fie desemnată să preia inițiativa de gestionare a proiectului până la încheierea acordurilor între părți și încrederea că acesta este suficient de bine pregătit pentru a fi implementat. În cazul zonei metropolitane Chișinău, este evident că municipiul Chișinău va fi entitatea care va dezvolta cooperarea cu localitățile suburbane (metodologia PMUD, care este în curs de implementare).

2) *Cooperarea între APL și nivelul guvernamental pentru planificarea infrastructurii și a transportului public este minimă.* Prin urmare, se constată lipsa unor strategii de dezvoltare în domeniu agreeate de toți actorii, pentru determinarea priorităților de renovare și construcție a infrastructurii rutiere, promovarea complementarității între diferite tipuri de transport și cooperării între operatori, inclusiv pentru construirea de noi infrastructuri, atunci când este necesar.

*În contextul dezvoltării rețelelor de transport public, problema finanțării acestora devine crucială.* Resursele pentru dezvoltarea transportului public sunt limitate și, din cauza veniturilor reduse ale populației, tarifele la transport trebuie menținute la un nivel minim. Acest lucru face ca crearea de noi servicii de transport, pentru a-și îmbunătăți calitatea serviciilor, să fie o provocare pentru autoritățile publice interesate și mai puțin pentru operatorii privați. Cu toate acestea, alte modalități de a recupera costurile de transport de la utilizatori nu au fost explorate. În unele țări, instituția de specialitate care se ocupă de organizarea transporturilor beneficiază de resurse alocate sau utilizează resurse proprii, pe lângă investiții de capital de la instituțiile municipale, autoritățile regionale și guvernamentale, diferite de resursele generate de operațiunile de transport. Taxele pot fi percepute din taxe de parcare, taxe de aeroport (Marea Britanie), taxe pentru combustibil (Portugalia, Germania), taxe de la angajatori (Franța). Unele orașe din SUA folosesc un sistem bazat pe impozite pe proprietate. Aceste soluții ar trebui explorate.

3) *Lipsa unui sistem centralizat de date și statistici agregate* privind numărul localităților care operează autobuze locale sau alte tipuri de sisteme de transport urban și numărul de pasageri pe care îi transportă. Acest fapt influențează negativ procesul de fundamentare și elaborare a noilor inițiative de politici în domeniu. Totodată, acest fapt confirmă lipsa dialogului și colaborării dintre autoritățile administrației publice centrale și locale.

4) *În prezent, transportul local este tipul de transport dominant ca poluare și cost.* Autobuzele și microbuzele operate privat sunt de departe cele care prevalează, în timp ce vehiculele electrice, cum ar fi troleibuzele, sunt disponibile doar în orașele mai mari, ca Chișinău, Bălți, Tighina și Tiraspol, iar transportul feroviar suburban este aproape inexistent. Răspândirea companiilor de transport privat de dimensiuni mici, cu vehicule mici și învechite, a fost răspunsul pieței la lipsa capacităților investiționale a orașelor, inclusiv celor mai mici, iar transportul public depinde aproape în totalitate de ofertele agenților economici. Lipsa de cooperare între entitățile publice a condus la o ofertă segmentată, cu oportunități contractuale și volum de pasageri prea mic pentru a permite operatorului să investească în vehicule mai moderne și mai puțin poluante.

Potrivit Strategiei naționale de dezvoltare regională a Republicii Moldova pentru anii 2022-2028, cinci din cele șase orașe principale pentru pregătirea viitorilor poli de creștere a Republicii Moldova, cu excepția municipiului Orhei, nu dispun de un serviciu local de transport public urban de o calitate acceptabilă, întrucât autoritățile publice locale nu sunt capabile financiar să asigure achiziția de unități de transport moderne. În aceste condiții, în prezent, serviciile de transport public din cinci municipii au fost delegate agenților economici privați, care folosesc în majoritate unități de transport (microbuze) cu un grad sporit de uzură fizică și morală și cu o calitate nesatisfăcătoare a serviciilor prestate.

5) *APL-urile au capacități limitate de monitorizare a calității serviciilor și siguranța în exploatare.* Fapt determinat de lipsa resurselor umane competente pentru monitorizarea nivelului calității serviciilor de transport prestate, iar în zonele cu un nivel scăzut de concurență, pot exista puține mijloace alternative.

6) *Interconexiunea dintre diferite niveluri de servicii este redusă.* Nu toate orașele au dezvoltat noduri de tranzit pentru autocare (în special de-a lungul rutelor de tranzit între orașele mai mari) și din cauza nivelurilor multiple de planificare a rutelor, opririle nu pot fi întotdeauna concentrate în aceeași zonă.

7) *Condițiile de siguranță rutieră sunt semnificativ mai reduse decât în țările UE.* Deși, în evoluție se atestată o tendință descrescătoare a principalilor indicatori ai siguranței rutiere din Republica Moldova prin micșorarea numărului deceselor din trafic în zonele urbane, situația se poate agrava odată cu continuarea dezvoltării mobilității urbane și a indicelui de motorizare.

8) *Nivelul redus al digitalizării mobilității.* Dezvoltarea țării în ceea ce privește digitalizarea arată rezultate contrastate pe activități, zone geografice și categorii de public. În timp ce unele zone prezintă semne de progres rapid, alte zone (în special zonele rurale) prezintă dificultăți pentru digitalizare. Nu există nicio îndoială că infrastructura digitală va ajunge la maturitate în zonele cele mai populate și dezvoltate economic, unde va fi capabilă să sprijine digitalizarea serviciilor de transport urban și să beneficieze de servicii digitale dezvoltate în transport (cum ar fi planificarea rutelor, informarea pasagerilor, biletul electronic, managementul

traficului și siguranța). Cu toate acestea, decalajul se poate mări, iar zonele periferice vor rămâne cu servicii segmentate și prost organizate.

În domeniul transportului rutier de persoane prin sericii regulate, o inițiativă importantă o reprezintă implementarea sistemului de management integrat, care presupune crearea Registrului rutelor, precum și implementarea mai multor subsisteme informaționale, printre care E-Bilet, E-GPS. Dezvoltarea acestor sisteme urmează să faciliteze integrarea tuturor serviciilor regulate într-un sistem unic.

9) *Organizarea coexistenței transportului de pasageri și transportul de marfă* este, de asemenea, o problemă provocatoare. Deși intensitatea livrării de mărfuri nu a atins aceeași amplitudine ca în alte țări, acesta este un punct de luat în considerare la planificarea și renovarea infrastructurii rutiere.

10) Existența unui sistem de transport public slab dezvoltat și ineficient *afectează cu precădere grupurile vulnerabile ale populației*, care nu au acces sau resurse financiare pentru autovehicule personale prin reducerea mobilității acestora.

**49.** Analizând lista măsurilor propuse de Uniunea Europeană prin intermediul **noului cadru european de mobilitate urbană** adoptat în decembrie 2021 pentru asigurarea tranziției către o mobilitate urbană sigură, accesibilă, favorabilă incluziunii, inteligentă, rezilientă și cu emisii zero se conturează următoarele direcții de activitate pentru Republica Moldova:

1) Adoptarea planurilor de mobilitate urbană durabilă în orașele din Republica Moldova;

2) Decarbonizarea sectorului transportului public, cu dezvoltarea mobilității electrice și a mobilității active. Totodată, urmează a fi promovate acțiuni de dezvoltare a tipurilor de transport cu zero emisii (ciclismul, mersul pe jos), care progresa lent în țară. Deși sunt dezvoltate mai multe inițiative pentru promovarea ciclismului, iar numărul populației dispuse să adopte acest tip de transport este în creștere, numărul efectiv de piste construite este limitat și nu există norme (ghiduri) de planificare și proiectare a acestora;

3) Digitalizarea transportului public. Asigurarea dezvoltării și îmbunătățirea tehnologiilor în domeniul transportului, prin promovarea utilizării sistemelor inteligente de transport și a tehnologiei informației în gestionarea și exploatarea tuturor tipurilor de transport (sisteme de date deschise, servicii electronice și sisteme de management integrat pe toate tipurile de transport).

### 1.5 Transportul rutier de mărfuri

**50.** Transportul rutier de mărfuri este un pilon esențial al economiei Republicii Moldova, facilitând mobilitatea bunurilor atât pe plan intern, cât și pe plan internațional.

**51.** În ultimii cinci ani, transportul rutier de mărfuri a cunoscut fluctuații semnificative, influențate de factori economici, politici și pandemici. Conform datelor furnizate de Biroul Național de Statistică al Republicii Moldova:

2019: 40 milioane de tone de mărfuri transportate

2020: 35 milioane de tone (scădere de 12,5% din cauza pandemiei COVID-19)

2021: 38 milioane de tone (recuperare parțială)

2022: 42 milioane de tone (creștere susținută de redresarea economică)

2023: 44 milioane de tone (creștere moderată).

**52.** În structura transporturilor:

Mărfuri agricole: 30%

Produse industriale: 25%

Materiale de construcții: 20%

Produse alimentare: 15%

Alte mărfuri: 10%

**53.** Sub aspect instituțional transportul rutier de mărfuri în Republica Moldova este reglementat de o serie de instituții și organisme naționale și internaționale:

- Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale: principalul organism responsabil cu politica de transport și infrastructură.

- Agenția Națională Transport Auto (ANTA): responsabilă de reglementarea, supravegherea și controlul activităților de transport rutier.

- Asociația Transportatorilor Auto din Republica Moldova (AITA): organizație patronală reprezentativă pentru transportatorii de mărfuri.

**54.** În context, principalele probleme identificate care rezultă din situația existentă sunt următoarele:

a) Congestionare a punctelor de trecere a frontierei și a terminalelor vamale: în rezultat avem o scădere semnificativă a productivității și o creștere imposibilă a costurilor operaționale;

b) Riscuri imediate de sustenabilitate: lipsă de resurse umane și de flotă performantă;

c) Acces dificil la piață: operatorii de transport de marfă sunt dezavantajați față de cei din țările vecine.

d) Riscuri viitoare de sustenabilitate: incompatibilitate a flotei existente cu exigențele de mediu și de siguranță;

## **Secțiunea a 2-a. Transport feroviar**

**55.** Moldova dispune de o rețea feroviară cu o lungime totală de 1151 km de linii principale de cale ferată și 776 km de linii secundare/stații, toată rețeaua fiind formată din linii neelectrificate cu ecartament larg de 1520 mm. Există câteva scurte secțiuni în apropierea frontierei cu România, care sunt construite conform ecartamentului standard european de 1435 mm, pentru a permite schimbul de boghiuri sau transbordarea între diferite ecartamente.

**56.** Trei coridoare majore traversează Republica Moldova:

1) Coridorul Nord, care face legătura cu Ucraina prin mai multe puncte de trecere a frontierei și deservind orașul nordic Bălți și Ungheni, reprezentând punctul de frontieră cu cel mai intens trafic cu România în anul 2022 (cu direcția către Iași și portul Constanța din România);

2) Coridorul Central, asigurând conexiunea dintre Ungheni și capitala Chișinău, și extinzându-se spre Ucraina (regiunea Odessa) prin Transnistria;

3) Coridorul Sudic realizează conexiunea rețelei centrale cu noua direcție către regiunea Odessa prin stația Basarabeasca - o secțiune nouă pe teritoriul Ucrainei, fiind reabilitată până la stația Berezino. Spre sud, traseul atinge Dunărea și frontiera română prin Complexul portuar Giurgiulești și Portul Reni din Ucraina.

**57.** Câteva trasee din regiunea nordică și sudică nu se conformează limitelor teritoriale ale țării, astfel că liniile de cale ferată traversează în repetate rânduri atât teritoriul Moldovei, cât și al Ucrainei. Această configurație conduce la emergența unei complexități neintenționate în materie de supraveghere și control feroviar. Structurile și procedurile vamale complexe extind durata deplasării în ansamblu și diminuează atractivitatea transportului pe calea ferată.

**58.** Până în prezent, Î.S. „Calea Ferată din Moldova” (în continuare- CFM) reprezintă unicul operator feroviar din Republica Moldova, având responsabilități ce includ transportul de marfă și de pasageri, precum și administrarea rețelei feroviare. Segmentul dominant al activității companiei îl constituie transportul de marfă, în special tranzitul din Ucraina spre Uniunea Europeană. Întreținerea principalelor linii feroviare a fost insuficient finanțată timp de mai mulți ani, ceea ce a dus la reducerea în timp a activității de transport a călătorilor. În urma crizei provocate de Covid-19, doar câteva rute, selectate pe baza relevanței lor comerciale, continuă să fie operaționale.

**59.** Întru asigurarea implementării Acordului de Asociere RM – UE și armonizarea treptată a legislației naționale în domeniul transportului feroviar la acquis-ul UE, pentru crearea unor servicii feroviare moderne, fiabile și sigure, deschise competiției între viitorii operatori feroviari, publici și privați, prin Legea nr.19/2022 a fost adoptat Codul transportului feroviar, care prevede reformarea CFM și al întregului sector de transport feroviar. Astfel, infrastructura feroviară va aparține în continuare statului, iar serviciile de tracțiune, transport pasageri și marfă vor putea fi prestate și de operatori privați. În același timp, se vor stabili reguli concrete privind aportul statului în privința dezvoltării infrastructurii feroviare și ulterior, va permite crearea unui climat investițional echitabil în ramură și dezvoltarea competitivității pe piața serviciilor de transport feroviar de mărfuri. Acest proces de reformă a debutat cu înființarea Agenției Feroviare responsabile de implementarea și realizarea politicilor în domeniul transportului feroviar, fiind abilitată cu exercitarea atribuțiilor organului național pentru siguranța feroviară și transpunerea

acquis-ului UE relevant în vederea îmbunătățirii standardelor de calitate a serviciilor prestate în transportul feroviar.

**60.** Totodată, au fost lansate o serie de inițiative menite să sporească interconectarea infrastructurii feroviare moldovenești cu rețelele feroviare ale Uniunii Europene. În perspectivă, o secțiune a rețelei feroviare din Moldova va funcționa în cadrul coridoarelor rețelei TEN-T, facilitând conexiuni între toate statele membre ale UE. În acest context, Republica Moldova va juca un rol crucial ca țară de tranzit între Uniunea Europeană și Ucraina, aceasta din urmă devenind, alături de Moldova, candidată pentru aderarea la UE în iunie 2022.

### *Starea infrastructurii feroviare*

**61.** Rețeaua feroviară, care se întinde pe 1151 km, cuprinde toate regiunile țării. În ansamblu, infrastructura feroviară se confruntă cu probleme de deteriorare și insuficiență a capacității, aceste deficiențe fiind accentuate în mod deosebit pe sectorul feroviar cu potențial înalt, situat în zona nord-centrală al Moldovei. Se consemnează întâzieri considerabile în lucrările de întreținere a infrastructurii feroviare, evidențiindu-se o frecvență ridicată a restricțiilor de viteză pe rețea (în jur de 38% din aceasta). Viteza medie comercială nu depășește 30 km/h, în timp ce viteza nominală maximă (conform proiectării inițiale) oscilează între 80 și 100 km/h.

**62.** Cea mai mare parte a echipamentelor și instalațiilor (sisteme de semnalizare, interblocări, blocuri de cale, centralizare) prezintă un grad de uzură fizică de peste 75%, iar o serie semnificativă dintre sistemele actuale se fundamentează pe tehnologii învechite, având durata de exploatare expirată sau aproape de expirare. În pofida faptului că aceste tehnologii sunt depășite, ele pot asigura funcționarea eficientă în condiții de trafic restrâns, însă nu sunt adecvate pentru gestionarea unui trafic feroviar în creștere. O modernizare se impune în viitorul imediat.

**63.** Divergențele de standarde tehnologice, în special diferențele de ecartament feroviar între Republica Moldova și statele membre ale Uniunii Europene, constituie obstacole artificiale și complică procedurile de trecere a frontierei, afectând atât transportul de marfă, cât și pe cel de călători. Această discrepanță între ecartamente impune realizarea unor operațiuni complexe de gestionare a trenurilor în punctele de trecere a frontierei, cum ar fi schimbarea boghiurilor de la un tip de ecartament la altul (exemplu în acest sens fiind stația Ungheni), unde capacitatea este limitată la un singur tren simultan, sau proceduri de transbordare (cum este cazul la Giugiulești).

**64.** CFM nu dispune de capacitatea necesară pentru a implementa renovări ample și permanente ale infrastructurii feroviare într-o manieră eficientă. Compania are la dispoziție un număr limitat de instrumente de întreținere și echipament pentru material rulant, esențiale pentru reînnoirea principală a liniilor de cale ferată și chiar pentru întreținerea de rutină. Majoritatea lucrărilor de întreținere se execută manual, cu echipe pe teren care efectuează reparații punctuale menite să conserve status quo-ul existent. De asemenea, deficitul de personal calificat pentru întreținerea preventivă și corectivă constituie un aspect crucial în evaluarea stării infrastructurii feroviare. În acest sector, la fel ca în multe alte domenii de specialitate, se prefigurează un val semnificativ de pensionări, punând astfel în discuție politica de resurse umane a companiei.

**65.** Totuși, cauza principală a deteriorării infrastructurii feroviare rezidă în deficitul investițional din ultimii ani, atât în ceea ce privește reparațiile de anvergură, cât și întreținerea finanțată din bugetul statului. Această dinamică a condus la degradarea stării rețelei. În contrast cu investițiile rutiere, care au depășit 1 miliard de euro, fondurile destinate sectorului feroviar în perioada 2007 - 2016 s-au situat sub pragul de 150 de milioane de euro, conform Raportului Băncii Mondiale privind revitalizarea sectorului feroviar din Moldova din 2020.

**66.** Starea deficitară a infrastructurii influențează negativ performanța acestui sector (limitarea vitezei, extinderea duratei deplasărilor, capacitatea redusă a rețelei), diminuând astfel atractivitatea sectorului pentru expeditori și reprezentând un obstacol în fața concurenței cu traficul rutier.

**67.** De asemenea, infrastructura precară generează repercusiuni interne asupra bugetului operatorului feroviar: durate mai lungi de parcurs cu trenul presupun angajarea unui număr sporit de personal de locomotivă, datorită restricțiilor legale privind durata maximă de lucru zilnic.



**68.** În prezent, fluxurile principale de transport de marfă din Moldova sunt reprezentate de bunuri ce tranzitează din Ucraina spre Uniunea Europeană. Totuși, având în vedere infrastructura puțin atractivă și poziționarea geografică a Moldovei, se conturează posibilitatea unor rute alternative ce conectează Ucraina și România, evitând teritoriul moldovenesc.

**69.** Din aceste considerente, sunt necesare acțiuni urgente pentru modernizarea infrastructurii feroviare pentru ameliorarea competitivității transportului feroviar din Republica Moldova. Din motiv că statul nu dispune de resurse financiare suficiente în bugetul public național pentru mentenanța, reparația și dezvoltarea infrastructurii feroviare, au fost atrase fonduri (granturi și împrumuturi) în cadrul inițiativei Solidarity Lanes cu suportul Uniunii Europene și a insitituțiilor financiare a UE pentru asigurarea reabilitării și bunei funcționări a coridorului feroviar nord-centru.

**70.** Un pas semnificativ în direcția susținerii eforturilor de reabilitare și întreținere a infrastructurii feroviare ar consta în adoptarea, după modelul practicat în statele membre ale Uniunii Europene, a unui plan de investiții multianual, prevăzut pentru întreținerea și gestionarea infrastructurii feroviare.

**71.** Este imperativ să se consolideze importanța comercială a infrastructurii feroviare. Actuala configurare a rețelei feroviare nu răspunde în mod optim necesităților expeditorilor, impunându-se facilitarea accesului agenților economici la utilizarea infrastructurii feroviare.. Aceasta presupune instituirea sau dezvoltarea zonelor de transbordare și a terminalelor multimodale, precum și realizarea conexiunilor feroviar-rutier-fluviale în porturile relevante, alături de eficientizarea procedurilor de traversare a frontierelor spre UE, a frontierelor cu Ucraina și în interiorul Moldovei.

**72.** În contextul unei conectivități sporite cu Uniunea Europeană și cu statul învecinat, recomandările Consiliului European indică necesitatea evaluării posibilității de extindere a unor artere feroviare europene principale (cu ecartamentul standard UE de 1435 mm) în teritoriile statelor membre ce utilizează un alt tip de ecartament. Această oportunitate ar putea fi exploatată în viitor, atunci când volumul traficului dintre Moldova și țara sa vecină va justifica investiția.

#### ***Serviciile de transport pe calea ferată***

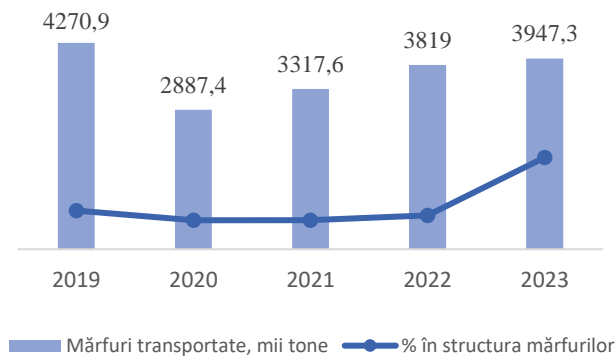
**73.** Conform situației din ultimii 5 ani, sectorul feroviar realizează circa 15% din fluxul total de mărfuri transportate și circa un 1% din fluxul total de pasageri transportați, înregistrând o scădere continuă. Tendința în descreștere a acestor indicatori se explică prin lipsa cadrului de finanțare a infrastructurii feroviare și a serviciilor de transport public de pasageri, care să susțină creșterea calității serviciilor.

**74.** Deși, acest mijloc de transport este mai atractiv ca preț per km, durata mare de transportare feroviară duce la blocarea resurselor financiare pe o perioadă mult mai îndelungată și de regulă îl face nerentabil economic. Mai mult ca atât, serviciile feroviare actuale nu corespund cerințelor expeditorilor și ale furnizorilor de servicii logistice. Infrastructura și echipamentele aferente „ultimul kilometru”, astfel încât să faciliteze intrarea și ieșirea mărfurilor din sistemul feroviar, precum și să furnizeze interfețe cu alte modalități de transport (în special, pentru a facilita transportul combinat feroviar-rutier, dacă este necesar) sunt slab dezvoltate ceea ce se răsfrânge negativ asupra costului final al mărfii.

**75.** Sistemul CFM de determinare/stabilire a prețurilor și tarifelor pentru transportul de marfă este depășit și îngreunat de birocrăție. Procesul de stabilire a prețurilor și a tarifelor este anevoios într-un context în care deciziile trebuie luate rapid, în cadrul unei piețe de transport concurențiale.

**76.** Transportul feroviar de marfă reprezintă segmentul principal de activitate pentru CFM, având în vedere că 80% din veniturile operaționale ale companiei sunt generate de activitățile de transport de marfă. În anul 2019, CFM a gestionat transportul a 4,27 milioane tone de marfă, în timp ce în 2023 această cifră s-a redus la 3,94 milioane tone (figura 6).

**Figura 6.** Mărfuri transportate cu transportul feroviar



Sursa: Elaborată de autor conform datelor Biroului Național de Statistică

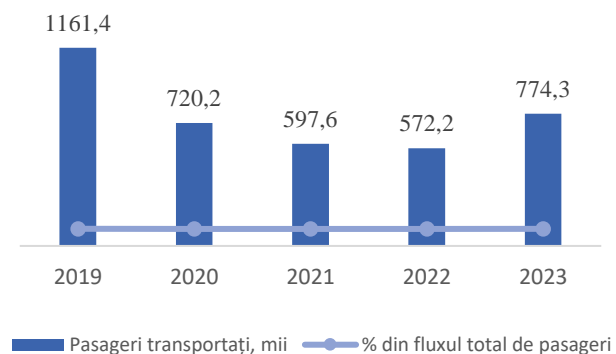
**77.** Totuși, se atestă o majorare a cotei transportului feroviar în structura mărfurilor transportate de la 8,7% în 2019 la 19,9% în 2023, această creștere este rezultatul blocării totale și/sau parțiale a porturilor maritime ucrainene în urma agresiunii Federației Ruse în Ucraina, situație care a necesitat redirecționarea exporturilor agricole ucrainene către rutele terestre (feroviare și rutiere).

**78.** În această situație, CFM este extrem de dependentă de activitățile de tranzit în ceea ce privește transportul de marfă, având în vedere că actuala configurație economică internă nu generează o cerere substanțială pentru serviciile de transport feroviar de marfă. Performanțele comerciale ale sectorului feroviar sunt influențate preponderent de factorii economici externi, cum ar fi activitățile de export și tranzit.

**79.** În ceea ce privește transportul feroviar de pasageri al CFM acesta este deficitar, în special în ceea ce privește transporturile locale și suburbane. Serviciile domestice de transport de pasageri au fost diminuate la jumătate comparativ cu perioada anterioară pandemiei, în principal din cauza învechirii materialului rulant. Un număr restrâns de servicii internaționale sunt desfășurate cu vagoane modernizate, înregistrând rezultate satisfăcătoare. Deși liniile internaționale sunt performante, pe piața internă tarifele pentru serviciile de călători sunt stabilite de stat la niveluri extrem de reduse, iar CFM nu beneficiază de compensații financiare pentru aceste servicii, spre deosebire de practicile din țările Uniunii Europene, rezultând astfel în pierderi semnificative. În plus, nu există o colaborare între operatorii de transport rutier de pasageri și cei feroviar pentru a oferi servicii integrate călătorilor.

**80.** Datele privind evoluția transporturilor de pasageri (figura 7), indică faptul că numărul pasagerilor transportați a scăzut în anul 2023 cu 33% în comparație cu anul 2019, și deține o cotă nesemnificativă (sub 1%) din totalul pasagerilor transportați cu transportul feroviar.

**Figura 7.** Pasageri transportați cu transportul feroviar



Sursa: Elaborată de autor conform datelor Biroului Național de Statistică

**81.** Acest fapt se datorează nivelului limitat al investițiilor în materialul rulant din ultimii ani, datorită veniturilor nesemnificative și a suportului insuficient din partea statului. Parcul de material rulant este învechit, această situație fiind cu precădere vizibilă în segmentul transportului de călători. Majoritatea vagoanelor și locomotivelor (pentru tracțiune și manevră) au depășit

durata de viață maximă admisibilă, un fapt ce anticipează o retragere masivă din uz în următorii ani.

**82.** Totodată, se constată un grad redus de digitalizare a serviciilor de transport feroviar. Operațiunile de circulație și monitorizare a trenurilor sunt efectuate, în mare parte, manual, complicând gestionarea unui eventual trafic intensificat și influențând negativ atât siguranța, cât și disponibilitatea operațională. Serverele și sistemele de operare utilizate sunt depășite, iar funcționarea lor continuă este afectată de lipsa întreținerii sau de defecțiunile hardware. Se remarcă absența unor straturi de securitate, constituind un risc major pentru securitatea corporativă.

**83.** Având în vedere structura IT depășită, compania se confruntă cu un risc înalt de breșe de securitate și disfuncționalități ale sistemelor existente, ceea ce generează probleme în desfășurarea operațiunilor.

**84.** Într-un scenariu pesimist, fără intervenții și inovații în organizare, material rulant și finanțare a transportului de călători, sectorul feroviar se va confrunța cu pierderea unui volum și mai mare de trafic în favoarea celui rutier, indiferent de tipul transportului - marfă sau călători.

**85.** La moment, se desfășoară unele inițiative pentru dezvoltarea sectorului feroviar. În anul 2012, CFM a demarat procesul de modernizare a flotei sale de material rulant, procurând 5 unități DMU reabilite, urmate de achiziția a 12 locomotive diesel noi, în 2016, din contul unui credit BEI-BERD și a unui grant UE. Totodată, pe parcursul perioadei 2023-2024, pentru reabilitarea coridorului feroviar Vălcineț-Ocnița-Bălți-Ungheni-Chișinău-Căinari, în cadrul inițiativei Solidarity Lines, au fost atrase resurse financiare în valoare totală de peste 114,0 milioane de euro prin negocierea și semnarea Acordurilor de împrumut cu BERD și BEI, cu o porțiune de grant oferit de Comisia Europeană. De asemenea, au avansat lucrările de reparație pe tronsonul de cale ferată Bender-Căușeni-Basarabeasca-Etulia-Giurgiulești. În context, au fost efectuate lucrări pe 40 de km de cale ferată, s-au schimbat 38 de aparate de cale, 13000 de traverse, precum și s-a curățit albia podurilor feroviare din stația Căușeni. Totuși, este imperios necesară realizarea de investiții suplimentare în materialul rulant (cu accent pe transportul de călători), atât în segmentul de transport marfă, cât și în cel de călători.

### *Reziliența transportului feroviar la schimbările de mediu*

**86.** Schimbările climatice constituie o sursă semnificativă de riscuri pentru infrastructura de tip liniar. Astfel, fenomene precum creșterea temperaturilor medii, intensificarea și prelungirea valurilor de căldură estivale, secetele sau multiplicarea incendiilor pot cauza supraîncălzirea componentelor, dilatarea șinelor, perturbarea circulației feroviare, încetinirea traficului. De asemenea, o serie de alte pericole climatice pot influența în mod direct rețeaua, incluzând inundațiile, fenomenele de submersiune, alunecările de teren și altele.

**87.** Pentru diminuarea riscului, o întreținere avansată este esențială pentru consolidarea rezistenței infrastructurii. Întreținerea eficientă a sistemelor de drenaj și o supraveghere atentă a taluzurilor ar contribui semnificativ la reducerea vulnerabilității componentelor cheie ale rețelei. Este imperativ să se includă proiecțiile climatice în toate demersurile viitoare, de la substituirea materialelor la reconstrucție, pentru a opta pentru materiale adecvate contextului climatic (cum ar fi șinele rezistente la temperaturi ridicate) și pentru a dimensiona componentele în mod corespunzător (de exemplu, sistemele de drenaj). Abordarea riscului hidrologic, reprezentat de inundațiile provocate de râuri sau scurgeri, trebuie să constituie o prioritate.

**88.** Problema mișcărilor de sol reprezintă o provocare majoră pentru întreaga rețea, necesitând o monitorizare și prevenire riguroasă. Selecția materialelor în secțiunile recent proiectate sau în cazul înlocuirii șinelor trebuie să asigure o rezistență și toleranță sporită la căldură, pentru a face față atât proiecțiilor de temperatură viitoare, cât și evenimentelor de durată cu temperaturi extreme (de exemplu, mai multe zile consecutive cu temperaturi peste 35°C).

**89.** În contextul emisiilor de dioxid de carbon, transportul feroviar se distinge ca fiind unul dintre sectoarele cu cele mai scăzute niveluri de emisii de CO<sub>2</sub>. Cu toate acestea, capacitatea acestui sector de a reduce și mai mult emisiile de carbon rămâne considerabilă. Eforturile pot fi direcționate către dezvoltarea infrastructurii, îmbunătățirea facilităților și modernizarea materialului rulant, optimizarea energiei de tracțiune, perfecționarea sistemelor auxiliare, sau

integrarea inteligenței artificiale pentru o gestionare eficientă a energiei. Utilizarea locomotivelor mai eficiente din punct de vedere energetic (cu o greutate redusă) și promovarea de către Republica Moldova a politicii de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> și a altor gaze cu efect de seră în conformitate cu responsabilitățile care rezultă din prevederile tratatelor internaționale.

### ***Instituții și legislație***

**90.** Prin Acordul de Asociere încheiat cu Uniunea Europeană, Republica Moldova s-a angajat să își sincronizeze sectorul feroviar cu cel european, adoptând și implementând reglementările existente ale UE.

**91.** Reforma sectorului feroviar a fost consolidată printr-o fundamentare juridică robustă, vizând organizarea instituțională pe termen lung a rețelei feroviare. În anul 2022 a fost adoptat Codul transportului feroviar nr.19/2022 (lege primară în domeniu), care încorporează cerințele esențiale ale directivelor feroviare ale Uniunii Europene. Acesta include transformarea operatorului feroviar, constituirea entităților feroviare pertinente, stabilirea cadrului contractual pentru compensarea serviciilor de transport public, precum și finanțarea activităților de întreținere și exploatare a rețelei feroviare.

**92.** Cu toate acestea, procesul de implementare efectivă înregistrează întârzieri atât în cadrul operatorului feroviar, cât și în cadrul organismelor guvernamentale implicate. Părțile interesate din sectorul feroviar se confruntă cu insuficiența capacității de a efectua o transformare instituțională amplă, care ar presupune, într-un context economic instabil, mobilizarea unui număr semnificativ de resurse umane și eforturi susținute pentru gestionarea acestei probleme. În plus, chiar și pentru etapa preliminară de adoptare a contractelor de finanțare/compensare, bugetul alocat a fost restricționat, iar procesul de implementare a suferit amânări.

**93.** Totuși, în absența realizării schimbărilor necesare în anii următori, există riscul ca Republica Moldova să nu îndeplinească cerințele stipulate în Acordul de Asociere, ceea ce va compromite stadiul său de pregătire pentru o viitoare aderare la Uniunea Europeană.

### ***Priorități emergente din contextul actual***

**94.** În cadrul acestei strategii, prioritățile stabilite se vor axa pe următoarele două principii fundamentale:

1) *Inacțiunea nu reprezintă o soluție viabilă.* În absența modernizării, sectorul feroviar se va confrunta cu o criză profundă, exacerbată de accelerarea procesului de învechire a activelor și echipamentelor, precum și de diminuarea progresivă a resurselor umane esențiale. Scăderea calității serviciilor va antrena o pierdere adițională a clienților, agravarea deficitelor financiare și va constitui un obstacol suplimentar în calea dezvoltării economice a țării.

2) *Este imperios necesară adoptarea unor măsuri pro active pentru dezvoltarea acestui sector,* pentru a garanta continuitatea existenței căilor ferate, rezistența lor în fața problemelor actuale și pentru a spori atractivitatea sectorului în ochii potențialilor noi angajați și investitori. Republica Moldova trebuie să pună în aplicare Concepția pentru restructurarea sectorului feroviar, conform adoptării sale, și să persiste în procesul de modernizare a sectorului, având suportul tuturor actorilor naționali relevanți și al instituțiilor internaționale.

**95.** Această viziune se va axa, așa cum va fi dezvoltat ulterior, pe câteva aspecte esențiale:

1) întreținerea, renovarea sau modernizarea infrastructurii feroviare, conform necesităților impuse de condiția actuală a rețelei feroviare și de cerințele pieței;

2) asigurarea unei finanțări previzibile și constante a sectorului feroviar, fundamentată pe acorduri contractuale între compania de căi ferate și stat, în scopul susținerii acestuia;

3) reorientarea transportului feroviar de călători pe axele cele mai relevante;

4) amplificarea atractivității sectorului, cu o tendință comercială tot mai accentuată către expeditori;

5) dezvoltarea competențelor și capacităților entităților implicate (compania națională de căi ferate, organismele de reglementare și control, departamentele ministeriale) pentru a răspunde cu eficiență provocărilor reformei feroviare și modernizării legislației în domeniu.

### Secțiunea a 3-a. Căile navigabile interioare

**96.** Sistemul de căi navigabile interioare și de porturi din Republica Moldova este compus din două artere fluviale naturale, râurile Nistru și Prut. În conformitate cu Acordul european privind principalele rute de navigație internă de importanță internațională, încheiat la Geneva la 19 ianuarie 1996, ambele râuri sunt clasificate ca rute de importanță internațională de categoria E:

- 1) E 80-07 - Râul Prut, de la confluența cu râul Dunărea până la Ungheni (407 km);
- 2) E 90-03 - Râul Nistru din portul Belgorod-Dnestrovsk (Ucraina) până în portul Bender (228 km),
- 3) și două porturi de importanță internațională:
- 4) P 80-62 - Complexul portuar Giurgiulești (133 km), râul Dunărea;
- 5) P 90 - 03 - 02 - portul Bender (228 km) pe râul Nistru.

**97.** Deși, în perioada anilor '70-80, transportul naval din Republica Moldova a simțit o ascensiune considerabilă, pe râurile Nistru și Prut circulând aproximativ 450 de nave, începând cu anii '90, activitățile economice și transportul de mărfuri pe căile navigabile au înregistrat un declin constant.

**98.** Întreținerea regulată a șenalului navigabil pe cursurile de apă (râuri) și a infrastructurii conexe, esențiale pentru garantarea unei navigații sigure, nu a fost efectuată de-a lungul a numeroși ani, practic de la sfârșitul anilor '80 și începutul anilor '90 ai secolului trecut. Astfel, se constată că condițiile de navigație sunt nefavorabile, iar elementele căii navigabile (în particular șenalul) nu sunt conforme cu standardele impuse.

**99.** Pentru restabilirea unei navigații sigure și pentru reluarea transportului de mărfuri și persoane pe căile navigabile interioare, la prima etapă este necesar realizarea unui studiu hidrografic al albiei râurilor, urmată de o analiză riguroasă a datelor colectate, pentru o imagine exactă a elementelor esențiale ale căii navigabile/șenalului navigabil și, în ansamblu, a stării de navigabilitate a râurilor.

**100.** Direcțiile de intervenție relevante pentru restabilirea navigabilității fluviale vor fi influențate de multiple aspecte decisive, inclusiv de condiția actuală a infrastructurii hidrografice și de dinamica economică a regiunilor adiacente (din hinterland). De remarcat faptul că, în perioada anilor '90 se înregistra un volum de aproximativ 5 milioane de tone de transport de mărfuri pe an pe râurile Moldovei. Potențialul atingerii unui astfel de volum de transport într-unul dintre orizonturile de timp viitoare va fi determinat de studiile și analizele detaliate, care vor decurge din acest document strategic.

**101.** La moment, nu există o evidență statistică oficială a transportului regulat pe râuri, totuși se raportează transportul ocazional de mărfuri pe anumite sectoare ale râurilor, efectuate pe distanțe reduse, destinate să satisfacă cerințele locale ocazionale ale sectorului privat, preponderent în contextul activităților agricole și de construcții, cu caracter predominant sezonier. Legătura între ambele maluri ale fluviul Nistru este asigurată de Î.S. „Bacul Molovata”, care prestează servicii regulate de transport naval și transportă anual 125-135 mii tone de mărfuri și 120-130 mii de pasageri peste râul Nistru, raionul Dubăsari, cu șlepul nepropulsat.

**102.** Republica Moldova și-a asigurat ieșirea la Marea Neagră, prin segmentul maritim al fluviului Dunărea (km 132,7-133.4), unde pe parcursul ultimelor 2 decenii a construit și dezvoltat Complexul Portuar Giurgiulești, care este compus din Portul de Pasageri și Mărfuri Giurgiulești (administrat de către Î.S. „Portul Fluvial Ungheni”) și Portul Internațional Liber Giurgiulești (gestionat de ÎCS „Danube Logistics” SRL).

**103.** Administrarea și întreținerea șenalului navigabil și a porțiunii de navigație pe Dunăre din Moldova este asigurată de către Administrația Fluvială a Dunării de Jos, Galați (AFDJ), în conformitate cu Convenția privind regimul navigației pe Dunăre, semnată la Belgrad la 18 august 1948. Navigația pe acest sector al Dunării este sigură, iar adâncimea apei și toate celelalte cerințe de navigație sunt asigurate. Nu există blocaje, puncte critice sau obstacole pentru navigație, toate elementele șenalului navigabil sunt în conformitate cu recomandările Comisiei Dunării.

**104.** Accesul la fluviul Dunărea oferă Republicii Moldova o legătură directă cu Marea Neagră în aval și în amonte cu nouă țări europene riverane Dunării, inclusiv o legătură cu statele membre

ale UE. Beneficiile acestei conexiuni fizice se extind dincolo de simpla infrastructură, statutul Moldovei ca membru al diverselor organizații internaționale, asociații și inițiative axate pe Dunăre conferindu-i o oportunitate remarcabilă de a dezvolta comunicații internaționale, obținând avantaje și un impact pozitiv asupra sectorului de transport, inclusiv în domeniul navigației interioare și maritime. Republica Moldova este parte a Comisiei Dunării (CD)<sup>1</sup>, cea mai veche instituție fluvială internațională europeană; are statutul de observator în cadrul Comunității de Transport<sup>2</sup>, urmărind obținerea calității de stat membru; participă activ la implementarea Strategiei Dunării și este angajată în OCEMN (Cooperarea Economică la Marea Neagră)<sup>3</sup>.

**105.** Complexul portuar Giurgiulești, situat la confluența dintre fluviul Dunărea și râul Prut, care a oferit Republicii Moldova, țară fără ieșire directă la mare, unicul ei acces comercial către apele internaționale, acum își asumă o nouă funcție internațională esențială. Din perioada în care Federația Rusă a blocat porturile de-a lungul coastei ucrainene a Mării Negre în 2022, Complexul portuar Giurgiulești a devenit un punct nodal pentru facilitarea importului și exportului de cereale și combustibil din/și în Ucraina învecinată.

**106.** Complexul portuar Giurgiulești nu doar asigură integritatea lanțurilor logistice pentru agenții economici moldoveni implicați în import și export, dar, începând cu debutul agresiunii Federației Ruse în Ucraina, a devenit un actor esențial în menținerea fluxului de mărfuri către și dinspre Ucraina.

**107.** Prin utilizarea Dunării, prin coridoarele solidarității pentru transportul de cereale și combustibil, volumul total de marfă tranzitat prin Complexul portuar Giurgiulești a crescut de la 1,83 milioane de tone în 2022 la un nou record de 2,17 milioane de tone în 2023, înregistrând o creștere de 18,6%.

**108.** Numărul de containere transbordate a atins un record istoric de 8 460 de unități. Această creștere semnificativă a fost determinată, în principal, de cantitățile mai mari de cereale și semințe exportate, care au sporit cu 55%, ajungând la 889 de mii de tone, ceea ce constituie 41% din volumul total de mărfuri transbordate. Importul de produse petroliere a crescut ușor, cu 4%, până la 599 mii de tone, reprezentând 28% din totalul mărfurilor transbordate prin port. Creșterea volumelor din 2023 se datorează și majorării cu 26%, comparativ cu anul trecut, a exporturilor de ulei de floarea-soarelui, atingând cifra de 248 de mii de tone.

**109.** Complexul portuar Giurgiulești servește atât ca un punct nodal pentru importurile de combustibil în Moldova, cât și ca furnizor de combustibil pentru rețeaua de benzinării și fermierii din Ucraina. Deși exportul de cereale moldovenești reprezintă un obiectiv primordial, portul preia în mod crescut cereale ucrainene, contribuind astfel la efortul internațional de prevenire a penuriei alimentare generate de conflictul din regiune. În acest moment crucial, Republica Moldova își valorifică capacitatea portuară nu doar în sprijinul economiei proprii, dar și pentru susținerea economiei extinse a regiunii.

### ***Porturi interioare și porturi fluviale-maritime***

**110.** Din cadrul inițial extins al sistemului portuar moldovenesc, unicul ansamblu portuar rămas funcțional din punct de vedere comercial este Complexul portuar Giurgiulești. Acesta a cunoscut o evoluție remarcabilă în perioada recentă, afirmându-se ca fiind portul esențial al Moldovei și unul dintre nodurile portuare primordiale de pe cursul Dunării. Importanța sa a fost

<sup>1</sup> Comisia Dunării este cea mai veche comisie fluvială internațională din Europa, care se ocupă de menținerea și îmbunătățirea condițiilor de navigație pe fluviul Dunărea, de la izvorul său din Germania până la gurile de vărsare din România și Ucraina, ducând la Marea Neagră.

<sup>2</sup> Comunitatea Transporturilor este o organizație internațională în domeniul mobilității și al transporturilor. Aceasta are 36 de participanți - statele membre ale Uniunii Europene reprezentate de Comisia Europeană, cele șase părți din Europa de Sud-Est (Republica Albania, Bosnia și Herțegovina, Kosovo\*, Muntenegru, Republica Macedonia de Nord și Republica Serbia) și cei trei participanți observatori (Georgia, Republica Moldova și Ucraina), care lucrează la integrarea piețelor de transport din Balcanii de Vest în UE prin acordarea de asistență celor șase parteneri din Balcanii de Vest în adoptarea și punerea în aplicare a legislației UE în domeniul transporturilor și prin sprijinirea proiectelor de conectare a partenerilor regionali din Balcanii de Vest între ei și cu UE.

<sup>3</sup> Prioritățile-cheie pentru activitatea OCEMN în domeniul transporturilor sunt definite de obiectivul 3, "Crearea unei rețele de transport eficiente", din "Agenda economică a OCEMN pentru un parteneriat OCEMN consolidat", adoptată în 2012.

OCEMN acordă o atenție deosebită cooperării în domeniul transporturilor, concentrându-se în principal pe utilizarea eficientă a capacității intraregionale și pe potențialul de tranzit în creștere al regiunii Mării Negre. OCEMN a dezvoltat câteva proiecte esențiale în regiune care contribuie la extinderea rețelelor transeuropene și la dezvoltarea legăturilor de transport euro-asiatice. Unul dintre proiectele în curs de desfășurare se referă la dezvoltarea infrastructurii maritime în cadrul Memorandumului de înțelegere privind dezvoltarea autostrăzilor maritime (MoS) în regiunea OCEMN (semnat la Belgrad la 19 aprilie 2007). Grupul de lucru ad-hoc pentru autostrăzile maritime coordonează proiectul. La 1 noiembrie 2022, Republica Moldova și Republica Armenia au preluat președinția și vicepreședinția în cadrul grupului de lucru pentru o perioadă bianuală.

subliniată în mod deosebit în contextul confruntărilor militare din Ucraina, survenite în ultimii doi ani, aspect elaborat în detaliu în capitolul precedent.

**111.** Componentă esențială a sistemului de navigație fluvială internă, atunci când acesta era operațional, o reprezentau numeroasele porturi interioare și punctele de transbordare situate pe cursurile râurilor Prut și Nistru. Așa cum s-a precizat anterior, aceste porturi interioare nu au mai desfășurat activități de ani de zile, activitatea lor diminuându-se semnificativ, aproape în totalitate, în decursul ultimelor trei decenii. Cu toate acestea, perspectiva dezvoltării navigației și infrastructurii fluviale interioare fără o reînnoire corespunzătoare a porturilor interioare este practic nerealizabilă.

**112.** Una din intervențiile esențiale propuse de această Strategie va consta într-o analiză comprehensivă a economiei zonei adiacente râurilor (hinterlandului), abordând aspecte economice, sociale și, desigur, de mediu. Studiul cererii pentru aceste servicii, condițiile în care transportul de mărfuri pe căile navigabile devine avantajos pentru clienți, precum și oportunitățile de parteneriat între sectorul public și cel privat pentru reabilitarea capacităților portuare și impactul ecologic al acestei dezvoltări vor contura un tablou precis al situației actuale și potențialului de evoluție al sectorului porturilor interioare. În momentul de față, nu se poate afirma cu precizie că locațiile istorice (unde odinioară funcționau porturi) vor reprezenta, de asemenea, cele mai optime variante pe viitor. Totuși, imperativele politicii de transport ale Uniunii Europene, progresul sistemului de căi navigabile interioare și porturi, inclusiv intensificarea multimodalității - un pilon principal în politica UE de transport - și orientarea de la transportul rutier spre căile navigabile interioare, ca parte integrantă a politicii globale de mediu, nu vor putea fi realizate în absența porturilor, esențiale ca puncte de transfer.

**113.** Crearea condițiilor optime pentru o navigație în siguranță, amplificarea volumului transportului de persoane și mărfuri, precum și sporirea atractivității serviciilor de transport naval constituie condiții prealabile pentru revigorarea activităților portuare. Aceste direcții vor fi reflectate în obiectivele strategice ale dezvoltării sistemului de căi navigabile și porturi, formulate în cadrul acestei Strategii.

#### ***Complexul portuar Giurgiulești: Portul de Pasageri și Mărfuri Giurgiulești și Portul Internațional Liber Giurgiulești***

**114.** Complexul Portuar Giurgiulești se compune din două entități (porturi): „Portul de pasageri și mărfuri Giurgiulești” și „Portul Internațional Liber Giurgiulești”. Acesta reprezintă unicul port din Moldova care asigură acces nemijlocit către căile navigabile internaționale și Marea Neagră, constituind un nod crucial pentru intrarea și ieșirea mărfurilor în și din Moldova. Complexul Portuar Giurgiulești nu este numai un epicentru esențial al activității economice moldovenești, dar se numără și printre cele mai semnificative porturi ale sectorului inferior al Dunării.

**115.** Complexul Portuar Giurgiulești și portul Reni (Ucraina) sunt legate printr-o secțiune de cale navigabilă interioară care face parte din coridorul Rin-Dunăre. Secțiunea respectivă, Ceatalul Ismail-Brăila, aparține rețelei TEN-T de bază. De-a lungul ultimilor 15 ani, s-a observat o evoluție economică și de infrastructură notabilă în domeniul navigației maritime în cadrul Complexului Portuar Giurgiulești.

**116.** Portul de Pasageri și Mărfuri Giurgiulești este un port fluvio-maritim multifuncțional, de dimensiuni reduse, se află în gestiunea și administrarea Întreprinderii de Stat "Portul Fluvial Ungheni".

**117.** Portul de Pasageri și Mărfuri Giurgiulești se localizează pe parcursul râului Prut, în zona de confluență a Prutului cu Dunărea. Anual, acesta gestionează un volum impresionant de diverse categorii de bunuri, operând prin intermediul unui singur cheu. Pe tot parcursul anului, portul asigură escala de nave maritime și fluviale de transportare a mărfurilor, precum și destinate transportului de pasageri și de animale.

**118.** Portul de Pasageri și Mărfuri Giurgiulești dispune de o infrastructură cu acces la sectorul maritim al Dunării, cu ieșire la Marea Neagră prin Canalul Sulina (RO) și Canalul Bîstroe (UA). În port pot fi operate barje autopropulsate de până la 3000 de tone, nave de tip maritim-fluvial, nave maritime (pescaj până la 5 m), și nave de croazieră fluvială cu lungimea maximă de 130 m.

Pe malurile râului Prut este situat cheul de la Semeni, o construcție ce-și are originea din perioada sovietică, loc în care nave aparținând Întreprinderii de Stat „Portul Fluvial Ungheni” pot fi reparate, deși printr-o metodologie foarte depășită. În perioadele când nivelul apei scade, ambarcațiunile sunt extrase din apă și supuse unor reparații rapide, în așteptarea creșterii nivelului apei pentru re-imersare. Această practică de restaurare navală este intrinsec legată de fluctuațiile nivelului hidrografic al râului, care experimentează variații marcante de mai multe ori în decursul unui an, rezultând într-un proces îndelungat de reabilitare a navelor, durând, în majoritatea cazurilor, aproximativ un an.

**119.** De-a lungul râului Prut, nu sunt prezente șantiere navale. În zona stângă a râului Nistru, în Bender, există două docuri plutitoare, însă acestea sunt într-o stare nesatisfăcătoare, fără să fie folosite.

**120. *Portul Internațional Liber Giurgiulești*** ( în continuare - PILG) este situat la 133,8 km/72,2 mile marine (nautice) de Marea Neagră, pe secțiunea maritimă a fluviului Dunărea. Portul a obținut statutul de zonă economică liberă<sup>4</sup> în 2005 cu efect până în 2030.

**121.** Având o poziție strategică, în proximitatea frontierelor moldovenești cu România și Ucraina, portul se bucură de un acces privilegiat atât spre Marea Neagră și Marea Mediterană prin intermediul navelor maritime, cât și spre statele riverane Dunării prin barje fluviale, completat de conexiuni feroviare interne cu Uniunea Europeană și Ucraina. Astfel, portul evoluează într-un nod logistic important, nu numai pentru Republica Moldova, dar și pentru întreaga zonă regională.

**122.** Activitățile portuare în zona actualului port au început în anul 1995, fiind inițiată construcția unui terminal pentru produse petroliere în localitatea Giurgiulești, situată la o distanță de 500 de metri de malul Dunării. Zona a cunoscut o dezvoltare semnificativă după finalizarea, în 1999, a unui acord de schimb de teritorii cu Ucraina, în urma căruia Moldova a obținut o porțiune de litoral dunărean propriu, în lungime de 450 de metri, de pe care se pot observa frontierele cu România și Ucraina. Această achiziție teritorială a permis extinderea proiectului Giurgiulești, transformându-l într-un port deschis navigației maritime, dotat cu un terminal pentru depozitarea și transbordarea produselor petroliere rafinate.

**123.** Terminalul petrolier din cadrul PILG a fost inaugurat la data de 26 octombrie 2006. În anul 2011 s-a construit un terminal de marfă, precum și o dană pentru un terminal de cereale, un terminal feroviar cu ecartament mixt, infrastructură portuară, un depozit, zone de depozitare și clădiri de birouri.

**124.** În prezent, PILG este activ în gestionarea unei varietăți de categorii de mărfuri, incluzând vrac uscat, vrac lichid, produse petroliere rafinate, mărfuri generale și containere, dispunând de o capacitate anuală de manipulare a mărfurilor ce atinge pragul de 3 milioane de tone.

**125.** Infrastructura portului include cinci dane de acostare, cu o lungime cumulată de 1200 de metri, dispuse de-a lungul Dunării și Prutului. Portul este capabil să gestioneze nave cu parametri maximi de până la 7 metri pescaj și un tonaj brut de până la 9000 de tone.

**126.** În anul 2023, volumul total al schimburilor comerciale în PILG a înregistrat o creștere, influențată predominant de contextul politic specific. Exporturile de cereale și ulei vegetal au atins niveluri semnificative în 2023, respectiv ajungând la 889 de mii de tone (cu 55% mai mult comparativ cu anul 2022) și 248 de mii de tone cu 26% comparativ cu anul trecut. De asemenea, și cantitatea de materiale de construcții importate s-a majorat cu 10%, însumând 195 mii de tone, iar importul de îngrășăminte în saci mari, vrac uscat și vrac lichid a continuat să evolueze pozitiv cu o creștere de 48%, ajungând la 119 mii de tone.

**127.** Terminalul de mărfuri generale existent este utilizat în întregime, iar compania se află în faza finală de proiectare a construcției unei noi dane universale. Noul terminal, în valoare de 5 milioane USD, va fi utilizat în principal pentru mărfuri uscate în vrac și mărfuri generale. Portul reia transbordarea containerelor din portul românesc Constanța către Moldova și Ucraina. Acesta

---

<sup>4</sup> În zona economică liberă se aplică reglementări vamale și fiscale speciale, iar bunurile pot fi importate, fabricate și exportate din nou fără a fi supuse unor tarife standard sau fără a necesita controale vamale regulate. Principalul obiectiv al acordării statutului de zonă liberă este de a încuraja investițiile interne și străine și de a promova comerțul internațional prin intermediul beneficiilor și avantajelor acordate companiilor care își desfășoară activitatea în cadrul acesteia. Aceste avantaje includ scutiri de taxe, proceduri vamale simplificate și reglementări diferite.



a dezvoltat o nouă platformă de manipulare și depozitare a containerelor de 5.000 de metri pătrați, care poate fi extinsă în funcție de modul în care crește cererea. Portul intenționează să achiziționeze echipamente de manipulare suplimentare pentru a face față cererii în acest domeniu.

### ***Căile navigabile interioare și flota maritimă***

**128.** Flota transportului naval este depășită (uzată și moral învechită) și prezintă pericol pentru siguranța navigației, integritatea mărfurilor, bunurilor transportate și mediul înconjurător, ceea ce determină scăderea volumului de mărfuri și pasageri transportați pe căi navigabile interioare.

**129.** Prin Hotărârea Guvernului nr. 723/2023, a fost transpus parțial Directiva (UE) 2016/1629 privind stabilirea cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară. În același timp, Agenția Navală a Republicii Moldova se află în proces de elaborare și aprobare a actelor normative interne (departamentale) care vor pune în aplicare prevederile hotărârii menționate. Totodată, în scopul aplicării cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară, este necesară fortificarea capacităților Agenției Navale a Republicii Moldova, prin asigurarea cu numărul necesare de personal calificat, cu studii și experiență corespunzătoare.

**130.** În prezent, sub pavilionul Republicii Moldova sunt înregistrate aproximativ 65 de nave de navigație interioară, peste 3680 de nave de tonaj mic (cu capacitatea de până la 80 de tone) și ambarcațiuni de agrement. Totuși, acestea sunt autorizate să navigheze exclusiv pe cursurile râurilor Prut și Nistru, restricția fiind determinată de deficiențele legislative referitoare la recunoașterea societăților internaționale de clasificare a navelor.

### ***Aspecte instituționale și legale ale sectoarelor căilor navigabile interioare și maritime***

**131.** Politica în domeniul transportului naval în Republica Moldova este elaborată de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și implementată prin intermediul Agenției Navale a Republicii Moldova (în continuare - ANRM), autoritatea administrativă din subordinea ministerului.

**132.** Astfel, ANRM i-au fost atribuite funcțiile de supraveghere a siguranței navigației pe căile navigabile interne și în raza portuară conform Hotărârii Guvernului nr.706/2018, funcții de control conform prevederilor Legii nr.105/2003 privind protecția consumatorilor, Legii nr.131/2012 privind controlul de stat și Legii nr.7/2016 privind supravegherea pieței, în ceea ce privește comercializarea produselor nealimentare.

**133.** Pentru realizarea eficientă a funcțiilor și atribuțiilor ce îi revin, ANRM trebuie să dispună de personal suficient și calificat, și anume: inspectori ai statului de pavilion și statului port, inspectori pentru managementul siguranței, inspectori pentru securitatea facilităților portuare și securității la bordul navelor, inspectori de certificare a navelor, arhitecți navali etc., și să fie dotat cu echipamente esențiale necesare pentru desfășurarea integrală a activităților de verificare periodică a stării șenalului navigabil și a infrastructurii căilor de navigație, precum și pentru implementarea intervențiilor necesare.

**134.** Deficitul de personal calificat și instruit pentru îndeplinirea activităților asociate verificării navigabilității râurilor, coordonarea și organizarea intervențiilor necesare, precum și a mentenanței periodice a căilor navigabile, consolidarea securității navigației prin implementarea unor echipamente moderne de tip RIS (serviciilor de informare fluvială) și elaborarea de proceduri pentru monitorizarea și localizarea navelor pe căile navigabile constituie în momentul de față principala dificultate în activitatea entității statului responsabilă de aceste sarcini specializate. Situația nu este semnificativ mai favorabilă în domeniul maritim, în special în ceea ce privește adaptarea și armonizarea legislației maritime naționale la standardele și convențiile internaționale.

**135.** Analiza situației curente a sectorului de transport pe căi navigabile interioare din Moldova permite extragerea următoarelor concluzii:

1) Acest domeniu a fost în mare parte ignorat, iar potențialul său nu a fost valorificat în ultimele trei decenii;

2) În absența mentenanței corespunzătoare, infrastructura de transport pe apă s-a învechit, deteriorat sau a devenit în cele din urmă complet nefuncțională;

3) Flota, care ar constitui un element esențial în dezvoltarea transportului pe căile navigabile, nu există. De asemenea, au fost desființate companiile și atelierele care se ocupau cu întreținerea și construcția navelor;

4) Nu există digitalizare sau aplicarea de mijloace sau instrumente moderne pentru a reglementa siguranța navigației pe căile navigabile interioare;

5) Legislația care reglementează acest sector trebuie să fie aliniată la elementele tehnice și juridice moderne ale navigației interioare la nivel european, care este diferită în prezent.

Aceste aspecte fundamentale referitoare la situația curentă a sectorului constituie baza în stabilirea direcțiilor strategice pentru revitalizarea și avansarea ulterioară a acestuia, având în vedere perspectiva aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană.

## **Secțiunea a 4-a. Transport maritim**

**136.** Importanța strategică a accesului Republicii Moldova la Dunăre și, implicit, la rețeaua europeană de căi navigabile interioare, precum și la Marea Neagră și Mediterană, a fost evidențiată anterior. Această Strategie reflectă situația actuală a sectorului transportului maritim, cu accent pe aspectele legislative sectoriale ce influențează semnificativ activitatea acestui domeniu.

**137.** Ținând cont de faptul că navele maritime fac escală în Complexul Portuar Giurgiulești și că în port se efectuează operațiuni portuare, în contextul proximității și influenței Mării Negre, este aplicat regimul de navigație maritimă pentru navele maritime pe Dunăre.

**138.** „Dunărea Maritimă” definește segmentul de 170 de kilometri al fluviului, navigabil pentru vasele maritime, care se extinde de la portul interior Brăila până la Marea Neagră, incluzând și sectorul moldovenesc al Dunării.

**139.** Administrarea domeniului maritim în Republica Moldova este asigurată de mai multe entități. Exceptând MIDR și ANRM, alte entități implicate în procesul de gestionare a sectorului sunt Ministerul Mediului prin asigurarea managementului integrat al resurselor de apă, Agenția de Mediu și Inspectoratul pentru Protecția Mediului prin aspecte privind protecția mediului și a resurselor acvatice, Serviciul Hidrometeorologic de Stat, și Instituția Publică Serviciul Național pentru Managementul Frecvențelor Radio.

**140.** Majoritatea convențiilor și instrumentelor internaționale fundamentale ale OMI, ratificate de Republica Moldova, nu au fost încă transpuse sau aplicate în mod corespunzător în legislația națională, pentru a asigura implementarea integrală a acestor instrumente, cu scopul de a garanta siguranța vieții pe mare, protecția mediului marin și conformitatea navelor cu standardele pentru serviciile prestate. Acest fapt este cauzat de insuficiența resurselor financiare necesare și a personalului calificat în domeniu, lipsa expertizei tehnice și absența unui mecanism de supraveghere.

**141.** În acest context, Republica Moldova urmează să depună eforturi pentru îmbunătățirea eficacității măsurilor adoptate pentru implementarea convențiilor și protocoalelor la care este parte, asigurând, totodată, o monitorizare riguroasă a acestora.

## **Secțiunea a 5-a. Transport Aerian**

### ***Situația actuală***

**142.** Semnarea de către Republica Moldova în anul 2012 a Acordului privind spațiul aerian comun între Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre (în continuare ASAC), a creat în premieră condiții ca operatorii aerieni naționali și cei din Uniunea Europeană să aibă acces liberalizat la piața serviciilor aeriene între UE și Republica Moldova, fiind posibilă efectuarea de zboruri în regim liberalizat cu statele UE și statele din Spațiul Economic European. Totodată, pe lângă ASAC, Republica Moldova beneficiază de servicii liberalizate cu un număr mare de țări, ceea ce constituie un avantaj major pentru dezvoltarea întregii ramuri a aviației civile.

**143.** La moment, în Republica Moldova funcționează două aeroporturi internaționale certificate, Aeroportul Internațional Chișinău și Aeroportul Internațional Mărculești, ambele fiind în proprietatea statului.

**144.** Aeroportul Internațional Chișinău reprezintă principalul nod de transport aerian al țării și a revenit în gestiunea statului în martie 2023, după rezilierea contractului de concesiune cu „Avia Invest” SRL, care a preluat în anul 2013 operațiunile și managementul aeroportului în cadrul unui parteneriat public-privat.

**145.** Eforturile depuse de autoritățile Republicii Moldova pentru creșterea competiției între companiile aeriene și reducerea costurilor pentru bilete, au determinat majorarea constantă pe cale aeriană, pe parcursul anilor 2013-2023, a fluxului de pasageri care utilizează transportul aerian (tabelul 1), în mare parte acest lucru datorându-se concurenței și apariției pe piață a operatorilor aerieni low – cost, care provin din statele membre UE. Totuși, criza provocată de situația pandemică a rezultat în reducerea oscilatorie a serviciilor de transport aerian în anul 2020.

**Tabel.1** Evoluția indicatorilor activității desfășurate de Aeroportul Internațional Chișinău

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Pasageri, mil.</b>	1,3	1,8	2,2	2,2	2,7	2,8	3,0	0,9	1,8	2,3	2,8
<b>Mișcări aeronave, mii</b>	16,8	19,7	22,5	22,0	27,1	27,9	27,1	9,9	16,6	19,2	24,1
<b>Transport de marfă și poștă, mil tone</b>	3,0	2,9	2,9	2,8	3,5	4,2	3,8	2	2,8	2,5	2,7

Sursa: Statistica Aeroportul Internațional Chișinău

**146.** Pe parcursul anului 2023, transportul aerian de pasageri s-a dublat în comparație cu anul 2013 fiind transportați în total 2838,1 mii de pasageri, totodată fiind înregistrată o creștere de circa 23% sau cu 529,4 mii de pasageri mai mult comparativ cu perioada anului precedent. Ritmul de creștere a traficului de pasageri realizat în anul 2023 demonstrează restabilirea traficului de pasageri în proporție de 95% raportat la perioada pre pandemică, anul 2019 când au fost transportați 2995,6 mii de pasageri. Pe perioada anului 2023 transporturile de mărfuri constituie 2664,5 tone înregistrând o creștere de 6,9% comparativ cu perioada anului 2022. Numărul de mișcări ale aeronavelor a constituit 24,1 mii cu 25% mai mult decât anul 2022. Acest fapt se datorează și atragerii mai multor operatori aerieni noi pe piața Republicii Moldova (Georgian Wings, Aegean Airlines, Eurowings, Southwind Airlines, Isair, Azerbaijan Airlines-AZAL, Arkia Airlines), astfel pe parcursul anului 2023, 19 companii aeriene au efectuat zboruri charter și zboruri regulate de pe/către Aeroportul Internațional Chișinău spre 40 destinații mondiale.

**147.** În pofida faptului că Pandemia COVID-19 a avut un impact negativ asupra domeniului aviației în ansamblu, fiind atestată o prăbușire a numărului de pasageri, în partea ce ține de transportul aerian de mărfuri – a fost înregistrată o menținere a indicatorilor, tendința fiind una ascendentă până în prezent.

**148.** Din păcate, lipsa unei infrastructuri adecvate pentru dezvoltarea sectorului cargo nu permite valorificarea pe deplin a acestui sector. În virtutea faptului că veniturile aeroporturilor sunt alcătuite preponderent din tarife aeroportuare, percepute de la companiile aeriene care transportă pasageri, dezvoltarea sectorului cargo ar permite scăderea presiunii pe tarifele aeroportuare percepute de la companii aeriene ce transportă pasageri, fiind posibilă diminuarea acestora și atragerea de noi companii, iar pe de altă parte fiind posibilă păstrarea veniturilor aeroporturilor și respectiv dezvoltarea acestora.

**149.** Se constată că agresiunea Federației Ruse în Ucraina, a influențat negativ legăturile logistice feroviare și rutiere din statul vecin, Republica Moldova jucând un rol esențial în partea ce ține de redirecționarea fluxurilor de pasageri și mărfuri. În speranța că acest conflict se va încheia cât mai curând, există toate circumstanțele ca legăturile economice și logistice deja stabilite să fie păstrate și după finalizarea conflictului. În acest sens, examinarea în ansamblu a sectorului aerian – feroviar – rutier din proximitatea aeroporturilor din Republica Moldova ar

favoriza creșterea atractivității acestora pentru transporturile aeriene de mărfuri, poștă, colete, etc.

**150.** Astfel, sectorul transportului aerian din Republica Moldova posedă un potențial semnificativ în materie de creștere economică, consolidare a legăturilor regionale și stimulare a dezvoltării turistice. Totuși, pentru a exploata la maxim aceste posibilități, este esențial să se răspundă la anumite întrebări critice și să se depășească provocările relevante, și anume:

1) *Modernizarea infrastructurii:* Aeroporturile internaționale din Republica Moldova, împreună cu infrastructura aferentă, necesită o modernizare continuă pentru a se alinia la standardele internaționale. Este imperios necesară mobilizarea unor investiții considerabile pentru modernizarea infrastructurii aeroportuare, în vederea atingerii standardelor internaționale și îmbunătățirii securității și confortului pasagerilor;

2) *Eficiența reglementărilor:* Este imperativă o analiză aprofundată a sistemului regulator și a procesului de îmbunătățire a reglementărilor, pentru a garanta alinierea promptă a cadrului normativ național la standardele și practicile internaționale recomandate (Standards and recommended practices – SARPs). Aceasta va facilita atragerea companiilor aeriene și va asigura siguranța zborurilor și securitatea aviației aeronautice;

3) *Dezvoltarea economică:* Exploatarea sectorului transportului aerian pentru stimularea dezvoltării economice, crearea de noi locuri de muncă și facilitarea comerțului și turismului constituie un pilon central pentru creșterea economică a Republicii Moldova;

4) *Sustenabilitatea mediului:* Este esențială adoptarea practicilor ecologice, precum utilizarea combustibililor sustenabili și diminuarea emisiilor de carbon, pentru a corespunde obiectivelor ecologice la nivel global;

5) *Calitatea serviciilor:* Calitatea serviciilor în transportul aerian din Republica Moldova variază, identificându-se totodată și multiple oportunități de perfecționare. Facilitățile aeroportuare, deși sunt în proces de modernizare, necesită îmbunătățiri suplimentare pentru a garanta pasagerului o experiență de călătorie optimă și confortabilă. Este imperativ realizarea unui studiu de piață pentru o mai bună înțelegere a tipului de trafic și a necesităților clienților, asigurându-se astfel că aeroporturile și companiile aeriene implementează standarde înalte de calitate a serviciilor;

6) *Conectivitate și accesibilitate:* Este vitală consolidarea infrastructurii de conectivitate, atât la nivel național, cât și internațional (inclusiv rețelele rutiere și feroviare), precum și îmbunătățirea accesului regional către aeroporturile internaționale. Aceste eforturi vor contribui la creșterea atractivității Republicii Moldova pentru turiști și mediul de afaceri.

7) *Asigurarea unui nivel cât mai ridicat al sistemului național de facilitare a transporturilor aeriene și a confortului pasagerilor cu mobilitate redusă.* Este extrem de importantă asigurarea unor servicii cât mai înalte, reducerea timpului de procesare a pasagerilor fiind un element care ar putea favoriza creșterea traficului de tranzit a aeroporturilor din țară.

**151.** Nerezolvarea acestor aspecte cheie ar putea avea următoarele consecințe negative:

1) *Stagnarea dezvoltării infrastructurii:* O infrastructură deficitară poate constitui un obstacol major în calea dezvoltării transportului aerian și poate descuraja extinderea operațiunilor companiilor aeriene în Moldova, limitând astfel progresul în acest domeniu vital;

2) *Sub-performanță economică:* Neexploatarea completă a potențialului economic al transportului aerian poate rezulta în pierderea unor oportunități esențiale pentru dezvoltarea economică, crearea de locuri de muncă și creșterea comerțului;

3) *Impactul asupra mediului:* Ignorarea practicilor prietenoase cu mediul înconjurător are repercusiuni negative asupra mediului și poate prejudicia imaginea Republicii Moldova, determinând reticența călătorilor în partea ce ține de sustenabilitate;

4) *Deficiență de conectivitate:* O conectivitate deficitară poate reduce atractivitatea Republicii Moldova pentru călători și investitori, frânând astfel dezvoltarea economică și integrarea eficientă a țării în regiune;

5) *Scăderea nivelului de siguranță a zborurilor:* O creștere a incidentelor și accidentelor aeronautice poate reduce încrederea publicului/pasagerilor în siguranța serviciilor aeriene, cauzând daune materiale și umane urmare acestor evenimente.

6) *Scăderea constantă a numărului de specialiști în domeniul aviației civile:* Lipsa staff-ului este o problemă cu care se confruntă constant aeroporturile, companiile aeriene, întreprinderile de deservire la sol, organizațiile de întreținere tehnică și per ansamblu toate categoriile de agenți aeronautici.

### III. VIZIUNEA

**152.** Viziunea Strategiei constă în asigurarea dezvoltării durabile și sigure a sistemului de transport, precum și implementării unui sistem de management eficient al domeniului care va permite identificarea unor opțiuni optime pentru soluționarea rapidă și eficientă a problemelor majore din sector.

**153.** Astfel, până în anul 2030, sistemul de transport urmează să corespundă următoarelor criterii:

*1) Conectivitate perfectă cu țările vecine și cu sistemul european de transport*

În calitate de viitor stat membru al UE, Republica Moldova va fi, într-un viitor apropiat, parte a sistemului european de transport. Din această perspectivă, Republica Moldova va fi interconectată cu țările vecine prin coridoare de transport eficiente și moderne, totodată adoptând cât mai curând posibil ecartamentul feroviar al UE.

Nodurile principale de transport vor fi consolidate cu echipamente de transbordare relevante, pentru a oferi o gamă mai largă de opțiuni modale de expeditori și pentru a permite operațiuni intermodale. Totodată, vor fi dezvoltate noduri logistice moderne, orientate spre client, la punctele de trecere a frontierei, porturi și în marile orașe, în special în Chișinău, pentru a consolida competitivitatea producătorilor și comercianților cu amănuntul naționali și pentru a consolida beneficiile viitoarei integrări a țării în o piață comună a UE.

*2) Infrastructură de transport renovată și rezistentă pentru toate tipurile de transport*

Creșterea accesibilității regiunilor și populației prin construcția/ modernizarea rețelei în conformitate cu standardele europene, în special la nivelul rețelei TEN-T, astfel fiind asigurată coeziunea zonelor rurale cu principalele noduri economice, oferind un atu puternic pentru dezvoltarea socială și economică a țării.

*3) Mobilitate durabilă și incluzivă*

Către anul 2030, rețelele de transport public, auto și serviciile feroviare vor fi mai bine coordonate și vor contribui la conectarea eficientă a zonelor urbane și rurale printr-o ofertă modernizată de servicii. Acestea vor fi concepute cu o viziune incluzivă față de persoanele în etate, femei, studenți și persoanele cu mobilitate redusă. Și în transportul aerian vor fi diminuate tarifele aeroportuare și atrași noi transportatori aerieni, în vederea extinderii traficului aerian de pasageri.

Prin aprobarea planurilor de mobilitate urbană durabilă pentru marile orașe se va asigura îmbunătățirea considerabilă a condițiilor de mobilitate pentru cetățeni, facilitarea accesului populației la transportul public modern și reducerea impactului negativ asupra mediului prin promovarea transportului alternativ și eficientizarea infrastructurii de transport.

*4) Mobilitate sigură*

Îmbunătățirea siguranței circulației rutiere, reducerea numărului de accidente rutiere, în particular a accidentelor soldate cu decese, în scopul contribuției la „Viziunea 0” a Comisiei Europene, precum și minimizarea efectelor economice cauzate de aceste accidente.

*5) Mobilitate prietenoasă cu mediul*

Pe măsură ce țara noastră face eforturi de a accelera creșterea economică, cererea de transport și nivelul traficului vor continua să crească. Promovarea transportului alternativ mai puțin poluant în detrimentul transportului rutier va contribui la o distribuire mai corectă a acestor fluxuri între diferite tipuri de transport, cu asigurarea unui impact cât mai redus asupra mediului ambiant. Totodată, va fi stimulată reînnoirea parcului de vehicule antrenat în efectuarea transportului prin servicii regulate, prin reducerea unităților de transport cu un grad sporit de uzură fizică și morală, cu consecințe nefaste atât pentru confortul și siguranța oamenilor, cât și pentru calitatea mediului.

*6) Digitalizarea sistemului de transport*

Noul concept de mobilitate va sprijini strategia de digitalizare a țării. Digitalizarea sectorului transporturilor va oferi multiple beneficii în ceea ce privește siguranța rutieră și managementul traficului, cu o monitorizare eficientă a traficului, navigației fluviale și operațiuni feroviare mai sigure.

## **IV. OBIECTIVE ȘI DIRECȚII PRIORITARE**

**154.** Obiectivele de dezvoltare generale pe care le propune Strategia de mobilitate pentru orizontul anului 2030 reflectă aspirațiile de asigurare a mobilității cetățenilor prin sisteme de transport eficiente, sigure și multimodale, corelată cu o infrastructură rutieră fiabilă și dezvoltată, precum și de aducere a Republicii Moldova mai aproape de standardele și valorile europene, care să asigure un proces stabil de aderare a țării noastre la Uniunea Europeană.

### **155. OBIECTIVUL GENERAL 1. Îmbunătățirea gestionării activelor rutiere, reabilitarea și modernizarea în continuare a rețelei de drumuri și sprijinirea transportului rutier sigur și sustenabil**

Prin acest obiectiv se urmărește îmbunătățirea rețelei de drumuri din Republica Moldova și a serviciilor rutiere oferite, pe baza unui management și legislație consolidată a sectorului, a investițiilor continue în infrastructură și echipamente moderne, precum și a celor mai înalte standarde de siguranță rutieră și va contribui la realizarea obiectivelor trasate și a priorităților corespunzătoare direcției de politici și intervenții prioritare nr .5.19 – „Dezvoltarea drumurilor și a transporturilor rutiere” și pct.12, 15 a direcției de politici și intervenții nr.5.23 din SND.

#### **Direcția prioritară 1.1: Îmbunătățirea capacităților funcționale și instituționale ale subdiviziunilor responsabile de elaborarea și promovarea politicilor publice în domeniul infrastructurii rutiere**

1.1.1 Consolidarea capacității instituționale a ministerului prin asigurarea cu resursele umane și informaționale necesare, astfel încât să crească semnificativ capacitatea instituției de a asigura un management eficient al politicilor promovate;

1.1.2 Simplificarea procedurilor de autorizare pentru lucrările declarate de utilitate publică națională, inclusiv pentru realizarea proiectelor de infrastructură TEN-T (Directiva UE);

1.1.3 Asigurarea participării în cadrul organismelor internaționale (Federația Internațională a Drumurilor, Asociația Internațională Permanentă a Congreselor Rutiere, Comisia Economică a Organizației Națiunilor Unite pentru Europa etc.) pentru creșterea vizibilității țării pe arena internațională.

#### **Direcția prioritară 1.2: Asigurarea unui cadru contractual și financiar sustenabil pentru managementul activelor rutiere**

1.2.1 Definirea criteriilor de calitate în procedura de achiziții publice pentru asigurarea unei concurențe eficiente, bazată pe organizarea unor achiziții publice transparente cu favorizarea ofertelor ce implică tehnologii avansate și asigurarea unui control mai eficient asupra calității lucrărilor prestate;

1.2.2 Revizuirea cadrului normativ și de reglementare existent în domeniul achizițiilor/implementării/controlului de lucrări de infrastructură pentru a permite utilizarea contractelor de tip FIDIC și a contractelor multianuale bazate pe performanță la nivel național;

1.2.3 Modificarea reglementărilor în domeniul achizițiilor pentru lucrări în domeniul infrastructurii de transport;

1.2.4 Asigurarea previzibilității și rezilienței finanțării infrastructurii de transport corelate cu necesitățile populației, fondurile colectate, alocate în totalitate pentru Fondul rutier să fie repartizate cu destinație specială infrastructurii rutiere.

#### **Direcția prioritară 1.3. Continuarea proiectelor de reabilitare a infrastructurii rutiere**

Pentru asigurarea infrastructurii de transporturi calitativă și sigură evaluată prin intermediul țintelor finale ale indicatorilor de calitate a rețelei de drumuri, stabiliți în SND, vor fi întreprinse următoarele activități:

1.3.1 Modernizarea a cel puțin 1200 km de drumuri republicane și regionale cu îmbrăcăminte din piatră spartă și pământ, prin transformarea acestora în drumuri cu structura rutieră modernă;

1.3.2 Drumuri modernizate:

a) cel puțin 326 km de drumuri expres din rețeaua TEN-T (conform cerințelor Regulamentului (UE) nr. 2024/1679);

b) cel puțin 751 km de drumuri republicane reabilite conform normativelor tehnice și standardelor naționale ;

c) cel puțin 100 km de drumuri locale/regionale reabilite;

1.3.3 Reducerea numărului de sectoare cu frecvență sporită a accidentelor rutiere (24 puncte în 2022);

1.3.4 Lucrări de artă:

a) Reparația/reconstrucție a cel puțin 9 poduri (la moment în condiții critice) până în 2027;

b) Reabilitare/reparație/reconstrucție a 237 de poduri evaluate cu starea tehnică nesatisfăcătoare;

c) Întreținerea podurilor cu starea tehnică satisfăcătoare, bună și foarte bună (590 de poduri) cu scopul evitării apariției degradărilor și defectelor majore;

d) Construcția a 6 poduri transfrontaliere.

#### **Direcția prioritară 1.4: Dezvoltarea și implementarea mecanismului de management al activelor rutiere și standardelor pentru ciclurile de proiect în cadrul planurilor strategice de management al activelor (SAMP)**

Un sistem de management al activelor este instrumentul principal prin care orice administrator de drum își poate implementa și atinge obiectivele strategice. Abordarea managementului activelor ar trebui să fie expusă într-un plan strategic de management al activelor (SAMP). APL-urile nu utilizează nici-un instrument de gestionare a activelor. Pentru ca gestionarea activelor rutiere să se îmbunătățească conform bunelor practici, vor fi prevăzute următoarele acțiuni atât la nivel național, cât și local:

1.4.1 Aprobarea unui sistem la nivel național și local privind managementul activelor rutiere și planificării strategice;

1.4.2 Aprobarea standardelor aferente ciclului de proiecte (conform SAMP);

1.4.3 Aplicarea planificării strategice multianuale.

#### **Direcția prioritară 1.5. Dezvoltarea și implementarea omologării de tip a vehiculelor și promovarea vehiculelor rutiere curate și eficiente energetic (Pactul ecologic european)**

Comisia Europeană a propus noi obiective ambițioase de reducere a emisiilor CO<sub>2</sub> pentru vehiculele grele noi (HDV) începând cu anul 2030, în cadrul Pactului ecologic european. Aceste obiective vor contribui la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> în sectorul transporturilor - camioane, autobuze urbane și autobuze de lungă distanță, care sunt responsabile pentru peste 6% din totalul emisiilor GES ale UE și mai mult de 25% din emisiile de GES de la transportul rutier.

Subcapitolul 2.1.5 din Pactul ecologic european (Accelerarea trecerii către o mobilitate sustenabilă și inteligentă) stabilește că transportul rutier, feroviar, aerian și naval vor trebui să contribuie la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>.

Conform politicii menționate mai sus, implementarea Regulamentului (UE) 2023/1804 privind implementarea infrastructurii pentru carburanți alternativi, Regulamentului (UE) 2018/858 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (*Regulamentul (UE) nr. 168/2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri și Regulamentul (UE) 167/2013 privind*

*omologarea și supravegherea pieței pentru vehicule agricole și forestiere)* sunt cruciale. Următoarele activități vor fi efectuate în această privință:

1.5.1 Aprobarea standardelor ecologice și de siguranță pentru importul și admiterea în circulație a vehiculelor rutiere.

1.5.2 Dezvoltarea cadrului normativ pentru sistemul legal de omologare a vehiculelor și dezvoltarea infrastructurii necesare.

1.5.3 Dezvoltarea și implementarea programelor de stimulare a reînnoirii parcului de autovehicule, în special a transportului public de persoane;

1.5.4 Introducerea mecanismului de schimb al parcului în funcție de emisiile produse de autovehicule.

1.5.5 Reducerea până în anul 2030 a emisiilor directe sectoriale de GES: 1A2 „Industria manufacturii și construcții” la 6,0% și 1A3 „Transport” la 20,0%.

1.5.6 Asigurarea condițiilor de concurență echitabile între diferitele tipuri de combustibil, în special prin reglementări, evitând favorizarea motorizărilor diesel față de alte tipuri de motorizări mai puțin poluante, în special biocombustibili și alte alternative mai ecologice.

1.5.7 Crearea unui grup de lucru și a unui studiu aprofundat pentru evaluarea posibilității de utilizare a vehiculelor electrice individuale în Republica Moldova și evaluarea costului construcției stațiilor de încărcare pentru automobilele electrice pe drumurile publice.

### **Direcția prioritară 1.6: Principii de adaptare la schimbările climatice, reducerea poluării fonice și implementarea principiilor economiei circulare introduse în ciclul de construcție a drumurilor**

În acest sens vor fi create grupuri de lucru specializate, pentru ca până în anul 2030 să fie revizuit cadrul normativ din domeniu și elaborarea unui plan de acțiuni pentru utilizarea pe scară largă a elementelor economiei circulare. Totodată, urmează a fi îmbunătățite normele de proiectare a drumurilor, prin integrarea aspectelor de adaptare și reziliență la schimbările climatice, protecție a mediului și poluării fonice în procesul de construcție, reabilitare și reparație a infrastructurii rutiere.

### **Direcția prioritară 1.7: Accesul la Sisteme inteligente de transport (în continuare - ITS) și accelerarea digitalizării sistemului de transport rutier**

Accesul la ITS și o digitalizare de nivel înalt este importantă pentru a îmbunătăți gestionarea fluxurilor de transport de mărfuri și pasageri, datorită datelor furnizate în timp real și instrumentelor de comunicare, care ajută la gestionarea și optimizarea fluxurilor de trafic. Acest lucru duce la o decongestionare semnificativă, timp de călătorie redus și o mobilitate generală îmbunătățită. Mai mult ca atât, este asigurată o planificare eficientă a transportului și optimizare a rutelor, reducând consumul de combustibil și emisiile. De asemenea, se va asigura o coordonare între toate tipurile de transport, creând o rețea de transport integrată și fără întreruperi.

Din aceste considerente vor fi dezvoltate, create și lansate:

1.7.1 Platforme digitale pentru managementul sistemului de transport rutier în cadrul AND, municipiile Chișinău și Bălți;

1.7.2 Sistem de cântărire în mișcare a vehiculelor;

1.7.3 Sistem de prognozare meteo rutier;

1.7.4 Sistem de control/colectare a datelor din trafic.

### **Direcția prioritară 1.8. Îmbunătățirea managementului rețelei de drumuri conform celor mai bune practici europene**

Viteza excesivă de circulație este prima cauză a producerii accidentelor rutiere grave, cu o pondere de circa 47% din numărul total de accidente rutiere înregistrate în anul 2022, iar această situație se repetă de-a lungul anilor.

Managementul sigur al vitezei este elementul definitoriu al unei reforme în clasificarea ierarhică funcțională a rețelei de drumuri publice (sistemul standardelor de accesibilitate).

Aceste standarde descriu oportunitățile oferite de sistemele de transport și spațiale, precum și capacitatea oamenilor de a folosi aceste oportunități. Conceptul de mobilitate și



accesibilitate va fi prezentat ca un concept eficient pentru a descrie aceste componente. Oportunitățile pe care le au oamenii sunt determinate de accesibilitatea pe care o oferă sistemul de transport și spațiu:

- 1) Calitatea și numărul de destinații disponibile (sistem spațial);
- 2) Calitatea și numărul de oportunități de a ajunge la acele destinații (sistem de transport);
- 3) Capacitatea oamenilor de a folosi oportunitățile disponibile (caracteristici individuale, cum ar fi disponerea de autovehicul sau mobilitatea redusă).

Punctul de plecare pentru o rețea de transport eficientă și sigură este sistemul de localități importante conectate. Acest sistem împreună cu valorile țintă pentru timpul de călătorie între localitățile importante și alte localități reședință construiesc baza pentru structurarea funcțională a rețelei de transport, în plus, fiind și baza pentru dezvoltarea cerințelor de calitate pentru rețelele de transport și punctele de legătură. Fiecare secțiune de rețea va fi clasificată în funcție de: i) importanță: nivelul funcției de conectare care va fi stabilit și; ii) funcția (categoria tehnică a drumului public).

La a doua etapă, o categorie de drum este atribuită fiecărei funcții de rețea. Drumurile vor avea combinații de funcții impuse acestora în dependență de nevoile stabilite de utilizarea adiacentă. O categorie de drum este atribuită fiecărei clase funcționale de drum în conformitate cu următoarele criterii:

- 1) Tipul/clasa drumului (autostrăzi și drumuri expres, drumuri republicane, regionale și locale, drumuri urbane);
- 2) Amplasarea (în afara intravilanului, intravilan limitrof/suburban, în intravilan);
- 3) Tipul de utilizare a terenului adiacent (neconstruit, intravilan);
- 4) Drum național (administrare centrală) sau drum local (administrare APL).

Întru realizarea acestui deziderat accentul va fi pus pe evaluarea de ansamblu a clasificării drumurilor publice (Legea drumurilor nr.509/1995), transpusă și utilizată în norme pentru proiectarea drumurilor, în conformitate cu gradul lor de importanță (autostrăzi, drumuri naționale și urbane, drumuri locale, străzi) și combinațiile acestora. Proiectarea integrată a rețelei va crea și stabili clasificarea tronsoanelor de rețea pentru managementul tuturor utilizatorilor ai drumurilor, inclusiv managementul vitezei, iar, ca rezultat, siguranță gestionată. Normele vor include, de asemenea, cerințe de calitate pentru transportul public și circulația cu transport alternativ. Aceste cerințe vor fi descrise prin criterii stabilite de viteză de deplasare, inclusiv din punct de vedere a accesibilității și siguranței infrastructurii pietonale.

### **Direcția prioritară 1.9. Dezvoltarea și implementarea sistemului de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere și integrarea în ciclurile de proiect**

Scopul acestei direcții prioritare este de a crea setul de reglementări, norme și ghiduri de implementare a Legii nr.350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, care se rezumă la următoarele decizii și documente instituționale:

1.9.1 Desemnarea autorității administrative responsabile de gestionarea siguranței infrastructurii rutiere. Autoritatea competentă va realiza atribuțiile și responsabilitățile pe toate ciclurile de proiect din punct de vedere al siguranței rutiere, de la planificare până la punerea în funcțiune, exploatare și întreținere. Unul dintre elementele cheie ale acestor responsabilități este colectarea datelor, evaluarea și monitorizarea continuă a accidentelor rutiere și rezultatele aferente procedurilor de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere;

1.9.2 Elaborarea reglementărilor, normelor și ghidurilor aferente pentru:

a) pregătirea inițială și formarea periodică a auditorilor de siguranță rutieră, care are ca rezultat eliberarea/confirmarea certificatului de competență a auditorilor de siguranță rutieră și cerințele pentru acest sistem;

b) evaluarea impactului asupra siguranței rutiere și auditul de siguranță rutieră, vor demonstra, la nivel strategic, implicațiile asupra siguranței rutiere ale diferitelor alternative de planificare ale unui proiect de infrastructură și va permite identificarea, într-un mod sistemic și detaliat, caracteristicile nesigure ale unui proiect de infrastructură rutieră;

c) inspecțiile de siguranță rutieră;

- d) investigarea și evaluarea sectoarelor cu concentrație mare de accidente și clasamentul siguranței rețelei;
- e) ajustarea cadrului normativ în vederea implementării normelor Setului Comun de Date privind Accidentele (CADaS);
- f) includerea procedurilor de gestionare al siguranței infrastructurii rutiere în ciclurile de proiect (normele tehnice);
- g) costul social al accidentelor rutiere și includerea acestui indicator în analizele anuale multicriteriale și cost-beneficiu ale proiectelor rutiere.

În rezultat, acțiunile menționate mai sus vor permite:

- 1) identificarea și gestionarea sectoarelor cu concentrație mare de accidente;
- 2) reducerea în continuare a numărului deceselor și traumelor în urma producerii accidentelor rutiere;
- 3) crearea unui sistem sigur cu responsabilitate partajată (Safe System).

### **Direcția prioritară 1.10. Dezvoltarea standardelor actualizate de proiectare a drumurilor și a procedurilor de planificare și proiectare conform principiilor sistemului sigur**

Obiectivul principal al acestei direcții prioritare constă în analiza curenților de siguranță rutieră din cadrul standardelor, normelor și liniilor directe de proiectare, exploatare, întreținere și siguranță a infrastructurii rutiere, de comun cu elaborarea unei foi de parcurs privind procesul de actualizare a documentelor normative desuete în conformitate cu cele mai bune practici internaționale.

### **Direcția prioritară 1.11. Integrarea abordării holistice a siguranței rutiere, axată pe schimbarea transformățională spre o responsabilitate partajată pentru un sistem sigur**

Abordarea de Sistem Sigur impune cerințe privind sistemul de management al siguranței rutiere. Aceste cerințe includ:

- 1) recunoașterea și acceptarea conceptului de responsabilitate partajată;
- 2) recunoașterea și acceptarea rolului de „furnizori de sistem sau proiectanți”;
- 3) alinierea Sistemului Sigur la alte politici (de exemplu, sănătatea publică și ocupațională, mediu, reducerea sărăciei, mobilitate și accesibilitate etc.).

Integrarea unei abordări holistice a siguranței rutiere axată pe schimbarea transformățională prin responsabilitate partajată pentru un sistem sigur implică o serie de pași, după cum urmează:

1.11.1 Dezvoltarea politicilor și angajamentul asumat prin stabilirea sau revizuirea politicilor de siguranță rutieră și asigurarea unui angajament politic la cel mai înalt nivel de guvernare pentru a acorda prioritate siguranței rutiere (Ambasadorul siguranței rutiere);

1.11.2 Legislație și reglementări prin revizuirea și actualizarea legilor și reglementărilor privind siguranța rutieră întru alinierea acestora la principiile de Sistem Sigur. În egală măsură se va asigura că cadrul legal sprijină și încurajează: i) un comportament rutier mai sigur, ii) vehicule mai sigure și iii) o infrastructură rutieră mai sigură;

1.11.3 Colaborare între instituții prin desemnarea unei autorități guvernamentale pentru gestionarea siguranței rutiere, care să coordoneze și să faciliteze colaborarea între instituțiile statului cu competențe în domeniu.

### **Direcția prioritară 1.12. Îmbunătățirea siguranței utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor**

Îmbunătățirea siguranței utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi pietonii, bicicliștii și motocicliștii, se va asigura prin:

1.12.1 Proiectarea și întreținerea drumurilor ținând cont de nevoile utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor sub aspectul trecerilor de pietoni bine marcate și cu vizibilitate maximă, piste separate pentru bicicliști, refugii sigure pentru pietoni și proiectare sigură pentru pietoni;

1.12.2 Implementarea măsurilor de calmare a traficului în zonele urbane;

1.12.3 Îmbunătățirea siguranței intersecțiilor prin canalizarea fluxurilor și semnalizare clară, semafoare și facilități prietenoase pentru pietoni, cum ar fi insulele de refugiu;

1.12.4 Crearea de piste și benzi dedicate pentru bicicliști și pietoni în localitățile liniare și în zonele urbane în special pe cele cu trafic intens;

1.12.5 Stabilirea de rute sigure spre școli cu îmbunătățiri de infrastructură corespunzătoare;

1.12.6 Desfășurarea de campanii de educație rutieră pentru siguranță, care vizează atât utilizatorii vulnerabili ai drumurilor, cât și șoferii. Educație pentru pietoni și bicicliști în vederea comportamentului sigur și creșterea gradului de conștientizare asupra vulnerabilității lor;

1.12.7 Îmbunătățirea vizibilității utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor. Includerea în programele de educație a șoferilor teme despre prezența și comportamentul utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor și importanța conduitei comune în siguranță pe drum;

1.12.8 Implicarea comunităților și organizațiilor locale în inițiativele de siguranță rutieră. Încurajarea participării comunităților în crearea unor medii mai sigure pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor;

1.12.9 Aplicarea cu rigurozitate a limitelor de viteză, în special în zonele cu un volum mare de utilizatori vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi zonele școlare și zonele rezidențiale;

1.12.10 Integrarea transportului public cu facilități sigure pentru mersul pe jos și cu bicicleta pentru a oferi opțiuni de transport sigure, eficiente și durabile.

## **156. OBIECTIVUL GENERAL 2. Îmbunătățirea transportului rutier de persoane prin servicii regulate și tranziția la o mobilitate durabilă**

Activitățile conexe realizării acestui obiectiv presupun revizuirea programelor de transport rutier pentru interconectarea acestora inclusiv la nivel regional, promovarea adoptării planurilor de mobilitate urbană durabilă în marile orașe, accelerarea digitalizării serviciilor de transport pentru eficientizarea serviciilor regulate și va contribui la realizarea pct.8 și 9 corespunzătoare direcției de intervenție nr.5.19 - Dezvoltarea drumurilor și a transporturilor rutiere din SND.

### **Direcția prioritară 2.1. Realizarea unui sistem de acumulare a datelor și informației privind transporturile rutiere de mărfuri și de persoane**

Impedimentul major pentru fundamentarea unei politici de succes în dezvoltarea și modernizarea transportului public local este lipsa unei baze de date cuprinzătoare privind starea actuală a sistemului de transport la nivelul autorităților publice locale (rute de transport actuale, gări și stații, politici tarifare, contracte de servicii publice cu operatorii sau situația operatorilor publici), datele privind circulația transportului public și, în general, date aferente mobilității la nivel local și agregate la nivel regional/național: intensitatea traficului pe rețeaua administrată, distribuția modală, scopurile călătoriei etc.

În acest sens, în cadrul inițiativei de elaborare a modelului național de transport, pot fi puse bazele procesului de colectare comprehensivă a datelor privind fluxurile de transport, serviciile existente și modul în care acestea variază pe parcursul anului. Respectiv, urmează a fi desemnate autoritățile responsabile de colectarea sau actualizarea datelor din trafic pentru toate tipurile de transport la nivel local și național, prin organizarea acestui proces: stabilirea surselor de date, lista punctelor de colectare, crearea și gestionarea bazei de date.

Nu în ultimul rând, vor fi întreprinse periodic activități de actualizare a Modelului național de transport, pentru a produce prognoze de transport și a sprijini dezvoltarea întregului sector de transport.

### **Direcția prioritară 2.2. Elaborarea schemei de mobilitate interraională și raională, care să poată asigura optimizarea fluxurilor de trafic și prioritizarea investițiilor**

Scopul acestei direcții prioritare este de a defini zonele în care cooperarea dintre entitățile publice din domeniul transportului public și infrastructura de transport ar fi benefică (profitabilă) pentru toate părțile. Astfel, populația și mediul de afaceri din zona respectivă va fi asigurată cu transport public sub formatul multi-localităților sau schemelor de transport public multi-raional. Astfel de scheme ar determina, conform unei abordări care integrează diferite tipuri de transport,

natura serviciilor de transport cheie oferite utilizatorilor (rute, orare, mijloace de transport), un cadru bugetar comun și un plan de acțiune pentru implementarea schemelor.

Demararea acestei politici ar putea avea loc în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr.916/2020 cu privire la aprobarea Programului național de dezvoltare a orașelor-poli de creștere în Republica Moldova pentru anii 2021-2027, care determină poli de creștere în țară.

### **Direcția prioritară 2.3. Promovarea cooperării intercomunitare (inclusiv participarea la nivel de stat) pentru planificarea și gestionarea sistemului coordonat de servicii de transport public**

Scopul acestei direcții prioritare este implementarea politicilor recomandate de schemele de transport public. Această direcție prioritară cuprinde mai multe activități organizaționale, în special:

2.3.1 Desemnarea autorităților responsabile de gestionarea procesului de pregătire și adoptare a acordurilor multi-instituționale, la prima etapă pentru rețele-pilot de transport;

2.3.2 Definirea, la nivel național, a unui proces echitabil și transparent de alocare a autorizațiilor/contractelor de transport către operatorii de transport privați și publici, în colaborare cu entitățile naționale și fiecare APL, potrivit legislației în vigoare sau prin modificarea acesteia;

2.3.3 Definirea tuturor elementelor contractuale necesare părților (durata tip, remunerarea operatorilor și monitorizarea calității);

2.3.4 Determinarea tronsoanelor prioritare de drum și cale ferată, care trebuie întreținute și renovate pentru a susține astfel de servicii și a asigura operațiuni mai sigure.

### **Direcția prioritară 2.4. Reluarea sau dezvoltarea serviciilor de transport feroviar intern de călători**

Această direcție prioritară își propune să asocieze operatorul public feroviar național (sau, dacă este cazul, ceilalți operatori) la schemele de transport public. Această politică este complementară cu *Direcția prioritară 4.8. Extinderea ofertei serviciilor feroviare regionale și suburbane pentru a conecta un număr mai mare de comunități și a sprijini mobilitatea sustenabilă* care intenționează să creeze mai multe servicii feroviare de-a lungul liniilor regionale promițătoare și *Direcția prioritară 4.7 Implementarea unor contracte de compensare pentru serviciile de transport feroviar de călători, incluzând indicatori specifici pentru monitorizarea și evaluarea calității acestor servicii* care intenționează să sprijine operatorii feroviari în dezvoltarea serviciilor feroviare de călători prin compensarea pierderilor operaționale ale acestora de-a lungul rutelor de transport de interes general.

Operatorul de transport feroviar va face parte din schemele de transport public, unde serviciile acestora vor fi definite în cadrul politicii adoptate pentru respectiva zonă. Aceasta poate consta, de exemplu, în deschiderea unei linii feroviare interurbane sau a unor linii suburbane, cu frecvență de tren, opriri, capacitate tren și coordonarea orarului definite cu alte servicii de transport public.

Această asociere poate avea loc de preferință sub formatul unui acord, în care fiecare parte își va defini exact rolul și obligațiile în implementarea unor astfel de servicii.

Acest proces va fi implementat de MIDR, sau de către organismul relevant responsabil cu atribuirea contractelor de servicii publice pentru tronsonul feroviar, CFM și alți operatori feroviari, precum și autoritățile responsabile cu organizarea transportului pentru fiecare schemă regională de transport public.

### **Direcția prioritară 2.5. Promovarea adoptării planurilor de mobilitate urbană durabilă (PMUD) în marile orașe**

Din anul 2013, Comisia Europeană a promovat un concept original pentru planificarea mobilității urbane prin intermediul PMUD, care a fost implementat în peste o mie de orașe din Europa. Mai mult ca atât, implementarea PMUD-urilor în marile orașe din rețeaua TEN-T este, de asemenea, un obiectiv al proiectului de regulament TEN-T revizuit în 2021. Nodurile urbane joacă un rol important în rețeaua transeuropeană de transport ca punct de plecare sau destinație

finală („ultima milă”) pentru pasagerii și mărfurile care circulă pe rețeaua transeuropeană de transport și sunt puncte de transfer în cadrul sau între diferite moduri de transport.

Procesul de planificare PMUD diferă de alte abordări tradiționale de planificare, și anume:

1) Ia în considerare conceptul de „zonă urbană funcțională”, în care planificarea poate fi realizată pe baza fluxurilor de persoane și bunuri care sunt toate legate de activitățile unei anumite zone geografice, care pot fi diferite, în general mai mari, decât limitele principale ale orașului;

2) Coordonează, în sfera sa de aplicare, investițiile aferente în infrastructură, utilizarea terenurilor, organizarea serviciului de transport public etc.;

3) Implică cetățenii și părțile interesate pe parcursul dezvoltării și implementării planului, utilizând o abordare transparentă și participativă. Aceasta facilitează acceptarea planului final de către cetățeni și toate entitățile economice, care au fost consultate și asociate fazei de pregătire;

4) Stabilește un plan de acțiuni detaliat în timp, bazat pe o viziune pe termen lung și un plan clar de implementare, cu un calendar și buget pentru acțiuni pe termen scurt și mediu, precum și o alocare clară a responsabilităților și cuantificare a resurselor necesare;

5) Dezvoltă toate tipurile de transport într-o manieră integrată, luând în considerare întregul sistem de mobilitate. Acesta asociază transportul de marfă și pasageri, mobilitatea motorizată și activă, infrastructura, serviciile, reglementările și aspectele transversale, precum siguranța, securitatea și egalitatea;

6) Implementarea PMUD este monitorizată printr-un sistem de asigurare a calității, iar planul poate fi revizuit atunci când este necesar.

Această direcție prioritară își propune să avanseze și să promoveze adoptarea PMUD și expertiza aferentă altor orașe din Republica Moldova, cu acțiuni de tip variat, precum:

2.5.1 Implicarea activă în Săptămâna europeană a mobilității și realizarea acțiunilor de promovare a mobilității urbane durabile, PMUD și desfășurarea companiilor de conștientizare pentru a educa publicul cu privire la beneficiile mobilității verzi;

2.5.2 Sprijinirea orașelor care intenționează să se alăture rețelei PMUD;

2.5.3 Asigurarea unui dialog activ cu țările UE pentru dezvoltarea cooperării bilaterale în domeniul mobilității durabile;

2.5.4 Crearea unui ghid național pentru PMUD în limba română;

2.5.5 Crearea unui birou național PMUD (sau punct de referință PMUD) pentru a facilita dialogul și schimbul de experiență cu orașele UE, care au experiență în implementarea PMUD (de exemplu, pentru etapele de digitalizare a serviciilor de transport). Această inițiativă este consistentă cu proiectul regulamentului TEN-T din 2021.

## **Direcția prioritară 2.6. Rețele urbane de străzi renovate și integrarea dimensiunii de mobilitate activă în toate proiectele de infrastructură noi și de-a lungul axelor majore de transport urban**

În orașele din Republica Moldova există numeroase obstacole la diferite niveluri de abordare și dezvoltare a mobilității active. Mobilitatea activă (mersul pe jos, cu bicicleta) a fost în general neglijată de către planificatorii de infrastructură și investitorii imobiliari, susținuți de ineficiența politicilor de planificare urbană. Calitatea actuală a îmbrăcăminte rutiere, dar mai cu seamă a zonelor destinate pentru pietoni din zonele urbane centrale, rămâne o provocare pentru mersul cu bicicleta și chiar pentru pietoni.

Astfel, se propune ca în planurile de mobilitate urbană durabilă să fie integrate aspecte privind mobilitatea activă. O altă prioritate constă în actualizarea și dezvoltarea normelor de planificare și proiectare a infrastructurii rutiere urbane sau pregătirea unui ghid pentru renovarea infrastructurii rutiere urbane, care să cuprindă facilități pentru bicicliști, pietoni, utilizatorii de dispozitive de micro mobilitate și utilizatorii transportului public.

## **Direcția prioritară 2.7. Creșterea nivelului de electrificare a flotei de transport de pasageri**

Adoptat în decembrie 2021, noul cadru european de mobilitate urbană se bazează pe implicarea Uniunii Europene pentru dezvoltarea urbană durabilă și conține măsuri pentru crearea

de orașe neutre din punct de vedere climatic, în special trecerea la vehicule nepoluante și instalarea infrastructurii de reîncărcare și realimentare pentru vehiculele electrice și cu hidrogen în orașe.

Deși, trecerea proprietarilor de vehicule private la motorizarea electrică va dura din cauza costului ridicat al vehiculelor și a dezvoltării lente a stațiilor de reîncărcare, autoritățile publice ar putea să promoveze politici către vehicule ecologice și facilități pentru încărcare/alimentare, prin înlocuirea progresivă a parcurilor de transport public cu vehicule electrice sau alte tipuri de flote mai puțin poluante.

De asemenea, instituțiile financiare internaționale și donatorii susțin aceste obiective, ceea ce se aliniază cu obiectivele lor de investiții în tipuri de transport durabile și ecologice, prin furnizarea de investiții și asistență tehnică corespunzătoare.

Această direcție prioritară se integrează cu obiectivele trasate în Strategia energetică 2030 a Republicii Moldova și Programul de dezvoltare cu emisii reduse al Republicii Moldova până în anul 2030, în special în ceea ce privește eficiența energetică și reducerea emisiilor generate de activitatea de transport.

### **Direcția Prioritară 2.8. Creșterea nivelului de digitalizare a serviciilor de transport public cu soluții digitale multimodale**

Scopul direcției prioritare este axat pe 2 subiecte:

1) Accelerarea digitalizării serviciilor de transport în orașele cu sistem de transport dezvoltat. Pentru aceste orașe, accentul ar trebui pus pe domenii variate, în care digitalizarea poate permite o siguranță și eficiență sporite a traficului (de exemplu, sistemele de management al traficului) și o integrare sporită a modurilor de transport (bilet electronic, dezvoltarea aplicațiilor bazate pe GPS pentru asigurare de informații publice etc);

2) Reducerea decalajului digital cu zonele rurale și față de populația vulnerabilă (persoanele în vârstă, cu dizabilități, persoanele vulnerabile din punct de vedere economic și cele cu educație scăzută), care nu pot folosi transportul de ultimă generație din motive precum accesul inadecvat la tehnologia necesară sau competențele digitale reduse. Aceasta presupune introducerea la fiecare etapă a digitalizării a soluțiilor incluzive ca răspuns la provocările grupurilor vulnerabile.

### **Direcția prioritară 2.9. Monitorizare mai bună a calității serviciilor prestate pentru pasageri**

APL-urile au, în general, capacități limitate de a monitoriza calitatea serviciilor de transport, ceea ce, la rândul său, poate genera o pierdere a interesului utilizatorilor pentru un astfel de tip de transport.

Creșterea calității serviciilor prestate se va asigura, prin:

2.9.1 Introducerea sistematică a indicatorului de calitate pentru evaluarea performanței transportului public;

2.9.2 Cooperarea între APL pentru a numi un manager dedicat pentru monitorizarea calității transportului public în zonă;

2.9.3 Schimbul de informații și lacune de calitate raportate de APL și centralizate la nivel național, folosind baza de date a serviciilor, elaborată în aplicarea direcției prioritare 2.1.

### **Direcția prioritară 2.10. Organizarea mai bună a fluxurilor de trafic, care traversează orașele (centură de ocolire, rețele de parcuri, scheme de livrare)**

Multe localități mici din Republica Moldova sunt dezvoltate de-a lungul drumurilor importante (localități lineare), situație care provoacă multe probleme majore populației din cauza creșterii traficului rutier, precum emisiile, zgomotul, probleme de siguranță și degradări premature a infrastructurii.

Scopul direcției prioritare este sprijinirea construcției de centuri ocolitoare de evitare a zonelor urbane sau orice tip de măsuri de calmare a traficului sau lucrări de siguranță (treceri subterane pentru pietoni și cicliști și pasarele (acolo unde acestea sunt justificate din punct de vedere al siguranței), zone protejate de așteptare a autobuzelor etc).

### **157. OBIECTIVUL GENERAL 3. Transport rutier de mărfuri eficient, sustenabil și prietenos mediului**

#### **Direcția prioritară 3.1: Reducerea congestiunii la punctele de control la frontieră**

Scopul direcției prioritare este creșterea eficienței vămilor și reducerea costurilor de congestie prin:

3.1.1 Acces echitabil și predictibil la punctele de control la frontieră, implementarea cozii electronice;

3.1.2 Facilitarea creării de platforme de parcare-așteptare;

3.1.3 Îmbunătățirea capacității punctelor de control la frontieră, sincronizarea cu țările vecine, stabilirea de linii prioritare dedicate;

3.1.4 Prioritizarea transportului de animale vii, AEO, declarația electronică prealabilă TIR, transportului de perisabile ;

3.1.5 Îmbunătățirea terminalelor vamale interne.

#### **Direcția prioritară 3.2: Îmbunătățirea sustenabilității pe termen scurt**

3.2.1 Stimulente pentru achiziționarea de vehicule noi;

3.2.2 Susținerea programelor de instruire și stagiilor pentru personalul din domeniul transport rutier;

3.2.3 Îmbunătățirea procedurilor de validare și de permis de muncă pentru șoferii străini pentru operatorii moldoveni;

3.2.4 Promovarea e-tehnologiilor, angajament puternic pentru digitalizarea tuturor licențelor, autorizațiilor și permiselor;

3.2.5 Impulsionarea dialogului pe platformele regionale pentru digitalizarea actelor permisive

#### **Direcția prioritară 3.3: Facilitarea accesului la piața internațională**

3.3.1 Liberalizarea acordurilor de transport, extinderea numărului de autorizații de transport acolo unde liberalizarea nu este posibilă;

3.3.2 Dezvoltarea centrelor logistice multimodale.

### **158. OBIECTIVUL GENERAL 4. Servicii feroviare modernizate și eficiente, complet integrate în spațiul feroviar unic european**

Acest obiectiv general vizează incorporarea sectorului feroviar moldovenesc în cadrul spațiului feroviar unic european și dezvoltarea serviciilor feroviare, bazate pe o infrastructură reabilitată și sustenabilă, astfel ca serviciile feroviare pentru transportul de marfă se vor distinge ca o opțiune atrăgătoare, sustenabilă și competitivă față de transportul rutier de marfă, iar transportul feroviar de călători va deveni un pilon central al mobilității urbane și interurbane.

#### **Direcția prioritară 4.1: Continuarea procesului de reformă a sectorului feroviar și pregătirea sectorului în vederea deschiderii către întreprinderile feroviare internaționale și naționale**

Fundamentul reformei sectorului feroviar a fost stabilit în urmă cu câțiva ani, prin semnarea Acordului de Asociere în anul 2014. Acest Acord prevede adaptarea legislației naționale la Directivele Europene în domeniul feroviar, ceea ce presupune o reconfigurare totală a sectorului în raport cu atribuțiile și responsabilitățile diferiților actori implicați (relațiile contractuale între Guvern și CFM), structura CFM (prin separarea infrastructurii de operațiuni), instituirea autorităților de reglementare în domeniul feroviar și demararea procesului de liberalizare a sectorului feroviar pentru alte companii feroviare naționale. Modelul european propune o ameliorare a calității pieței feroviare, printr-o concurență intensificată și o supraveghere de piață consolidată. Prin separarea infrastructurii de operațiuni, modelul UE promovează claritatea bugetară, diferențiind între cele două funcții ale CFM: administrarea infrastructurii feroviare, care necesită suport statal și rolul său ca operator feroviar, care ar trebui să se desfășoare în condiții de piață obișnuite. Aceasta constituie o premisă esențială pentru un mediu competitiv echitabil și pentru deschiderea reușită a pieței către operatori feroviari interni

și externi, măsură prevăzută și de pct.1 a direcției de intervenție nr.5.20 - Dezvoltarea transportului feroviar din SND.

Prin adoptarea Codului transportului feroviar nr.19/2022 a fost asigurată transpunerea parțială a legislației europene în cadrul sectorului feroviar național.

Prin urmare, se impune continuarea eforturilor de implementare a politici inițiate pentru a spori în mod vizibil nivelul de competitivitate a transportului feroviar, și anume:

4.1.1 Încheierea unui contract multianual, modificări legislative vizând organismele feroviare, precum și aprobarea unei metodologii pentru stabilirea tarifelor de utilizare a infrastructurii feroviare;

4.1.2 Constituirea entităților feroviare, incluzând definirea atribuțiilor, organizarea, bugetul, recrutarea personalului, precum și stabilirea relațiilor funcționale cu alte organisme feroviare și structurarea proceselor, toate acestea presupunând măsuri legale, administrative și bugetare;

4.1.3 Susținerea și supravegherea procesului de restructurare internă a CFM (separarea segmentelor de infrastructură și de operare), prin organizarea periodică a întâlnirilor de coordonare cu CFM și monitorizarea evoluției acestui proces.

#### **Direcția prioritară 4.2: Instituirea de parteneriate eficiente cu autoritățile feroviare europene și cu alte entități relevante, în vederea optimizării transportului transfrontalier.**

Această direcție prioritară conține două sarcini majore:

4.2.1 În vederea cooperării cu țările vecine, este imperios implementarea sau sporirea eficienței acordurilor referitoare la traversarea frontierelor, cu scopul de a facilita și limita timpul de așteptare la punctele de trecere a frontierei destinate trenurilor (atât pentru călători, cât și pentru transportul de mărfuri), precum și de a intensifica nivelul de securitate. În cadrul acestei direcții prioritare se anticipează o varietate de proiecte și măsuri, printre care se numără operaționalizarea programelor de control unic (one stop), efectuarea inspecțiilor comune, schimbul de informații și implementarea tuturor procedurilor destinate anticipării și facilitării controlului la traversarea frontierelor înaintea sosirii transporturilor, inclusiv utilizarea declarațiilor dematerializate și adoptarea normelor și convențiilor Uniunii Europene;

4.2.2 Stabilirea și dezvoltarea de parteneriate cu alte organisme feroviare și alte organizații/instituții din sectorul feroviar (de exemplu, cu Comunitatea de Transport, în cazul în care Republica Moldova va adera la organizație ca membru cu drepturi depline), pentru a face schimb de informații despre principiile și practicile de lucru și de luare a deciziilor la transpunerea directivelor UE și pentru gestionarea transportului feroviar. Această cooperare ar putea presupune:

a) Schimbul de know-how cu alte organisme de reglementare feroviară din alte țări pentru a învăța din experiența acestora în vederea formării propriului personal;

b) Cooperarea cu alte organisme de siguranță feroviară și de investigare a accidentelor pentru a profita de experiența acestora și pentru a pregăti personalul propriu;

c) Cooperarea cu Comunitatea de Transport, având în vedere că aceasta se ocupă de probleme similare (transpunerea reglementărilor UE, aspecte legate de traversarea frontierelor), cu scopul de a învăța din experiența lor și de a obține idei pentru posibile soluții.

#### **Direcția prioritară 4.3: Dezvoltarea și promovarea unor inițiative (incluzând potențiale reglementări) și susținerea inițiativelor digitale pentru a încuraja trecerea modală de la transportul de marfă pe cale rutieră la cel feroviar**

Cu toate că transportul feroviar constituie una dintre opțiunile principale pentru transportarea de mărfuri în Europa, acesta rămâne cu mult în urma celui rutier în ceea ce privește cota de piață. Astfel, o trecere de la transportul rutier la cel feroviar prezintă dificultăți considerabile, având în vedere atractivitatea redusă a serviciilor feroviare pentru clienți. În consecință, este necesară implementarea unor măsuri suplimentare pentru facilitarea acestei tranziții și modificarea balanței modale în favoarea transportului feroviar.

În particular se evidențiază:



4.3.1 Promovarea unui mecanism de taxare a gazelor cu efect de seră pentru transportul rutier de marfă, în vederea sprijinirii inițiativei de transfer modal;

4.3.2 Elaborarea unui studiu privind posibilitățile de finanțare pentru susținerea transportului combinat (sprijin financiar pentru transporturile piggy-back și/sau transportul neînsoțit, finanțarea echipamentelor necesare pentru transportul combinat, finanțarea parțială a căilor de acces pentru expeditori) și luarea deciziei cu privire la opțiunile de finanțare și punerea lor în aplicare. În mai multe țări europene, precum Austria și Germania, astfel de forme de sprijin sunt disponibile;

4.3.3 Sprijinirea aplicațiilor digitale pentru a facilita transferul modal, cum ar fi e-freight și inițiativa coridorului digital în conformitate cu Regulamentul (UE) 2020/1056 privind informațiile electronice pentru transportul de marfă;

4.3.4 Organizarea de cursuri de instruire și programe educaționale în domeniul transportului combinat;

4.3.5 Instituirea unor "zile de conștientizare" speciale pentru transportul combinat, destinate expeditorilor și intermediarilor de transport de mărfuri;

4.3.6 Crearea unui fond de cercetare și dezvoltare pentru proiecte inovatoare care să promoveze trecerea de la transportul rutier la cel feroviar.

#### **Direcția prioritară 4.4: Sprijinirea dezvoltării și asigurarea finanțării pentru soluții de transport intermodal, cuprinzând terminale multimodale/intermodale care integrează transportul feroviar cu alte tipuri de transport, precum cel maritim și rutier, pentru optimizarea eficienței reducerii emisiilor**

Terminalele existente nu satisfac în prezent necesitățile clienților. Această direcție prioritară încurajează inițiativele vizând constituirea unei rețele naționale de terminale pentru transportul intermodal, facilitând transferul între diferitele tipuri de transport și susține intervențiile pentru conexiunea la aceste terminale, precum și pentru amenajarea infrastructurii interne a acestora (căi de acces și de manevră, linii de parcare, echipamente de transbordare, garare etc.).

Activitățile propuse pot fi structurate după cum urmează:

4.4.1 Coordonarea cu CFM și expeditorii pentru identificarea terminalelor necesare și ale celor care necesită îmbunătățiri (aspecte esențiale: conexiunea finală către terminal "ultimul kilometru", infrastructura internă a terminalului);

4.4.2 Coordonarea cu CFM și expeditorii pentru stabilirea echipamentelor necesare unei transbordări mai eficiente;

4.4.3 Negocierea cu Instituțiile Financiare Internaționale și atragerea resurselor financiare necesare;

4.4.4 Reabilitarea sau modernizarea terminalelor existente;

4.4.5 Elaborarea și punerea în aplicare a unui cadru de proprietate optim pentru terminalele prioritare;

4.4.6 Analiza posibilității instituirii de noi zone libere în zona Dunării (incluzând negocieri cu Ucraina pentru extinderea zonei libere către Ucraina, în vederea susținerii interconectivității și cooperării cu aceasta).

#### **Direcția prioritară 4.5: Modificarea cadrului legislativ pentru a facilita investițiile private în domeniul feroviar, cu accent deosebit pe infrastructură**

La momentul actual, sectorul feroviar se confruntă cu un deficit semnificativ sau chiar cu absența investițiilor private, în special în ceea ce privește terminalele și infrastructura logistică asociată. Această situație este în contrast cu practicile din multe state europene, unde dezvoltarea acestor domenii se realizează în colaborare între autorități publice și entități private. Diverse obstacole instituționale și structurale au frânat investițiile private, printre care se numără accesul limitat la finanțări bancare și surse alternative de capital, precum și un dialog restrâns cu întreprinderile de stat și serviciile publice. Un impediment major îl reprezintă lipsa unei politici și strategii de proprietate de stat pe termen lung, bine definite, alături de complexitatea excesivă

a reglementărilor din acest sector. De aceea, este imperios necesară reformarea legislației în vederea sprijinirii și stimulării investițiilor private.

Ministerul se va angaja să inițieze configurarea unui cadru robust și de încredere. Va avea loc o coordonare preliminară cu potențialii investitori, inclusiv expeditori, intermediari în transportul de marfă și CFM, în vederea identificării cerințelor esențiale pentru stimularea investițiilor private. În acest context, MIDR va colabora cu alte structuri guvernamentale pentru a concepe un cadru legislativ reînnoit. Acesta va include mecanisme simplificate, fundamentate pe contracte pe "ultimul kilometru" și acorduri specifice pentru stabilirea de facilități și terminale de dimensiuni reduse.

#### **Direcția prioritară 4.6: Promovarea modalităților de transport care contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră**

În conformitate cu Acordul Verde ("Green Deal") al Uniunii Europene, decarbonizarea sectorului de transport reprezintă un obiectiv major. În prezent, emisiile din transport reprezintă aproximativ 25% din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră ale Uniunii Europene. Scopul Acordului Verde este de a obține o reducere de 90% a emisiilor de gaze cu efect de seră asociate transportului până în 2050, prin intermediul unui sistem de transport inteligent, competitiv, sigur și accesibil din punct de vedere financiar. Pentru a atinge acest obiectiv, sectorul transportului feroviar de mărfuri ar trebui să devină coloana vertebrală a transportului de mărfuri, iar tranziția de la transportul rutier la cel feroviar trebuie să fie facilitată și susținută. Prin urmare, este necesar să se creeze un cadru de reglementare echitabil, în special în ceea ce privește competiția dintre transportul rutier și cel feroviar.

Activitățile recomandate includ:

4.6.1 Crearea unor condiții de concurență echitabile pentru transportul rutier și feroviar, prin studierea și promovarea legislației și reglementărilor care pot sprijini internalizarea costurilor externe de transport (tarifarea carbonului);

4.6.2 Finanțarea unor "consultanți în transport" care să informeze expeditorii cu privire la posibilitățile de transport combinat într-un mod obiectiv și neutru;

4.6.3 Evaluarea fezabilității de utilizare în Moldova a trenurilor cu baterii/H<sub>2</sub>O și a locomotivelor electrice de manevră cu baterii.

#### **Direcția prioritară 4.7: Implementarea unor contracte de compensare pentru serviciile de transport feroviar de călători, incluzând indicatori specifici pentru monitorizarea și evaluarea calității acestor servicii**

La moment, CFM, oferă doar servicii de transport feroviar care se justifică din punct de vedere comercial pentru entitate. Serviciile de transport local de pasageri, care înregistrează pierderi nu mai sunt prestate, sau sunt realizate cu un număr redus de curse feroviare. Acest fapt, determină scăderea constantă a competitivității serviciilor de transport feroviar și dezvoltarea de itinerare noi.

Pentru a dezvolta astfel de servicii de transport pe linii de interes general, este necesar să se stabilească un contract de serviciu public (CSP) între stat și operatorii feroviari, în scopul compensării oricăror pierderi financiare în cazul în care tarifele biletelor nu acoperă integral costurile operaționale.

Pe lângă acestea, acest gen de contract va facilita o îmbunătățire constantă a calității, având în vedere că performanța în cadrul contractelor de serviciu public este evaluată prin indicatori de calitate riguroși, existând posibilitatea sancționării operatorului atunci când nu sunt atinse standardele minime stabilite. La debutul aplicării acestei politici, contractele de serviciu public pot fi acordate direct operatorului feroviar existent (CFM). În schimb, odată cu intrarea pe piață a altor operatori, se poate opta pentru o procedură competitivă de atribuire a CSP.

Activitățile propuse includ următoarele aspecte:

4.7.1 Identificarea rutelor feroviare esențiale, care răspund nevoilor cetățenilor și stabilirea serviciilor pe care un operator feroviar ar trebui să le ofere pentru a îndeplini aceste cerințe. Aceasta se poate realiza în contextul elaborării modelului național de transport;

4.7.2 Determinarea conținutului, duratei și scopurilor viitoarelor CSP, precum și a condițiilor de acordare;

4.7.3 Formarea cadrelor din cadrul autorității competente pentru încheierea și monitorizarea acestor contracte;

4.7.4 Formarea personalului în vederea gestionării contractelor și a procedurilor de atribuire competitivă viitoare.

#### **Direcția prioritară 4.8: Extinderea ofertei serviciilor feroviare regionale și suburbane pentru a conecta un număr mai mare de comunități și a sprijini mobilitatea sustenabilă**

În momentul de față, nu se observă o coordonare între serviciile feroviare și transportul regional cu autobuze, fapt care reduce atractivitatea transportului public pentru călători. Astfel, se impune ca o prioritate esențială pentru țară, definirea unei rețele generale de transport public, care să includă rute și servicii feroviare și de autobuz coordonate. Se recomandă implementarea transportului feroviar pentru serviciile suburbane oriunde acest lucru este fezabil, având în vedere că, în prezent, acest segment de piață constituie, în majoritatea statelor membre ale Uniunii Europene, sursa principală de călătorii și de mișcări feroviare pentru operatorii de transport pe șine.

În acest sens, se va asigura:

4.8.1 Definirea unei rețele generale de transport public integrat, cuprinzând servicii de transport feroviar, cât și de autobuze, în trei etape: imediate, planificare pe termen mediu (5 ani) și planificare pe termen lung (10 ani). În cadrul acestui exercițiu, se va evalua și posibilitatea de extindere transfrontalieră a acestor servicii. Demersul presupune o coordonare și colaborare strânsă între principalii actori din domeniu, incluzând operatorii de transport, precum și reprezentanții autorităților regionale și locale;

4.8.2 Este esențială o coordonare eficientă cu operatorul feroviar pentru a determina bugetul necesar implementării diverselor servicii propuse;

4.8.3 Se recomandă instituirea unui sistem de bilete integrate pentru transportul combinat autobuz/tren, ceea ce va contribui semnificativ la creșterea atractivității călătoriilor feroviare pentru utilizatori;

4.8.4 Inițierea unei campanii de marketing dedicată transportului feroviar de pasageri, axată pe organizarea unor evenimente de sensibilizare, cum ar fi „zilele conștientizării”;

4.8.5 Implementarea Regulamentului privind drepturile călătorilor va juca un rol crucial în informarea adecvată a călătorilor cu privire la drepturile lor și va asigura o furnizare echitabilă a informațiilor despre călătorie;

4.8.6 Organizarea de evenimente pentru conștientizarea publicului privind tipurile de transport sustenabile ("ziua climei", "o zi fără mașină"), instituirea unui calculator al amprentei de CO<sub>2</sub> destinat publicului larg.

#### **Direcția prioritară 4.9: Sprijinirea îmbunătățirii serviciilor feroviare, în aspecte precum materialul rulant, infrastructura stațiilor, frecvența curselor, durata călătoriilor și modalitățile de informare a călătorilor**

În prezent, operatorul de transport feroviar este singurul care definește specificațiile serviciilor oferite (frecvența, capacitatea, nivelul de confort etc.). Însă, prin intermediul contractelor de servicii publice, autoritățile de stat au capacitatea de a impune companiilor feroviare furnizarea unui nivel de bază de servicii. Acesta poate include standarde minime pentru echipamentul și confortul vagoanelor, un număr definit de curse zilnice și facilități adecvate de informare a călătorilor în trenuri. În plus, pot fi instituite sisteme de recompensare sau penalizare în dependență de îndeplinirea sau nerespectarea acestor cerințe. În situații în care operatorul feroviar nu dispune de flota necesară, unele state, cum este cazul României, au desemnat autorități competente pentru achiziția materialului rulant necesar, urmând să-l închirieze operatorului feroviar.

Această direcție prioritară recomandă încheierea unui contract de servicii publice care să contureze clar serviciile oferite, asigurându-se că acestea se disting printr-un nivel înalt de

atractivitate, reflectat atât în confortul, cât și în frecvența lor. Obiectivul central este de a facilita și încuraja opțiunea călătorilor pentru transportul feroviar în defavoarea celui rutier.

De asemenea, această direcție prioritară sprijină inițiativele de îmbunătățire a echipamentelor din stațiile de călători, care sunt, de asemenea, o componentă importantă a calității serviciului și a atractivității transportului feroviar de călători.

Activitățile de punere în aplicare a direcției prioritare pot consta în următoarele:

4.9.1 Elaborarea și integrarea criteriilor majore de calitate (care vizează în general serviciul, confortul vagoanelor de pasageri, informațiile pentru pasageri, orarele etc.) în cadrul Contractului de Serviciu Public (în continuare - CSP), având la bază indicatorii cheie de performanță (în continuare - KPI) stabiliți;

4.9.2 Discuții cu operatorul feroviar pentru a încorpora aceste criterii esențiale în CSP;

4.9.3 Instituirea și aplicarea unui procedeu de supervizare periodică a performanței indicatorilor KPI;

4.9.4 Analiza cazului românesc referitor la flota de material rulant, prezentat de entitatea însărcinată cu prestarea serviciilor publice obligatorii, urmând a determina aplicabilitatea acestei strategii în contextul Republicii Moldova;

4.9.5 Investigarea și coordonarea oportunităților de finanțare prin intermediul Instituțiilor Financiare Internaționale (IFI) pentru achiziționarea de material rulant suplimentar destinat transportului de pasageri;

4.9.6 Explorarea viabilității constituirii unui parc de material rulant pentru transportul de pasageri, finanțat prin mijloace private;

4.9.7 Dialogul cu administratorii infrastructurii feroviare privind stabilirea standardelor minime de calitate pentru stațiile majore de pasageri și, dacă se impune, integrarea unor astfel de inițiative în cadrul programului de investiții în infrastructură,

4.9.8 Evaluarea posibilităților de investiții private în domeniul stațiilor feroviare.

#### **Direcția prioritară 4.10: Stimularea fabricării și importului de material rulant în Republica Moldova**

Actualmente, în Republica Moldova nu se desfășoară activități de producție a materialului rulant, însă sectoarele industriale moldovenești ar putea dezvolta competențele necesare pentru a realiza operațiuni de fabricație, întreținere profundă sau reparații ale vagoanelor și locomotivelor. În cazul manifestării unui interes semnificativ pe piață, o astfel de investiție merită a fi promovată prin intermediul unei legislații favorabile investițiilor private, completată de alte forme de suport financiar.

Această direcție prioritară are ca scop investigarea acestei posibilități promițătoare. Pentru atingerea acestui obiectiv, se propune:

4.10.1 Crearea unui grup de lucru sub conducerea MIDR;

4.10.2 Realizarea unui studiu de piață cu consultarea părților interesate;

4.10.3 Examinarea posibilităților de atragere a producătorilor internaționali în contextul viitoarelor inițiative de achiziționare/modernizare a materialului rulant în țară;

4.10.4 Evaluarea altor posibilități de îmbunătățire a aprovizionării pentru întreținerea/reabilitarea materialului rulant (de exemplu, cooperarea cu producătorii din țările vecine);

4.10.5 Modificarea legislației privind investițiile private.

#### **Direcția prioritară 4.11: Sprijinirea finanțării secțiunilor feroviare de legătură cu principalele noduri de transport de călători (terminale de autobuz, porturi și aeroporturi)**

Pentru a configura o rețea de transport călători coezivă, devine imperativ să se asigure că toate nodurile de transport importante sunt conectate la calea ferată.

Astfel, se impune consolidarea interconexiunii rețelei feroviare cu hub-urile de transport rutier, aerian sau naval, cât și cu zonele dens populate, cele de intensă activitate economică sau zonele urbane, pentru a facilita furnizarea de servicii feroviare pentru navetiști în viitor. De exemplu, este esențială implementarea a cel puțin două hub-uri de tranzit pentru pasageri în Chișinău (pe axa feroviară existentă), pentru a facilita dezvoltarea trenurilor suburbane și a celor destinate navetiștilor pe termen lung.

Direcția prioritară sprijină evaluarea fezabilității și a sustenabilității economice a unor astfel de secțiuni suplimentare sau a oricărui alt tip de transport public conectat la gările feroviare existente din apropiere.

Activitățile de punere în aplicare a direcției prioritare pot consta în următoarele:

- 4.11.1 Identificarea modalităților de consolidare a conectivității rețelei feroviare cu principalele noduri de transport;
- 4.11.2 Realizarea studiilor de fezabilitate cu privire la aceste potențiale legături lipsă;
- 4.11.3 Stabilirea proiectelor prioritare;

#### **Direcția prioritară 4.12: Sprijinirea finanțării reabilitării principalelor coridoare feroviare, în conformitate cu portofoliul național de proiecte**

Starea infrastructurii pe majoritatea segmentelor rețelei feroviare principale este deficitară. Intervenții urgente de reabilitare sunt imperioase pentru a restabili condițiile de siguranță ale infrastructurii și, în etape ulterioare, pentru a moderniza echipamentele rețelei, facilitând astfel o viteză comercială adecvată în zonele unde se preconizează o intensificare a traficului.

Activitățile de punere în aplicare a direcției prioritare ar putea include următoarele acțiuni:

- 4.12.1 Elaborarea unei liste de proiecte prioritare de reabilitare a coridoarelor feroviare, inclusiv coordonarea cu administratorii de infrastructură feroviară din vecinătate;
- 4.12.2 Aprobarea unui Program național de infrastructură feroviară;
- 4.12.3 Definirea unui plan de investiții pentru următorii ani (acțiuni imediate, planificare pe termen mediu și lung);
- 4.12.4 Atragerea resurselor financiare necesare pentru lucrări de reabilitare prin purtarea negocierilor cu donatorii bilaterali și multilaterali.

#### **Direcția prioritară 4.13: Implementarea unui cadru de finanțare pe termen lung pentru întreținere și echilibru bugetar în gestionarea infrastructurii**

Resursele financiare actuale ale CFM sunt insuficiente pentru a garanta întreținerea adecvată a infrastructurii feroviare. Fondurile destinate întreținerii și funcționării trenurilor nu corespund nevoilor, observându-se o degradare accelerată a stării căii ferate în ultimii ani, cu o creștere a ponderii de linii ferate supuse limitărilor de viteză (38% din întreaga rețea la momentul actual).

Competitivitatea sectorului feroviar este strâns legată de calitatea infrastructurii, o infrastructură bine întreținută fiind esențială pentru menținerea vitezelor comerciale acceptabile și minimizarea întreruperilor de serviciu (reparație/mentenanță).

Contractele multianuale reprezintă o abordare financiară pe termen lung, favorabilă, anticipată de către Stat pentru susținerea întreținerii infrastructurii. Prin aceste contracte, administratorul de infrastructură și Statul vor colabora pentru a defini o strategie pe termen lung a lucrărilor necesare, elaborând un plan cuprinzător de întreținere, ce include măsuri preventive și facilitează achiziția de echipamente sau negocierea contractelor de întreținere pe termen lung, mai avantajoase.

Astfel, contractul multianual presupune o modalitate de suport financiar transparent, bazat pe criterii de calitate bine definite, justificate și rezultate specifice angajate.

În viitor, contractele multianuale ar trebui să coexiste cu tarifele percepute de administratorul infrastructurii de la operatori, pentru a asigura stabilitatea financiară necesară a sectorului. Un contract multianual trebuie să fie în concordanță cu viitorul cadru de tarifyare, care trebuie stabilit în paralel.

Această direcție prioritară propune un cadru de acțiuni pentru atingerea acestor obiective, ce recomandă:

- 4.13.1 Discuții asupra planului de întreținere și planului de afaceri cu administratorul infrastructurii feroviare pentru a defini bugetul necesar;
- 4.13.2 Definirea cadrului de tarifyare (metodologia privind tarifele de acces la calea ferată);

4.13.3 Definierea și încheierea contractului multianual cu administratorul infrastructurii feroviare;

4.13.4 Coordonarea cu administratorii de infrastructură din țările învecinate în ceea ce privește lucrările de întreținere.

**Direcția prioritară 4.14: Sprijinirea finanțării modernizării sistemelor de semnalizare feroviară, a sistemelor de siguranță și a sistemului de management al traficului, inclusiv adoptarea tehnologiilor digitalizate**

Sistemele curente se bazează preponderent pe tehnologii uzate, care au depășit durata prevăzută de funcționare. Se remarcă o creștere accelerată a frecvenței defecțiunilor în numeroase componente (precum sistemele de interblocare), ceea ce afectează siguranța și eficiența operațională. În contextul limitării stocurilor de piese de rezervă și al pensionării specialiștilor competenți în mentenanța acestora, o modernizare treptată a sistemelor de semnalizare devine o necesitate imperioasă. Aceasta va contribui, de asemenea, la adaptarea rețelei pentru a gestiona un volum sporit de trafic feroviar pe coridoarele principale.

O altă direcție esențială în procesul de modernizare a sistemului feroviar este digitalizarea majorității elementelor sale funcționale, de la sistemele de semnalizare și gestionarea traficului, până la colectarea, centralizarea și interconectarea eficientă a datelor cu alte rețele feroviare.

**Direcția prioritară 4.15: Sprijinirea îmbunătățirii interconectivității rețelei moldovenești cu rețeaua feroviară UE și extinderea potențială a rețelei de ecartament UE în Moldova**

Moldova dispune de un ecartament feroviar diferit față de cel european, ceea ce impune activități de transbordare sau schimbare a boghiurilor la frontiera cu România. Pe viitor, se preconizează includerea unei părți din rețeaua feroviară a Moldovei în coridoarele TEN-T, considerând rolul strategic al Moldovei ca țară de tranzit între Ucraina și Uniunea Europeană, precum și potențialul său de a deveni membru al UE. Această direcție strategică urmărește îmbunătățirea situației pe termen scurt/mediu, cât și pe termen lung. Pentru perioada imediată, se impune intensificarea capacității punctelor de frontieră cu România (amplificarea capacităților de manipulare și stocare, rafinarea layout-ului șinelor, optimizarea procedurilor de control vamal), având în vedere și fluxurile de trafic dinspre Ucraina către România.

În acest sens, perioada 2024-2030 se propune realizarea unui studiu de fezabilitate pentru o potențială nouă linie de cale ferată între Iași (Ungheni) și Chișinău cu ecartament european, care este necesar pentru a evalua amploarea și valoarea tehnică a investiției și rentabilitatea pozitivă a acesteia pentru economia Republicii Moldova rezultată din această nouă strategie și poziționarea în rețeaua feroviară europeană.

**159. OBIECTIVUL GENERAL 5. Sprijinirea condițiilor de dezvoltare a transportului pe căi navigabile interioare**

Acest obiectiv general urmărește promovarea și reabilitarea transportului pe căi navigabile interioare în Republica Moldova, pe baza unui model economic relevant și respectând cadrele standardelor europene și internaționale și transpune intervenția nr.5.21 - Dezvoltarea transportului naval din SND.

**Direcția prioritară 5.1: Revitalizarea navigabilității interioare prin facilitarea construcției, reabilitării și modernizării infrastructurii fluviale existente conforme principiilor de navigabilitate internaționale**

Constituirea unei navigații sigure, fiabile și eficiente pe râurile Prut și Nistru va deveni realizabilă doar prin recondiționarea infrastructurii acestor căi navigabile, conformându-se reglementărilor și normativelor internaționale aplicabile căilor navigabile, cu respectarea riguroasă a standardelor de mediu în etapele de planificare și proiectare. După renovare, cursurile de apă și infrastructura de navigație necesită întreținere sistematică, aliniată la standardele internaționale.

Republica Moldova, în calitate de semnatar al Declarației referitoare la întreținerea eficace a infrastructurii căilor navigabile pe Dunăre și afluenții săi navigabili se angajează să asigure desfășurarea constantă a activităților de întreținere a șenalului navigabil pe Dunăre și afluenții acesteia, alocând resurse financiare adecvate și implementând metode durabile și eficiente de amenajare fluvială, incluzând utilizarea echipamentului corespunzător (dispozitive de semnalizare, nave de sondare, indicatori de nivel al apei și dispozitive de asistență pentru navigație), precum și desemnarea de personal cu înaltă calificare pentru:

5.5.1 Realizarea sistematică a măsurătorilor batimetrice a șenalului navigabil;

5.5.2 Aplicarea metodelor eficiente de dragare a șenalului navigabil în secțiunile de mică adâncime;

5.5.3 Asigurarea unei stări sigure de navigare;

5.5.4 Marcarea adecvată a căii navigabile.

În vederea organizării și implementării lucrărilor de amenajare fluvială, precum și a mentenanței subsecvente a șenalului navigabil și infrastructurii asociate, se va elabora un set integral de documentație, în conformitate cu normativele tehnice internaționale și legislația națională.

### **Direcția prioritară 5.2: Elaborarea unui Plan general de dezvoltare a transportului pe căi navigabile interioare în Republica Moldova**

Documentul strategic pe termen lung, destinat dezvoltării navigației interioare și transportului pe căile navigabile interioare, va contura perspectiva acestui sector până în anul 2050. Va stabili direcțiile principale de dezvoltare și va elabora măsuri specifice pentru modernizarea infrastructurii căilor navigabile, porturilor interne, flotei și industriei de construcții navale, educației și ocupării forței de muncă, precum și implementarea tehnologiei informaționale în gestionarea căilor navigabile și a porturilor interioare din Republica Moldova. Documentul va anticipa rolul sistemului de transport pe apă al Republicii Moldova, în calitate de membru al Uniunii Europene, în cadrul rețelei de căi navigabile interioare europene (IWW).

### **Direcția prioritară 5.3: Armonizarea cadrului legislativ național privind navigația pe căile navigabile interne cu standardele și reglementările UE și CESNI (Comitetul european pentru elaborarea de standarde în domeniul navigației interioare)**

Armonizarea legislației naționale cu reglementările UE este un pas critic și necesar în procesul de revitalizare a sectorului de navigație interioară și va acoperi reglementările UE privind navele, locurile de muncă și competențele, serviciile de informații fluviale, piața și mediul, inclusiv CESNI și Codul European pentru Căile Navigabile Interioare (CEVNI).

### **Direcția prioritară 5.4: Perfecționarea programelor de educație și formare profesională cu scopul de a accentua armonizarea standardelor pentru pregătirea profesională și certificarea echipajelor**

Formarea profesională a forței de muncă pentru activitatea în domeniul navigației interioare (și maritime) trebuie să fie recunoscută ca unul dintre pilonii esențiali ai Strategiei. Această direcție prioritară se concentrează pe soluționarea unor probleme esențiale asociate cu forța de muncă. În acest context, Directiva (UE) 2017/2397 privind recunoașterea calificărilor profesionale în domeniul navigației interioare va fi implementată în legislația națională, iar instruirea echipajelor va fi efectuată conform procedurilor stipulate în Directivă. Adoptarea acestei Directive și integrarea principiilor sale în programele de formare va contribui la eliminarea obstacolelor în calea mobilității forței de muncă, la sporirea siguranței, la dezvoltarea competențelor și la creșterea șanselor de angajare pentru tineri, oferind perspective de carieră îmbunătățite pentru toți membrii echipajului și ușurând tranziția angajaților cu experiență din alte domenii. Directiva va introduce un sistem armonizat de certificare și recunoaștere a calificărilor profesionale ale persoanelor care operează ambarcațiuni pe căile navigabile interioare, permițând titularilor de certificate să lucreze pe întreg teritoriul UE.

## **Direcția prioritară 5.5: Amplificarea capacității operaționale și infrastructurale a porturilor interioare: revitalizarea capacităților portuare existente și proiectarea și edificarea de noi porturi interioare dotate cu echipamente moderne și cu o capacitate extinsă**

Această direcție prioritară urmărește menținerea și dezvoltarea unui sistem portuar interior de înaltă calitate și eficiență, precum și perfecționarea conexiunilor rutiere și feroviare cu zonele adiacente porturilor. Având un rol esențial în stimularea creșterii economice, porturile constituie unul dintre elementele fundamentale pentru optimizarea utilizării capacităților de transport naval și principala sursă de venit pentru sectorul public.

Gama completă de beneficii fundamentale unei rețele extinse de porturi interioare ar putea fi valorificate și în cazul căilor navigabile interioare și porturilor din Republica Moldova, sub rezerva unei analize de piață riguroase, care să includă evaluarea cererii pentru servicii (transportul pe calea apei și lanțurile intermodale), susținută de un model de transport exhaustiv. La momentul actual, nu există indicatori pertinenti care să argumenteze justificarea investițiilor în reabilitarea porturilor în locațiile anterioare. Este foarte probabil ca, după mai bine de trei decenii de stagnare în domeniul transportului naval și al activităților portuare, fluxurile de mărfuri, structura lor, cererea și, în general, potențialul economic din regiunile învecinate râurilor navigabile să fi suferit transformări semnificative, iar alte zone să se prezinte acum ca fiind mai propice pentru investiții în noi porturi fluviale. O analiză detaliată de fezabilitate va ghida planificarea intervențiilor necesare pentru revitalizarea porturilor interioare.

## **Direcția prioritară 5.6: Consolidarea fiabilității transportului pe apă prin integrarea Sistemelor de Transport Inteligente și instituirea unui sistem de schimb informațional, menit să centralizeze informații referitoare la infrastructură, flotă, operațiunile portuare și capacitatea acestora**

Implementarea unor STI cuprinzători și diseminarea la timp a informațiilor valide prin utilizarea acestora către toate părțile din lanțul logistic este esențială pentru fiabilitatea transportului. Pentru asigurarea unei infrastructuri STI, în primul rând este necesar implementarea RIS (servicii de informare fluvială), în conformitate cu reglementările UE<sup>5</sup>. Acest lucru este esențial pentru a asigura o navigație sigură pe căile navigabile interioare, chiar dacă acestea nu fac parte din lanțurile logistice. Aplicarea normelor internaționale și a sistemului de schimb de date depășește relevanța națională, facilitând schimbul de date la un nivel extins, atât regional cât și global. Implementarea RIS și schimbul de informații între diferiți utilizatori ai căilor navigabile interioare îmbunătățesc semnificativ predictibilitatea și fiabilitatea sistemului. Procesul de punere în aplicare a RIS în rețeaua de căi navigabile interioare ar trebui să includă toate etapele necesare: pregătirea documentației tehnice pentru sistemul corespunzător, alocarea unui buget pentru instalarea acestuia, instalarea infrastructurii RIS, formarea personalului pentru gestionarea, utilizarea și întreținerea sistemului, stabilirea intervalului de timp în care utilizarea RIS devine obligatorie.

## **Direcția prioritară 5.7: Stimularea transferului modal prin adoptarea unor măsuri de susținere bazate pe ajutorul de stat, asigurând condiții financiare avantajoase pentru modernizarea flotei de pe căile navigabile interioare și promovând un climat favorabil investițiilor**

Dezvoltarea integrată a transportului naval și potențiala reorientare a transportului de mărfuri de pe autostrăzi spre căile navigabile presupune o planificare corelată cu evoluția flotei naționale și a industriei de construcții navale. Deficiența stimulentei oferite de stat pentru dezvoltarea acestui sector descurajează industria de a recurge la acest tip de transport, o problemă întâlnită și în cadrul rețelelor mature de căi navigabile interioare din Europa. Studiul modelelor de ajutor de stat existente pentru revitalizarea industriei navale poate constitui un reper pentru concretizarea inițiativei în Republica Moldova (de exemplu, programul de ajutor de stat pentru

---

<sup>5</sup> Directiva 2005/44/CE: instituie serviciul de informare fluvială (RIS), cu scopul de a: crește competitivitatea în acest sector; optimiza utilizarea infrastructurilor existente de căi navigabile interioare; îmbunătăți siguranța și securitatea transportului pe căi navigabile; reduce impactul negativ al sectorului asupra mediului. Regulamentul (CE) nr. 414/2007 definește orientările pentru planificarea, implementarea și funcționarea RIS.



modernizarea navelor de transport maritim pe căile navigabile interioare, sub forma unui grant direct nerambursabil, implementat în Republica Cehă).

### **Direcția prioritară 5.8: Sensibilizarea expeditorilor cu privire la potențialul transportului pe căi navigabile interioare și opțiunile de transfer al încărcăturilor lor spre căile navigabile**

Datorită neglijării transportului naval, expeditorii nu au luat în considerare anterior opțiunea de a transporta mărfuri pe calea apei. Totuși, în decursul ultimilor cinci ani s-au înregistrat schimbări notabile, reflectate în solicitări frecvente adresate Guvernului pentru aceste servicii, însă lipsa unui cadru normativ adecvat și a infrastructurii corespunzătoare împiedică realizarea acestora.

În contextul elaborării viitorului model național de transport, este imperativă efectuarea unei analize pentru a estima potențialul de transfer de la transportul rutier la cel fluvial. Analiza macro va aborda transportul rutier în zonele adiacente căilor navigabile, evaluând și comparând costurile opțiunii de transport intermodal prin intermediul căilor navigabile interioare. Un potențial de schimbare modală ar putea fi evidențiat atunci când costurile transportului fluvial sunt inferioare celor ale transportului direct cu autocamioane. Această analiză macro va fi completată de un studiu de piață, incluzând interviuri cu expeditori și prestatori de servicii logistice, cu accent pe atractivitatea serviciilor de transport fluvial intern, volumul și tipologia bunurilor susceptibile a fi transferate pe căile navigabile. Studiul de piață va corobora și va consolida rezultatele analizei macro.

Pentru ca acest tip de analiză să fie relevant, promovarea transportului pe apă prin informarea potențialilor utilizatori (direcția prioritară 4.2) trebuie să înceapă în paralel cu intervențiile la nivel de infrastructură, flotă și legislație, pentru a face toți utilizatorii potențiali conștienți de noile posibilități de luat în considerare în planurile de afaceri pe termen lung.

### **Direcția prioritară 5.9: Sensibilizarea tuturor actorilor implicați (incluzând instituțiile guvernamentale, planificatorii urbanistici și entitățile angajate în dezvoltarea economică) cu privire la beneficiile acestui mijloc de transport (ecologic, sigur și competitiv), precum și la aportul său esențial în atingerea obiectivelor politicii viitoare a Acordului Verde și ale mobilității**

Prin această activitate prioritară, transportul naval trebuie promovat ca un factor determinant în susținerea mobilității inteligente și ecologice. Orientarea unei părți mai consistente a volumului de mărfuri către transportul pe căile navigabile interioare ar putea avea un rol crucial în materializarea obiectivelor Acordului Verde European. Superioritatea acestui tip de transport, în contextul noilor strategii europene și regionale (Strategia de mobilitate și Pactul Verde, Strategia pentru Mobilitate Durabilă și Inteligentă în regiunea Balcanilor de Vest<sup>6</sup>), depășește limitările inerente ale sectorului și obstacolele naturale sau administrative.

Această inițiativă ar trebui să accentueze avantajele dezvoltării și sprijinirii acestui mijloc de transport, depășind poziționarea defavorabilă a transportului naval comparativ cu alte modalități.

Promovarea tipurilor de transport sustenabile (transportul pe căile navigabile interioare și feroviar) este esențială pentru atingerea unui mediu economic climatic neutru. Trebuie implementate diverse abordări de promovare a transportului pe căile navigabile: organizarea de forumuri, dezbateri publice, materiale de promovare și de natură științifică, integrarea temelor în curriculum-uri educaționale, angrenarea unui număr cât mai mare de utilizatori în toate etapele implementării proiectelor sectoriale (forumuri ale părților interesate), sensibilizarea publicului și a industriei cu privire la importanța și beneficiile trecerii la soluții ecologice în trafic, precum și despre avantajele sociale ale unor asemenea inițiative.

## **160. OBIECTIVUL GENERAL 6. Dezvoltarea transportului naval, printr-un sistem maritim și portuar eficient și adaptabil, împreună cu o creștere economică sustenabilă a acestui domeniu**

<sup>6</sup> <https://www.transport-community.org/strategy-for-sustainable-and-smart-mobility-in-the-western-balkans-2/>

Scopul principal al obiectivului general este consolidarea transportului naval în cadrul Republicii Moldova, fundamentându-se pe o reglementare reînnoită și comprehensivă a sectorului, instituirea unei structuri instituționale moderne și a unui cadru politic adecvat pentru dezvoltarea transportului și activităților portuare maritime, precum și pentru progresul piețelor de muncă din acest domeniu.

### **Direcția prioritară 6.1: Ratificarea și aprobarea convențiilor OMI și a reglementărilor UE privind siguranța maritimă, securitatea, protecția mediului și gestionarea zonelor costiere**

Pentru a asigura condițiile propice pentru o evoluție completă și exhaustivă a sectorului maritim și activităților portuare, este imperativ să se instituie măsuri și norme juridice ce reglementează sectorul maritim în acord cu normativele internaționale. Procesul de armonizare este lung și solicitant și trebuie accelerat pentru a ajunge la o stare în care cele mai importante convenții, reglementări și proceduri să fie ratificate și adoptate.

### **Direcția prioritară 6.2: Îmbunătățirea performanței pavilionului național pentru a asigura retragerea Republicii Moldova de pe lista neagră a Memorandumului de Înțelegere de la Paris**

Statul sub pavilionul căruia este înregistrată o navă poartă responsabilitatea reglementării și asigurării conformității. Performanța flotei Republicii Moldova este deficitară (inclusă pe lista neagră) în contextul Memorandumului de la Paris și se situează considerabil sub standardele și exigențele internaționale. Aceasta accentuează imperativul consolidării capacității administrației maritime moldovenești (în ansamblu) în privința planificării, implementării și impunerii legislației și instrumentelor naționale și internaționale. Prezența țării pe lista neagră și reputația negativă a sectorului derivă din inspecțiile anterioare și recente legate de siguranță, protecția mediului și aspectele sociale, cu rezultate evaluative nefavorabile. Pentru eliminarea statutului de pe lista neagră, implică modificări ale legislației curente, care vor eleva standardele de siguranță ale navelor înregistrate sub pavilionul Republicii Moldova, conducând la excluderea țării de pe lista neagră a Memorandumului de Înțelegere de la Paris privind Controlul de Stat al Portului.

### **Direcția prioritară 6.3: Îmbunătățirea capacității instituționale și umane a administrației maritime**

Demersul de consolidare instituțională în cadrul administrației maritime reprezintă un pilon esențial nu numai pentru progresul sectorului, ci și pentru materializarea diverselor activități planificate - de la directive strategice la proiecte specifice de dezvoltare, cât și pentru imperativul de a conserva infrastructura actuală și viitoare. Un deficit considerabil de personal, insuficiența echipamentelor adecvate, necesitatea instruirii și formării specializate, precum și fortificarea instituțională, au fost subliniate ca fiind critice de către experți în cadrul programelor de asistență tehnică precedente. Având în vedere cooperarea fructuoasă existentă cu organizațiile internaționale și asociațiile profesionale din domeniu, ca modalitate de transfer de know-how, un aspect cardinal în acest proces îl constituie susținerea ministerului responsabil, prin alocări bugetare corespunzătoare și prin inițierea de proiecte de cooperare, precum și prin accesarea fondurilor internaționale alocate pentru aceste obiective. Elaborarea unui plan de implementare de excepție, atât pe termen scurt, cât și pe termen lung, este indispensabilă pentru executarea eficientă a acestei activități.

### **Direcția prioritară 6.4: Consolidarea structurilor instituționale portuare, aliniindu-le la sistemele portuare avansate**

Dezvoltarea porturilor viitoare se bazează pe integrarea lor completă într-o rețea de transport eficientă și multimodală, ceea ce presupune depășirea percepției tradiționale conform căreia porturile sunt simple docuri de transfer al mărfurilor între nave și țarm. Sectorul maritim și portuar se axează predominant pe afacerile cu mărfuri, cu o finanțare majoritar privată pentru planificare și dezvoltare, în cadrul unui cadru legal imperativ.

În cazul proiectelor ce pot fi finanțate preponderent sau exclusiv de sectorul privat, exemplificat de operatorii portuari, intervenția instituțională ar trebui să fie concentrată strict pe orientarea pieței și pe necesarele reforme instituționale și regulatorii pentru atragerea participării sectorului privat. Astfel, perfecționarea infrastructurii instituționale ar trebui să faciliteze depășirea monopolului natural dominant în domeniul serviciilor portuare și să contureze un rol clar pentru administrația publică, care să definească condițiile și standardul de calitate al serviciilor solicitate (inclusiv obligațiile de serviciu public aferente), lăsând sectorul privat să ia decizii comerciale fundamentate pentru intrarea pe piață și asumarea riscurilor afacerii.

#### **Direcția prioritară 6.5: Elaborarea unei politici de susținere a piețelor de muncă din domeniul maritim, incluzând amplificarea numărului de marinari și alte profesii asociate în sectorul maritim**

Sporirea atractivității sectorului și diversificarea posibilităților de angajare în domeniul maritim va implica promovarea educației, a competitivității și a perspectivelor profesionale, axându-se pe intensificarea recunoașterii importanței navigației în contextul economic național și global, consolidarea imaginii sectorului, extinderea înțelegerii și eradicarea conceptelor demodate și eronate despre industria maritimă. Este esențial să se sublinieze că la nivel global există o cerere substanțială și în ascensiune pentru marinari. Formarea profesională pentru aceste locuri de muncă și posibilitatea largă de angajare și dezvoltare a carierelor atractive în domeniul naval, atât pe mare, cât și pe uscat, sunt de o importanță economică crucială pentru stat, contribuind la diminuarea ratei șomajului.

#### **Direcția prioritară 6.6: Elaborarea unui plan pentru educația sistematizată a navigatorilor și a altor specialiști indispensabili sectorului**

Formarea profesională a forței de muncă destinată activității în navigația fluvială și traficul maritim trebuie să constituie unul dintre pilonii esențiali în procesul de revigorare a sectorului de navigație interioară și de sporire a atractivității industriei maritime. Inițiativele pentru structurarea și perfecționarea educației navigatorilor implică demersuri de atragere a forței de muncă și de ameliorare a condițiilor de muncă și sociale, cât și de recunoaștere mutuală a certificatelor la nivel european. Activitățile de promovare și informare în domeniul navigației maritime și fluviale vor continua să fie în sfera de competență a MIDR și ANRM. Documentul va lua în considerare și opțiunea de includere a acestei inițiative în cadrul procesului de modernizare a curriculumului și programelor educaționale, printr-o colaborare sectorială între ministere și instituțiile abilitate.

### **161. OBIECTIVUL GENERAL 7. Transport aerian sigur, accesibil și sustenabil**

Acest obiectiv general urmărește promovarea dezvoltării transportului aerian sustenabil în Republica Moldova, bazat pe o viziune reînnoită de dezvoltare a acestuia, pe întărirea competențelor manageriale ale acestui domeniu și pe amplificarea și diversificarea serviciilor aeroportuare, în conformitate cu direcția de intervenție nr.5.22. - Dezvoltarea transportului aerian din SND.

#### **Direcția prioritară 7.1: Planificarea și înțelegerea nevoilor de călătorie viitoare și protecția consumatorului**

Planificarea și înțelegerea necesităților de călătorie viitoare constituie piatra de temelie în edificarea unui sector de transport aerian în Republica Moldova caracterizat prin sustenabilitate, eficiență și capacitate de adaptare. Realizarea acestei direcții presupune crearea unui sistem avansat de estimare a cererii de călătorii, integrând analiza trendurilor economice, demografice și turistice, alături de evoluția preferințelor pasagerilor. O estimare riguroasă este indispensabilă pentru industrie și autorități în planificarea strategică a expansiunii capacităților și a dezvoltării de noi aerodromuri, rute, aliniate la nevoile de deplasare viitoare.

Protecția consumatorilor în transportul aerian este o prioritate pentru Autoritatea Aeronautică Civilă (în continuare -AAC, mai ales din perspectiva provocărilor din era digitală, cât și cooperării privind încălcările transfrontaliere în domeniul aviației civile.

MIDR, operatorii aerieni, operatorii aeroportuari, cu suportul oferit de AAC, ar trebui să colaboreze pentru a elabora un plan detaliat pentru realizarea studiului de piață. Acest plan ar trebui să prezinte metodologia de cercetare, tehnicile de colectare a datelor, dimensiunea eșantionului țintă și calendarul de finalizare. Aceasta înseamnă angajarea într-o activitate cuprinzătoare de colectare a datelor pentru a colecta informații despre preferințele de călătorie ale pasagerilor, factorii de decizie și modelele de călătorie aeriană spre/dinspre Republica Moldova. Aceasta poate implica sondaje, interviuri, grupuri de discuții și analiza surselor de date existente.

Odată efectuată această colectare, datele ar trebui analizate pentru a obține informații despre comportamentele și preferințele pasagerilor, pentru a identifica cererea de servicii de transport aerian, pentru a evalua capacitatea de ofertă existentă și pentru a evalua eventualele lacune sau oportunități de îmbunătățire. Studiul ar trebui să instituie un cadru de îmbunătățire a serviciilor de transport aerian, care să corespundă cu situația cererii de transport aerian din Republica Moldova.

### **Direcția prioritară 7.2: Optimizarea accesului la aeroporturi prin intermediul transportul public**

Îmbunătățirea accesibilității aeroporturilor internaționale prin intermediul transportului public constituie un element cheie în diminuarea emisiilor poluante produse de numărul mare de autovehicule personale utilizate pentru accesul la aeroporturi.

În acest sens se va efectua o evaluare cuprinzătoare a infrastructurii de transport public existente și identificarea lacunelor de accesibilitate la aeroporturile internaționale Chișinău și Mărculești. Aceste acțiuni ar trebui întreprinse împreună cu părțile interesate relevante, inclusiv cu operatorii de transport public, autoritățile locale și experții în domeniul planificării transporturilor, pentru a elabora un plan strategic de înființare a noi linii de transport public, având în vedere fezabilitatea, rentabilitatea și impactul asupra mediului înconjurător al fiecărei rute propuse.

În urma acestei evaluări, va fi necesară finanțarea proiectelor și dezvoltarea infrastructurii necesare pentru noile rute de transport public. Aceasta poate include construirea de stații de autobuz, crearea de benzi dedicate transportului public, îmbunătățirea conectivității rutiere și asigurarea unei integrări fără probleme cu rețelele de transport existente.

De asemenea, ar trebui să se încheie un acord cu operatorii de transport public pentru a iniția și a gestiona operarea de noi linii de transport public care să facă legătura cu aeroporturile sau, în viitor, între aeroporturi, cu orare, frecvențe și sisteme de emitere a biletelor relevante pentru a asigura opțiuni de transport convenabile și fiabile pentru pasageri.

### **Direcția prioritară 7.3: Implementarea politicii de protecție a mediului**

Această direcție prioritară urmărește să faciliteze adoptarea unor tehnologii avansate și inovații ce va contribui la diminuarea impactului ecologic al activităților de transport aerian. De asemenea, promovează utilizarea aeronavelor cu un randament crescut al consumului de combustibil, a tehnologiilor cu emisii reduse de zgomot a motoarelor și a combustibililor sustenabili, în scopul atenuării problemelor legate de poluare și de poluarea fonică.

Autoritățile cu competențe în domeniu (MIDR, Ministerul Mediului, Ministerul Energiei, AAC, MoldATSA și Administrația Aeroportului) vor elabora și implementa politici și reglementări de mediu cuprinzătoare pentru activitățile transportului aerian. Aceste politici ar trebui să acorde prioritate minimizării cazurilor de contaminare, încălcărilor legate de zgomot, precum și reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră, în special a emisiilor de dioxid de carbon (CO<sub>2</sub>) generate de activitățile aeronautice civile, luând în considerare cele mai bune practici și îndrumări internaționale.

Totodată, urmează a fi întreprinse măsuri de creștere a gradului de conștientizare cu privire la importanța protecției mediului înconjurător și pentru încurajarea părților interesate să adopte practici și tehnologii durabile care să reducă contaminarea și emisiile de zgomot. În acest sens, pot fi elaborate programe de formare și inițiative educaționale pentru a spori cunoștințele și înțelegerea problemelor de mediu în rândul profesioniștilor din domeniul aviației.

#### **Direcția prioritară 7.4: Finanțarea infrastructurii "verzi" a sistemului de transport aerian**

Sectorul aviatic, care înregistrează circa 2% din emisiile globale de gaze cu efect de seră, este inclus în schema globală de compensare și reducere a emisiilor de carbon provenite din aviația civilă (CORSIA) aprobată la nivel internațional prin Anexa 16 Volumul IV la Convenția privind aviația civilă internațională. Republica Moldova este parte la statele care participă voluntar la proiectul CORSIA, a căror prevederi devin obligatorii pentru toate statele-membre ale Convenției Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) începând cu anul 2027. Mai mult ca atât, începând cu anul 2025, UE își propune introducerea comercializării obligatorii pe aeroporturile din UE a combustibilului ecologic nu mai puțin de 2%. Astfel, întru implementarea obligațiilor internaționale în contextul calității de membru al Republicii Moldova la OACI, urmează a fi instituit sistemul de monitorizare, verificare și raportare precum și sistemul de compensare a emisiilor de carbon provenite din aviația internațională, fapt prevăzut și de Hotărârea Guvernului nr.259/2024 cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea schemei de compensare și reducere a emisiilor de carbon provenite din aviația civilă.

Totodată, în cadrul acestei direcții prioritare, accentul va fi pus pe stimularea cooperării și inițierii de parteneriate între diferiți actori, incluzând operatorii aeroportuari, companiile aeriene, entitățile de cercetare, furnizorii de soluții tehnologice și autoritățile guvernamentale, cu scopul de a favoriza schimbul de informații, colaborarea în cercetare și dezvoltare. Astfel, se urmărește accelerarea implementării în domeniul aviației a proiectelor sustenabile și capitalizarea parteneriatelor și colaborărilor internaționale pentru accesul la expertiză, surse de finanțare și cele mai eficiente practici.

În acest context, se va elabora un plan strategic care să identifice domeniile-cheie de investiții în domeniul tehnologiei aeronavelor, al combustibililor de aviație sustenabili, al managementului traficului aerian și al infrastructurii aeroportuare care contribuie la sustenabilitatea mediului.

Totodată, Planul ar trebui să exploreze și să identifice mecanisme de finanțare pentru a atrage investiții în infrastructura ecologică a aviației. Acestea pot include parteneriate public-private, granturi guvernamentale, stimulente și oportunități de finanțare internațională.

Pentru a promova în mod activ astfel de oportunități de investiții în infrastructura de aviație ecologică în rândul potențialilor investitori, este posibil să se organizeze forumuri de investiții, conferințe și ateliere de lucru pentru a crește gradul de conștientizare cu privire la beneficiile pe termen lung și la randamentul potențial al investițiilor în proiecte de aviație durabilă și pentru a facilita stabilirea de contacte între dezvoltatorii de proiecte și investitorii interesați.

#### **Direcția prioritară 7.5: Dezvoltarea capacităților Autorității Aeronautice Civile**

Dezvoltarea capacităților Autorității Aeronautice Civile (AAC) reprezintă elemente fundamentale pentru garantarea siguranței zborurilor și securității în domeniul aviației, în acest sens urmează a fi întreprinse următoarele acțiuni:

7.5.1 Elaborarea unui plan pentru digitalizarea și automatizarea proceselor AAC. Aceasta include dezvoltarea și implementarea de sisteme informatice, baze de date și platforme online pentru a eficientiza operațiunile, gestionarea datelor și comunicarea în cadrul organizației;

7.5.2 Identificarea sediului AAC pentru a răspunde nevoilor administrative, operaționale și tehnice ale acesteia;

7.5.3 Crearea unui centru de pregătire pentru a spori capacitățile personalului AAC și ale părților interesate din industrie;

7.5.4 Elaborarea unui plan detaliat de transformare a AAC într-un organism autonom pentru integrarea armonioasă a noilor procese, sisteme și structuri organizaționale în timpul perioadei de tranziție.

Acest plan ar trebui să dezvolte în special următoarele puncte:

1) Evaluarea cuprinzătoare a capacității actuale și a volumului de muncă în fiecare domeniu de inspecție și identificarea domeniilor în care sunt necesari inspectori suplimentari pentru a asigura o supraveghere eficientă a siguranței și securității;

2) Strategii pentru a recruta și reține suficient personal înalt calificat cu expertiză necesară în fiecare domeniu de inspecție, asigurând condiții de angajare competitive și pachete de remunerare atractive și a asigura resurse financiare suficiente pentru pregătirea personalului (inițială, practică, periodică, specializată/avansată) pentru a spori cunoștințele și competențele acestuia, asigurându-se că este pregătit pentru a îndeplini sarcinile de inspecție în mod eficient;”

3) Program de dezvoltare profesională continuă pentru inspectori, oferind posibilitatea de a-și actualiza cunoștințele, de a fi la curent cu evoluția reglementărilor și a practicilor din industrie și de a dobândi noi competențe prin intermediul unor cursuri de pregătire, ateliere și conferințe;

4) Instituirea unor mecanisme de stimulare a pregătirii și perfecționării resurselor umane specializate pentru domeniul aviației civile.

5) Alocarea de resurse necesare, inclusiv dotări, echipamente și instalații, pentru a sprijini numărul mare de inspectori și pentru a se asigura că aceștia au acces la instrumentele și tehnologiile necesare pentru activitățile de inspecție;

6) Planificarea colaborării și a parteneriatelor cu organizațiile internaționale din domeniul aviației, cu autoritățile de reglementare și cu alte părți interesate din industrie pentru a face schimb de bune practici, cunoștințe și resurse în domeniul inspecției aeronautice. Valorificarea acestor parteneriate pentru a spori capacitățile și expertiza inspectorilor AAC;

#### **Direcția prioritară 7.6: Sprijinirea creșterii capacității sistemului de Management al Traficului Aerian (ATM) pentru a face față creșterii preconizate a traficului aerian**

Întărirea capacității sistemului de Management al Traficului Aerian (în continuare - ATM) este vitală pentru a face față creșterii preconizate a traficului aerian în Republica Moldova. Astfel, MoldATSA, MIDR și Agenția Proprietății Publice vor iniția o analiză exhaustivă a necesităților pentru a identifica competențele și abilitățile specifice esențiale în vederea creșterii automatizării și capacității sistemului ATM. Această analiză trebuie să ia în considerare evoluțiile tehnologice, cerințele normative și previziunile viitoare privind traficul aerian.

Ulterior, aceste entități vor elabora o strategie de recrutare destinată atragerii de persoane calificate, care dispun de abilități și predispoziții necesare pentru domeniul ATM, mereu în transformare și vor implementa campanii de recrutare focalizate, utilizând atât canalele/metodele tradiționale, cât și cele digitale pentru a aborda un număr suficient de potențiali candidați, menținându-i prin oferirea unor condiții de angajare competitivi și pachete de compensații atractive. Procesul de recrutare va fi completat prin conceperea și implementarea unor programe de instruire personalizate conform necesităților sistemului ATM, în parteneriat cu instituții de formare relevante, experți din industrie și organizații internaționale, în vederea dezvoltării unor module de formare integrate, care includ cunoștințe tehnice, proceduri operaționale, protocoale de siguranță și sisteme de automatizare.

Această orientare subliniază, de asemenea, intenția Republicii Moldova de a institui un parteneriat solid cu Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene (în continuare - EUROCONTROL) și de a participa activ la inițiativa Proiectului de cercetare privind ATM în contextul Cerului unic european (SESAR), valorificând expertiza și resursele oferite de EUROCONTROL/SESAR pentru a sincroniza programele de formare cu standardele internaționale și practicile de excelență în domeniul ATM.

Mai jos sunt enumerate câteva inițiative și acțiuni specifice menite să amplifice capacitatea sistemului ATM:

7.6.1 Actualizarea și modernizarea infrastructurii de control al traficului aerian, inclusiv a sistemelor de supraveghere, a echipamentelor de comunicare și a mijloacelor de navigație (CNS/ATM);

7.6.2 Investiția în programe de pregătire și dezvoltare pentru controlorii de trafic aerian și pentru personalul ATM, pentru a îmbunătăți abilitățile și competențele;

7.6.3 Integrarea tehnologiilor avansate, cum ar fi automatizarea, platformele de partajare a datelor și analiza predictivă, pentru a optimiza fluxul de trafic aerian și a reduce congestia;

7.6.4 Promovarea proceselor de colaborare în procesul decizional care implică companiile aeriene, aeroporturile și controlul traficului aerian pentru managementul eficient al traficului aerian și a reduce întârzierile;

7.6.5 Îmbunătățirea comunicării și a schimbului de date între controlorii de trafic aerian, companiile aeriene și alte părți interesate pentru a asigura un flux eficient de informații;

7.6.6 Implementarea unei proiectări flexibile a spațiului aerian care să permită alocarea dinamică a rutelor și altitudinilor pe baza cererilor de trafic în timp real;

7.6.7 Promovarea adoptării procedurilor PBN care permit aeronavelor să navigheze mai precis și mai eficient, reducând astfel congestia;

7.6.8 Promovarea utilizării sistemelor de augmentare cu ajutorul sateliților (SBAS), în special sub forma Serviciului european geostaționar mixt de navigare (EGNOS) în ceea ce privește navigația bazată pe performanțe;

7.6.9 Elaborarea de planuri și proceduri de urgență pentru gestionarea situațiilor neprevăzute, cum ar fi condițiile meteorologice nefavorabile sau situațiile de urgență, fără a compromite siguranța sau capacitatea;

7.6.10 Implementarea unui sistem solid de monitorizare și evaluare pentru a evalua performanța sistemului ATM, pentru a identifica blocajele și pentru a aduce îmbunătățiri bazate pe date;

7.6.11 Dezvoltarea unui serviciu integrat de informații aeronautice în mediul managementului informațiilor la nivel de sistem în sprijinul unor procese operaționale îmbunătățite de luare a deciziilor la sol și în aer pentru toate fazele de zbor;

7.6.12 Colaborarea cu țările învecinate și cu organizațiile internaționale de aviație (EUROCONTROL) pentru a optimiza managementul spațiului aerian regional și pentru a spori capacitatea traficului aerian transfrontalier.

### **Direcția prioritară 7.7: Susținerea capacităților operaționale ale aeroporturilor din Moldova**

Sprijinirea capacităților operaționale ale aeroporturilor din Republica Moldova este vitală pentru a se asigura că acestea pot face față în mod eficient cerințelor în creștere ale sectorului aerian. Crearea unor planuri generale pentru aeroporturile internaționale cheie din Republica Moldova (Chișinău, Mărculești) este esențială pentru dezvoltarea strategică și creșterea durabilă a sectorului aviației din Republica Moldova. Aceste planuri generale vor oferi o foaie de parcurs pentru dezvoltarea și extinderea viitoare a aeroporturilor.

Planurile generale pot include date relevante legate de operațiunile aeroporturilor, traficul de pasageri, managementul spațiului aerian, nevoile de infrastructură, impactul asupra mediului și cerințele clienților și să se asigure că reflectă nevoile actuale și viitoare ale aeroporturilor.

Planurile generale urmează să cuprindă toate aspectele relevante, inclusiv dezvoltarea infrastructurii, măsurile de siguranță și securitate, impactul de mediu, viabilitatea economică, îmbunătățirea serviciilor pentru clienți și integrarea în sistemul național și internațional de transport aerian a standardelor și reglementărilor internaționale.

Totodată, acestea urmează să includă mecanisme solide de monitorizare și raportare pentru a urmări progresul proiectelor de dezvoltare și pentru a evalua în mod regulat punerea în aplicare a proiectelor în funcție de termenele stabilite, de constrângerile bugetare și de standardele de calitate.

## **Direcția prioritară 7.8: Dezvoltarea serviciilor de transport aerian, modelele de afaceri ale aeroporturilor și organizarea sectorului de transport aerian în Moldova**

Această direcție prioritară recomandă politici și reglementări pentru a promova un mediu favorabil pentru serviciile de transport aerian. Aceste politici ar trebui să încurajeze concurența, să asigure siguranța zborurilor și securitatea aeronautică și protecția consumatorilor, să promoveze practici durabile și să sprijine creșterea operatorilor aerieni naționali. În special, ar trebui să ia în considerare nevoile diferitelor tipuri de operatori, inclusiv ale companiilor aeriene low-cost și să exploreze oportunitățile de atragere și dezvoltare a unor astfel de operatori în Republica Moldova.

În acest sens, luând în considerare contextul național și internațional, tendințele pieței și cele mai bune practici din industrie, cu implicarea și consultarea părților interesate relevante, inclusiv asociațiile din industrie, AAC, operatorii aeroportuari, companiile aeriene, agențiile guvernamentale și comunitățile locale,, urmează a fi stabilită o viziune de dezvoltare a serviciilor de transport aerian, care să definească scopurile, obiectivele și indicatorii KPI și care va include următoarele aspecte:

1) o evaluare cuprinzătoare a modelelor de afaceri ale aeroporturilor pentru a identifica oportunitățile de creștere, de îmbunătățire a eficienței și de diversificare a veniturilor, explorând potențialul de a crea un aeroport low-cost și o companie aeriană low-cost pentru a răspunde unor segmente de piață specifice. Este necesar, de asemenea, analizarea implicațiilor financiare, operaționale și de reglementare ale acestor modele;

2) identificarea și prioritizarea viitoarelor investiții în aeroporturi, echipamente și resurse umane, pe baza conceptului de dezvoltare și în concordanță cu planurile generale în curs de pregătire pentru aeroporturi;

3) identificarea surselor și mecanismelor potențiale de finanțare pentru sprijinirea investițiilor în infrastructură și a dezvoltării sectoriale, precum și o alocare eficientă a resurselor prin analize cost-beneficiu și consultări cu părțile interesate;

4) inițiative de diversificare a surselor de venit pentru sectorul transportului aerian, explorând oportunități pentru venituri non-aeronautice, cum ar fi dezvoltarea comercială, concesiunile și parteneriatele.

## **V. IMPACTUL**

**162.** Implementarea integrală a viziunilor Strategiei de mobilitate 2030 are potențialul de a aduce numeroase beneficii economice, sociale și asupra mediului din Republica Moldova, cu un accent deosebit pe îmbunătățirea mobilității oamenilor. Impactul anticipat al intervențiilor propuse poate fi observat în diferite domenii și ar accelera reforme și schimbări specifice. Iată principalele beneficii și impact anticipat:

1) asigurarea infrastructurii rutiere adecvate și prestării unor servicii de transport rutier de calitate și în deplină siguranță;

2) reducerea timpului de călătorie cu aproximativ 20%, prin îmbunătățirea infrastructurii rutiere și fluidizarea traficului;

3) reducerea timpului de așteptare în punctele vamale, prin asigurarea infrastructurii adecvate către podurile rutiere de frontieră conform cerințelor și necesităților actuale de mobilitate și conectivitate;

4) construcția/reabilitarea drumurilor va implica soluții tehnice de siguranță inovatoare, inclusiv prin aplicarea procedurii de evaluare a impactului de mediu și adaptate la condițiile schimbărilor climatice;

5) intensificarea traficului de mărfuri și de călători adițional atras, inclusiv a tranzitului internațional;

6) funcționarea transportului public de calitate în toate orașele – poli de creștere (cu minim 80% din flota de transport înnoită);

7) cel puțin 20% din parcul antrenat la deservirea serviciilor regulate să fie cu o vârstă de până la 10 ani;



8) modernizarea și reînnoirea infrastructurii feroviare pentru asigurarea creșterii competitivității transportului feroviar;

9) consolidarea și dezvoltarea cadrului normativ și instituțional în domeniul transportului naval pentru revitalizarea și dezvoltarea acestuia;

10) oferirea serviciilor de calitate a transportului aerian de pasageri și mărfuri la un cost acceptabil pentru societate și întreprinzători prin dezvoltarea sectorului aviației civile, crearea unui mediu de piață competitiv și asigurarea securității în conformitate cu standardele internaționale;

11) sporirea conectivității și mobilității populației și performanței logistice pentru economia țării;

12) implementarea sistemelor de transport inteligente;

13) implementarea și asigurarea funcționalității Sistemului de management integrat al transporturilor rutiere (Subsistemul informațional e-Bilet, “Monitorizare GPS”, “Platforma de Analiză și Generare Rapoarte”);

14) reducerea cu 50% până în anul 2030 a numărului de accidente rutiere soldate cu decese și vătămări;

15) reabilitarea și întreținerea adecvată a drumurilor din Republica Moldova va contribui la diminuarea emisiei de gaze nocive, zgomotului și alți factori poluanți și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din sectorul transporturi cu 52% în anul 2030 comparativ cu anul 1990.

16) reducerea consumului final de combustibil/energie pentru sectorul de transport prin popularizarea mijloacelor de transport eficiente energetic.

## VI. Indicatori de monitorizare și evaluare

Nr.	Obiectivul general/ indicatorul	Sursa	Valoarea de referință	Ținta intermediară (2027)	Ținta finală (2030)
	2	3	4	5	6
<b>Obiectivul general 1. Îmbunătățirea gestionării activelor rutiere, reabilitarea și modernizarea în continuare a rețelei de drumuri și sprijinirea transportului rutier sigur și sustenabil.</b>					
1.	Rata accidentelor rutiere la 100 de mii de populație, % (ODD 11.2.1.3)	Ministerul Afacerilor Interne (MAI)	90,3 (2022)	74,6	70
2.	Numărul de decese cauzate de accidentele rutiere la 100 de mii de populație	Ministerul Afacerilor Interne (MAI)	8,5 (2022)	6,2	5,1
3.	Reducerea ponderii drumurilor publice naționale în stare „rea” și „foarte rea” la nivel de rețea, %	Administrația de Stat a Drumurilor (AND)	50,2 (2023)	25	10
4.	Starea drumurilor publice naționale, ponderea drumurilor în stare „bună” și „foarte bună”, %	AND	32,12 (2023)	50	75
5.	Numărul de localități care au îmbunătățit inițiativele de siguranță pentru utilizatorii vulnerabili	APL MIDR	0 (2023)	15	30
6.	Ponderea autoturismelor electrice și hibride în totalul de autoturisme, %	ASP	4% (2023)	9%	15%
7.	Calitatea infrastructurii rutiere conform Raportului Competitivității Globale, pe o scară de la 0 (cel mai rău) la 7 puncte (cel mai bine)	FEM	2,6 (2019)	4,5	5,5

Nr.	Obiectivul general/ indicatorul	Sursa	Valoarea de referință	Ținta intermediară (2027)	Ținta finală (2030)
	2	3	4	5	6
8.	Calitatea infrastructurii de transport rutier conform Raportului de competitivitate în domeniul călătoriilor și turismului pe scara de la 1 (infrastructura este subdezvoltată) și 7 (infrastructură este extensivă)	FEM	3,3 (2021)	4,06	4,99
9.	Valoarea asistenței financiare și tehnice externe acordate pentru dezvoltarea infrastructurii, <i>milioane dolari SUA (ODD 9.a.1.)</i>	Baza de date UNSTATS	215,3 (2021)	305	400
<b>Obiectivul general 2. Îmbunătățirea transportului rutier de persoane prin servicii regulate și tranziția la o mobilitate durabilă</b>					
10.	Creșterea numărului de pasageri transportați cu transportul public, <i>mii</i>	BNS	271294,5 (2023)	325553,4	352682,8
11.	Creșterea parcursului pasagerilor transportați cu transportul public, <i>mil. pasageri-km</i>	BNS	3590,3 (2023)	4350,0	4960,0
12.	Lungimea drumurilor de ocolire construite, <i>km</i>	AND	0	25	50
13.	Număr de orașe cu PMUD elaborate	APL MIDR	3 (2023)	5	10
14.	Numărului de orașe, care implementează servicii digitalizate de transport urban	APL MIDR	0 (2023)	5	10
15.	Ponderea autoturismelor electrice și hibride în totalul de autoturisme, %	ASP	4% (2023)	9%	15%
16.	Emisiile totale de CO2 provenite de la arderea combustibilului, <i>kilotone (ODD 9.4.1.a.)</i>	Agenția de Mediu	9 (2020)	6	4
<b>Obiectivul general 3. Transport rutier de mărfuri eficient, sustenabil și prietenos mediului</b>					
17.	Creșterea volumului de mărfuri transportate cu transportul rutier	BNS	15677,8 (2023)	18029,47	20381,14
18.	Creșterea parcursului mărfurilor	BNS	5021,5 (2023)	5774,725	6527,95
<b>Obiectivul general 4. Servicii feroviare modernizate și eficiente, complet integrate în spațiul feroviar unic european</b>					
19.	Creșterea cotei modale a transportului feroviar, %	BNS MIDR	14 (2023)	20	25
20.	Creșterea parcursului de pasageri pe calea ferată, <i>milioane pasageri-km</i>	BNS	58,9 (2023)	70,6	81,2
21.	Creșterea vitezei medii a transportului feroviar de marfă, <i>km/h</i>	Întreprinderile feroviare	29,7 (2023)	50	60
22.	Creșterea vitezei medii a transportului feroviar de pasageri, <i>km/h</i>	Întreprinderile feroviare	29,7 (2023)	60	70
23.	Numărul de hub-uri construite întru asigurarea conectivității rețelei feroviare cu alte moduri de transport	Î.S. „Calea ferată din Moldova”	0 (2023)	1	2

Nr.	Obiectivul general/ indicatorul	Sursa	Valoarea de referință	Ținta intermediară (2027)	Ținta finală (2030)
	2	3	4	5	6
24.	Numărul de kilometri reabilitați sau modernizați	Î.S. „Calea ferată din Moldova” Întreprinderile feroviare	40 (2023)	345	300
<b>Obiectivul general 5. Sprijinirea condițiilor de dezvoltare a transportului pe căi navigabile interioare</b>					
25.	Creșterea volumului de mărfuri transportate pe căi navigabile interioare, <i>mii tone</i>	BNS	137,9 (2023)	160	176,5
26.	Intrări nave în complexul portuar Giurgiulești	Agencia Navală	1583 (2022)	2500	3000
<b>Obiectivul general 6. Dezvoltarea transportului naval, printr-un sistem maritim și portuar eficient și adaptabil, împreună cu o creștere economică sustenabilă a acestui domeniu.</b>					
27.	Îmbunătățirea performanței pavilionului național în cadrul Memorandumurilor regionale de înțelegere a controlului statului port	MIDR	Lista neagră a Memorandumului de la Paris (2023)	Lista gri	Lista gri
<b>Obiectivul general 7. Transport aerian sigur, accesibil și sustenabil</b>					
28.	Numărul companiilor aeriene atrase pe piața aeronautică a Republicii Moldova	MIDR AAC	8 (2023)	5	7
29.	Coeficientul de îmbarcare a pasagerilor pe aeronavele care efectuează zboruri spre/dinspre Moldova, pasager per zbor	AAC	71 (2022)	80	85
30.	Mișcări aeronave, <i>mii</i>	AIC	24,1 (2023)	40	45

## VII. RISCURI DE IMPLEMENTARE

**163.** Pentru implementarea Strategiei de mobilitate 2030, au fost identificate următoarele riscuri și măsuri de atenuare, acestea fiind relevante pentru toate domeniile implicate:

Riscuri anticipate	Nivel de probabilitate	Gradul de impact	Măsuri de prevenire sau atenuare
	Scăzut (S)/ Mediu (M)/ Înalt (Î)	Scăzut (S)/ Mediu (M)/ Înalt(Î)	
<b>Riscuri organizaționale</b>			
Dificultăți în implementarea schimbărilor datorită capacității instituționale scăzute ale autorităților de implementare	Î	Î	Consolidarea capacităților profesionale și dezvoltarea instrumentelor de motivare a personalului implicat. Recrutarea și reținerea de specialiști calificați în administrația publică.
Finanțarea insuficientă a obiectivelor Strategiei din surse bugetare și cele de asistență tehnică și financiară din partea partenerilor de dezvoltare	Î	M	Stabilirea unui cadru de finanțare și a unei planificări bugetare pe termen lung. Asigurarea unei comunicări intense și a unei coordonări eficiente permanente cu comunitatea donatorilor pe marginea priorităților de finanțare ale Strategiei.

Țintele strategice supraevaluate (în termeni de timp și valoare)	M	M	Monitorizarea continuă și ajustarea țintelor la situația reală.
<b>Riscuri tehnice și operaționale</b>			
Probleme de reglementare la transpunerea legislației UE	M	M	Colaborare interministerială dedicată susținerii unei modernizări exhaustive a cadrului legislativ național. Aproximarea reglementărilor UE și alinierea progresivă.
Lipsa de experiență în pregătirea programelor de investiții sau inițiativelor de politici publice	M	M	Dialogul cu administrațiile externe, utilizarea experienței și transferului de expertiză, precum și organizarea de programe de formare profesională pentru personal, vor contribui la facilitarea reformelor.
Limitări și deficiențe de relevanță și credibilitate (acuratețe) ale sistemului (inclusiv statistici) de colectare, analiză și prezentare a datelor necesare pentru procesul de planificare și implementare a politicilor	M	M	Integrarea standardelor și metodologiilor Uniunii Europene de colectare a datelor.
Disonanță între procesul de alocare a resurselor și procesul de execuție a lucrărilor și serviciilor	M	M	Îmbunătățirea mecanismelor și instrumentelor de monitorizare a proceselor de execuție a lucrărilor. Asigurarea transparenței în procesul valorificării resurselor alocate pentru efectuarea lucrărilor și serviciilor. Dezvoltarea unei abordări strategice în alocarea de resurse, în urma unui proces de luare a deciziilor bazat pe dovezi în îmbunătățirea capacităților de planificare și răspuns.
<b>Riscuri externe</b>			
Reticența societății civile față de reformele propuse	S	M	Planuri de comunicare, inclusiv prezentarea obiectivului și interesului reformelor. Implementarea progresivă a noii legislații. Gestionarea schimbărilor.
Incertitudini legate de fluxurile de transport și dinamica piețelor	Î	S	Creșterea rezilienței și flexibilității/capacității de adaptare a sistemelor și serviciilor de transport. Revizuire regulată a politicilor.
Lipsa de furnizori specializați pentru punerea în aplicare a programelor ample de investiții	Î	S	Favorizarea parteneriatelor între furnizorii internaționali și companiile locale. Sprijinirea producției locale de echipamente.
Instabilitatea politică și agenda reformelor	M	Î	Sprijinirea unui mediu politic stabil și reforme eficiente prin angajament și colaborare între părțile interesate.
Lipsa implicării factorilor de decizie din cadrul autorităților publice în a promova și implementa schimbările	M	M	Consultarea continuă a factorilor de decizie și formarea factorilor de decizie privind managementul schimbării. Prezentarea situației din diferite state membre ale UE pentru a oferi factorilor de decizie exemple elocvente și direcții clare spre care trebuie să tindă Republica Moldova.

**164.** Riscurile identificate mai sus vor fi monitorizate în mod continuu și, dacă va fi necesar, reevaluate pe parcursul perioadei de implementare a Strategiei.

## **VIII. AUTORITĂȚI ȘI INSTITUȚII RESPONSABILE**

**165.** Obiectivele stabilite de prezenta Strategie vor fi atinse prin sinergia și consolidarea eforturilor mai multor autorități și instituții publice și a partenerilor de dezvoltare.

**166.** Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale este principalul responsabil de implementarea prezentei Strategii, în calitate de autoritate responsabilă de elaborarea politicilor în domeniul de transport și infrastructura de transport, iar rolul și responsabilitatea celorlalte autorități publice, precum Cancelaria de Stat, Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, Ministerul Mediului, Ministerul Afacerilor Interne, Ministerul Energiei, Ministerul Educației și Cercetării, Ministerul Muncii și Protecției Sociale și autoritățile publice locale etc., va fi stabilit în procesul de elaborare a Programului privind implementarea Strategiei de mobilitate 2030.

**167.** Totodată, prezentul document de politici urmează a fi implementat cu efortul conjugat și al autorităților administrative în domeniu, și anume:

- 1) Agenția Proprietății Publice
- 2) Agenția Națională Transport Auto
- 3) Agenția Navală a Republicii Moldova (autoritatea de siguranță în domeniul transportului naval și fluvial)
- 4) Autoritatea Aeronautică Civilă
- 5) Agenția Feroviară (autoritatea de siguranță în domeniul transportului feroviar)
- 6) Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi;
- 7) Î.S. Administrația de Stat a Drumurilor
- 8) Întreprinderi feroviare
- 9) Î.S. Aeroportul Internațional Chișinău
- 10) Î.S. pentru Utilizarea Spațiului Aerian și Deservirea Traficului Aerian "MOLDATSA"
- 11) Î. S "Aeroportul Internațional Mărculești"
- 12) APL.

## **IX. MECANISME DE MONITORIZARE ȘI EVALUARE**

**168.** Strategia de mobilitate 2030 va fi implementată pe parcursul anilor 2024-2030 în două etape, prin intermediul programelor de implementare a acesteia pentru anii 2024-2027 (I etapă) și pentru anii 2028-2030 (II etapă). Programele respective vor servi drept bază pentru transpunerea strategică și operațională a intervențiilor planificate de Strategie.

**169.** Responsabilitatea pentru coordonarea implementării și raportării reformelor planificate în domeniile de intervenție ale Strategiei îi revine Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, care în conformitate cu setul de indicatori dezvoltat va monitoriza evoluția implementării politicilor și măsurilor strategice și a impactului acestora, facilitând astfel o supraveghere cuprinzătoare a implementării Strategiei și evaluarea eficienței acțiunilor întreprinse.

**170.** Având în vedere dinamica schimbărilor la nivel internațional și național și orizontul pe termen lung al Strategiei de mobilitate 2030, valorile de referință vor fi periodic actualizate pe întreaga durată a implementării acesteia. Astfel, scenariile și strategiile de dezvoltare a sistemului de transport vor fi revizuite în consecință.

**171.** Pentru a obține o imagine cuprinzătoare și detaliată a progresului, pe lângă metodele tradiționale de acumulare și colectare a datelor statistice, se vor utiliza și metode calitative de colectare și prelucrare a datelor privind dezvoltarea transportului, acest proces va fi realizat din două perspective distincte: expertiza internă și expertiza externă.

**172.** Pe parcursul implementării Strategiei vor fi realizate următoarele proceduri de monitorizare și evaluare:

1) **Monitorizarea anuală** va fi efectuată de către MIDR, în baza indicatorilor de monitorizare colectați și a informației prezentate de către autoritățile/instituțiile implementatoare sectoriale. Rapoartele anuale de progres vor descrie gradul de realizare a activităților, resursele utilizate și produsele obținute, gradul de conformitate a măsurilor întreprinse cu cele planificate, identificarea cauzelor întârzierilor și analiza dinamicii indicatorilor de monitorizare incluși în Strategia de mobilitate 2030, inclusiv celor ce țin de gestiunea riscurilor. Se vor face recomandări pentru îmbunătățirea procesului de implementare a programelor ce derivă din strategie.

2) **Evaluarea intermediară** va fi realizată la expirarea primei etape de implementare a Strategiei de mobilitate 2030 (anul 2027), care va analiza impactul implementării Strategiei, în baza țințelor intermediare și va propune ajustarea obiectivelor finale în dependență de progresul realizat și de tendințele social-economice la nivel național și internațional. Se vor lua în considerare criterii precum, relevanța, eficacitatea, eficiența, sustenabilitatea și impactul implementării strategiei.

3) **Evaluarea finală** se va realiza la finalizarea implementării Strategiei (anul 2031) cu contribuții din partea principalelor părți interesate de implementare, pentru a asigura un proces obiectiv și cuprinzător.

**173.** Pentru elaborarea raportului vor fi utilizate date și informații obținute în procesul de monitorizare, dar și din surse relevante suplimentare, și se va axa pe următoarele aspecte critice:

1) Relevanța acțiunilor întreprinse pentru implementarea direcțiilor prioritare și obiectivelor specifice;

2) Consecvența și coerența acțiunilor desfășurate;

3) Eficacitatea și sustenabilitatea acțiunilor efectuate;

4) Eficiența utilizării resurselor financiare publice în scopul îndeplinirii obiectivelor stabilite și explorarea măsurilor alternative;

5) Impactul general al Strategiei asupra sectorului și asupra grupurilor țintă.

**174.** Pentru asigurarea unui proces eficient și coerent de evaluare a Strategiei se vor aplica recomandările statuate în Ghidul metodologic pentru evaluarea intermediară și ex-post a politicilor publice.

**175.** Rapoartele de progres și de evaluare vor fi elaborate de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, pe baza informațiilor furnizate de autoritățile/instituțiile implementatoare sectoriale, inclusiv datele obținute prin colaborarea cu experți naționali și internaționali. Aceste rapoarte vor fi prezentate Guvernului Republicii Moldova și vor fi discutate public și transparent, fiind publicate pe site-ul web oficial al MIDR.

**NOTA INFORMATIVĂ**  
**la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea**  
**Strategiei de Mobilitate 2030**

**1. Denumirea autorului proiectului**

Proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Strategiei de Mobilitate 2030 a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale cu suportul partenerilor de dezvoltare, în particular Delegația Uniunii Europene în Republica Moldova și vizează domeniul de activitate al Guvernului – transport și infrastructură, stabilit la art.4 lit. m) din Legea cu privire la Guvern nr.136/2017.

**2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului și finalitățile urmărite**

Proiectul Strategiei de Mobilitate 2030 a fost elaborat în vederea definirii unei viziuni de dezvoltare a unui sistem de transport accesibil, durabil, interoperabil și sigur, prin promovarea coeziunii, reducerea disparităților regionale și îmbunătățirea impactului transportului asupra mediului.

Deși, pe parcursul ultimului deceniu, în Republica Moldova au fost elaborate și implementate documente de politici pentru soluționarea principalelor provocări din sectorul de transport, totuși per ansamblu, subfinanțarea sectorului în comun cu efectul cumulativ al inacțiunilor de conservare a infrastructurii, a dezvoltat o serie de deficiențe, care au marginalizat aceste documente strategice, fiind relevat un progres modest în implementare.

Astfel, odată cu finalizarea perioadei de implementare a Strategiei de transport și logistică pentru anii 2013-2022, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.827/2013, Republica Moldova a ajuns la momentul când trebuie să își regândească posibilitățile de dezvoltare a sistemului de transport, reieșind din necesitatea de adaptare la noile realități economice, sociale și de securitate, urmând imperativul integrării europene.

Prin urmare, este prioritară trasarea în continuare a unor obiective strategice ce ar aborda într-o manieră holistică toate tipurile de transport și care să permită asigurarea dezvoltării durabile și sigure a sistemului de transport pentru asigurarea mobilității cetățenilor prin sisteme de transport eficiente, sigure și multimodale, corelată cu o infrastructură rutieră fiabilă și dezvoltată.

Elaborarea Strategiei este absolut necesară și în contextul angajamentele care derivă din statutul de țară-candidat pentru aderarea la UE și deschiderea negocierilor de aderare, și este dictată atât de Programul de asociere UE-Republica Moldova 2021-2027, cât și de pct. 5.18 din Strategia națională de dezvoltare „Moldova Europeană 2030” și acțiunea nr.1 din capitolul 21 „Rețele transeuropene” a Planului național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană pe anii 2024-2027.

Totodată, Strategia este aliniată la Agenda de Dezvoltare Durabilă 2030 transpusă contextului național prin Hotărârea Guvernului nr. 953/2022 și are drept scop transpunerea și detalierea obiectivelor aferente domeniului transportului, reflectate în Strategia națională de dezvoltare „Moldova Europeană 2030” și va contribui direct la implementarea obiectivului specific nr. 2.1 Sporirea mobilității prin sisteme eficiente, durabile și sigure de transport a obiectivul general nr.2 privind îmbunătățirea condițiilor de trai, precum și a obiectivului general nr.10 Asigurarea unui mediu sănătos și sigur.

Astfel, noul document de politici va asigura un cadru unic și coerent de politici publice în sector, și va servi drept document de orientare pentru planificarea și finanțarea agendei de politici

în sector, astfel încât eforturile factorilor de decizie să fie consistente, complementare reciproc și efective.

### **3. Descrierea gradului de compatibilitate pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene**

Proiectul nu este elaborat în scopul armonizării legislației naționale cu legislația UE, respectiv fiind exceptat de la efectuarea expertizei de compatibilitate, totuși în procesul de elaborare a proiectului Strategiei de mobilitate 2030 s-au luat în considerare obiectivele și prevederile Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului a Comisiei Europene.

### **4. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi**

Strategia de mobilitate 2030 are drept scop asigurarea unei dezvoltări durabile și sigure a sistemului de transport precum și instaurării unui management eficient al domeniului, care va permite eliminarea rapidă a problemelor majore din sector, dar și identificarea unor opțiuni optime pentru soluționarea rapidă și eficientă a acestora.

Strategia este structurată în conformitate cu prevederile Regulamentului cu privire la planificarea, elaborarea, aprobarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea documentelor de politici publice, aprobat prin hotărârea Guvernului nr.386/2020 și își propune atingerea următoarelor obiective generale:

*1. Îmbunătățirea gestionării activelor rutiere, reabilitarea și modernizarea în continuare a rețelei de drumuri și sprijinirea transportului rutier sigur și sustenabil.*

Prin acest obiectiv se urmărește îmbunătățirea rețelei de drumuri din Republica Moldova și a serviciilor rutiere oferite, pe baza unui management și legislație consolidată a sectorului, a investițiilor continue în infrastructură și echipamente moderne, precum și a celor mai înalte standarde de siguranță rutieră.

*2. Îmbunătățirea transportului rutier de persoane prin servicii regulate și tranziția la o mobilitate durabilă.*

Activitățile conexe realizării acestui obiectiv presupun revizuirea programelor de transport rutier pentru interconectarea acestora inclusiv la nivel regional, promovarea adoptării planurilor de mobilitate urbană durabilă în marile orașe, accelerarea digitalizării serviciilor de transport pentru eficientizarea serviciilor regulate și sporirea accesului populației la serviciile de transport.

*3. Transport rutier de mărfuri eficient, sustenabil și prietenos mediului*

Prin intermediul obiectivului dat se propune reducerea congestionării la punctele de control la frontieră, promovarea e-tehnologiilor pentru digitalizarea tuturor licențelor, autorizațiilor și permiselor, și facilitarea accesului la piața internațională.

*4. Servicii feroviare modernizate și eficiente, complet integrate în spațiul feroviar unic european.*

Elementele principale ale acestui obiectiv sunt focusate pe continuarea procesului de reformă a sectorului feroviar și dezvoltarea infrastructurii feroviare naționale prin realizarea de proiecte investiționale de reabilitare și modernizare în vederea asigurării unui sistem feroviar eficient, și integrat în cadrul spațiului feroviar unic european, capabil să concureze în viitor cu alți furnizori de servicii de transport.

*5. Sprijinirea condițiilor de dezvoltare a transportului pe căi navigabile interioare.*

Principalele intervenții la acest obiectiv vizează revitalizarea navigabilității interioare prin facilitarea construcției, reabilitării și modernizării infrastructurii fluviale existente conform principiilor de navigabilitate internaționale.



*6. Dezvoltarea transportului naval, printr-un sistem maritim și portuar eficient și adaptabil, împreună cu o creștere economică sustenabilă a acestui domeniu.*

Scopul principal al obiectivului constă în asigurarea condițiilor propice pentru o evoluție completă și exhaustivă a sectorului maritim și activităților portuare, inclusiv prin îmbunătățirea performanței pavilionului național pentru a asigura retragerea Republicii Moldova de pe lista neagră a Memorandumului de Înțelegere de la Paris.

*7. Transport aerian sigur, accesibil și sustenabil.*

La obiectivul dat, accentul se va pune pe îmbunătățirea eficienței managementului traficului aerian, asigurarea unui trafic aerian extins, în condiții de maximă siguranță și a unui grad de securitate adecvat, în acord cu reglementările europene și naționale în domeniul transportului aerian, ceea ce va contribui la diminuarea tarifelor aeroportuare, și atragerea de noi transportatori aeriени de pasageri.

Astfel, Strategia de mobilitate 2030 include o analiză detaliată a situației în domeniu fiind evidențiate cele mai importante probleme din fiecare tip de transport, dezvoltând și definind măsuri de intervenție pentru asigurarea mobilității persoanelor și bunurilor. Totodată, sunt setați indicatori de rezultat și progres, care vor facilita monitorizarea și evaluarea nivelului de implementare a Strategiei.

În subsidiar, evidențiem că Strategia de mobilitate 2030, va fi implementată prin intermediul Programelor naționale sectoriale, care vor oferi opțiuni detaliate de politici și vor servi drept baza pentru planificarea operațională și bugetară a direcțiilor prioritare de intervenție în sector.

## **5. Fundamentarea economico-financiară**

Costurile necesare pentru implementarea Strategiei, vor fi reflectate în Programele naționale sectoriale de implementare ale acesteia, care vor permite planificarea cheltuielilor într-o manieră integrată și focusată pentru îndeplinirea obiectivelor pe termen mediu.

Dat fiind gradul complex și specific al obiectivelor și măsurilor cuprinse în document, implementarea acestora într-un mod eficient necesită o abordare bazată pe sinergia și complementaritatea resurselor financiare, atât cele publice, cât și cele atrase din surse externe. Astfel, urmează a fi identificate surse suplimentare de finanțare, inclusiv prin colaborarea cu partenerii de dezvoltare, pentru a acoperi costurile anumitor acțiuni care nu pot fi susținute în totalitate din contul surselor bugetare.

## **6. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare**

Proiectul de hotărâre a Guvernului se integrează organic în cadrul normativ în vigoare și nu atrage după sine necesitatea modificării sau abrogării de acte normative.

## **7. Avizarea și consultarea publică a proiectului**

Întru respectarea prevederilor Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative și Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea elaborării Strategiei de Mobilitate 2030 și Conceptul Strategiei a fost plasat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, la următorul link: <https://particip.gov.md/ro/document/stages/anunt-privind-initierea-elaborarii-strategiei-de-mobilitate-pentru-anii-2023-2030/10176>.

La data de 12 septembrie 2023, în cadrul atelierului de lucru cu reprezentanții instituțiilor interesate, precum și a experților internaționali în domeniul transporturilor, au fost adoptate în mod participativ obiectivele strategice și direcțiile prioritare pentru toate modurile de transport aferente proiectului Strategiei de mobilitate 2030.

Ulterior, proiectul Strategiei a fost remis Cancelariei de Stat pentru evaluarea calității și conformității (scrisoarea nr. 04-1629 din 25.03.2024), iar prin scrisoarea nr. 21-113-4376 din 18.04.2024, Cancelaria de Stat a remis recomandările pe marginea proiectului, care au fost luate în considerare la definitivarea proiectului.

Totodată, în vederea respectării prevederilor art.32 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative și Legea nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul Strategiei de Mobilitate 2030 a fost plasat pe parcursul lunii mai-iunie pentru consultare publică pe pagina web oficială a ministerului și pe platforma guvernamentală [www.particip.gov.md](http://www.particip.gov.md) pentru asigurarea posibilității expunerii tuturor celor interesați asupra proiectului ([link](#)) și transmis spre avizare către instituțiile interesate. Toate obiecțiile și recomandările recepționate în procesul de avizare au fost expuse în Sinteza obiecțiilor și propunerilor.

#### **8. Constatările expertizei de compatibilitate**

Proiectul Strategiei nu intră în categoria actelor normative care necesită expertiză de compatibilitate cu legislația Uniunii Europene.

Fapt confirmat și de Centrul de Armonizare a Legislației prin scrisoarea nr.31/02-69-6026 din 3 iunie, care a constatat că, proiectul dat nu reprezintă un exercițiu de transpunere directă a legislației UE subsumat politicilor europene în domeniul transportului și infrastructurii de transport, fiind unul de creare a normelor cu specific național, care reflectă obiectivele UE trasate în domeniu.

#### **9. Constatările expertizei juridice**

Proiectul a fost supus expertizei juridice conform art.37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, iar rezultatele acesteia au fost luate în considerare la definitivarea proiectului și incluse în sinteza obiecțiilor și recomandărilor la proiect.

#### **10. Constatările expertizei anticorupție**

Proiectul nu cade sub incidența prevederilor art.36 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, respectiv fiind document de politici este exceptat de la expertiza anticorupție.

#### **11. Constatările altor expertize**

Nu se aplică.

**Secretar general adjunct**

**Eugeniu HARABARA**

**SINTEZA**

**obiecțiilor și propunerilor (recomandărilor)**

**la proiectul de hotărâre a Guvernului cu privire la aprobarea Strategiei de mobilitate 2030 (număr unic 418/MIDR/2024)**

Participantul la avizare (expertizare)/consultare publică	Conținutul obiecției/propunerii (recomandării)	Argumentarea autorului proiectului
<b>I etapă de avizare/expertizare</b>		
<p><b>Cancelaria de Stat</b> (21/1-69-6109 din 04.05.2024)</p>	<p>Reiterăm considerarea obiecției expuse la punctul 5 din Raportul de evaluare a calității și conformității proiectului Strategiei de Mobilitate 2030, în sensul revizuirii notelor de subsol care sunt utilizate pentru a detalia unele aspecte ce țin de informația redată și nu de a indica sursa datelor redată în text (notele de subsol 5, 7, 8, 12, 13, 21, 23, 25, 28, 31).</p>	<p><b>Se acceptă</b> Proiectul Strategiei a fost modificat în conformitate cu obiecțiile recepționate.</p>
	<p>În vederea respectării principiului LNOB (a nu lăsa pe nimeni în urmă), subliniem necesitatea revizuirii proiectului documentului de politici. Indicatorii stabiliți urmează a fi dezagregați conform criteriilor minime: sex, vârstă, mediu de trai, statut socioeconomic, dezabilitate, iar intervențiile planificare vor fi racordate la necesitățile reale ale grupurilor vulnerabile.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b> În procesul de elaborare a Strategiei au fost colectate și analizate date dezagregate în limita disponibilității, iar obiectivele și prioritățile au fost setate ținând cont de grupurile vulnerabile, fiind pus accent pe creșterea gradului de mobilitate a cetățenilor Republicii Moldova din localitățile rurale, reducerea decalajului digital pentru populația vulnerabilă (persoanele în vârstă, cu dizabilități, persoanele vulnerabile din punct de vedere economic și cele cu educație scăzută), îmbunătățirea siguranței utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi pietonii, bicicliștii și motocicliștii.</p>
	<p>Strategia de Mobilitate 2030 subliniază că insuficiența resurselor umane și fluctuația mare de angajați în cadrul ministerului și autorităților administrative subordonate afectează negativ implementarea obiectivelor sectoriale. În acest sens, Strategia prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– în Direcția prioritară 1.1: consolidarea capacității instituționale a ministerului, prin asigurarea cu resursele umane și informaționale necesare ale subdiviziunii responsabile de elaborarea și promovarea politicilor publice în domeniul infrastructurii rutiere, astfel încât să crească semnificativ capacitatea instituției de a asigura un management eficient al politicilor promovate.</li> <li>– în Direcția prioritară 6.5: alocarea de resurse, inclusiv personal, echipamente și instalații, pentru a sprijini numărul crescut de inspectori și pentru a se asigura că aceștia au acces la instrumentele și tehnologiile necesare pentru activitățile lor de inspecție;</li> </ul> <p>În acest context, menționăm prevederile punctului 2 din Dispoziția Guvernului nr. 2-d/2024 privind stabilirea unui moratoriu asupra constituirii/reorganizării autorităților administrative centrale și a structurilor organizaționale din sfera lor de competență. Aceasta permite, până la data de 31 decembrie 2024, reorganizarea acestor autorități și structuri în limitele efectivului-limită aprobat.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b> Pct.1 din Dispoziția Guvernului nr. 2-d/2024 stabilește moratoriu privind constituirea/reorganizarea autorităților administrative centrale și a structurilor organizaționale din sfera lor de competență, inclusiv a instituțiilor publice în care ministerul sau altă autoritate administrativă centrală are calitatea de fondator, până la <i>31 decembrie 2024</i>, or proiectul Strategiei definește și planifică politica publică în sector pe termen lung până în anul 2030.</p>

	Astfel, pentru consolidarea capacităților instituționale ale Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și ale Autorității Aeronautice Civile, în cadrul de timp specificat supra, se recomandă identificarea unor surse interne și, eventual, deblocarea funcțiilor vacante aflate sub moratoriu, conform Hotărârii Guvernului nr. 1096/2023.	
<b>Cancelaria de Stat Centrul de armonizare a legislației</b> (nr.31/02-69-6026 din 03.06.2024)	<p>Prin urmare, cu referire la obiectivele și indicatorii trasați în Strategia națională, se constată că acestea se încadrează în obiectivele prioritare stabilite în Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului stabilite până în 2030 și anume: îmbunătățirea gestionării activelor rutiere, reabilitarea și modernizarea în continuare a rețelei de drumuri și sprijinirea transportului rutier sigur și sustenabil (Obiectiv general 1); îmbunătățirea transportului rutier de persoane prin servicii regulate și tranziția la o mobilitate durabilă (Obiectiv general 2); servicii feroviare modernizate și eficiente, complet integrate în spațiul feroviar unic european (Obiectiv general 3); sprijinirea condițiilor de dezvoltare a transportului pe căi navigabile interioare (Obiectiv general 4); dezvoltarea transportului naval, printr-un sistem maritim și portuar eficient și adaptabil, împreună cu o creștere economică sustenabilă a acestui domeniu (Obiectiv general 5); transport aerian sigur, accesibil și sustenabil (Obiectiv general 6).</p> <p>Astfel, examinând proiectul Strategiei de mobilitate, prin prisma obiectivelor prioritare stabilite la nivel Uniunii, se constată că, proiectul național nu reprezintă un exercițiu de transpunere directă a legislației UE subsumat politicilor europene în domeniul transportului și infrastructurii de transport, fiind unul de creare a normelor cu specific național, care reflectă obiectivele UE trasate în domeniu. În concluzie, reieșind din competența sa funcțională, Centrul comunică lipsa propunerilor și obiectivelor pe marginea proiectului examinat.</p>	<b>Se ia act</b>
<b>Ministerul Justiției</b> (nr. 04/2-5200 din 05.06.2024)	<p>Potrivit notei informative, proiectul Strategiei de mobilitate 2030 reprezintă o analiză detaliată a situației în domeniu, fiind evidențiate cele mai importante aspecte din ramura fiecărui tip de transport, prin dezvoltarea și definirea măsurilor de intervenție pentru asigurarea mobilității persoanelor și bunurilor. Totodată, sunt setați indicatori de rezultat și progres, care vor facilita monitorizarea și evaluarea nivelului de implementare a Strategiei. În context, raționamentele expuse de inițiator în notă reflectă motivul emiterii actului normativ.</p>	<b>Se ia act</b>
	La proiectul hotărârii: La pct. 3 sbp. 1), textul „data de 01 august” se va substitui cu textul „1 august” (observația se referă la sbp. 2) și 3) corespunzător).	<b>Se acceptă</b> Proiectul hotărârii de Guvern a fost modificat în conformitate cu propunerea înaintată
	La proiectul Strategiei:	<b>Se acceptă</b> Propunerea a fost inclusă în proiectul Strategiei

Întru corectitudinea redactării, parafa de aprobare se va indica după cum urmează: „Aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. ___/2024”.	
Cuprinsul capitolului I „Introducere” urmează a fi revăzut prin prisma pct. 8 sbp. 1) din Regulamentul cu privire la planificarea, elaborarea, aprobarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea documentelor de politici publice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 386/2020. Astfel, acesta va include: indicarea importanței și deciziilor care au dus la elaborarea strategiei, relevanței în corespundere cu Strategia națională de dezvoltare, Programul de activitate al Guvernului și angajamentele internaționale asumate de către Guvern, perioada propusă pentru implementare, părțile implicate în elaborarea strategiei.	<b>Nu se acceptă</b> Capitolul I. Introducere din Strategie corespunde rigorilor metodologice prevăzute în Regulamentul cu privire la planificarea, elaborarea, aprobarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea documentelor de politici publice și descrie importanța elaborării documentului, părțile implicate în procesul de elaborare și corelarea acestuia cu principalele documente naționale strategice și angajamente internaționale.
La alineatul trei cuvintele „inclusiv dictată și” reprezintă un pleonasm și se vor substitui cu cuvintele „dictată inclusiv”. În acest caz, termenul „inclusiv” conține sensul „și”, astfel că pentru o bună exprimare este suficient să utilizăm: ori „și”, ori „inclusiv”.	<b>Se acceptă</b> Propunerea a fost inclusă în textul Strategiei.
La alineatul șase se va indica denumirea corectă a următoarelor acte normative: „Strategia de transformare digitală a Republicii Moldova pentru anii 2023-2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 650/2023; Strategia națională de dezvoltare regională a Republicii Moldova pentru anii 2022-2028, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 40/2022; Strategia energetică a Republicii Moldova pînă în anul 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 102/2013” (observație valabilă pentru toate situațiile similare din text).	<b>Se acceptă</b> Proiectul Strategiei a fost modificat potrivit obiecțiilor înaintate.
La pct. 2.1 alineatul doi, sintagma „Hotărârea de Guvern” se va substitui cu sintagma „Hotărârea Guvernului”, conform uzanțelor.	<b>Se acceptă</b> Propunerea a fost inclusă în textul Strategiei.
La pag. 20 și 42, cuvintele „un nou Cod feroviar” se recomandă a fi substituite cu textul „Codul transportului feroviar nr. 19/2022”, indicându-se denumirea corectă a acestuia	<b>Se acceptă</b> Propunerea a fost inclusă în textul Strategiei.
La pag. 63 în ultimul alineat, textul „pe site-ul oficial al” se va substitui cu cuvintele „pe pagina web oficială a”.	<b>Nu se acceptă</b> În proiectul Strategiei a fost utilizată noțiunea de site web oficial în conformitate cu Regulamentul cu privire la site-urile web oficiale ale autorităților și instituțiilor publice și la cerințele minime privind profilurile de socializare ale acestor, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.728/2023.
Referitor la utilizarea abrevierilor în text, semnalăm că exprimarea prin abrevieri a unor denumiri sau termeni se poate face numai după explicarea acestora în text, la prima folosire, potrivit art. 54 alin. (1) lit. i) al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative.	<b>Se acceptă</b> Abrevierile utilizate în textul Strategiei au fost detaliate pentru a corespunde cu cerințele statuate în art.54 alin. (1) lit. i) al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

	<p>Numerotarea elementelor structurale se va efectua conform art. 52 din Legea nr. 100/2017. Astfel, se va ține cont că, principalul element structural al actului normativ este punctul. Punctele se divid în subpuncte și în alineate. Subpunctele se numerotează cu cifre arabe și o paranteză și pot avea diviziuni numerotate cu litere latine și o paranteză, fără utilizarea diverselor semne grafice.</p>	<p><b>Se acceptă</b> Elementele structurale ale Strategiei au fost însemnate în puncte și subpuncte în conformitate cu art.52 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.</p>
	<p>La gruparea elementelor structurale se va ține cont de prevederile art. 53 din Legea nr. 100/2017. Astfel, punctele pot fi grupate în secțiuni, însemnate succesiv cu numere ordinare exprimate prin cifre arabe, iar secțiunile pot fi grupate în capitole, însemnate succesiv cu numere ordinare exprimate prin cifre romane. Gradul de divizare mai mare se aplică după folosirea gradului de divizare mai mic. Prin urmare, se va revedea numerotarea capitolelor.</p>	<p><b>Se acceptă</b> Proiectul Strategiei a fost structurat în capitole și secțiuni potrivit art.53 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.</p>
<p><b>Ministerul Finanțelor</b> (nr.05-03/77/893 din 06.06.2024)</p>	<p>La compartimentul „Starea infrastructurii rutiere și probleme de întreținere”, autorul analizează și face referire la ineficiența Fondului rutier din mai multe puncte de vedere, motivând că Fondul rutier este un „fond intra-bugetar” și mărirea acestuia este aprobată prin legile anuale ale bugetului de stat, însă nu abordează situația economico-financiară a întreprinderilor de stat din domeniul rutier. Se consideră inoportună prioritatea delimitării Fondului de bugetul de stat și urmează exclusă ideea unui fond autonom față de procesele bugetare anuale, deoarece finanțele publice se gestionează în conformitate cu principiile și regulile stabilite în Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr. 181/2014.</p> <p>În această ordine de idei, autorul urmează să excludă din proiect atât constatările și concluziile la acest subiect, cât și activitățile pentru realizarea direcțiilor prioritare (în speță, activitatea patru la Direcția prioritară 1.2).</p>	<p><b>Nu se acceptă</b> În capitolul II. „Analiza situației” la secțiunea 1.Transport rutier, autorul expune situația existentă cu prospecțiuni selecte din cele mai bune practici internaționale bazate pe cunoștințe a managementului proiectelor/ finanțelor. Cât ține de situația economico-financiară a întreprinderilor de stat din domeniul rutier, comunicăm că la moment există doar o Întreprindere de Stat „Administrația de Stat a Drumurilor”, și 10 societăți pe acțiuni specializate în întreținerea drumurilor publice, a căror fondator/administrator este Agenția Proprietății Publice. Totodată, cu titlul de informare, evidențiem că, în ședința Guvernului din 12 iunie 2024 a fost aprobată Hotărârea de Guvern cu privire la reorganizarea Întreprinderii de Stat „Administrația de Stat a Drumurilor” în societate pe acțiuni cu capital integral de stat, cu denumirea „Administrația Națională a Drumurilor”. Mai mult ca atât, prevederi conexe performanței entităților de stat este abordată în Strategia cu privire la administrarea proprietății de stat în domeniul întreprinderilor de stat și societăților comerciale cu capital integral sau majoritar de stat pentru anii 2023-2030, aprobată prin HG nr.911/2023.</p> <p>Cu privire la direcția prioritară 1.2, comunicăm că, reieșind din statutul „vizionar” a documentelor de politici, și luând în considerare problema insuficienței finanțării lucrărilor din sector pe parcursul ultimilor ani, ministerul susține și va promova în continuare ideea planificării financiare pe termen lung a întreținerii drumurilor publice întru asigurarea previzibilității și rezilienței finanțării drumurilor.</p>

<p>La capitolul 2 ANALIZA SITUAȚIEI, subcapitolul Situația curentă și problemele instituționale, legislative și sectoriale, alineatul al șaptelea se va exclude deoarece, conform art. 26 al Legii nr. 131/2015 privind achizițiile publice, pentru determinarea celei mai avantajoase oferte din punct de vedere economic, sunt stabilite 4 criterii de atribuire a contractului de achiziții publice:</p> <p>a) prețul cel mai scăzut;  b) costul cel mai scăzut;  c) cel mai bun raport calitate-preț;  d) cel mai bun raport calitate-cost.</p> <p>În acest context, se constată aplicarea predominantă a criteriului „prețul cel mai scăzut” de către autoritățile contractante în cadrul procedurilor de achiziții publice, chiar dacă legislația nu impune acest lucru sau nu încurajează exclusivitatea acestui criteriu.</p> <p>Totodată, se menționează că Legea nr. 131/2015 privind achizițiile publice este un act național armonizat cu legislația Uniunii Europene, care asigură transpunerea Directivei 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice. Astfel, art. 76 al Legii nr. 131/2015 care conține prevederi referitoare la interzicerea divizării și stabilirea limitei de majorare a prețului contractului, transpune dispozițiile art. 5 alin. (3) și art. 72 al Directivei 2014/24/UE.</p> <p>În acest sens, sunt identificate două chestiuni în care se necesită intervenție. Prima chestiune constă în capacitatea redusă a autorităților contractante de a aplica alte criterii de atribuire a contractului de achiziție publică decât „prețul cel mai scăzut”, precum și reticența de a selecta o ofertă mai costisitoare, dar potențial mai calitativă, decât o alternativă mai ieftină.</p> <p>A doua problemă constă în aplicarea normativelor învechite în proiectarea și estimarea lucrărilor, ceea ce duce la calcularea eronată a valorii estimate a contractelor de achiziții publice.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p> <p>Potrivit art.26 din Legea nr.131/2015 privind achizițiile publice, pentru determinarea celei mai avantajoase oferte din punct de vedere economic, sunt stabilite 4 criterii de atribuire a contractului de achiziții publice, însă alin.(12) lit. b) din același articol prevede că pentru contractele de achiziții publice de lucrări în cazul aplicării criteriilor de atribuire, ponderea minimă a elementului de preț este de 80%, fiind una foarte mare, pe când Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice, lasă la discreția Părții contractante stabilirea acestei ponderi. (vezi pct. 49-53 din Regulamentul privind achizițiile publice de lucrări, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 638/2020).</p> <p>Totodată, evocăm că sistemul informațional pentru achiziții publice nu permite aplicarea prevederilor din art.26 a Legii nr. 131/2015.</p>
<p>La capitolul 4 OBIECTIVE ȘI DIRECȚII PRIORITARE,</p> <p>La Obiectivul general 1. Îmbunătățirea gestionării activelor rutiere, reabilitarea și modernizarea în continuare a rețelei de drumuri și sprijinirea transportului rutier sigur și sustenabil:</p> <p>la Direcția prioritară 1.2: Asigurarea unui cadru contractual și financiar sustenabil pentru managementul activelor rutiere, textul primelor trei acțiuni se va substitui cu următorul text „Ajustarea cadrului normativ și de reglementare în domeniul lucrărilor de infrastructură utilizat de către instituțiile publice la elaborarea caietelor de sarcini pentru achizițiile publice de lucrări.”, conform comentariilor expuse asupra capitolului 2. Acțiunea patru: „Asigurarea previzibilității și rezilienței finanțării infrastructurii de transport corelate cu necesitățile populației, Fondul</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p> <p>Argumentele de rigoare au fost expuse la pct.1 și pct.2 cu privire la Fondul rutier și contractele de achiziții publice.</p>

<p>Rutier nu trebuie să mai fie parte din Bugetul de Stat, iar fondurile colectate să fie alocate cu destinație specială infrastructurii rutiere.” urmează a fi exclusă, deoarece, sursele de constituire a Fondului rutier, prevăzute la art. 2 alin. (1) din Legea Fondului rutier nr. 720/1996 se încasează la bugetul de stat în baza alin. (4) al aceluiași articol conform modului de achitare și evidență a plăților la bugetul public național prin sistemul trezorerial al Ministerului Finanțelor.</p> <p>În cazul în care, Fondul rutier nu va mai fi parte a bugetului de stat, în esență, acesta va fi lipsit de surse de constituire, deoarece o instituție din afara bugetului nu poate beneficia de încasări din venituri bugetare și acestea nici nu pot fi direcționate cu destinație specială către o instituție din afara bugetului.</p> <p>Consecvent, se atenționează că, crearea unei instituții în afara bugetului, nu presupune doar dreptul de a gestiona liber resursele financiare, dar și presupune disponerea acestora de venituri proprii și suficiente pentru asigurarea activității acesteia.</p> <p>Prin urmare, reieșind din faptul că Fondul este complet finanțat din bugetul de stat, este obligatoriu să facă parte din BS.</p>	
<p>la Direcția prioritară 1.5. Dezvoltarea și implementarea omologării de tip a vehiculelor și promovarea vehiculelor rutiere curate și eficiente energetic (Pactul ecologic european), sintagma „și impozitare” se va exclude</p>	<p><b>Se acceptă</b> Modificarea propusă a fost inclusă în textul Strategiei.</p>
<p>La Obiectivul general 3. Servicii feroviare modernizate și eficiente, complet integrate în spațiul feroviar unic european, la Direcția prioritară 3.8: Extinderea ofertei serviciilor feroviare regionale și suburbane pentru a conecta un număr mai mare de comunități și a sprijini mobilitatea sustenabilă, punctul „Se impune o interacțiune constructivă cu Ministerul Finanțelor pentru a asigura o vizibilitate clară asupra resurselor bugetare disponibile pentru următorii ani.” urmează a fi exclus, deoarece nu este relevant acestei strategii, dat fiind faptul că, CBTM se elaborează în comun cu autoritățile publice responsabile, în conformitate cu principiile și regulile bugetar-fiscale stabilite de Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr. 181/2014</p>	<p><b>Se acceptă</b> Modificarea propusă a fost inclusă în textul Strategiei.</p>
<p>La Direcția prioritară 3.10, textul „,completată cu alte forme de suport financiar (exemplu: reduceri fiscale)”, urmează a fi exclus</p>	<p><b>Se acceptă</b> Modificarea propusă a fost inclusă în textul Strategiei.</p>
<p>La Obiectivul general 4. Sprijinirea condițiilor de dezvoltare a transportului pe căi navigabile interioare, Direcția prioritară 4.7: Stimularea transferului modal prin adoptarea unor măsuri de susținere bazate pe ajutorul de stat, asigurând condiții financiare avantajoase pentru modernizarea flotei de pe căile navigabile interioare și promovând un cadru fiscal favorabil, textul „cadru fiscal favorabil” se substituie cu textul „climat favorabil investițiilor”.</p>	<p><b>Se acceptă</b> Modificarea propusă a fost inclusă în textul Strategiei.</p>



	La Obiectivul general 6. Transport aerian sigur, accesibil și sustenabil, Direcția prioritară 6.4: Finanțarea infrastructurii „verzi” a sistemului de transport aerian, sintagma „avantaje fiscale” se va exclude.	<b>Se acceptă</b> Modificarea propusă a fost inclusă în textul Strategiei.
	La capitolul 8 AUTORITĂȚI ȘI INSTITUȚII RESPONSABILE, Ministerul Finanțelor urmează a fi exclus. Rolul Ministerului Finanțelor în domeniul finanțelor publice, competențele și responsabilitățile de bază sunt stabilite în Legea nr. 181/2014, prenotată mai sus.	<b>Se acceptă</b> Ministerul Finanțelor a fost exclus din capitolul VIII.
	Cu titlu de recomandare, se propune ca la etapa de elaborare a Strategiei de Mobilitate 2030, să se pună un deosebit accent pe descrierea impactului asupra schimbărilor anticipate în mediul economic și asupra bugetului de stat. De asemenea, se vor descrie eventualele riscuri ce țin de constrângerile Bugetului Public Național și pe componentele acestuia, inclusiv măsurile de diminuare și/sau înlăturare a acestora. Subsidiar, se menționează că evaluarea riscurilor bugetar-fiscale și atenuarea acestora la o etapă incipientă, ne va asigura că banii publici vor fi utilizați într-un mod econom, eficient și eficace, în concordanță cu principiile bunei guvernări. Reieșind din cele expuse, documentul de politici publice urmează a fi elaborat/definitivat prin prisma celor enunțate.	<b>Se ia act</b>
<b>Ministerul Energiei</b> (nr.06-1632 din 17 iunie 2024)	Ministerul Energiei, reiterează că prezentul proiect al strategiei trebuie să prevadă măsuri specifice pentru a transpune obiectivele cadrului european pentru mobilitate, luând în considerare contextul specific al țării, inclusiv domeniul energiei și mobilității verzi. Strategia UE pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă (la care se face referire în Nota de informativă la proiectul HG de aprobare a Strategiei) stabilește obiective intermediare concrete pentru a asigura evoluția sistemului de transport european. Se urmărește stimularea utilizatorilor de a folosi vehicule, nave și aeronave care au emisii zero sau emisii scăzute de dioxid de carbon și care folosesc combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon. De asemenea, se prevede crearea unei rețele cuprinzătoare de infrastructuri de reîncărcare și de realimentare, pentru valorificarea potențialului utilizării pe scară largă a acestor vehicule. Instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi trebuie să fie abordată în formularea și punerea în aplicare a cadrelor naționale de politică. Noul cadru european pentru mobilitate urbană recomandă acțiuni mai ferme pentru crearea unor orașe neutre din punct de vedere climatic, inter alia, prin: - asigurarea eficienței energetice a transportului public; - instituirea unei infrastructuri de reîncărcare și realimentare pentru vehiculele electrice și cu hidrogen.	<b>Nu se acceptă</b> Proiectul Strategiei deja prevede măsuri de promovare a dezvoltării echilibrate a tuturor tipurilor de transport pentru reducerea emisiilor de gaze și minimalizarea efectelor adverse asupra mediului prin implementarea programelor de stimulare a reînnoirii parcului de autovehicule, în special a transportului public de persoane; reducerea până în anul 2030 a emisiilor directe sectoriale de GES: 1A2 „Industria manufacturiera și construcții” la 6,0% și 1A3 „Transport” la 20,0%; aprobarea standardelor ecologice și de siguranță pentru importul și admiterea în circulație a vehiculelor rutiere. Transpunerea acestor priorități la nivel operațional se va asigura prin Programul național sectorial. Totodată, evidențiem că, ministerul a inițiat procesul de elaborarea a Strategiei de e-mobilitate cu suportul BERD, care va aborda aspecte ce țin de dezvoltarea infrastructurii de reîncărcare și realimentare a vehiculelor electrice.

Programul de dezvoltare cu emisii reduse al Republicii Moldova până în anul 2030 prevede următoarele acțiuni pentru atingerea Obiectivului 2. Reducerea necondiționată cu 52%, până în anul 2030, a emisiilor de GES provenite din sectorul transporturi:

- promovarea utilizării biomotorinei în calitate de combustibil;
- promovarea eficienței energetice în transportul feroviar;
- etichetarea pneurilor, promovarea transportului energetic eficient;
- promovarea mijloacelor de transport cu propulsie hibridă, a e-mobilității și a altor opțiuni de mobilitate prietenoase mediului.

Ministerul Energiei al Republicii Moldova și Legea nr.139/2018 cu privire la eficiența energetică, cu modificările intrate în vigoare recent, prevede la articolul 18<sup>1</sup> că ”Guvernul promovează e-mobilitatea și alte opțiuni de mobilitate prietenoase mediului prin:

a) extinderea facilităților fiscale și scutirilor de taxe existente, precum și prin dezvoltarea de noi politici de încurajare a mobilității prietenoase mediului;

b) dezvoltarea și implementarea programelor de reinnoire a parcului auto existent prin substituirea autovehiculelor cu motoare cu ardere internă cu autovehicule electrice, precum și extinderea infrastructurii publice de încărcare cu energie electrică;

c) stabilirea cerințelor minime privind integrarea infrastructurii de încărcare a autovehiculelor electrice în clădirile de locuit cu mai multe apartamente, atât în cele noi, cât și în cele supuse unei renovări majore, în clădirile publice și cele aferente sectorului de prestări servicii;

d) promovarea autovehiculelor electrice prin dotarea acestora cu plăci de înmatriculare distincte, conform standardului elaborat de Agenția Servicii Publice și aprobat de Guvern.”

Reieșind din analiză și contextul descris mai sus, precum și în scopul armonizării Strategiei naționale de mobilitate cu cadrul UE pentru mobilitate și cu obiectivele asumate în alte documente de politici publice naționale, propun completarea Strategiei cu următoarele măsuri prioritare:

- promovarea achiziționării și utilizării vehiculelor electrice prin stimulente financiare, cum ar fi subvenții, scutiri de taxe și impozite și programe de finanțare;
- înlocuirea flotelor existente cu vehicule cu emisii scăzute și vehicule cu emisii zero;
- stimularea utilizării combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon;
- impulsionearea producției și utilizării combustibililor în sectorul aviației și cel maritim;
- electrificarea căilor ferate;
- îmbunătățirea eficienței energetice în transportul public;

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dezvoltarea infrastructurii de reîncărcare și realimentare a vehiculelor electrice;</li> <li>- elaborarea unui plan de acțiuni pentru sprijinirea implementării infrastructurii combustibililor alternativi;</li> <li>- atragerea investițiilor publice și private în producția locală de energie din surse regenerabile, într-un acces multimodal mai sustenabil și în reînnoirea flotelor;</li> <li>- impozitarea conținutului energetic al diverșilor combustibili trebuie și stimularea eficiență a adoptării combustibililor sustenabili în domeniul transporturilor;</li> <li>- desfășurarea campaniilor de conștientizare pentru a educa publicul cu privire la beneficiile mobilității verzi;</li> <li>- sprijinirea programelor de carsharing și de mobilitate ca serviciu (MaaS) pentru a reduce numărul de autoturisme private pe drum.</li> </ul>	
<b>Ministerul Sănătății</b> (nr. 07/2268 din 07.06.2024)	<p>În descrierea capitolului „4. Obiective și direcții prioritare”, se propune corelarea direcțiilor prioritare cu ODD-le din Agenda de dezvoltare durabilă 2030, precum și cu prevederile Acordului de Asociere dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană, dat fiind faptul că în capitolul „Introducere” se menționează că „Strategia este aliniată la Agenda de Dezvoltare Durabilă 2030”, precum și „Strategia de Mobilitate 2030 adaptează prioritățile angajamentelor internaționale asumate de Republica Moldova, în special Acordul de Asociere dintre Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte”, iar în textul proiectului acestea nu se regăsesc</p>	<b>Nu se acceptă</b> Direcțiile prioritare stabilite în textul Strategiei contribuie nemijlocit la implementarea Agendei de dezvoltare durabilă 2030. Totodată, atragem atenția că, potrivit prevederilor Regulamentului cu privire la planificarea, elaborarea, aprobarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea documentelor de politici publice, în capitolul „Introducere” se expune relevanța documentului de politici cu principalele angajamente internaționale asumate de către Guvern, iar obiectivele și direcțiile de acțiune se stabilesc în conformitate cu problemele identificate în sector și rezultatele preconizate în domeniul de intervenție.
	<p>În capitolul „5. Estimarea impactului” propunem substituirea textului „reducerea numărului de decese și răniri în accidente rutiere cu 50% până în 2030”, cu textul „reducerea cu 50% până în anul 2030 a numărului de accidente rutiere soldate cu decese și vătămări”.</p>	<b>Se acceptă</b> Propunerea a fost inclusă în textul Strategiei.
	<p>Totodată, menționăm că proiectul Strategiei urmează a fi ajustat din punct de vedere structural, corespunzător prevederilor art. 53 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, pentru a se ține cont de toate elementele structurale, inclusiv numerotarea capitolelor, însemnate succesiv cu numere ordinare exprimate prin cifre romane.</p>	<b>Se acceptă</b> Elementele structurale ale Strategiei au fost însemnate în capitole, secțiuni, puncte și subpuncte în conformitate prevederile Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative.
<b>Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării</b> (nr.03-1769 din 06.06.2024)	Comunică lipsa obiecțiilor și propunerilor	<b>Se ia act</b>
<b>Ministerul Mediului</b> (nr. 02-07/1515 din 03.06.2024)	Conform prevederilor art.3 din Legea nr. 11/2017 privind evaluarea strategică de mediu, documentele de politici și de planificare elaborate la nivel național și local, care pot avea efecte semnificative asupra mediului și sănătății populației în Republica Moldova sau în afara	<b>Se ia act</b> Dat fiind faptul că procesul de elaborare a conceptului și a proiectului Strategiei de mobilitate 2030 a început în anul 2023, până la intrarea în vigoare a modificărilor la Legea

<p>hotarelor ei, sunt obiectul evaluării strategice de mediu. Se supun procedurii de evaluare strategică de mediu documentele de politici și planificare elaborate în domeniile: agricultură, silvicultură, piscicultură, energetică, industrie, transporturi, gestionarea deșeurilor, gestionarea resurselor acvatice, comunicații electronice, turism, folosința funciară, planificare urbană și rurală, în care se planifică realizarea de activități prevăzute în anexele nr. 1 și nr. 2 la Legea nr. 86/2014 privind evaluarea impactului asupra mediului.</p> <p>Astfel, conform art. 4 din Legea nr.11/2017, autoritățile publice centrale și locale, care inițiază elaborarea documentelor de politici și planificare sunt responsabile de inițierea/parcurgerea procedurii de evaluare strategică de mediu încă la etapa inițială a elaborării unui concept al documentului de politici și planificare.</p> <p>Menționăm, că Ministerul Mediului nu a recepționat pentru determinarea necesității de efectuare a evaluării strategice de mediu a informației prevăzute la articolul 5 al Legii nr.11/2017 și nici Raportul de evaluare strategică în baza căruia Ministerul urma să elibereze un Aviz de Mediu, astfel cum este prevăzut în Legea nr. 11/2017. Totodată, în conținutul proiectului examinat este menționat că Strategia de mobilitate va fi implementată prin Programele de implementare a acesteia pentru anul 2024-2027 (etapa I) și pentru anii 2028-2030 (etapa II) care urmează a fi elaborate separat. Prin urmare, solicităm ca pentru aceste 2 documente să fie respectată procedura efectuării evaluării strategice de mediu, conform cerințelor Legii nr. 11/2017 și obținerea Avizului de Mediu.</p>	<p>nr.11/2017, prin care lista documentelor de politici pentru care este necesară efectuarea evaluării strategice de mediu a fost completată cu Strategia și documentele de politici, ministerul nu a inițiat procesul de elaborare a raportului privind evaluarea strategică de mediu.</p> <p>Subsecvent, menționăm, că în procesul de elaborare a Programului sectorial, se va ține cont de prevederile Legii nr.11/2017 privind evaluarea strategică de mediu.</p>
<p>Cu referire la textul proiectului Strategiei, la capitolul „Analiza situației”, pct. 2.5 Transport maritim, la alineatul în care sunt enumerate entitățile responsabile de administrarea domeniului maritim, și anume „entitățile implicate direct sau indirect în rezolvarea problemelor maritime includ Ministerul Mediului, Agenția de Mediu, Inspectoratul pentru Protecția Mediului, Serviciul Hidrometeorologic de Stat”, menționăm că acestea acoperă aspecte legate de gestionarea resurselor de apă, emisii în aer și alte aspecte privind protecția mediului înconjurător. În special, Agenția de Mediu și Inspectoratul pentru Protecția Mediului sunt implicate la procesele de reglementare și control al mărfurilor pe căile maritime, mai ales dacă mărfurile au impact asupra mediului. Reieșind din cele menționate, considerăm necesar de specificat domeniile de competență ale entităților enumerate.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p> <p>Pct.131 din secțiunea a 5-a.Transport maritim, capitolul „Analiza situației”, a fost completat cu detalii privind atribuțiile entităților implicate în procesul de gestionare a sectorului maritim.</p>
<p>Cu referire la Capitolul „Obiectivele generale” și anume la Obiectivele generale nr. 1, 2, 4 și 5, menționăm că, conform Ghidului metodologic privind integrarea prevederilor Strategiei naționale de dezvoltare în documentele de planificare și documentele de politici publice la nivel</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p> <p>Obiectivele generale au fost formulate ținând cont de prevederile pct.8 din Regulamentul cu privire la planificarea, elaborarea, aprobarea, implementarea, monitorizarea și</p>

	<p>național „Obiectivul general va prezenta rezultatul care va fi obținut ca urmare a realizării viziunii strategice stabilite pentru un anumit domeniu” și nu ca o acțiune spre îmbunătățirea situației în direcțiile prioritare de intervenție. Un exemplu bun în formularea corespunzătoare a obiectivului îl reprezintă Obiectivul general nr. 3 „Servicii feroviare modernizate și eficiente, complet integrate în spațiul feroviar unic european”</p>	<p>evaluarea documentelor de politici publice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.386/2020 corespunzător domeniilor de intervenție a documentului de politici. Totodată, menționăm că, în Raportul de evaluare a calității și conformității proiectului Strategiei, elaborat de Cancelaria de Stat în conformitate cu pct.34, subpct.10) din Regulamentul cu privire la planificarea, elaborarea, aprobarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea documentelor de politici publice, nu au fost formulate obiecții și recomandări cu privire la modul de formulare a obiectivelor din Strategie.</p>
<p><b>Ministerul Muncii și Protecției Sociale</b> (nr. 02/2929 din 03.06.2024)</p>	<p>La Capitolul „Introducere” din proiectul Strategiei se propune completarea listei Obiectivelor de dezvoltare durabilă din domeniul „Transport”, dar și cele conexe, după cum urmează:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ODD 4.a. va fi asigurată construirea și modernizarea infrastructurii în instituțiile de învățământ astfel încât să corespundă necesităților copiilor, fetelor și băieților și persoanelor cu dizabilități și oferirea unui mediu de învățământ sigur, nonviolent și incluziv pentru toți;</li> <li>2. ODD 10.2. va fi asigurată, până în 2030, promovarea incluziunii sociale, economice și politice a tuturor, indiferent de vârstă, sex, dizabilitate, rasă, etnie, origine, religie sau statut economic sau de altă natură;</li> <li>3. ODD 11.7. va fi asigurat accesul universal la spații verzi și publice sigure, incluzive și accesibile, în special pentru femei și copii, persoane în etate și cele cu dizabilități.</li> </ol> <p>Propunerea se argumentează prin faptul că, Legea nr. 60/2012 privind incluziunea socială a persoanelor cu dizabilități prevede asigurarea drepturilor persoanelor cu dizabilități, în egală măsură cu alți cetățeni, la: educație, protecție socială, asistență medicală, reabilitare, muncă, viață publică, mediu fizic, transport, tehnologii și sisteme informaționale, de comunicare și la alte utilități și servicii la care are acces publicul larg. Capitolul III, Accesibilitatea al Legii prenotate stabilește prevederi generale privind accesibilitatea persoanelor cu dizabilități în condiții de egalitate cu ceilalți, la mediul fizic prin adaptarea infrastructurii, inclusiv proiectarea și construcția obiectelor de infrastructură socială, amenajarea spațiilor de locuit, accesul la obiective culturale, turistice și sportive.</p> <p>Astfel, se menționează că la măsurile ce țin de incluziunea persoanelor cu dizabilități și a persoanelor cu mobilitate redusă se va ține cont de reglementarea normelor propuse de principiul facilitării accesibilității măsurilor stabilite și a impactului acestor măsuri pentru toate persoanele cu dizabilități și a persoanelor cu mobilitate redusă, în condiții de egalitate cu ceilalți, la mediul fizic, la transport, la informație și la mijloacele de comunicare, nu doar vizual, dar și practicabil.</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p> <p>Capitolul „Introducere” a fost completat suplimentar cu ODD 10.2. privind asigurarea promovării incluziunii sociale, economice și politice a tuturor, indiferent de vârstă, sex, dizabilitate, rasă, etnie, origine, religie sau statut economic sau de altă natură.</p> <p>Cu privire la ODD 4.a și 11.7, precizăm că obiectivele Strategiei nu sunt orientate spre dezvoltarea infrastructurii în instituțiile de învățământ sau asigurarea accesului la spații verzi, dar spre dezvoltarea durabilă și sigură a sistemului de transport și a infrastructurii rutiere.</p>

<p>Subsidiar, potrivit prevederilor art. 18 din Legea menționată supra nu se admite proiectarea și construcția centrelor populate, formarea cartierelor de locuit, elaborarea soluțiilor de proiect, construcția și reconstrucția clădirilor, instalațiilor, complexelor și comunicațiilor, de asemenea producerea sau achiziția mijloacelor de transport public urban, a mijloacelor de informare și de comunicații electronice fără amenajarea acestor obiective și mijloace în așa mod încât persoanele cu dizabilități să aibă acces la ele și să le poată utiliza.</p> <p>De asemenea, obiectele de menire socială trebuie să fie amenajate într-un mod care ar facilita accesul persoanelor cu dizabilități și a persoanelor cu mobilitate redusă, fiind dotate cu căi de acces și instalate cu respectarea actelor normative în vigoare vizând domeniul dat.</p>	
<p>La Obiectivul General nr. 5. Dezvoltarea transportului naval, printr-un sistem maritim și portuar eficient și adaptabil, împreună cu o creștere economică sustenabilă a acestui domeniu, se propune includerea și/sau dezvoltarea unei direcții prioritare în ceea ce vizează consolidarea cadrului normativ privind raporturile de muncă ale navigatorilor (labour law, working conditions, working time, etc.), prin prisma transpunerii integrale a actelor UE relevante listate în Capitolul 19, și anume: - Directiva (UE) 2015/1794 a Parlamentului European și a Consiliului din 6 octombrie 2015 de modificare a Directivelor 2008/94/CE, 2009/38/CE și 2002/14/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și a Directivelor 98/59/CE și 2001/23/CE ale Consiliului, în ceea ce privește navigatorii; - Directiva 92/29/CEE a Consiliului din 31 martie 1992 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru promovarea unei mai bune asistențe medicale la bordul navelor; - Directiva 2013/54/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind anumite responsabilități ale statului de pavilion referitoare la respectarea și asigurarea aplicării Convenției din 2006 privind munca în domeniul maritim; - Directiva nr. 93/103/CE a Consiliului din 23 noiembrie 1993 privind cerințele minime de securitate și sănătate în muncă la bordul navelor de pescuit a treisprezecea directivă specială în sensul articolului 16 alineatul (1) din Directiva nr. 89/391/CEE]; - Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009 de punere în aplicare a acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim și de modificare a Directivei 1999/63/CE; - Directiva 2014/112/UE a Consiliului din 19 decembrie 2014 de punere în aplicare a Acordului european privind anumite aspecte ale organizării timpului de lucru în transportul pe căi navigabile interioare, încheiat de „European Barge Union” (Uniunea Europeană a Navigației Interioare) (EBU), „European Skippers Organisation”</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p> <p>Proiectul Strategiei nu are drept scop armonizarea legislației naționale cu legislația UE și este elaborat pentru trasarea direcțiilor strategice de dezvoltare pentru toate tipurile de transport în vederea asigurării mobilității cetățenilor prin sisteme de transport eficiente, sigure și multimodale, corelată cu o infrastructură rutieră fiabilă și dezvoltată.</p> <p>Or, principalul document de planificare a obligațiilor de armonizare care rezultă din angajamentele asumate de Republica Moldova în raport cu Uniunea Europeană este Planul național de acțiuni privind aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană.</p>

	(Uniunea Europeană a Marinarilor Fluviali) (ESO) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) (Text cu relevanță pentru SEE), etc.	
<b>Ministerul Afacerilor Interne</b> (nr.14/2406 din 03.06.2024)	1. Regulamentul cu privire la planificarea, elaborarea, aprobarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea documentelor de politici publice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 386/2020 și Ghidul metodologic privind integrarea prevederilor Strategiei Naționale de Dezvoltare în documentele de planificare și documentele de politici publice la nivel național, aprobat prin Ordinul Cancelariei de Stat nr. 65/2021, prevăd elementele ce necesită să le conțină un document de politici publice sau de planificare, precum și ordinea în care acestea trebuie să fie expuse. Însă, urmare examinării proiectului se constată că, autorul, în procesul de elaborare, a admis atât comasarea unor elemente de structură ale strategiei (Capitolul 4. "Obiective și direcții prioritare"), cât și modificarea denumirii acestora (Capitolul 5. "Estimarea impactului", Capitolul 7. "Riscuri în procesul de implementare" și Capitolul IX "Mecanisme de monitorizare și evaluare"). În context, se propune ca la revizuirea proiectului Strategiei, urmare avizării, să se respecte denumirile elementelor structurale din documentul de politici publice în cauză, precum și divizarea obiectivelor de direcții prioritare, în capitole separate.	<b>Se acceptă parțial</b> Proiectul Strategiei a fost actualizat în partea ce ține de denumirea capitolelor potrivit recomandărilor înaintate. Cu privire la propunerea de separare a capitolului 4 în două capitole separate, evocăm că Regulamentul cu privire la planificarea, elaborarea, aprobarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea documentelor de politici publice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 386/2020, nu interzice comasarea elementelor structurale ale documentelor de politici. Respectiv pentru asigurarea șirului logic dintre obiectivele setate în document și intervențiile planificate pentru realizarea acestora, s-a decis integrarea acestora într-un singur capitol.
	2. Totodată, pentru comoditate, precum și înțelegerea corectă a celor expuse în proiectul strategiei, se propune ca toată informația preluată din alte documente de politici publice, să fie înserată în text nou, dar nu suprapusă pe textul vechi (exemplu: Figura nr. 4).	<b>Se ia act</b>
	3. De asemenea, se propune completarea proiectului cu lista abrevierilor, care sunt utilizate în text.	<b>Se acceptă parțial</b> Abrevierile utilizate în textul Strategiei au fost actualizate pentru a corespunde cu cerințe statuate în art.54 alin. (1) lit. i) al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative.
	4. Din temeiul expus în proiectul hotărârii de Guvern, se propune excluderea textului "și pct. 5.18 din Strategia națională de dezvoltare „Moldova Europeană 2030”, aprobată prin Legea nr. 315/2022 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr. 409- 410, art. 758)" dat fiind faptul că, referința la documentul în cauză se face în Capitolul I "Introducere".	<b>Nu se acceptă</b> Potrivit art.14 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, hotărârea Guvernului este un act care se adoptă de către Guvern pentru organizarea executării legilor. Respectiv la pct.5.18 din Strategia națională de dezvoltare „Moldova Europeană 2030”, aprobată prin Legea nr.315/2022 se prevede expres elaborarea Strategiei de mobilitate 2030.
	5. În pct. 4, cuvântul "Hotărâri" se va scrie cu minusculă, iar cuvântul "Ministerul" se va substitui cu cuvântul "Ministerului".	<b>Se acceptă</b> Proiectul hotărârii de Guvern a fost modificat conform recomandărilor propuse

<p>6. La Capitolul I "Introducere", în a treia propoziție din "Provocări-le privind siguranța transporturilor rutiere", textul "pe parcursul ultimului deceniu" se propune a fi substituit cu textul "începînd cu anul 2010", deoarece în subsol se face trimitere la doua strategii, care au fost aprobate în anii 2010 și 2011, iar acestea nu fac parte din "ultimul deceniu".</p>	<p><b>Se acceptă</b> Proiectul Strategiei a fost modificat în conformitate cu propunerile propuse</p>
<p>7. În scopul uniformizării denumirilor capitolelor și secțiunilor strategiei, este necesară expunerea denumirii acestora la forma morfologică gramaticală corectă. Astfel, la Capitolul II "Analiza situației", secțiunea 2.1. este denumită "Transport Rutier", secțiunea 2.2. – "Transportul rutier de ...", iar ulterior - "Transport feroviar" (secțiunea 2.3.), "Transport maritim" (secțiunea 2.5.) etc.</p>	<p><b>Se acceptă</b> Proiectul Strategiei a fost modificat în conformitate cu propunerile propuse</p>
<p>8. De asemenea, se va decide privind scrierea denumirilor - ori cu minuscule, ori cu majuscule la secțiuni.</p>	<p><b>Se ia act</b></p>
<p>9. Concomitent, se va atrage atenția și la expunerea ideilor noi în textul strategiei, deoarece în unele cazuri, acestea sunt expuse fără utilizarea "alineatului".</p>	<p><b>Se ia act</b></p>
<p>11. În subpunct. 2.2. (alineatul 4, pag. 13) textul "observate care rezultă din situația existentă" se propune a fi substituit cu cuvîntul "identificate".</p>	<p><b>Se acceptă</b> Proiectul Strategiei a fost modificat în conformitate cu propunerea înaintată.</p>
<p>12. În subpunct. 2.5. "Transportul maritim" (alineatul 3), după sintagma "Dunărea maritimă", cuvîntul "denumește", se propune a fi substituit cu cuvîntul "definește".</p>	<p><b>Se acceptă</b> Proiectul Strategiei a fost modificat în conformitate cu propunerea înaintată.</p>
<p>13. Tot în secțiunea 2.5. (alineatul 3) se menționează că, administrarea domeniului maritim în cadrul Republicii Moldova, de rînd cu alte entități, îi revine și Inspectoratului General pentru Situații de Urgență al MAI. Această prevedere inclusă în proiectul strategiei contravine articolelor 8 și 12 din Legea Inspectoratului General pentru Situații de Urgență nr. 93/2007 și în acest context se atrage atenția la faptul că, urmare aprobării Hotărârii Guvernului nr. 1175/2007 cu privire la dizolvarea Inspectoratului de Stat pentru Navele de Tonaj Mic, Inspectoratului General pentru Situații de Urgență îi sunt atribuite doar funcții privind controlul stațiilor de salvare pe apă, aflate în gestiunea autorităților administrației publice locale, precum și instruirea, atestarea și confirmarea obligatorie anuală a categoriilor de calificare scafandrierilor. Prin urmare, în lipsa atribuțiilor privind domeniul transportului maritim, avînd la bază prevederile Legii nr. 93/2007, se solicită excluderea Inspectoratului General pentru Situații de Urgență al MAI din lista entităților responsabile de administrarea domeniului maritim</p>	<p><b>Se acceptă</b> Referința la Inspectoratul General pentru Situații de Urgență al MAI a fost exclus din cadrul secțiunii 2.5 a Strategiei.</p>



<p>14. În Capitolul III „Viziunea”, se propune revizuirea textului „va permite soluționarea rapidă a problemelor majore din sector, dar și identificarea unor opțiuni optime pentru soluționarea rapidă și eficientă a acestora”, deoarece într-o singură frază, ideea referitor la ”soluționarea rapidă a problemelor” se dublează.</p>	<p><b>Se acceptă</b> Proiectul Strategiei a fost modificat în conformitate cu propunerea înaintată.</p>
<p>15. În Capitolul IV ”Obiective generale și direcții prioritare”, la descrierea direcțiilor prioritare se utilizează frecvent sintagmele ”trebuie să”, ”ar trebui” pentru unele activități, care, prin implementarea strategiei, se preconizează a fi realizate. În acest context, se propune revizuirea sintagmelor enunțate, reieșind din specificul informației relatate în conținutul strategiei. Spre exemplu, în ultimul alineat din capitolul dat, propoziția ”Concepția ar trebui să includă în special:” se propune a fi modificată în ”Conceptul va include:”.</p>	<p><b>Se acceptă</b> Proiectul Strategiei a fost modificat în conformitate cu propunerea înaintată.</p>
<p>16. Totodată, se propune completarea obiectivelor generale cu informație succintă referitor la modalitatea de atingere a acestora.</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b> Menționăm că, implementarea nemijlocită a obiectivelor generale stabilite în proiectul Strategiei se va realiza prin intermediul direcțiilor prioritare trasate pentru fiecare obiectiv în parte.</p>
<p>17. În Capitolul V ”Estimarea impactului”, urmează a fi expuse argumente generale suplimentare privind impactul ce îl va avea strategia urmare implementării și în special – care vor fi schimbările în domeniul economic, motiv pentru care se propune completarea proiectului cu informațiile corespunzătoare.</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b> Atragem atenția că, în capitolul „Impact” au fost incluse principalele rezultate care urmează a fi atinse ca urmare a implementării depline a Strategiei, accentul fiind pus pe îmbunătățirea calității vieții oamenilor.</p>
<p>18. De asemenea, se propune excluderea din textul „reducerea timpului de așteptare cu cel puțin 15 minute în punctele vamale, prin asigurarea infrastructurii adecvate către podurile rutiere de frontieră conform cerințelor și necesităților actuale de mobilitate și conectivitate”, a sintagmei „cu cel puțin 15 minute”.</p>	<p><b>Se acceptă</b> Proiectul Strategiei a fost modificat în conformitate cu propunerea înaintată.</p>
<p>19. În tabelul „6. Indicatori de monitorizare și evaluare”, se propune ajustarea valorii de referință reieșind din indicatorii de evaluare a impactului de dezvoltare expuși în Strategia Națională de Dezvoltare „Moldova Europeană 2030”, aprobată prin Legea nr. 315/2022. Astfel, pentru indicatorul nr. 1 „Rata accidentelor rutiere la 100 de mii de populație, % (ODD +11.2.1.3)”, valoarea „70” din rubrica „Ținta intermediară (2027)” se va substitui cu „74,6”, iar valoarea „60” din rubrica „Ținta finală (2030)” urmează a fi ajustată la valoarea „70”. La indicatorul nr. 2 „Numărul de decese cauzate de accidente rutiere la 100 de mii de populație”, valoarea „7” din rubrica „Ținta intermediară (2027)” se va substitui cu valoarea „6,2”.</p>	<p><b>Se acceptă</b> Valoarea indicatorilor a fost actualizată.</p>

<p>20. În Capitolul VII „Riscuri în procesul de implementare”, pentru riscul anticipat „Neconcordanțe între mecanismul de alocare a resurselor (planificare bugetară și achiziții publice) și procesul (ciclul normal) de implementare a proiectelor de execuție a lucrărilor și serviciilor”, se propune identificarea unei alte măsuri de prevenire și atenuare decât cea stabilită - „Excluderea neconcordanței între mecanismul de alocare a resurselor și procesul de implementare a proiectului”, or, măsura care urmează a fi întreprinsă, în caz de necesitate, trebuie să fie clară și să indice concret cum va fi exclusă (înlăturată) neconcordanța</p>	<p><b>Se acceptă</b> Propunerea a fost inclusă în proiectul Strategiei.</p>
<p>21. Aceiași situație se constată și la riscul „Lipsa implicării factorilor de decizie din cadrul autorităților publice în a promova și implementa schimbările” și măsura de atenuare stabilită pentru el - „Consultarea continuă a factorilor de decizie și formarea factorilor de decizie privind managementul schimbării.”. În cazul dat, ar fi binevenită o măsură de deminuire a riscului, care, eventual, ar responsabiliza sau motiva implicarea factorilor de decizie în proces.</p>	<p><b>Se acceptă</b> Propunerea a fost inclusă în proiectul Strategiei.</p>
<p>22. În pct. 2) ”Evaluarea intermediară” din Capitolul IX, se propune excluderea din sintagma ”etape intermediare” a cuvântului ”intermediare”, acesta fiind de prisos</p>	<p><b>Se acceptă</b> Modificările propuse au fost incluse la pct.2 din capitolul IX.</p>
<p>23. În pct. 3) ”Evaluarea finală” se propune revizuirea primei propoziții, pentru a exprima pe înțelesul publicului ideea expusă.</p>	<p><b>Se acceptă</b> Proiectul Strategiei a fost modificat în conformitate cu propunerea înaintată.</p>
<p>24. În ultimul alineat din același capitol, cuvântul ”Ministerului” se va substitui cu cuvântul ”Ministerul”.</p>	<p><b>Se acceptă</b> Modificările propuse au fost incluse la pct.2 din capitolul IX.</p>
<p>25. În conținutul proiectului strategiei, în partea ce ține de exigențele de tehnică legislativă, acesta necesită a fi revizuit din punct de vedere al grupării elementelor structurale, întrucât numerotarea în redacția actuală, poate crea dificultăți și interpretări eronate, în cazul, în care vor face referințe la anumite elemente structurale. Astfel, conform art. 52 alin. (2) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative - ”...punctele se însemnează cu numere ordinare, exprimate prin cifre arabe, urmate de punct, începînd cu primul și terminînd cu ultimul, de la începutul și pînă la sfîrșitul actului normativ.”</p>	<p><b>Se acceptă</b> Elementele structurale ale Strategiei au fost însemnate în capitole, secțiuni, puncte și subpuncte în conformitate cu propunerea înaintată.</p>
<p>26. Totodată, se remarcă că ”liniuțele” se acceptă la epuizarea celorlalte elemente structurale, deoarece referința ulterioară la acestea poate cauza anumite dificultăți, fapt, pentru care se propune revizuirea în acest sens a Capitolului I ”Introducere” din proiectul strategiei.</p>	<p><b>Se acceptă</b> Elementele structurale ale Strategiei au fost însemnate în capitole, secțiuni, puncte și subpuncte în conformitate cu propunerea înaintată.</p>

	27. Subsidiar, este necesară revizuirea conținutului proiectului prin prisma prevederilor stipulate la art. 54 din legea enunțată, în vederea asigurării excluderii tuturor greșelilor gramaticale și de ortografie.	<b>Se ia act</b>
<b>Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare</b> (nr.07-07/1740 din 03.06.2024)	Comunică despre susținerea acestuia	<b>Se ia act</b>
<b>Ministerul Afacerilor Externe</b> (nr. DI/3/041-5799 din 31.05.2024)	Comunică despre lipsa de obiecții și propuneri.	<b>Se ia act</b>
<b>Ministerul Apărării</b> (nr.11/788 din 29.05.2024)	Comunică despre lipsa de obiecții și propuneri.	<b>Se ia act</b>
<b>Ministerul Educației și Cercetării</b> (nr.07-09/3352 din 23.05.2024)	Comunică despre lipsa obiecțiilor și propunerilor.	<b>Se ia act</b>
<b>Agencia Proprietății Publice</b> (nr.05-03-3647 din 31.05.2024)	Comunică lipsa obiecțiilor.	<b>Se ia act</b>
<b>Agencia Națională pentru Siguranța Alimentelor</b> (nr.15-2620 din 29.05.2024)	Totodată, Agenția a expediat proiectul, pentru consultare, întreprinderilor care urmează să implementeze Strategia de mobilitate 2030 ( Î.S. Administrația de Stat a Drumurilor, Î.S. Calea Ferată din Moldova, Î.S. Aeroportul Internațional Chișinău, Î.S. pentru Utilizarea Spațiului Aerian și Deservirea Traficului Aerian "MOLDATSA"), însă, acestea urmează să se expună în termen de până la data de 20.06.2024, conform scrisorii Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr. 04-2732 din 22.05.2024	<b>Se ia act</b>
	Suplimentar, în temeiul art. VII din Legea nr.95/2024 pentru modificare unor acte normative, se intervine cu propunerea de excludere din denumirea Legii nr.131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător a textului „asupra activității de întreprinzător”.	<b>Se acceptă</b> Modificarea propusă a fost inclusă în proiectul Strategiei.
<b>Agencia Feroviară</b> (nr.01-36 din 06.06.2024)	Pentru capitolul 2.3. Transport feroviar, propunem înlocuirea denumirii titlului pentru subcapitolul „Impactul transportul feroviar asupra mediului” cu „Reziliența transportului feroviar la schimbările de mediu” titlul original fiind irelevant din motiv că textul descrie: influența factorilor de mediu asupra transportului feroviar, acțiuni necesare de întreprins pentru adaptarea sectorului la acești factori și acțiuni în vederea reducerii emisiilor de CO2.	<b>Se acceptă</b> Proiectul Strategiei a fost modificat în conformitate cu propunerea înaintată
	Pentru capitolul 2.3. Transport feroviar subcapitolul Impactul transportul feroviar asupra mediului se propune substituția în alin. 4 a textului „promovarea vehiculelor ecologice (hibride, electrice, alimentate cu gaz natural) pot contribui semnificativ la reducerea emisiilor de CO2, complementar cu implementarea programelor de	<b>Se acceptă</b> Proiectul Strategiei a fost modificat în conformitate cu propunerea înaintată

	<p>formare pentru o conducere ecologică” cu textul „promovarea de către Republica Moldova a politicii de reducere a emisiilor de CO2 și a altor gaze cu efect de seră în conformitate cu responsabilitățile care rezultă din prevederile tratatelor internaționale”. Redacția existentă a textului propune măsuri care necesită resurse financiare semnificative, fără o previzibilitate a beneficiilor evidente.</p>	
	<p>Pentru capitolul 6. Indicatori de monitorizare și evaluare, Obiectivul general 3. Servicii feroviare modernizate și eficiente, complet integrate în spațiul feroviar unic european, se propune revizuirea de comun acord cu CFM a valorilor pentru țintele intermediare (2027) și finale (2030) în vederea micșorării lor, având în vedere experiența țărilor europene reflectată în Raportul special: Transportul intermodal de marfă (europa.eu) din august 2023, unde pentru viteza medie a transportului feroviar de marfă (km/h) observăm că, obiectivele expuse sunt mult peste valorile medii din țările UE (Figura 10), din acest motiv se presupune că vor fi greu de realizat.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b> Valorile țintă au fost actualizate ca urmare a obiecțiilor expuse în Raportul de evaluare a calității și conformității proiectului Strategiei, elaborat de Cancelaria de Stat.</p>
<p><b>Autoritatea Aeronautică Civilă</b> (nr.1477 din 05.06.2024)</p>	<p>Reiterează propunerile și recomandările, transmise în adresa ministerului prin e-mail proiectul Strategiei cu propunerile/ comentariile în track changes se anexează).</p>	<p><b>Se acceptă</b> Proiectul Strategiei a fost modificat în conformitate cu propunerile prezentate.</p>
<p><b>Agencia Servicii Publice</b> (nr. 01/1152 din 03.06.2024)</p>	<p>Comunică lipsa de obiecții.</p>	<p><b>Se ia act</b></p>
<p><b>Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi</b> (nr.10 din 30.05.2024)</p>	<p>Comunică lipsa de propuneri și obiecții.</p>	<p><b>Se ia act</b></p>
<p><b>Agencia Națională Transport Auto</b> (nr.04/1-1-3826 din 18.06.2024)</p>	<p>Comunică lipsa de propuneri și recomandări.</p>	<p><b>Se ia act</b></p>
<p><b>IP „Centrul Național pentru Energie Durabilă”</b> (nr.25-312 din 20 iunie 2024)</p>	<p>La Pct.2, subpct. 2.1 Transport Rutier Se recomandă a se introduce următoarele aspecte: - Implementarea campaniilor de conștientizare și educare cu privire la impactul deplasărilor asupra mediului și încurajarea unui comportament responsabil. - Promovarea lucrului de la distanță și a flexibilității în programul de lucru pentru a reduce deplasările, consumul de combustibil și fluidizarea în orele de vârf.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b> Potrivit cadrului metodologic cu privire la documentele de politici, Strategia are drept scop stabilirea direcțiilor prioritare de intervenție care sunt importante pentru dezvoltarea durabilă a sectorului, iar transpunerea acestor priorități la nivel operațional se realizează prin Program. Respectiv, propunerile date urmează a fi considerate în procesul de elaborare a Programului sectorial.</p>
	<p>La pct.5. Estimarea impactului, se propune a se completa cu următorul beneficiu: Reducerea consumului final de combustibil/energie pentru sectorul de transport prin popularizarea mijloacelor de transport eficiente energetic.</p>	<p><b>Se acceptă</b> Propunerea dată a fost inclusă în capitolul V. Impactul</p>

	<p>Pct.6. Obiectivul general 2. Îmbunătățirea transportului rutier de persoane prin servicii regulate și tranziția la o mobilitate durabilă Se recomandă a se adăuga încă un indicator ce va reprezenta consumul de energie/combustibil raportat la o mie de autoturisme. Cu creșterea nivelului de trai vor crește și nr. de autoturisme, de aceea acest indicator este important de a fi reflectat per mie de autoturisme.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b> Pentru a include indicatorul propus în capitolul VI, urmează a fi prezentate date estimative privind valoarea de referință a acestuia, ținta intermediară, ținta finală și sursa datelor.</p>
	<p>Pct.2, subpct. 2.1, alin. 2 din ”Starea infrastructurii rutiere și problemele de întreținere”, recomandăm a se revizui cifra pentru Republica Moldova de 2,6, aceasta nu corespunde cu cifra din Figura 1, conform diagramei cifra având o valoare peste 3.</p>	<p><b>Se acceptă</b> Valoarea indicatorului a fost actualizată în conformitate cu ultimele date disponibile din anul 2024.</p>
	<p>- Se recomandă a se scoate mai mult în evidență în Strategie a energiei din surse regenerabile utilizate în transport. Utilizarea SER (energie electrică din SER și biodiesel-ul) va juca un rol important în reducerea emisiilor de CO2, va crea economii și o mobilitate durabilă. Reieșind din cele expuse este necesar de a stabili obiective referitor la utilizarea SER în transport. - Se recomandă promovarea conceptului de achiziții durabile în sectorul public, obligând autoritățile administrației publice centrale de specialitate, precum și alte autorități sau instituții publice care sunt autorități contractante conform Legii nr. 131/2015 privind achizițiile publice, să achiziționeze autoturisme eficiente și cu emisii minime.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b> Proiectul Strategiei deja prevede măsuri de promovare a dezvoltării echilibrate a tuturor tipurilor de transport pentru reducerea emisiilor de gaze și minimalizarea efectelor adverse asupra mediului prin implementarea programelor de stimulare a reînnoirii parcului de autovehicule, în special a transportului public de persoane. Totodată, evidențiem că, ministerul a inițiat procesul de elaborarea a Strategiei de e-mobilitate cu suportul BERD, care va aborda aspecte ce țin de promovare a mobilității eficiente și cu emisii reduse.</p>
<p><b>Î.S. „Administrația de stat a Drumurilor”</b> (nr.09-02/2870 din 17.06.2024)</p>	<p>Considerăm oportun redactarea textului Strategiei în conformitate cu prevederile Legii nr.100/2017 cu privire la acte normative și Hotărârii Guvernului nr.386/2020, cu privire la planificarea, elaborarea, aprobarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea documentelor de politici publice.</p>	<p><b>Se acceptă</b> Evidențiem că proiectul Strategiei a fost elaborat în conformitate cu prevederile statuate la art.24 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative și pct.8 din Regulamentul cu privire la planificarea, elaborarea, aprobarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea documentelor de politici publice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 386/2020.</p>
	<p>Noțiunea de mobilitate de transport este definită ca capacitatea unui sistem de transport de a răspunde nevoilor de mobilitate ale oamenilor și întreprinderilor din orașe și din afara acestora pentru asigurarea mai bună a calității vieții. Aceasta înseamnă accesibilitatea calitativă a tuturor drumurilor publice clasificate în Legea drumurilor nr. 509/1995 și nu doar a celor naționale. Conform datelor disponibile, la data de 31.12.2023, rețeaua de drumuri publice la nivel de țară cuprindea: 5963 km de drumuri publice naționale, circa 3400 km de drumuri publice locale de interes raional (municipal) și circa 33762 km de drumuri comunale și străzi. În această ordine de idei nu este clară relevanța proiectului de Strategie în lipsa datelor privind structura și starea rețelei de drumuri publice locale, care prezintă o cotă impunătoare din întreaga rețea de drumuri publice și nu poate fi neglijată. Reieșind</p>	<p><b>Nu se acceptă</b> Prin prisma art.2 din Legea drumurilor nr.509/1995, drumurile naționale sunt proprietate publică a statului, iar drumurile locale de interes raional (municipal) sunt proprietate publică a unităților administrativ-teritoriale de nivelul al doilea. Or, potrivit art.6 din Legea nr.436/2006 privind administrația publică locală, între autoritățile publice centrale și cele locale nu există raporturi de subordonare și au la bază principiul autonomiei. Respectiv, impunerea APL de nivelul unu și doi de a realiza lucrări de reabilitare/modernizare a infrastructurii rutiere, subminează prevederile Legii nr.436/2006 privind administrația publică locală.</p>

<p>din cele expuse considerăm oportun de a include partea de dezvoltare a rețelei de drumuri publice locale cu responsabilizarea APL de nivelul unu și doi.</p>	<p>Mai mult ca atât, în procesul de avizare a proiectului Strategiei, Congresul Autorităților Locale din Moldova prin scrisoarea nr.194 din 06 iunie 2024 a prezentat lipsa de obiecții și recomandări.</p>
<p>În scopul implementării sistemului managementului activelor rutiere prin Hotărârea Guvernului nr.319/2024 a fost instituit Sistemul Informațional „Registrul drumurilor publice”, care va permite crearea bazei de date unice, digitalizate a drumurilor publice naționale și locale, asigurarea evidenței informaționale cu o monitorizare mai precisă a stării tehnice și evaluarea necesităților specifice de întreținere și reparație. Odată cu implementarea acestui registru, va apărea posibilitatea planificării pe termen scurt, termen mediu și lung a lucrărilor de reparație a drumurilor publice naționale și locale. Astfel, și administrația publică locală și mediul de afaceri vor planifica corespunzător investițiile. Datele din Registru vor fi interoperabile cu alte sisteme și resurse informaționale de stat, inclusiv pentru determinarea traseelor optime origine - destinație. Registrul va fi integrat cu alte sisteme relevante, cum ar fi cele de transport public, cel geografic național și sistemele de urgență. Reieșind din cele expuse considerăm oportună includerea obiectivelor referitoare la implementarea Sistemului Informațional „Registrul drumurilor publice”, inclusiv stabilirea interoperabilității în cadrul acestuia.</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b> Potrivit reperelor metodologice cu privire la documentele de politici, strategia are drept scop stabilirea viziunii și direcțiilor prioritare din sector pe termen lung, în timp ce programul contribuie la implementarea strategiei prin detalierea și concretizarea acțiunilor ce urmează a fi realizate într-un domeniu sau subdomeniu de activitate. În acest context, în procesul de elaborare a Programului sectorial se va ține cont de propunerea prezentată.</p>
<p>Conform calculelor estimative, efectuate cu utilizarea metodologiei bazate pe programele HDM4, PA VER și Sistemul Multicriterial (implementate în conformitate cu prevederile Strategiei de transport și logistică, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr.827/2013), doar pentru modernizarea (trecerea îmbrăcăminte rutiere din piatra spartă în beton asfaltic conform „Direcției de Dezvoltare nr.1.3”) drumurilor publice republicane și regionale și îmbunătățirea până la finele anului 2030 a stării drumurilor publice naționale cu îmbrăcăminte din beton asfaltic și din beton de ciment, prin reducerea cotei drumurilor publice naționale în stare „rea” și „foarte rea” de la 50,2% până la 10% (conform capitolului 6 „Indicatori de monitorizare și evaluare”), sunt necesare mijloace financiare în suma totală de circa 39,461 miliarde lei (inclusiv 3,6 miliarde lei pentru reabilitare/reparație/reconstrucție a podurilor), sau 5,637 miliarde lei pe an. Reieșind din cele expuse concluzionăm că, costurile semnificative pentru atingerea obiectivelor menționate, atrag după sine necesitatea identificării surselor financiare suplimentare și necesitatea sporirii semnificative a capacităților instituționale ale Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și a Î.S. „Administrația de Stat</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b> Țintele indicatorilor au fost actualizate prin prisma indicatorilor de evaluare a impactului SND și indicatorilor de rezultat a Planului național de dezvoltare pentru anii 2025-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 361/2024.</p>

	<p>a Drumurilor”.</p> <p>Totodată, menționăm că, se atestă o discrepanță între indicele stabilit în Direcția de dezvoltare 1.3 și lungimea totală a rețelei de drumuri publice locale, fapt ce nu va da efectul scontat a Strategiei de Mobilitate 2030. În acest context propunem revizuirea indicatorilor din direcția prioritara 1.3 și din capitolul 6 al proiectului.</p>	
	Propuneri de ordin redacțional, inclusiv actualizări de date cu privire la drumuri publice naționale sunt prezentate în varianta Word a Strategiei.	<b>Se acceptă</b> Proiectul Strategiei a fost modificat în conformitate cu propunerile prezentate în track-changes.
<b>Î.S. „MOLDATSA”</b> (nr.270 din 07.06.2024)	Ajustarea direcției prioritare 6.1 după cum urmează: „O estimare riguroasă este indispensabilă pentru industrie și autorități, în planificarea strategică a expansiunii capacităților și a dezvoltării de noi aerodromuri, rute, aliniate la nevoile de deplasare viitoare.”	<b>Nu se acceptă</b> Aliniatul respectiv din cadrul direcției prioritare 6.1 a fost exclus ca urmare a definitivării proiectului în conformitate cu avizul Autorității Aeronautice Civile.
	<p>Direcția prioritară 6.6 se va completa cu următoarele activități:</p> <p>„1.Promovarea utilizării sistemelor de augmentare cu ajutorul sateliților (SBAS), în special sub forma Serviciului european geostaționar mixt de navigare (EGNOS) în ceea ce privește navigația bazată pe performanțe.</p> <p>2. Dezvoltarea unui serviciu integrat de informații aeronautice în mediul managementului informațiilor la nivel de sistem în sprijinul unor procese operaționale îmbunătățite de luare a deciziilor la sol și în aer pentru toate fazele de zbor”.</p>	<b>Se acceptă</b> Proiectul Strategiei a fost completat cu propunerile înaintate.
<b>Î.S. „Calea Ferată din Moldova”</b> (nr.H-4/1260 din 04.06.2024)	Comunică despre susținerea acestuia	<b>Se ia act</b>
	La pct. 2.3. Transport feroviar, secțiunea Starea infrastructurii feroviare – sintagma "conducători auto" să fie substituită cu "brigăzi de locomotivă" sau "personalul de locomotivă".	<b>Se acceptă</b> Modificarea propusă a fost inclusă în proiectul Strategiei.
<b>Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”</b> (nr.12/843 din 30.05.2024)	Comunică lipsa obiecțiilor sau propunerilor.	<b>Se ia act</b>
<b>Congresul Autorităților Locale din Republica Moldova</b> (nr.194 din 06.06.2024)	Comunică lipsa obiecțiilor și propunerilor.	<b>Se ia act</b>
<b>Confederația Națională a Sindicatelor din Moldova</b> (nr.04-17/463 din 18.06.2024)	Comunică că, urmare a consultării opiniei centrelor sindicale național - ramurale din domeniu (Federația Sindicală a Feroviarilor din Republica Moldova; Federația Sindicatelor Transportatorilor și Drumarilor din Republica Moldova; Federația Sindicatelor Transportului Aerian „SINDTRANSAERO” din Republica Moldova), nu au fost identificate propuneri și recomandări.	<b>Se ia act</b>
<b>II etapă de avizare/expertizare</b>		
<b>Cancelaria de Stat</b>	Comunică despre lipsa de obiecții și propuneri.	<b>Se ia act</b>

(nr.21/1-69-7811 din 12.07.2024)		
<b>Centrul de Armonizare a Legislației</b> (nr.31/02-69-7351 din 3.07.2024)	Comunică lipsa propunerilor și obiecțiilor pe marginea proiectului examinat	<b>Se ia act</b>
<b>Ministerul Justiției</b> (nr.04/2-638904/2-6389 din 09.07.2024)	Comunică despre lipsa de obiecții și propuneri.	<b>Se ia act</b>
<b>Ministerul Afacerilor Interne</b> (nr.14/2868 din 09.07.2024)	Comunică despre lipsa de obiecții și propuneri.	<b>Se ia act</b>
<b>Ministerul Afacerilor Externe</b> (nr. DI/3/041-7217 din 09.07.2024)	Comunică despre lipsa de obiecții și propuneri, reiterând astfel poziția expusă prin avizul nr. DI/3/041-5799 din 31 mai 2024.	<b>Se ia act</b>
<b>Ministerul Apărării</b> (nr.11/991 din 08.07.2024)	Comunică despre lipsa de obiecții și propuneri.	<b>Se ia act</b>
<b>Ministerul Muncii și Protecției Sociale</b> (nr.02/3548 din 04.07.2024)	La Obiectivul general 2, „Îmbunătățirea transportului rutier de persoane prin servicii regulate și tranziția la o mobilitate durabilă”, Direcția prioritară 2.6. Rețele urbane de străzi renovate și integrarea dimensiunii de mobilitate activă în toate proiectele de infrastructură noi și de-a lungul axelor majore de transport urban, la alin. (2) se solicită completarea listei beneficiarilor de facilități cu persoane cu dizabilități (locomotorii, vedere și auz), pentru a asigura accesibilitatea și incluziunea socială a tuturor cetățenilor	<b>Se acceptă</b> Propunerea a fost inclusă în textul Strategiei.
	La Obiectivul General nr. 5, „Dezvoltarea transportului naval, printr-un sistem maritim și portuar eficient și adaptabil, împreună cu o creștere economică sustenabilă a acestui domeniu”, se reiterează propunerile înaintate prin scrisoarea nr.02/2929 din 03 iunie 2024 în partea ce ține de consolidarea cadrului normativ privind raporturile de muncă ale navigatorilor. Având în vedere că direcțiile prioritare din obiectivul respectiv vizează progresul piețelor de muncă în domeniul maritim, formarea profesională a forței de muncă destinată activității în navigația fluvială și traficul maritim, ameliorare a condițiilor de muncă și și alte aspect legate de domeniul naval, se consideră oportună fundamentarea direcțiilor prioritare aferente obiectivului general nr. 5 și pe următoarele Directive UE, după cum urmează: - Directiva (UE) 2015/1794 a Parlamentului European și a Consiliului din 6 octombrie 2015 de modificare a Directivelor 2008/94/CE, 2009/38/CE și 2002/14/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și a Directivelor 98/59/CE și 2001/23/CE ale Consiliului, în ceea ce privește navigatorii;	<b>Precizare</b> Proiectul Strategiei nu este un document de planificare a obligațiilor de transpunere a legislației UE, or în acest scop a fost aprobat Planul național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană pe anii 2024-2027 prin Hotărârea Guvernului nr.829/2024, care conține lista actelor UE care urmează a fi transpuse în legislația națională. Totodată, atragem atenția că Strategia de mobilitate este elaborată întru definirea unei viziuni de dezvoltare a întregului sistem de transport pentru asigurarea mobilității cetățenilor prin sisteme de transport eficiente și sigure.



- Directiva 92/29/CEE a Consiliului din 31 martie 1992 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru promovarea unei mai bune asistențe medicale la bordul navelor;

- Directiva 2013/54/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind anumite responsabilități ale statului de pavilion referitoare la respectarea și asigurarea aplicării Convenției din 2006 privind munca în domeniul maritim;

- Directiva nr. 93/103/CE a Consiliului din 23 noiembrie 1993 privind cerințele minime de securitate și sănătate în muncă la bordul navelor de pescuit a treisprezecea directivă specială în sensul articolului 16 alineatul (1) din Directiva nr. 89/391/CEE];

- Directiva 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009 de punere în aplicare a acordului încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) cu privire la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim și de modificare a Directivei 1999/63/CE;

- Directiva 2014/112/UE a Consiliului din 19 decembrie 2014 de punere în aplicare a Acordului european privind anumite aspecte ale organizării timpului de lucru în transportul pe căi navigabile interioare, încheiat de „European Barge Union” (Uniunea Europeană a Navigației Interioare) (EBU), „European Skippers Organisation” (Uniunea Europeană a Marinarilor Fluviali) (ESO) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) (Text cu relevanță pentru SEE).

Transpunerea și aplicarea directivelor menționate supra în direcțiile prioritare ale Obiectivului general nr. 5 din Strategie va garanta conformitatea cadrului normativ național cu aquilul comunitar din domeniul naval, va asigura realizarea drepturilor angajaților din acest sector la măsuri adecvate de securitate și sănătate în muncă, la o asistență medicală mai bună la bordul navelor, precum și la timp de muncă și odihnă echilibrat. În ansamblu, aplicarea acestor instrumente normative vor asigura beneficii și pentru operatorii din domeniul naval, făcând acest domeniu mai sigur și mai competitiv, contribuind astfel la o creștere a productivității muncii și la utilizarea eficientă a forței de muncă, aducând plus valoare materială și de imagine. Or, acestea sunt indicii ale concurenței sănătoase în oricare domeniu de activitate umană, inclusiv și în domeniul naval.

**Ministerul Finanțelor**  
( nr.05-17/148 din 10.07.2024)

Se reiterează inoportunitatea delimitării Fondului rutier de bugetul de stat și urmează exclusă ideea creării unui fond autonom față de procesele bugetare anuale, deoarece finanțele publice se gestionează în conformitate cu principiile și regulile stabilite în Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr. 181/2014. Mai mult, crearea fondurilor speciale contravine obiectivelor reformei în domeniul managementului finanțelor publice, prin care se urmărește consolidarea

**Se acceptă parțial**

Direcția prioritară 1.2.4 a fost modificată în următoarea redacție: „Asigurarea previzibilității și rezilienței finanțării infrastructurii de transport corelate cu necesitățile populației, fondurile colectate, alocate în totalitate pentru Fondul rutier să fie repartizate cu destinație specială infrastructurii rutiere.”

	disciplinei bugetar-fiscale generale, aplicarea uniformă a principiilor și regulilor bugetar-fiscale și eficientizarea utilizării resurselor bugetului public național.	
	<p>La fel, se reiterează că declarația autorului pe subiectul achizițiilor publice, unde spune că art. 76 al Legii nr. 131/2015 privind achizițiile publice interzice majorarea prețului contractului încheiat, este eronată. Conform art. 76 alin. (4), se permite ajustarea periodică a valorii contractului de achiziții publice cu executare continuă încheiat pe un termen mai mare de un an luând în considerare schimbarea prețurilor la componentele prețului de cost al bunurilor, lucrărilor sau serviciilor care fac obiectul contractului. Totodată, art. 76 alin. (7) pct.1) lit. c) permite majorarea prețului contractului cu 15% din valoarea inițială a acestuia. Referitor la interzicerea divizării achiziției prin încheierea de contracte de achiziții publice separate, menționăm că aceasta, este o practică atât națională, cât și internațională, care va fi menținută în cadrul normativ național.</p> <p>Cu titlu informativ, menționăm că noul proiect de modificare a Legii nr. 131/2015 privind achizițiile publice urmează să asigure un grad mai mare de aliniere la Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice. În conformitate cu art. 72 al Directivei, se va stabili o marjă de creștere a valorii contractului inițial până la 50%. De asemenea, prevederea care stabilește ponderea minimă pe care elementul de preț o are pentru determinarea celei mai avantajoase oferte din punct de vedere economic va fi revizuită sau exclusă, lăsând la discreția autorității contractante stabilirea acesteia. Reieșind din cele expuse, documentul de politici publice urmează a fi definitivat prin prisma celor enunțate.</p>	<p><b>Se acceptă</b> Pct.15 din proiect a fost modificat în următoarea redacție: <i>„Procedurile de achiziție pentru proiectele de infrastructură rutieră sunt de o importanță crucială pentru calitatea și sustenabilitatea drumurilor. La moment se constată o discrepanță între prevederile Legii nr.131/2015 privind achizițiile publice, cu regulamentele subsecvente care îngustează semnificativ posibilitatea de aplicare a acesteia.”</i></p>
<b>Ministerul Educației și Cercetării</b> (nr.07-09/4321 din 05.07.2024)	Comunică despre lipsa obiecțiilor și propunerilor.	<b>Se ia act</b>
<b>Ministerul Sănătății</b> ( nr.09/2712 din 11.07.2024)	Comunică despre lipsa de obiecții și propuneri.	<b>Se ia act</b>
<b>Ministerul Energiei</b> (nr.06-1879 din 12.07.2024)	La Direcția prioritară <b>1.5 Dezvoltarea și implementarea omologării de tip a vehiculelor și promovarea vehiculelor rutiere curate și eficiente energetice (Pactul ecologic european)</b> , pentru realizarea unor condiții mai bune de mobilitate în zonele urbane și rurale, reducerea gazelor cu efect de seră din transporturi și pentru creșterea siguranței rutiere în zonele urbane, utilizând soluții verzi și digitale, optăm pentru menținerea următoarelor aspecte <i>”implementarea Regulamentului (UE) 2023/1804 privind implementarea infrastructurii pentru carburanți alternativi și implementarea Regulamentului (UE) 2018/858 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și</i>	<b>Se acceptă parțial</b> Direcția prioritară nr.1.5 a fost completată cu referința la Regulamentul (UE) 2023/1804 privind implementarea infrastructurii pentru carburanți alternativi. Cu privire la măsurile propuse, evocăm că acestea urmează a fi considerate în procesul de elaborarea a Programului sectorial pentru implementarea Strategiei de mobilitate 2030.

	<p><i>ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective</i>”, avînd următoarele măsuri:</p> <p>1) stabilirea țințelor naționale obligatorii pentru ca Republica Moldova să dezvolte o infrastructură suficientă pentru combustibili alternativi în diferite moduri de transport (rutier, maritim, aerian);</p> <p>2) stabilirea unor specificații tehnice comune pentru această infrastructură;</p> <p>3) asigurarea unor informații ușor de utilizat pentru găsirea și utilizarea stațiilor de alimentare cu combustibili alternativi;</p> <p>4) măsuri pentru stimularea înnoirii parcului auto nepoluant destinat transportului public urban conform cotelor definite prin.</p>	
	<p>La Direcția prioritară <b>2.5 Promovarea adoptării planurilor de mobilitate urbană durabilă (PMUD) în marele orașe</b>, considerăm oportun de completat cu punctul <i>”instituirea zonelor cu emisii scăzute zone urbane, unde circulația vehiculelor poluante este restricționată sau interzisă”</i>.</p> <p>Totodată, sugerăm ca în textul <b>2.5.1. Implementarea activă în Săptămâna europeană a mobilității și realizarea acțiunilor de promovarea a mobilității urbane durabile și a PMUD</b>, să fie adăugat textul <i>”desfășurarea companiilor de conștientizare pentru a educa publicul cu privire la beneficiile mobilității verzi. În acest sens este nevoie de desemnarea unui coordonator național (care în prezent lipsește) și susținerea la nivel național a Săptămânii Europene a Mobilității care se desfășură între 16 și 22 septembrie”</i>.</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p> <p>Reieșind din faptul că PMUD-ul utilizează o abordare holistică a mobilității urbane a persoanelor și a bunurilor, care urmărește să echilibreze obiectivele economice, sociale inclusiv și de mediu, urmează ca fiecare autoritate publică locală să decidă asupra oportunității cu privire la instituirea zonelor cu emisii scăzute zone urbane, unde circulația vehiculelor poluante va fi restricționată sau interzisă.</p> <p>Totodată, menționăm că propunerea înaintată aferentă subpct.2.5.1 a fost inclusă în proiectul Strategiei.</p>
	<p>La Direcția prioritară <b>2.7. Creșterea nivelului de electrificare a flotei de transport de pasageri</b>, considerăm necesar de a include unele acțiuni de promovare a mobilității prietenoase cu mediul prevăzute și în Legea nr.139/2018 cu privire la eficiența energetică (art.18<sup>1</sup>) <i>”extinderea facilităților fiscale și scutirilor de taxe existente, precum și prin dezvoltarea de noi politici de încurajare a mobilității prietenoase mediului”</i>. Strategia de mobilitate, fiind un document de politici generale, trebuie să aibă prioritate față de toate sectoarele, inclusiv de dezvoltarea sectorului de utilizare a vehiculelor electrice. Adoptarea și implementarea unor măsuri suplimentare în cadrul Direcției prioritare 2.7 va contribui la atingerea obiectivelor de sustenabilitate și eficiență energetică pe termen lung.</p>	<p><b>Precizarea</b></p> <p>Atragem atenția că la Direcția prioritară 1.5 din textul Strategiei sunt prevăzute măsuri privind dezvoltarea și implementarea programelor de stimulare a reînnoirii parcului de autovehicule, în funcție de emisiile produse de autovehicule.</p> <p>Totodată, evidențiem că, ministerul a inițiat procesul de elaborarea a Strategiei de e-mobilitate cu suportul BERD, care va aborda aspecte ce țin de promovarea vehiculelor electrice.</p>
<p><b>Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării</b> (nr. 03-2169 din 11.07.2024)</p>	Comunică despre lipsa de obiecții și propuneri.	<b>Se ia act</b>
<p><b>Ministerul Mediului</b> (nr.02-07/1926 din 08.07.2024)</p>	Comunică despre lipsa de obiecții și propuneri.	<b>Se ia act</b>

<b>Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare</b> (nr.07-07/2185 din 11.07.2024)	Comunică despre lipsa de obiecții și propuneri.	<b>Se ia act</b>
<b>Biroul Național de Statistică</b> (nr.13/4-09/03 din 04.07.2024)	Comunică lipsa obiecțiilor și propunerilor	<b>Se ia act</b>
<b>Agencia Proprietății Publice</b> (nr.05-04-4398 din 03.07.2024)	Comunică lipsa obiecțiilor. Totodată, reieșind din faptul că, unele obiecții și propuneri expuse de către Î.S. “Administrația de Stat a Drumurilor” au fost neacceptate sau acceptate parțial, solicităm să se ajungă la un consens în privința acestora.	<b>Se ia act</b>
<b>Agencia Națională pentru Siguranță Alimentelor</b> (nr. 15-3501 din 09.07.2024)	Comunică despre lipsa de obiecții și propuneri.	<b>Se ia act</b>
<b>Agencia Servicii Publice</b> (nr.01/1402 din 11.07.2024)	Comunică despre lipsa de obiecții și propuneri.	<b>Se ia act</b>
<b>Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi</b> (nr.18 din 10.07.2024)	Comunică despre lipsa obiecțiilor și propunerilor.	<b>Se ia act</b>
<b>IP ”Centrul Național pentru Energie Durabilă”</b> (nr.25-351 din 09.07.2024)	Comunică despre lipsa de obiecții și propuneri.	<b>Se ia act</b>
<b>Agencia Feroviară</b> (nr.01-45 din 04.07.2024)	Comunică lipsa obiecțiilor și propunerilor.	<b>Se ia act</b>
<b>Autoritatea Aeronautică Civilă</b> (nr. 1767 din 08.07.2024)	Punctul 143 ultima frază, textul ”complementată cu conflictul actual din Ucraina” urmează a fi exclus, întrucât acesta a fost declanșat în 2022 și nicidecum nu putea influența situația anului 2020.	<b>Se acceptă</b> Obiecția a fost inclusă în textul Strategiei.
	Punctul 143 Tabelul I, ”mișcări aeronave, mii” pentru anul 2023, conform datelor deținute de AAC și transmise în avizul inițial, constituie 24,1 și nu 24,9. Respectiv, se va corecta și datele din Tabelul VI. Indicatori de monitorizare și evaluare, Obiectivul general 6, pct.27.	<b>Se acceptă</b> Valoarea indicatorului a fost actualizată.
	Punctul 144 ultima frază, textul ”și zboruri regulate de pe” va fi completat cu textul ”/către”, deoarece zborurile se efectuează atât de pe cât și către Aeroportul Internațional Chișinău.	<b>Se acceptă</b> Propunerea a fost inclusă în textul Strategiei.
	Punctul 144 ultima frază, companiile aeriene AirBaltic și Wizz Air nu sunt operatori noi atrași pe piața Republicii Moldova, acești operatori aerieni au revenit/s-au reîntors pe piață.	<b>Se acceptă</b> Companiile aeriene evocate în aviz au fost excluse din pct.144.
	Punctul 158, Direcția prioritară 6.1, al doilea alineat va avea următorul cuprins: ”Protecția consumatorilor în transportul aerian este o prioritate pentru Autoritatea Aeronautică Civilă (în continuare – AAC) mai ales din	<b>Se acceptă</b> Propunerea a fost inclusă în textul Strategiei.

	perspectiva provocărilor din era digitală, cât și cooperării privind încălcările transfrontaliere în domeniul aviației civile.”	
	Punctul 158, Direcția prioritară 6.3, al doilea alineat, a doua frază va avea următorul cuprins: ”Aceste politici ar trebui să acorde prioritate minimizării cazurilor de contaminare, încălcărilor legate de zgomot, precum și reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră, în special a emisiilor de dioxid de carbon (CO2) generate de activitățile aeronautice civile, luând în considerare cele mai bune practici și îndrumări internaționale.”	<b>Se acceptă</b> Propunerea a fost inclusă în textul Strategiei.
	Punctul 158, Direcția prioritară 6.5, punctul 6.5.4 subpunctul 2) va avea următorul cuprins: ”2) Strategii pentru a recruta și reține suficient personal înalt calificat cu expertiză necesară în fiecare domeniu de inspecție, asigurând condiții de angajare competitive și pachete de remunerare atractive și a asigura resurse financiare suficiente pentru pregătirea personalului (inițială, practică, periodică, specializată/avansată) pentru a spori cunoștințele și competențele acestuia, asigurându-se că este pregătit pentru a îndeplini sarcinile de inspecție în mod eficient;”	<b>Se acceptă</b> Propunerea a fost inclusă în textul Strategiei.
	Punctul 158, Direcția prioritară 6.5, punctul 6.5.4 de completat cu un nou subpunct subpunctul 4) care va avea următorul cuprins, cu modificarea ulterioară a subpunctelor: ”4) Instituirea unor mecanisme de stimulare a pregătirii și perfecționării resurselor umane specializate pentru domeniul aviației civile; ”	<b>Se acceptă</b> Punctul 6.5.4 din cadrul Direcției prioritare nr.6.5 a fost completat cu un subpunct suplimentar.
	Punctul 158, Direcția prioritară 6.5, punctul 6.5.4 subpunctul 4) din redacția actuală devine 5) și va avea următorul cuprins: ”5) Alocarea de resurse necesare, inclusiv dotări, echipamente și instalații, pentru a sprijini numărul mare de inspectori și pentru a se asigura că aceștia au acces la instrumentele și tehnologiile necesare pentru activitățile de inspecție;” Punctul 158, Direcția prioritară 6.5, punctul 6.5.4 subpunctul 5) din redacția actuală devine 6).	<b>Se acceptă</b> Propunerea a fost inclusă în textul Strategiei.
<b>Agencia Navală</b> ( nr.03-276 din 11.07.2024)	În cuprinsul proiectului, cuvintele ”Portul Giurgiulești” se substituie cu cuvintele ”Complexul portuar Giurgiulești”, iar cuvintele ”Portul de mărfuri și pasageri Giurgiulești” se substituie cu cuvintele ”Portul de Pasageri și Mărfuri Giurgiulești”.	<b>Se acceptă</b> Propunerile au fost incluse în textul Strategiei.
	La pct. 100 Textul ”100. Complexul portuar riveran-maritim de la Giurgiulești, situat la confluența dintre Dunăre și Prut, care a oferit Republicii Moldova, țară fără ieșire la mare, unicul ei acces comercial către apele internaționale, acum își asumă o nouă funcție internațională esențială.	<b>Se acceptă</b> Informația propusă a fost inclusă la pct.103 conform reenumerării informației din Strategie.

Din moment ce Federația Rusă a blocat porturile de-a lungul coastei ucrainene a Mării Negre în 2022, Portul Giurgiulești a devenit un punct nodal pentru facilitarea importului și exportului de cereale și combustibil în și din Ucraina învecinată. Portul Giurgiulești nu doar asigură integritatea lanțurilor logistice pentru agenții economici moldoveni implicați în import și export, ci, începând cu debutul conflictului din Ucraina, a devenit un actor esențial în menținerea fluxului de aprovizionare către și dinspre Ucraina. Prin utilizarea Dunării ca așa-zisa Cale a Solidarității pentru transportul de cereale și combustibil, volumul total de marfă tranzitat prin Portul Internațional Liber Giurgiulești au crescut de la 1,83 milioane de tone în 2022 la un nou record de 2,17 milioane de tone în 2023, înregistrând o creștere de 18,6%. În plus, numărul de containere transbordate a atins un record istoric de 8 460 de unități. Această creștere semnificativă a fost determinată, în principal, de cantitățile mai mari de cereale și semințe exportate, care au sporit cu 55%, ajungând la 889 de mii de tone, ceea ce constituie 41% din volumul total de mărfuri transbordate. Importul de produse petroliere a crescut ușor, cu 4%, până la 599 mii de tone, reprezentând 28% din totalul mărfurilor transbordate prin PILG. Creșterea volumelor din 2023 se datorează și majorării cu 26%, comparativ cu anul trecut, a exporturilor de ulei de floarea-soarelui, atingând cifra de 248 de mii de tone. Portul Giurgiulești servește atât ca un punct nodal pentru importurile de combustibil în Moldova, cât și ca furnizor de combustibil pentru rețeaua de benzinării și fermierii din Ucraina. Deși exportul de cereale moldovenești reprezintă un obiectiv primordial, portul preia în mod crescut cereale ucrainene, contribuind astfel la efortul internațional de prevenire a penuriei alimentare generate de conflictul din regiune. În acest moment crucial, Moldova își valorifică capacitatea portuară nu doar în sprijinul economiei proprii, ci și pentru susținerea economiei extinse a regiunii.” se substituie cu textul ”100. Complexul portuar Giurgiulești,

situat la confluența dintre fluviul Dunărea și râul Prut, care a oferit Republicii Moldova, țară fără ieșire directă la mare, unicul ei acces comercial către apele internaționale, acum își asumă o nouă funcție internațională esențială. Din perioada în care Federația Rusă a blocat porturile de-a lungul coastei ucrainene a Mării Negre în 2022, Complexul portuar Giurgiulești a devenit un punct nodal pentru facilitarea importului și exportului de cereale și combustibil din și în Ucraina învecinată. Complexul portuar Giurgiulești nu doar asigură integritatea lanțurilor logistice pentru agenții economici moldoveni implicați în import și export, dar, începând cu debutul conflictului din Ucraina, a devenit un actor esențial în menținerea fluxului de mărfuri către și dinspre Ucraina. Prin utilizarea Dunării, ca așa-zisa Cale a

<p>Solidarității pentru transportul de cereale și combustibil, volumul total de marfă tranzitat prin Complexul portuar Giurgiulești au crescut de la 1,83 milioane de tone în 2022 la un nou record de 2,17 milioane de tone în 2023, înregistrând o creștere de 18,6%. Numărul de containere transbordate a atins un record istoric de 8 460 de unități. Această creștere semnificativă a fost determinată, în principal, de cantitățile mai mari de cereale și semințe exportate, care au sporit cu 55%, ajungând la 889 de mii de tone, ceea ce constituie 41% din volumul total de mărfuri transbordate. Importul de produse petroliere a crescut ușor, cu 4%, până la 599 mii de tone, reprezentând 28% din totalul mărfurilor transbordate prin port. Creșterea volumelor din 2023 se datorează și majorării cu 26%, comparativ cu anul trecut, a exporturilor de ulei de floarea-soarelui, atingând cifra de 248 de mii de tone. Complexul portuar Giurgiulești servește atât ca un punct nodal pentru importurile de combustibil în Moldova, cât și ca furnizor de combustibil pentru rețeaua de benzinării și fermierii din Ucraina. Deși exportul de cereale moldovenești reprezintă un obiectiv primordial, portul preia în mod crescut cereale ucrainene, contribuind astfel la efortul internațional de prevenire a penuriei alimentare generate de conflictul din regiune. În acest moment crucial, Republica Moldova își valorifică capacitatea portuară nu doar în sprijinul economiei proprii, dar și pentru susținerea economiei extinse a regiunii.”.</p>	
<p>La pct. 108 Textul ”108. Portul de mărfuri și pasageri Giurgiulești se localizează pe parcursul râului Prut, în zona de confluență a Prutului cu Dunărea. Anual, acesta gestionează un volum impresionant de diverse categorii de bunuri, operând prin intermediul unui singur cheu. Pe tot parcursul anului, portul asigură esca de ambarcațiuni maritime și fluviale, precum și de nave destinate transportului de pasageri și de animale.” se substituie cu textul ”108. Portul de Pasageri și Mărfuri Giurgiulești se localizează pe parcursul râului Prut, în zona de confluență a Prutului cu Dunărea. Anual, acesta gestionează un volum impresionant de diverse categorii de bunuri, operând prin intermediul unui singur cheu. Pe tot parcursul anului, portul asigură esca de nave maritime și fluviale de transportare a mărfurilor, precum și destinate transportului de pasageri și de animale.”.</p>	<p><b>Se acceptă</b> Informația propusă a fost inclusă la pct.112 conform reenumerării informației din Strategie.</p>
<p>La pct. 114 Textul ”Ulterior, în martie 2009, a fost deschis un terminal de pasageri, edificat de autoritățile guvernamentale” urmează a fi plasată în teza secțiunii ”Portul de pasageri și mărfuri Giurgiulești”.</p>	<p><b>Se acceptă</b> Sintagma dată care se referă la Portul de pasageri și mărfuri Giurgiulești a fost exclusă din pct.114</p>
<p>La pct. 117 A se revizui or se dublează cu datele statistice din punctul 100.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>

	Denumirea secțiunii "Căile navigabile interioare și flota maritimă" urmează a fi substituită cu expresia "Căile navigabile interioare și unități plutitoare înregistrate".	Informația redundantă din pct.117 cu privire la datele statistice a fost exclusă
	La pct. 120 Textul "120. Republica Moldova aplică Recomandările Comisiei Dunării privind cerințele tehnice pentru navele de navigație pe ape interioare. În același timp, Agenția Navală a Republicii Moldova aplică în prezent cerințele tehnice elaborate de Registrul fluvial al Federației Ruse (societate de clasificare)." se substituie cu textul "120. Prin Hotărârea Guvernului nr. 723/2023, a fost transpus parțial Directiva (UE) 2016/1629 privind stabilirea cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară. În același timp, Agenția Navală a Republicii Moldova se află în proces de elaborare și aprobare a actelor normative interne (departamentale) care vor pune în aplicare prevederile hotărârii menționate. Totodată, în scopul aplicării cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară, este necesară fortificarea capacităților Agenției Navale a Republicii Moldova, prin asigurarea cu numărul necesare de personal calificat, cu studii și experiență corespunzătoare."	<b>Se acceptă</b> Informația propusă a fost inclusă la pct.124 conform reenumerării informației din Strategie.
	La pct. 121 Cuvintele "40 de nave" se substituie cu cuvintele "65 de nave", iar cuvintele "3000 de nave" se substituie cu cuvintele "3680 de nave".	<b>Se acceptă</b> Datele au fost actualizate
	La pct. 127, sbp. 3) Cuvântul "ambarcațiunilor" se substituie cu cuvântul "navelor".	<b>Se acceptă</b> Propunerea a fost inclusă în textul Strategiei.
<b>Inspectoratul Național pentru Supraveghere Tehnica</b> (nr.3518/24 din 08.07.2024)	Comunică despre lipsa obiecțiilor și propunerilor.	<b>Se ia act</b>
<b>Agencia Națională Transport Auto</b> (nr.04/1-1-4293 din 15.07.2024)	Comunică despre lipsa de obiecții și propuneri.	<b>Se ia act</b>
<b>Î.S. „Calea Ferată din Moldova”</b> (nr.H-4/1629 din 09.07.2024)	Comunică despre lipsa de obiecții și propuneri.	<b>Se ia act</b>
<b>Î.S. Portul fluvial Ungheni</b> ( nr.171 din 09.07.2024)	La cap.II, secțiunea 4-a, pct. 114 este menționat că terminalul de pasageri a fost deschis în martie 2009 în Portul Internațional Liber Giurgiulești (PILG). De facto, terminalul de pasageri edificat de autoritățile guvernamentale, prin intermediul Î.S. "Portul Fluvial Ungheni", este Portul de pasageri și mărfuri Giurgiulești, deschis în martie 2009 și administrat de întreprinderea de stat, care include dana de acostare și clădirea administrativă a portului.	<b>Se acceptă</b> Sintagma dată care se referă la Portul de pasageri și mărfuri Giurgiulești a fost exclusă din pct.114



<b>Î.S. Aeroportul Internațional Chișinău</b> (nr.12/1028 din 11.07.2024)	Comunică despre lipsa de obiecții și propuneri.	<b>Se ia act</b>
<b>Î. S ”Administrația de Stat a Drumurilor”</b> (nr.09-02/3425 din 17.07.2024)	Comunică despre lipsa de obiecții și propuneri.	<b>Se ia act</b>
<b>Î.S. „MOLDATSA”</b> (nr.309 din 04.07.2024)	Se propune următoarea redacția a Direcției prioritare nr.6.1 „O estimare riguroasă este indispensabilă pentru industrie și autorități în planificarea strategică a expansiunii capacităților și a dezvoltării de noi aerodromuri, rute, aliniate la nevoile de deplasare viitoare.	<b>Se acceptă</b> Modificarea propusă a fost inclusă în proiectul Strategiei
<b>Congresul Autorităților Locale</b> (nr.246 din 16.07.2024)	Propunem completarea proiectului de hotărâre cu un nou punct care să prevadă obligativitatea autorităților administrației publice centrale de specialitate de a încuraja și asista autoritățile administrației publice locale de a elabora, aproba și implementa planuri (strategii) locale de mobilitate. Această propunere ține cont și de inițiativa Î.S. „Administrația de stat a Drumurilor” (în sinteza la proiect) privind contribuția proiectului la dezvoltarea rețelei de drumuri publice locale, aflate în administrarea APL de nivelul unu și doi.	<b>Precizare</b> Atragem atenția că proiectul Strategiei la Direcția prioritară 2.5 prevede deja elaborarea planurilor de mobilitate urbană durabilă. Totodată, evocăm că, detalierea și concretizarea direcțiilor din Strategie, va fi realizată prin intermediul Programului sectorial pentru implementarea Strategiei de mobilitate 2030.
<b>Confederația Națională a Sindicatelor din Moldova</b> (nr.04-17/514 din 05.07.2024)	Urmare a consultării opiniei centrelor sindicale național-ramurale din domeniu (Federația Sindicală a Feroviarilor din Republica Moldova; Federația Sindicatelor Transportatorilor și Drumarilor din Republica Moldova; Federația Sindicatelor Transportului Aerian „SINDTRANSAERO” din Republica Moldova), nu au fost identificate propuneri și recomandări ce țin de competență.	<b>Se ia act</b>
<b>Uniunea Transportatorilor și Drumarilor Din Republica Moldova</b> (Scrisoare din 10.07.2024)	Atât transportul rutier de mărfuri și persoane, cât și antreprenorii de lucrări de infrastructură se afla într-o stare critică, la limita supraviețuirii. Avem nevoie de strategii foarte inspirate și implementare foarte responsabilă pentru a face față exigențelor și provocărilor perioadei planificate și a ne menține capacitatea operațională. Proiectul de strategie prezintă o analiză generalmente satisfăcătoare a situației, însă lipsește o formulare punctuală și sistematizată a problemelor și oportunităților, obiectivelor scontate, opțiunilor de politici, resurselor disponibile și necesare. În rezultat, după examinarea proiectului, am constatat că: - Viziunea propusă vine incoerent față de problemele elucidate; Obiectivele vin incoerent cu viziunea formulată; - Direcțiile prioritare nu confirmă atingerea obiectivelor, dar nici nu includ analiza opțiunilor alternative; - Măsurile elucidate în direcțiile prioritare nu neaparat sunt suficiente sau relevante;	<b>Precizare</b> Conform referințelor metodologice cu privire la documentele de politici, strategia are drept scop stabilirea viziunii și direcțiilor prioritare din sector pe termen lung, iar transpunerea acestor priorități la nivel operațional se va realiza prin intermediul Programului sectorial, care va conține măsuri concrete ce urmează a fi realizate pe termen scurt și mediu în domeniile de intervenție, precum și necesarul de resurse financiare și nonfinanciare necesare pentru implementarea fiecărui obiectiv în parte. În partea ce ține de indicatorii de monitorizare și evaluare, evocăm că aceștia au fost stabiliți ținând cont de <i>cap.8 Proceduri de raportare</i> din cadrul Strategiei naționale de dezvoltare „Moldova Europeană 2030”, adoptată prin Legea nr.315/2022, care prevede că la elaborarea strategiilor sectoriale se va considera indicatorii relevanți prevăzuți în Strategia națională de dezvoltare.

	<p>-Indicatorii de monitorizare și evaluare sunt irelevanți acțiunilor desfășurate și obiectivelor pretinse;</p> <p>-Indicatorii de monitorizare nu oferă o măsurare satisfăcătoare pe procese, rezultate (outputs) și efecte (outcomes)</p>	
	<p>Transport rutier de persoane</p> <p>Probleme fundamentale:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Piață subțire (thin market): totalitatea veniturilor nu acoperă nici costurile directe, fără șanse ca operatorii să-și permită investiții în renovarea flotei și a bazei materiale;</li> <li>2) Riscuri curente de sustenabilitate: penurie de resurse umane și de flotă performantă și riscuri viitoare de sustenabilitate: incompatibilitate a flotei existente cu exigențele de mediu și de siguranță;</li> <li>3) Acces dificil la piață – este practic imposibil pentru transportatorii existenți să opereze pe rute noi din proprie inițiativă;</li> <li>4) Congestiune a gărilor (accesul la persoane este dificil) și congestiune a punctelor de trecere a frontierei;</li> <li>5) Dezechilibre distributive – chiar dacă transportul public are efecte pozitive sociale și de mediu, practic nu există stimulente fiscale la nivel de operatori sau consumatori</li> </ol> <p>Viziune: A dezvolta un sistem de transport public competitiv și incluziv, cu integritate fiscală, prin promovare consistentă de politici pe cinci direcții-cheie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) stimularea unei piețe competitive;</li> <li>2) susținere fiscală pentru operatori;</li> <li>3) subvenții pentru consumatorii vulnerabili;</li> <li>4) digitalizare;</li> <li>5) infrastructură adecvată pentru servicii de transport.</li> </ol> <p>Obiective și direcții prioritare:</p> <p>- Extinderea pieței;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Vouchere pentru seniori, tineri, persoane cu dizabilități și alți concetățeni dezavantajați;</li> <li>2) Mai multă libertate pentru operatori în deschiderea de noi rute;</li> <li>3) Mai multă libertate pentru operatori în stabilirea tarifelor;</li> <li>4) Stații multimodale (feroviar - rutier);</li> <li>5) Liberalizarea serviciilor internaționale de transport rutier.</li> </ol> <p>- Ameliorarea sustenabilității ramurii (mediu, resurse operaționale, finanțe);</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Stimulente pentru achiziționarea de vehicule noi (TVA la import, dobândă subvenționată, prime de asigurare reduse sau subvenționate); 2)</li> </ol>	<p><b>Precizare</b></p> <p>La <i>subcapitolul 1.4 Transport rutier de persoane prin servicii regulate</i> din Strategie sunt expuse un șir de probleme identificate în domeniul transportului rutier de persoane în conformitate cu analiza situației curente și care abordează deja aspecte privind parcul învechit de vehicule antrenate în transportul de persoane și bugetul extrem de limitat pentru organizarea transportului local. Totodată, menționăm că potrivit cadrului metodologic cu privire la documentele de politici, Strategia are drept scop stabilirea direcțiilor prioritare de intervenție care sunt importante pentru dezvoltarea durabilă a sectorului, însă transpunerea acestor priorități la nivel operațional se va realiza prin intermediul Programului sectorial.</p>

<p>Facilități pentru alimentarea vehiculelor electrice la terminalele de autobuze;</p> <p>3) Inițierea unui program național (similar cu Prima Casă) pentru instruirea șoferilor comerciali;</p> <p>4) Includerea transportului public de persoane în circuitul național al TVA-ului, începând de la cota 0%;</p> <p>5) Tranziția către tarife de utilizare a gărilor în locul comisioanelor din vânzarea билетelor;</p> <p>6) Promovarea determinată a tehnologiilor digitale (e-ticketing, e-vouchere, e-clearing, edeparture control system);</p> <p>7) Stimulente pentru transportatorii care promovează mijloace de achitare alternative numerarului;</p> <p>8) Stimulente pentru utilizarea energiei ecologice – la nivel de transportatori care operează vehicule ecologice și la nivel de stimulente fiscale pentru resursele energetice ecologice.</p> <p>- Stimulare a pieței competitive;</p> <p>1) Mai multă libertate pentru operatori în deschiderea de noi rute și în perfecționarea celor existente;</p> <p>2) Mai multă libertate pentru operatori în stabilirea tarifelor.</p> <p>- Reducerea congestiei;</p> <p>1) Acces echitabil și predictibil al operatorilor de transport la persoane;</p> <p>2) Facilitarea creării de noi stații și terminale;</p> <p>3) Evitarea ambuteiajelor, permiterea autobuzelor interurbane să utilizeze benzile de transport public în Chișinău și alte orașe și localități;</p> <p>4) Îmbunătățirea capacității punctelor de control la frontieră, prioritizarea transportului public.</p> <p>- Utilizarea externalităților și a efectelor de spill-over</p> <p>1) Inițierea unui program de rambursare a accizelor la combustibil pentru transportul public;</p> <p>2) Promovarea inițiativelor de transferuri fiscale de la afacerile locale către transportul public.</p> <p>- Stimularea inovației Asigurarea unui cadru normativ propice pentru operatorii de transport inovatori:</p> <p>1) Operațional (confort sporit, internet la bord, vehicule cu emisii reduse, transporturi combinate, transporturi intermodale, transporturi prin sistem de hub regional);</p> <p>2) Comercial (abonamente, tarife diversificate, canale de vânzări diversificate).</p>	
<p>Transport rutier de mărfuri</p> <p>Probleme fundamentale:</p> <p>1) Congestionare a punctelor de trecere a frontierei și a terminalelor vamale: în rezultat avem o scădere semnificativă a productivității și o creștere imposibilă a costurilor operaționale;</p>	<p><b>Se acceptă</b></p> <p>În cadrul Strategiei a fost inclus un obiectiv general suplimentar aferent transportului rutier de mărfuri.</p>

2) Riscuri imediate de sustenabilitate: penurie critică de resurse umane și de flotă performantă;

3) Acces dificil la piață – operatorii de transport de marfă sunt dezavantajați față de cei din țările vecine;

4) Riscuri viitoare de sustenabilitate: incompatibilitate a flotei existente cu exigențele de mediu și de siguranță.

Viziune :

A susține dezvoltarea operatorilor privați de transport marfă, care vor fi atractivi pentru economia națională și vor fi capabili să opereze exporturi de servicii, prin promovare consistentă de politici pe cinci direcții-cheie:

- 1) Reducerea drastică a congestionării în punctele critice;
- 2) Susținere fiscală pentru operatorii de transport și pentru resursele energetice ecologice;
- 3) Lărgirea contingentului de șoferi pentru servicii internaționale de transport;
- 4) Liberalizare a acordurilor internaționale de transport;
- 5) Digitalizare a serviciilor publice și infrastructură modernă pentru servicii de transport.

Obiective și direcții prioritare:

- Reducerea congestionării la punctele de control la frontieră (creșterea eficienței vămilor și reducerea costurilor de congestie):

- 1) Acces echitabil și predictibil la punctele de control la frontieră, implementarea cozii electronice;
- 2) Facilitarea creării de platforme de parcare-așteptare;
- 3) Îmbunătățirea capacității punctelor de control la frontieră, sincronizarea cu țările vecine, stabilirea de linii prioritare dedicate;
- 4) Prioritizarea transportului de animale vii, declarația electronică prealabilă TIR, transportului de perisabile;
- 5) Îmbunătățirea terminalelor vamale interne.

- Îmbunătățirea sustenabilității pe termen scurt (mediu, operațiuni, finanțe):

- 1) Stimulente fiscale pentru achiziționarea de vehicule noi (Euro-6) (anulare TVA la import, dobândă subvenționată, prime de asigurare reduse sau subvenționate);
- 2) Inițierea unui program național (similar cu Prima Casă) pentru instruirea șoferilor comerciali;
- 3) Îmbunătățirea procedurilor de validare și de permis de muncă pentru șoferii străini pentru operatorii moldoveni;
- 4) Promovarea e-tehnologiilor, angajament puternic pentru digitalizarea tuturor licențelor, autorizațiilor și permiselor până în 2027;
- 5) Sincronizarea cu părțile relevante (BSEC, ECMT, alte state) pentru e-autorizări;
- 6) Facilitarea digitalizării comerțului: E-CMR, E-trade;

<p>7) Carduri inteligente pentru tahografe.</p> <p>- Facilitarea accesului la piața internațională:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Liberalizarea acordurilor de transport, extinderea numărului de autorizații de transport acolo unde liberalizarea nu este posibilă;</li> <li>2) Respectarea politicilor de facilități fiscale cu țările vecine, în particular ce ține de restituirea TVA;</li> <li>3) Rezolvarea problemei celor 90 de zile Schengen pentru șoferii cu cetățenie a Republicii Moldova;</li> <li>4) Obținerea calității de membru deplin NCTS (New Computerized Transit System).</li> </ol> <p>- Îmbunătățirea sustenabilității pe termen lung:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Inițierea unui program național (similar RABLA) pentru susținerea reînnoirii flotei și a achiziției vehiculelor verzi.</li> </ol> <p>- Utilizarea externalităților și a efectelor de spill-over:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Dezvoltarea centrelor logistice multimodale.</li> </ol> <p>- Asigurarea principială că orice cerințe de siguranță și calitate nu vor restricționa exagerat accesul la piață sau costurile de operare.</p>	
<p>Întreținerea și construcția drumurilor</p> <p>Probleme fundamentale:</p> <p>- Reglementarea ineficientă și eșecurile pieței:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Lipsa unei planificări strategice pe termen mediu a lucrărilor de reabilitare și întreținere a infrastructurii rutiere cu acoperire financiară suficientă, stabilă și promptă. Ne-efectuarea în termen a lucrărilor de reabilitare și întreținere, alocarea insuficientă sau întârziată de fonduri duc iminent la costuri de întreținere și reabilitare mult mai mari și la costuri exagerate a operării vehiculelor;</li> <li>2) Acces dificil la piață pentru antreprenorii calificați în lucrări de infrastructură rutieră. Acest tip de activitate solicită bază materială solidă și resurse umane calificate, deci este esențial de a corela investițiile cu veniturile operaționale – altfel survine incapacitatea financiară. Veniturile întreprinderilor de construcție și reparație a infrastructurii rutiere sunt extrem de incerte și depind de alocările anuale în Fondul Rutier și licitațiile rezultante;</li> <li>3) Concurența neloială din partea antreprenorilor necalificați, inclusiv din cauza lipsei unui clasicator al prestatorilor de lucrări de infrastructură.</li> </ol> <p>Regulile actuale de achiziții nu prevăd criterii suficiente de calificare a antreprenorilor și de calitate a materialelor pentru adjudecarea contractelor de lucrări de infrastructură, practic punând în aceeași condiții întreprinderile cu reputație, bază materială, specialiști performanți, sistem de management al calității – cu competitorii care nu au nimic din toate acestea. În consecință, condițiile economice ale</p>	<p><b>Precizare</b></p> <p>Problemele evocate deja se regăsesc la <i>subcapitolul 1.2. Starea infrastructurii rutiere și problemele de întreținere</i>, care la pct.19 confirmă subfinanțarea întreținerii curente și periodice a drumurilor naționale, ceea ce cauzează imposibilitatea executării în volumul necesar a lucrărilor de întreținere curentă și periodică pe toată rețeaua de drumuri publice ceea ce a determinat creșterea cotei drumurilor în stare rea și foarte rea.</p> <p>În partea ce ține de măsurile propuse precizăm că acestea se regăsesc în cadrul Strategiei, într-o altă formulare/expunere mai generalizată, iar transpunerea acestor priorități la nivel operațional se va asigura prin Programul național sectorial.</p>

contractelor afectează calitatea lucrărilor și sustenabilitatea antreprenorilor de calificare înaltă.

4) Piață subțire – volumul redus al pieței nu le permite drumarilor să investească în baza materială performantă și în resurse umane de cea mai înaltă calificare.

- Riscuri de sustenabilitate imediate și pe termen lung pentru întreprinderile de lucrări de infrastructură: penurie critică de resurse umane și de echipament performant.

- Regulile și practicile de exploatare sau întreținere insuficiente duc la reducerea utilității infrastructurii rutiere și măresc costurile de întreținere a infrastructurii și costurile operaționale ale vehiculelor.

- Congestionare a infrastructurii rutiere în unele noduri-intersecții și în punctele de trecere a frontierei. Rândurile lungi la vamă afectează critic productivitatea – și în final competitivitatea - operatorilor de transport marfă, ceea ce se răsfrânge la costul transportării și la capacitatea operațională.

Viziune:

Dezvolta o rețea rutieră sigură, utilă și la costuri rezonabile ; a susține dezvoltarea și competitivitatea întreprinderilor de lucrări de infrastructură, prin promovare consistentă de politici pe cinci direcții-cheie:

1) Resurse alocate drumurilor de o manieră suficientă, predictibilă pe termen lung, transparentă;

2) Modelarea strategiilor de achiziții a lucrărilor de infrastructură, care să favorizeze dezvoltarea unor întreprinderi specializate competitive, înzestrate cu baze materiale și personal calificat;

3) Planificarea strategică pe termen mediu a lucrărilor de reabilitare și întreținere a infrastructurii rutiere, care să stea la baza alocării resurselor;

4) Implementarea practicilor de exploatare și întreținere moderne pentru a maximiza eficiența și durata exploatării, dar și a minimiza costurile de întreținere;

5) Digitalizare a gestiunii drumurilor publice.

Obiective și direcții prioritare:

- Dezvoltarea pieței de lucrări de infrastructură:

1) Fondul rutier independent de bugetul public, sau cu un grad înalt de autonomie, astfel ca resursele destinate infrastructurii rutiere să fie inalienabile;

2) Gestiune strategică a activităților de exploatare, întreținere, reparații periodice, reparații capitale pe întreg ciclul de viață a infrastructurii, cu alocare de resurse conform necesităților, nu conform disponibilității;

3) Actualizare a cadrului de achiziții a lucrărilor de infrastructură:

a. Cerințe de calificare pentru contractori, care să includă bază materială, personal calificat, practici de management al calității;

	<p>b. Contracte de lucrări multianuale, cu prevederi compatibile cu cadrul FIDIC;</p> <p>c. Achiziții pe termen de 3-5 ani, în loc de achizițiile anuale practicate acum.</p> <p>4) Încurajarea participării antreprenorilor din Moldova în contractele internaționale de reabilitare a infrastructurii.</p> <p>- Îmbunătățirea sustenabilității pe termen scurt (mediu, operațiuni, finanțe):</p> <p>1) Stimulente fiscale pentru achiziționarea de echipament nou pentru lucrările de infrastructură (anulare TVA la import, dobândă subvenționată, prime de asigurare reduse sau subvenționate);</p> <p>2) Inițierea unui program național (similar cu Prima Casă) pentru instruirea inginerilor și a specialiștilor de infrastructură;</p> <p>3) Îmbunătățirea procedurilor de validare și de permis de muncă pentru inginerii și specialiștii străini antrenați în lucrările de infrastructură de către antreprenorii naționali.</p> <p>- Ameliorarea normelor și activităților de exploatare și întreținere, pentru a spori utilitatea infrastructurii rutiere și a diminua costurile de întreținere a drumurilor și de exploatare a vehiculelor:</p> <p>1) Cântărirea în mișcare;</p> <p>2) Cântare statice amplasate la obiectivele logistice și industriale cu risc de depășire a sarcinii pe osie (cariere, uzine, porturi, centre logistice);</p> <p>3) Întreținerea de iarnă, care să cuprindă protocoale de prevenire a ghețușului și măsuri de contingență în caz de intemperie;</p> <p>4) Întreținerea de primăvară, plombarea promptă a gropilor, restabilirea promptă a marcajului;</p> <p>5) Autorizarea și gestiunea construcțiilor adiacente drumurilor, în special a obiectivelor comerciale.</p> <p>- Măsuri de reducere a congestiei în unele noduri-intersecții și în punctele de traversare a frontierei:</p> <p>1) Lărgirea capacității punctelor de traversare a frontierei conform secțiunii A din recomandările pentru transportul rutier de mărfuri;</p> <p>2) Abordare proactivă a intersecțiilor cu risc de congestie, prin monitorizare sistematică a situației și măsuri de gestiune operativă (echipaje de poliție), tactică (semne de circulație, marcaj, semafoare) și strategică (senzori giratorii, intersecții denivelate).</p>	
<p><b>Studiul Centrului Analitic Independent „Expert-Grup”</b>  <i>„Strategia de mobilitate: cum asigurăm modernizarea infrastructurii, competitivitatea transportului autohton și buna guvernare în sistem?”</i></p>	<p><b>Conceput ca și un document integrator, așa cum o sugerează și titlul proiectului, „Strategia de Mobilitate-2030” rămâne a fi un document fragmentar.</b> Proiectul strategiei de mobilitate este compartimentat pe modalități de transport, fapt ce accentuează abordarea segmentată. În loc să trateze transportul ca și un sistem de elemente interconectate care funcționează după un principiu similar principiului vaselor comunicante, proiectul strategiei tratează, cu un grad</p>	<p><b>Nu se acceptă</b>  Proiectul Strategiei a fost supus consultărilor publice și revizuit, conform recomandărilor mai multor entități publice, inclusiv partenerii externi de dezvoltare, Comisia Europeană, experții din cadrul Directoratului pentru Mobilitate și transport precum și experții din cadrul Comunității</p>

<p>din 30 iulie 2024</p>	<p>diferit de detalieri, fiecare modalitate de transport în parte, pe criterii ce variază de la o modalitate de transport la alta. Suplimentar, necesită a fi menționat că și indicatorii de monitorizare și evaluare utilizați în proiectul strategiei de mobilitate sunt și ei compartimentați pe modalități de transport accentuând caracterul fragmentar al documentului.</p>	<p>Transportului, organizație la care Republica Moldova are statut de membru observator începând cu 2022.</p> <p>Mai mult ca atât, precizăm că în cadrul fiecărui modul de transport este inclusă și componenta de interconectivitate cu un accent deosebit pe segmentul feroviar și rutier.</p> <p>Obiectivul principal al Strategiei este să avem un document lucrativ, realizabil și etapizat. Dat fiind faptul că infrastructura intermodală se află la un stadiu incipient, dezvoltarea acesteia urmează să fie o prioritate, inclusiv prin prisma viziunii și obiectivelor stabilite în strategie și care trebuie să corespundă realității și cel mai important să fie realizabile.</p> <p>Totodată, precizăm că, obiectivele strategiei au fost stabilite și aprobate în mod participativ cu reprezentanții instituțiilor interesate, precum și a experților internaționali din domeniul transporturilor la atelierul de lucru din 12 septembrie 2023, ținând cont de reperele metodologice a Regulamentului cu privire la planificarea, elaborarea, aprobarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea documentelor de politici publice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.386/2020 și principalele probleme identificate în domeniile de intervenție a documentului de politici.</p>
	<p><b>Caracterul integrator al documentului este afectat și de măsurile prevăzute în direcțiile de intervenție.</b> Direcția prioritară 6.8. a strategiei de mobilitate recomandă „MIDR și APP să formuleze o strategie cuprinzătoare pentru sectorul aerian din Moldova”. Argumentele care stau la baza acestei recomandări nu sunt clare. Dar, dacă este recomandabilă o strategie subsectorială dedicată transportului aerian, atunci aceeași logică este valabilă și pentru elaborarea unei strategii subsectoriale și pentru transportul rutier, cel feroviar, cel naval etc. Este greu de înțeles formularea acestui tip de acțiuni de intervenție într-un document care trebuie să creeze un cadru de planificare unic pentru interoperabilitatea tuturor modalităților de transport și să illustreze modul în care acestea contribuie la creșterea valorii pentru utilizatori, economie și societate pe ansamblu.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p> <p>Direcția prioritară a fost modificată în scopul asigurării preciziei cuvântului „strategie” utilizat în cadrul direcției prioritare, care trebuie interpretat mai curând ca o modalitate propusă la nivel strategic pentru dezvoltarea serviciilor de transport aerian, decât în sensul unui document de politici distinct ca „Strategie”.</p>
	<p><b>Obiectivele vizionare nu sunt corelate cu problemele identificate, iar direcțiile prioritare nu explică modul în care acestea contribuie la realizarea obiectivelor strategice.</b> În conformitate cu viziunea expusă în proiectul strategiei de mobilitate până în 2030, sistemul de transport trebuie să corespundă criteriilor: i) conectivitate perfectă cu țările vecine și cu sistemul european de transport; ii) infrastructură de transport renovată și rezistentă pentru toate tipurile de transport; iii) mobilitate</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p> <p>Prin prisma reperelor metodologice naționale cu privire la documentele de politici, în procesul de elaborare a viziunii Strategiei s-a ținut cont de viziunea generală a Strategiei Naționale de Dezvoltare „Moldova Europeană 2030”, și principalele provocări în domeniu statuate în pct.8 în proiect, cu accent pe calitatea vieții oamenilor. Cu referire la</p>



<p>durabilă și incluzivă; iv) mobilitate sigură; v) mobilitate prietenoasă cu mediul; vi) digitalizarea sistemului de transport. Documentul nu explică cum anume s-a ajuns la aceste criterii de fundamentare a viziunii. La fel de neclară este și legătura dintre obiectivele setate în proiectul strategiei și modul în care acestea contribuie la eradicarea problemelor enumerate și la realizarea viziunii setate. În ultimă instanță, obiectivele și direcțiile prioritare trebuie să consolideze cei 5 piloni ai sistemului logistic: i) reglementările, ii) autoritățile, iii) infrastructura, iv) operatorii, și v) utilizatorii de servicii de transport marfă și persoane. În context, dacă se vrea o abordare integrată, atunci compartimentarea documentului pe sectoare de transport ar putea fi substituită cu una fundamentată pe elementele constitutive ale sistemului de mobilitate enumerate mai sus, iar analiza problemelor și soluțiilor pe fiecare dintre aceste elemente fiind efectuată prin prisma obiectivelor vizionare (similar modelului reflectat în tab. Nr 1).</p> <p>Utilizarea unui astfel de model la elaborarea strategiei permite ancorarea problemelor și soluțiilor propuse, în sistemul de coordonate al criteriilor vizionare stabilite de document pentru fiecare dintre elementele sistemului logistic. Pentru a păstra caracterul integrator al documentului, prezenta notă va încerca să facă analiza proiectul strategiei de mobilitate pe fiecare dintre elementele constitutive ale sistemului de mobilitate reflectate în matricea de mai sus.</p>	<p>matricea analitică propusă a fi utilizată pentru strategia de mobilitate, considerăm că aceasta subminează prevederile pct.8 din Regulamentul cu privire la planificarea, elaborarea, aprobarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea documentelor de politici publice, sub aspectul cerințelor cu privire la structura unui document de politici.</p>
<p><u>Reglementări</u></p> <p><b>Strategia de mobilitate nu este aliniată la strategia de proprietate a statului.</b> În „introducere” proiectul strategiei de mobilitate menționează documentele de planificare strategică de care s-a ținut cont la elaborarea acesteia. Cu regret, din lista documentelor cu care este aliniată strategia de mobilitate lipsește Strategia de proprietate a statului. În conformitate cu Strategia cu privire la administrarea proprietății de stat în domeniul întreprinderilor de stat și societăților comerciale cu capital integral sau majoritar de stat pentru anii 2023-2030, guvernul și-a asumat angajamentul să reducă prezența statului în economie, să continue procesul de dețatizare și privatizare, și să nu facă concurență sectorului privat. Dată fiind prezența semnificativă a statului în sectorul de transport și infrastructura de transport (Î.S. CFM, Î.S. ASD, Î.S. Aeroportul Internațional Chișinău, Î.S. Aeroportul Internațional Mărculești, Î.S. Portul Fluvial Ungheni, Î.S. MoldAtsa, 10 întreprinderi S.A. Drumuri, Î.S. Bacul Molovata etc), fapt ce generează costuri înalte și o calitate austeră a serviciilor prestate, este foarte important ca strategia de mobilitate să nu vină în contradicție cu obiectivele menționate în Strategia de proprietate a statului și să explice cum statul își va reduce prezența în sector și va crește calitatea serviciilor prestate. Tot aici, merită a fi menționată și necesitatea corelării strategiei de</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p> <p>În capitolul I „Introducere” din Strategie a fost inclusă referința cu privire la Strategia națională de dezvoltare economică 2030.</p> <p>Cu privire la propunerea includerii în document a măsurilor privind reducerea prezenței semnificative a statului în sectorul de transport și infrastructura de transport (Î.S. CFM, Î.S. ASD, Î.S. Aeroportul Internațional Chișinău, Î.S. Aeroportul Internațional Mărculești, Î.S. Portul Fluvial Ungheni, Î.S. MoldAtsa, 10 întreprinderi S.A. Drumuri, Î.S. Bacul Molovata etc), precizăm că viziunea strategică a Guvernului privind raționalizarea și eficientizarea administrării proprietății publice, este prevăzută în Strategia cu privire la administrarea proprietății de stat în domeniul întreprinderilor de stat și societăților comerciale cu capital integral sau majoritar de stat pentru anii 2023-2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.911/2022. Mai mult ca atât, potrivit art.13, alin.(2) lit. b) și anexei la Legea nr.121/2007 privind administrarea și dețatizarea proprietății publice întreprinderile de stat/municipale care exploatează drumurile auto, bunurile transportului feroviar, aviatic, fluvial și prin</p>

<p>mobilitate cu Strategia națională de dezvoltare economică 2030, și a modului în care strategia de mobilitate va contribui la dezvoltarea economică a Republicii Moldova, în mod special, prin prisma sprijinirii dezvoltării sectoarelor prioritare identificate.</p>	<p>conduce, alte întreprinderi din infrastructura socială și/sau economică de uz sau de interes național ori local sunt bunuri neapăsabile de privatizare</p>
<p><b>Proiectul strategiei de mobilitate stabilește, la direcții prioritare, modificarea reglementărilor legate de achiziții fără să trateze acest subiect și în descrierea problemelor.</b> Deși la descrierea problemelor nu se explică care sunt constrângerile asociate achizițiilor de lucrări de întreținere și reabilitare a infrastructurii rutiere, la direcția prioritară de intervenție 1.2 este prevăzută măsura de asigurare a unui cadru contractual și financiar sustenabil pentru managementul activelor rutiere prin modificarea reglementărilor în domeniul achizițiilor pentru lucrări în domeniul infrastructurii de transport.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b> În capitolul II. „Analiza situației” la pct.15, autorul abordează aspecte privind situația curentă în domeniul achizițiilor publice pentru proiectele de infrastructură rutieră.</p>
<p><b>Schimbarea clasificării drumurilor publice este inclusă în calitate de direcție prioritară fără ca necesitatea acestei măsuri să fie analizată și explicată.</b> Direcția prioritară nr. 1.8 urmărește îmbunătățirea clasificării funcționale a rețelei de drumuri, dar acest aspect nu a fost analizat la descrierea problemelor. Astfel, nu este clar ce probleme creează actuala clasificare funcțională a drumurilor publice și ce probleme se vor soluționate prin aprobarea unei noi clasificări.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b> Schimbarea clasificării drumurilor este dictată inclusiv și de NCM D.02.01:2024 „Drumuri și poduri. Proiectarea drumurilor publice” intrat în vigoare din 13.06.2024, care stabilește normele de proiectare, elementele geometrice ale drumurilor, parametrii de calcul necesari pentru determinarea acestora precum și prescripțiile de proiectare a traseelor de drumuri, în plan și în spațiu, în scopul desfășurării circulației în condiții de siguranță, confort și eficiență.</p>
<p><b>Deși siguranța rutieră se vrea abordată holistic, măsurile recomandate sunt împărțite răzleț în direcții prioritare distincte, cu prevederi redundante.</b> În timp ce direcția prioritară 1.11 vorbește despre o abordare holistică asupra siguranței rutiere, direcția 1.9 vizează „implementarea sistemului de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere și integrarea în ciclul proiectului”, direcția prioritară 1.12 vorbește despre siguranța utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor (pietoni, bicicliști etc), iar direcția prioritară 1.13 revine, din nou, la stabilirea noilor principii de „sistem sigur și schimbare de cultură în sistemul legal de abordare a siguranței rutiere”, pentru ca în direcția prioritară 1.14 să se repete același laitmotiv: îmbunătățirea capacităților instituționale pentru managementul inter-ministerial al siguranței rutiere. O abordare holistică presupune recunoașterea faptului că sistemul este mai mult decât suma părților sale componente. În acest sens, este pertinentă includerea tuturor aspectelor ce țin de siguranța infrastructurii rutiere în cadrul direcției prioritare care urmărește abordarea holistică și recunoașterea responsabilității partajate pentru un sistem rutier sigur (direcția prioritară 1.11). Această recomandare este indicată și din cauza redundanței acțiunilor prevăzute. Astfel, în pofida</p>	<p><b>Nu se acceptă</b> Atragem atenția, că direcțiile prioritare nr.1.12 și nr.1.13, la care se menționează că dublează măsurile prevăzute în direcțiile prioritare nr. 1.9, 1.11 și 1.12 din proiect, au fost excluse din proiectul Strategiei în procesul de definitivare a acesteia.</p>

<p>rolului coordonator exercitat de Consiliul Național pentru Securitate Rutieră, direcțiile prioritare 1.9, 1.11, 1.12 prevăd acțiuni ce urmăresc elaborarea și modificarea legislației aferente și desemnarea autorității guvernamentale responsabile pentru coordonarea și facilitarea colaborării între instituțiile statului cu competențe în domeniul siguranței rutiere.</p>	
<p><b>Chiar dacă acordă siguranței rutiere o importanță sporită, documentul nu face nicio referință la rolul și eficiența Consiliul Național pentru Securitatea Rutieră,</b> organ de coordonare și evaluare a cadrului de reglementare și a activităților aferente siguranței rutiere. Spre deosebire de alte consilii de coordonare, Consiliul Național pentru Securitate Rutieră este prezidat de Prim-ministru, are obligația de întrunire trimestrială și dispune și de un Birou executiv propriu, activitatea căruia este specificată în propriul Regulament de activitate și un secretar executiv din cadrul Ministerului Afacerilor Interne. În acest context, este surprinzător că proiectul strategiei de mobilitate nu face o analiză a activității acestui Consiliu și nu-l menționează nici în direcțiile prioritare.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b> Prin adoptarea Legii nr.350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, care transpune parțial Directiva 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, s-a stabilit cadrul instituțional și a modului de gestionare a siguranței circulației în cadrul infrastructurii rutiere, care la ar.3 prevede desemnarea unei autorități administrative responsabile de gestionarea siguranței infrastructurii.</p>
<p><b>Recomandarea de aprobare a reglementărilor privind managementul activelor rutiere și a planificării multianuale nu ține cont de experiența existentă în implementarea sistemului automatizat de management al activelor rutiere Pavement Management System (PMS).</b> La direcția prioritară 1.4, proiectul strategiei prevede în lista acțiunilor recomandate: aprobarea sistemului legal privind managementului activelor rutiere, precum și implementarea planificării strategice multianuale. Cu toate acestea, documentul nu face referință și la experiența în implementarea programului de management al activelor rutiere (PMS). Planificarea multianuală, bazată pe eficiența investiției și performanța activelor rutiere a fost prevăzută și în Strategia de transport și logistică 2013-2022 și în acordurile de finanțare a proiectului de susținere a programului în domeniul drumurilor. Astfel, cu suportul partenerilor de dezvoltare, în 2021 a fost finalizată crearea bazei de date inițiale a stării activelor rutiere pentru peste 3000 km de drum. În temeiul acestor date, o soluție automatizată specializată (HDM-4) generează date cu privire la lucrările optime necesare a fi efectuate pe fiecare sector de drum din baza de date în vederea remedierii degradărilor. De asemenea, pentru menținerea sectoarelor de drum în stare bună, programul oferă date privind timpul optim de intervenție și lucrările necesar a fi efectuate pe parcursul a 15 ani de exploatare a activului rutier. Deși instrumentul este funcțional, nu este clar în ce măsură baza de date a sistemului este completată și actualizată. De asemenea, nu este clar în ce măsură se ține cont de</p>	<p><b>Precizare</b> Potrivit Regulamentului cu privire la planificarea, elaborarea, aprobarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea documentelor de politici publice, Strategia ca document de politici conține o analiză a situației curente în domeniul propus de intervenție, cu stabilirea rezultatelor care sunt importante pentru dezvoltarea durabilă a sectorului. În timp ce Programul care derivă din Strategie și, respectiv, contribuie la implementarea acesteia, va conține o analiză plenară la nivel de subdomeniu de activitate prin detalierea și concretizarea acțiunilor ce urmează a fi realizate într-un contracararea problemelor identificate. În acest context, menționăm, că în procesul de elaborare a Programului sectorial, se va ține cont de recomandarea dată.</p>

<p>informația generată de această soluție automatizată la planificarea anuală a alocărilor mijloacelor pentru întreținerea drumurilor. În context, este absolut necesară referința în acest document strategic la sistemul existent de gestiune a activelor rutiere, modul în care autoritățile îl utilizează și completează cu date de laborator referitoare la starea drumurilor, precum și instituționalizarea acestui instrument în vederea fundamentării deciziilor de repartizare a mijloacelor pentru întreținerea drumurilor.</p>	
<p><u>Autorități</u>  <b>Proiectul strategiei nu face o analiză a capacităților instituționale ale autorităților responsabile de organizarea și funcționarea sistemului autohton de transport.</b> Analiza capacităților instituțiilor de reglementare și control în domeniul transporturilor este esențială pentru determinarea priorităților de intervenție. În context, proiectul strategiei de mobilitate ar trebui să facă o trecere în revistă a capacității autorităților sistemului de transport de a-și exercita eficient mandatul. Lipsa unor autorități puternice și competente poate duce la o competiție neloială între operatori, la nerespectarea drepturilor consumatorilor de servicii de transport și a cadrului legal pe ansamblu, la degradarea accelerată a obiectivelor de infrastructură de transport, la planificare austeră a intervențiilor, la servicii de calitate joasă etc. Analiza funcțională după modelul OCDE Sigma7 scoate în vileag principalele probleme asociate organizării și funcționării autorităților administrației publice. Suplimentar aspectelor generale indicate în această analiză și a măsurilor din Planul de acțiuni pentru implementarea recomandărilor din Raportul de monitorizare SIGMA8, proiectul strategiei de mobilitate trebuie să treacă în revistă principalele limitări ale autorităților care urmează a fi responsabile de implementarea strategiei, iar în direcțiile prioritare documentul ar trebui să prevadă soluții pentru depășirea acestor constrângeri.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b>  Proiectul Strategiei la subcapitolul 1.4. Transport rutier de persoane prin servicii regulate, punctează principalele probleme cu care se confruntă autoritățile responsabile de organizarea și funcționarea sistemului autohton de transport.</p>
<p><b>În contextul reformei fondului rutier din 2017, strategia de mobilitate nu analizează și modul în care autoritățile publice locale, de ambele nivele, realizează funcția de administrare a drumurilor, mai cu seamă în contextul în care mijloacele transferate pentru drumuri au devenit transferuri cu destinație generală.</b> În 2017 APL de nivelul I, pentru prima dată de la independență au primit mijloace de finanțare pentru infrastructura drumurilor din intravilanul localităților în calitate de transferuri cu destinație specială (pentru drumuri), în volum de 50% din taxa de folosire a drumurilor colectată la nivel național repartizată proporțional populației. APL de nivelul II au primit la balanță drumurile locale și finanțarea aferentă din fondul rutier proporțional kilometrilor echivalenți de drumuri primiți în administrare. Începând cu 2023, 100% din sumele încasate din taxa de folosire a drumurilor</p>	<p><b>Precizare</b>  Aspectele date urmează a fi considerate în procesul de elaborare a Programului sectorial pentru implementarea Strategiei de mobilitate 2030.</p>

<p>achitată de posesorii vehiculelor înmatriculate în Republica Moldova au fost transferate către primării cu destinație generală (cu excepția municipiilor Chișinău și Bălți). În context, proiectul strategiei de mobilitate ar fi trebuit să facă analiza: i) eficienței utilizării de către APL a mijloacelor pentru infrastructura drumurilor; ii) problemelor pe care le întâmpină autoritățile publice locale în administrarea drumurilor; iii) riscului subfinanțării drumurilor în contextul schimbării destinației defalcărilor din taxa pentru folosirea drumurilor din destinație specială în destinație generală și în contextul transferului către APL II a mijloacelor pentru întreținerea drumurilor în calitate de transferuri din bugetul de stat și nu defalcări din fondul rutier. Subsecvent, în direcțiile prioritare documentul ar fi trebuit să prevadă măsuri pentru fortificarea capacităților autorităților publice locale de administrare a activelor rutiere.</p>	
<p><b>Deși la descrierea problemelor nu se vorbește despre modul în care autoritatea abilitată asigură controlul sarcinii pe osie și problemele asociate acestui mandat, direcția prioritara 1.7 prevede operaționalizarea unui sistem de cântărire în dinamică.</b> Chiar dacă este o măsură bună, este important să se înțeleagă dacă măsura este și suficientă pentru a contracara fenomenul depășirii sarcinii maxime admise pe osie care duce la accelerarea degradării infrastructurii rutiere. De aceea, înaintea recomandării unei soluții, este importantă descrierea problemei, amplasarea acesteia și elucidarea cauzelor ce o determină. În contextul partajării cu furnizorii a responsabilității pentru depășirea masei totale admise, este important a se înțelege cum va fi identificat și responsabilizat furnizorul în cazul cântăririi în dinamică, sau care sunt cauzele că sistemul de cântărire în dinamică încă nu a fost operaționalizat de vreme ce un studiu de fezabilitate pentru implementarea cântăririi în dinamică în Moldova a fost efectuat încă în 2016. Suplimentar, necesită a fi explicat dacă cântărele mobile vor fi menținute, precum și modul în care aceste două sisteme urmează a fi interconectate.</p>	<p><b>Precizare</b> Aspectele date urmează a fi considerate în procesul de elaborare a Programului sectorial pentru implementarea Strategiei de mobilitate 2030.</p>
<p><b>Proiectul strategiei de mobilitate nu analizează modul de organizare a funcției de administrare a drumurilor la nivel central și local.</b> Administrația publică centrală exercită funcția de administrare a drumurilor publice naționale prin intermediul Î.S. Administrația de Stat a Drumurilor (ASD), iar pentru realizarea acestei funcții se transferă mijloace direct din fondul rutier. De cealaltă parte, autoritățile administrației publice locale de nivelul I și II administrează drumurile publice cu forțe proprii, iar pentru aceasta nu primesc bani din fondul rutier. APL II primesc banii pentru drumuri din bugetul de stat și nu ca defalcări din fondul rutier fapt ce face imposibilă utilizarea mijloacelor</p>	<p><b>Nu se acceptă</b> Viziunea Guvernului privind reformarea sistemului de întreținere a drumurilor publice a fost setată prin Legea nr.118/2023 pentru modificarea unor acte normative, care la art. V conține aspecte asupra modului de restructurare a Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor”.</p>

<p>pentru funcția de administrare sau consolidarea bazei tehnico-materiale, așa cum se întâmplă în cazul drumurilor naționale administrate de ASD. Deși Î.S. ASD este o întreprindere de stat, aceasta practic implementează o politică publică și nu are obiective comerciale. Astfel, în conformitate cu principiile setate de Strategia de proprietate a statului, Î.S. ASD necesită a fi reorganizată în instituție publică. În consecință, pentru exercitarea aceluiași funcții, autoritățile publice locale și cele centrale beneficiază de un tratament diferit.</p>	
<p><b>Documentul nu vorbește nimic despre capacitatea autorităților de implementare a proiectelor și timpul lent de asimilare a mijloacelor de finanțare externe destinate infrastructurii.</b> În contextul în care Republica Moldova beneficiază de tot mai multă asistență externă, în mod special pentru proiectele de infrastructură, este extrem de important a fi analizată capacitatea instituțiilor responsabile de a asimila mijloacele financiare alocate și de a implementa proiectele. Fiecare zi de întârziere în proiectele de reabilitare a drumurilor publice naționale cu finanțare străină reprezintă costuri efective pentru utilizatori și operatori (calitatea joasă a serviciului, mai mult timp petrecut în trafic și preț mai mare pentru călătorie, unități de transport care se uzează mai rapid, costuri mai mari pentru carburanți etc), costuri de mediu asociate unui nivel mai mare de emisii cauzat de parcurgerea mai lentă a sectoarelor de drum aflate în reabilitare sau în stare degradată și costuri de oportunitate pentru economie prin veniturile și beneficiile pe care aceasta le ratează din cauza menținerii unei calități proaste a infrastructurii de transport aflate în proces de reabilitare perpetuă. Suplimentar, împrumuturile din surse externe, în afară de dobânzi sunt purtătoare și de așa-numitele comisioane de angajament (commitment fee), care se calculează ca procent din suma angajată dar încă nedebursată și care, cu fiecare zi de întârziere a implementării proiectelor, cresc costurile acestor proiecte.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b> Situția de ansamblu în privința capacității de absorbție a resurselor de finanțare externă destinate infrastructurii se îmbunătățește, astfel că rata de absorbție în perioada 2021-2024 a constituit în mediu 46%.</p>
<p><b>Chiar dacă vorbește despre finanțarea insuficientă a infrastructurii rutiere, și punctează necesitatea tranziției la un fond rutier de generația a II-a, proiectul strategiei de mobilitate nu prevede nicio direcție prioritară care ar viza și îmbunătățirea guvernancei Fondului Rutier.</b> Deși formal, repartizarea mijloacelor pentru întreținerea drumurilor este examinată și propusă de Consiliul fondului rutier, majoritatea membrilor acestuia este compusă din înalți demnitari de stat și nu din reprezentanții utilizatorilor drumului. Astfel, în afară de Prim-ministru, care prezidează ședința Consiliului fondului rutier, din componența acestuia mai fac parte și viceprim-ministrul dezvoltării economice și digitalizării, ministrul infrastructurii și dezvoltării regionale, ministrul finanțelor, ministrul afacerilor interne și ministrul</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b> De menționat, că întru asigurarea previzibilității și rezilienței finanțării drumurilor, la direcția prioritară nr. 1.2 a fost prevăzută măsura de asigurare a previzibilității și rezilienței finanțării infrastructurii de transport corelate cu necesitățile populației, fondurile colectate, alocate în totalitate pentru Fondul rutier să fie repartizate cu destinație specială infrastructurii rutiere.</p>

<p>mediului. Prezența unui guvern în miniatură în cadrul Consiliului fondului rutier ilustrează cât de politizat este acesta. Secretariatul Consiliului nu este unul permanent și nici nu este remunerat, ceea ce nu permite un control eficient al realizării deciziilor acestuia. Consiliul fondului rutier nu organizează numărul necesar minim de ședințe anuale, nu monitorizează eficiența alocărilor mijloacelor din fondul rutier și nici nu dispune de libertatea și instrumentele necesare pentru a responsabiliza autoritățile implicate în administrarea eficientă a drumurilor publice naționale. În pofida celor menționate, necesitatea îmbunătățirii guvernantei fondului rutier nu este una dintre măsurile incluse în direcțiile prioritare.</p>	
<p><b>Infrastructura de transport</b>  <b>Proiectul strategiei de mobilitate nu analizează conectivitatea infrastructurii nici în profil teritorial, nici în profil intermodal, și nici pe plan internațional.</b> Infrastructura de transport este formată din drumuri, poduri și alte lucrări de artă, cale ferată, șenalurile navigabile ale râurilor Nistru și Prut, porturi, aeroporturi, gări, stații, terminale logistice, puncte de trecere ale frontierei etc. O abordare integrată asupra infrastructurii de transport trebuie să evalueze modul în care aceste elemente de infrastructură sunt interconectate și cum sistemul de transport, ca un tot întreg, asigură necesitățile de transport marfă și persoane, dar și modul în care se preconizează a fi asigurată contribuția infrastructurii de transport pe ansamblu la susținerea/distribuirea fluxului de mărfuri și persoane într-un viitor previzibil. Proiectul strategiei de mobilitate nu tratează infrastructura în calitate de componentă a sistemului de transport, fiecare modalitate de transport este tratată separat în document. Astfel, se ratează oportunitatea ilustrării întregului tablou al infrastructurii de transport, a calității acesteia și a modului în care degradarea unor elemente ale acestei infrastructuri (feroviar/fluviat) duce, inevitabil, la creșterea presiunii (congestie, emisii CO<sub>2</sub>) și la degradarea accelerată a altui element al infrastructurii de transport (ex: drumuri).</p>	<p><b>Nu se acceptă</b>  Proiectul Strategiei abordează aspectele de infrastructură separat pentru fiecare tip de transport cu trasarea principalelor intervenții necesare în contextul promovării mobilității multimodale sustenabile cu reducerea emisiilor de gaze de dioxid de carbon generate de activitatea de transport.</p>
<p><b>Strategia de mobilitate nu explică viziunea statului referitoare la modul de realizare a lucrărilor de întreținere curentă.</b> În domeniul întreținerii curente a drumurilor în perioada 2023 și 2024 au avut loc adevărate modificări tectonice. Prin aprobarea Legii nr. 118/2023 și a HG nr. 413/2024 se operează fuziunea prin comasare dintre entitatea responsabilă de implementarea politicii statului în domeniul infrastructurii drumurilor (Î.S. ASD) și societățile pe acțiuni cu capital majoritar de stat care efectuează lucrări de întreținere a drumurilor S.A. Drumuri. Această decizie controversată contravine principiilor stabilite în strategiile sectoriale anterioare care au pus bazele viziunii de reformă</p>	<p><b>Precizare</b>  Aspectele evocate urmează a fi abordate în cadrul hotărârii Guvernului cu privire la conceptul și Planul de acțiuni privind reforma sistemului de întreținere a drumurilor publice, măsură prevăzută în Planul de acțiuni a Guvernului pentru anul 2024.</p>

<p>a sectorului de întreținere a drumurilor. Astfel, Strategia transportului terestru (2008) și cea de transport și logistică 2013-2022 menționau că sistemul de întreținere existent este ineficient și necesită a fi reformat dat fiind faptul că alocarea directă către întreprinderile de stat a lucrărilor de întreținere face foarte dificilă evaluarea cantității și calității lucrărilor efectuate. De asemenea, este aproape irealizabilă implementarea unui sistem de penalizare în cazul lipsei de performanță, fiind imposibilă și dezvoltarea întreprinderilor de întreținere a drumurilor așa cum ar fi fost firesc într-o economie de piață etc. În conformitate cu Planul de acțiuni privind implementarea reformei sistemului de întreținere a drumurilor<sup>13</sup>, întreprinderile de întreținere au fuzionat din 38 în 12 întreprinderi S.A. Drumuri, iar întreținerea curentă și cea periodică a drumurilor trebuia să fie transformată, prin cooptarea tot mai pleneră a companiilor de întreținere din sectorul privat, din întreținere achitată pe volume de lucrări, într-o întreținere bazată pe asigurarea unui anumit nivel de performanță. Suplimentar, în acordurile internaționale semnate cu instituțiile financiare internaționale (IFI) pentru reabilitarea drumurilor, Republica Moldova s-a angajat să continue reforma sectorului, iar IFI s-au angajat să susțină aceste eforturi încălcarea prevederilor acestor acorduri ar putea restricționa accesul Republicii Moldova la sursele de finanțare oferite. În pofida acestor riscuri, proiectul strategiei de mobilitate ignoră cu desăvârșire trecerea în revistă a problemelor și progreselor făcute în domeniul întreținerii curente și a celei periodice, și nici nu explică viziunea statului cu privire la modul în care urmează a fi continuată reforma în domeniul întreținerii drumurilor în contextul fuzionării celor 10 S.A. Drumuri cu Î.S. ASD.</p>	
<p><b>Proiectul strategiei de mobilitate nu vorbește absolut nimic despre problema obiectivelor amplasate în zona drumului public care periclitează siguranța participanților la trafic, perpetuează concurența neloială, scurtează ciclul de viață al activelor rutiere și perpetuează riscul de corupție în administrarea proprietății publice.</b> Imediat ce se reabilitează, drumurile publice naționale devin ținta construcțiilor neautorizate și amplasării ilegale a obiectivelor de comerț fapt ce periclitează siguranța rutieră, afectează lucrările de artă, scurgerea apelor de pe suprafața rutieră, contribuind la degradarea accelerată a infrastructurii. În Republica Moldova, problema amplasării neautorizate a obiectivelor în zona drumurilor publice naționale este una endemică. Obiectivele se construiesc chiar în zona de siguranță a drumului, pe terenul statului, iar autoritățile, de ani buni, nu mai întreprind nimic. În astfel de circumstanțe, imediat ce se reabilitează un drum național, pe marginea acestuia răsar, ca ciupercile, obiective comerciale de tot felul. Proprietarii fiecărui dintre aceste obiective își amenajează acces de la drumul public național fapt ce afectează regimul</p>	<p><b>Precizare</b> Aspectele date urmează a fi analizate în procesul de elaborare a Programului național de siguranță rutieră.</p>



<p>de viteză pe acel drum, siguranța participanților la trafic și fiabilitatea infrastructurii rutiere. De-a lungul anilor, politica statului în acest domeniu urmând autorizarea amplasării în zona drumului public doar a obiectivelor destinate utilizatorilor drumurilor (vulcanizări, stații peco, parcaje, obiective de alimentație publică etc), la o distanță unul de celălalt nu mai mică decât cea stabilită de normativele în construcții. În urma modificărilor operate la Legea drumurilor nr. 509/1995, modificări strecurate la aprobarea politicii fiscale și bugetare pentru anul 2023, în anexa nr. 3 a fost instituită o categorie nouă de obiective care pot fi amplasate în zona drumului public – „obiective comercial-economice”. Astfel, fără explicații referitoare la modul în care aceste modificări se înscriu în viziunea statului referitoare la managementul infrastructurii drumurilor, are loc o schimbare majoră de paradigmă, pe drumurile publice fiind autorizată amplasarea obiectivelor care nu sunt destinate utilizatorilor drumurilor. Respectiv, viziunea statului referitoare la amplasarea obiectivelor în zona drumului public necesită a fi reflectată atât în contextul problemelor ce periclitează mobilitatea, siguranța și infrastructura drumurilor, cât și în contextul direcțiilor prioritare de intervenție.</p>	
<p><b>Proiectul strategiei nu analizează și nu propune soluții pentru probleme majore care afectează calitatea infrastructurii rutiere precum: calitatea proiectelor, problema gropilor de împrumut, pozarea haotică a rețelelor tehnico-edilitare etc.</b> Pentru proiectele de reabilitare a drumurilor, în mod special pentru cele cu finanțate din surse externe, pe lângă calitatea austeră a proiectelor tehnice în baza cărora se desfășoară licitațiile de achiziție a lucrărilor de reabilitare, necesită a fi reflectate și adresate în strategie și problemele alocărilor de teren, a pozării haotice a rețelelor tehnice și a celor edilitare, problemele asociate impracticabilității utilizării gropilor de împrumut care sunt neglijate de proiectul strategiei de mobilitate.</p>	<p><b>Precizare</b> Aspectele date urmează a fi considerate în procesul de elaborare a Programului sectorial pentru implementarea Strategiei de mobilitate 2030.</p>
<p><b>Documentul nu vine cu o analiză și apreciere a programelor de reabilitare a drumurilor locale gen: „Drumuri bune” și a modului în care prin acest gen de programe se eludează mecanismul de planificare a lucrărilor și alocare a resurselor pentru întreținerea și reabilitarea drumurilor publice.</b> În lipsa reflectării în proiectul strategiei a unei poziții ferme la acest subiect, în ani electorali, politicienii pot să continue practica vicioasă a devierii mijloacelor din fondul rutier pentru pretinse proiecte dedicate infrastructurii drumurilor, dar, care nu fac decât să operaționalizeze corupția politică, clientelismul și utilizarea ineficientă a banului public.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b> Proiectul Strategiei abordează aspectele aferente subfinanțării lucrărilor de întreținere și dezvoltare a drumurilor, totodată evidențiind principalele curențe ale Fondului rutier actual din Republica Moldova, care face parte din prima generație de fonduri rutiere.</p>
<p><b>Proiectul strategiei nu menționează dacă concesiunea sau parteneriatul public-private mai sunt instrumente actuale pentru</b></p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>

<p><b>dezvoltarea infrastructurii de transport, mai cu seamă, în contextul lipsei resurselor bugetare pentru realizarea investițiilor necesare.</b> Proiectul strategiei recunoaște necesitățile enorme de finanțare pentru reabilitarea infrastructurii fluviale, feroviare, a nodurilor logistice de transbordare și celor intermodale, precum și pentru dezvoltarea infrastructurii aeriene. Cu toate acestea, documentul nu vorbește despre instrumentele pe care ar trebui să le utilizeze statul pentru asigurarea finanțării necesare pentru reabilitarea, gestionarea și întreținerea acestor elemente critice ale infrastructurii de transport. În context, strategia ar trebui să explice clar care este viziunea statului vis-a-vis de modul în care se vor reabilitate aceste elemente de infrastructură, și să răspundă dacă concesiunea, sau parteneriatul public-privat mai sunt vehicule actuale pentru reabilitarea și gestiunea: Aeroportului Internațional Chișinău, Î.S. Aeroportului Internațional Mărculești, pentru restabilirea șenalului navigabil pe râurile Prut și Nistru, pentru construcția unor terminale logistice intermodale, sau pentru reabilitarea gărilor și stațiilor auto etc.</p>	<p>Sub aspectul cerințelor pct.8 din Regulamentul cu privire la planificarea, elaborarea, aprobarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea documentelor de politici publice, evocăm că, strategia sectorială include direcții prioritare de intervenție care sunt importante pentru dezvoltarea durabilă a sectorului, iar detalierea și concretizarea acțiunilor ce urmează a fi realizate într-un domeniu urmează a fi prevăzute de Programele sectoriale. Mai mult ca atât, la direcția prioritară nr.5.5 și 7.7 din proiect sunt deja prevăzute măsuri de elaborare a unui studiu de fezabilitate/planuri generale pentru a ghida planificarea intervențiilor necesare pentru dezvoltarea sectorului naval și aerian .</p>
<p><b>În pofida recomandărilor de restabilire a navigabilității pe râurile Nistru și Prut, proiectul strategiei nu reflectă problema curățirii și întreținerii șenalului navigabil și nu ilustrează modul în care această problemă se propune a fi soluționată.</b> Până în 2016, Î.S. Portul Fluvial Ungheni asigura curățarea și întreținerea șenalului navigabil, iar nisipul care rezulta în urma acestui proces era comercializat, astfel acoperindu-se cheltuielile asociate. În urma numeroaselor dispute avute cu Ministerul Mediului, comercializarea nisipului extras a fost interzisă din considerente de mediu. Chiar dacă pentru deblocarea curățirii șenalului navigabil a fost elaborat un proiect de lege dedicat<sup>17</sup>, la aproape trei ani după înregistrarea proiectului în parlament, acesta a fost retras. În consecință, în prezent, Republica Moldova prin faptul că nu asigură navigabilitatea pe râurile Nistru și Prut cel puțin 240 zile pe an, încalcă prevederile Acordului European cu privire la principalele căi navigabile interne de importanță internațională. Suplimentar, pe râurile transfrontaliere, frontiera de stat este stabilită pe mijlocul șenalului navigabil sau pe talvegul acestuia, dacă autoritățile moldovene nu întreprind acțiuni de curățare a șenalului navigabil râul poate să-și modifice scurgerea, fapt ce poate duce implicit și la modificarea frontierei de stat. În acest sens, este foarte elocvent cazul insulei formate în apropiere de satul Semeni, între semnele de frontieră 1070-1072, unde neefectuarea lucrărilor de curățare a șenalului navigabil al râului Prut a dus, la degradarea navigabilității, modificarea cursului râului și la pierderea accesului terestru de pe teritoriul Republicii Moldova la o zonă de aproximativ 30 ha de teren (fig1).</p>	<p><b>Nu se acceptă</b> Secțiunea a 3-a. Căile navigabile interioare din proiectul Strategiei abordează problema curățirii și întreținerii șenalului navigabil, iar direcția prioritară 5.1, prevede ca măsură de intervenție revitalizarea navigabilității interioare prin facilitarea construcției, reabilitării și modernizării infrastructurii fluviale existente conforme principiilor de navigabilitate internaționale.</p>

<p><i>Operatori</i></p> <p><b>Proiectul strategiei nu tratează problema limitărilor exercitate asupra operatorilor de transport din cauza numărului redus de acte permise și modul în care acestea sunt repartizate.</b> Atunci când este vorba despre transport rutier proiectul strategie de mobilitate nu recunoaște faptul că, în calea transportului rutier, în afara barierelor asociate infrastructurii rutiere, există bariere legate de actele permise. La descrierea problemelor nu se menționează despre numărul și dinamica autorizațiilor de transport marfă, atât în regim bilateral cât și în regim multilateral, nu se vorbește despre acordurile de liberalizare a transportului de mărfuri și persoane și impactul acestora asupra industriei serviciilor de transport. Or, anume lipsa autorizațiilor de transport și altor acte permise precum și repartizarea defectuoasă a acestora, sunt factorii care cresc costul serviciilor de transport și plafonează, cu adevărat, activitatea operatorilor determinând migrația acestora în țări precum România.</p>	<p><b>Precizare</b></p> <p>Aspectele date urmează a fi considerate în procesul de elaborare a Programului sectorial pentru implementarea Strategiei de mobilitate 2030.</p>
<p><b>Problema transportului ilicit de mărfuri (colete) și de pasageri (interurban și internațional) care afectează grav concurența și siguranța participanților la trafic, prezentând riscuri semnificative de evaziune fiscală și contrabandă, nu este reflectată în proiectul strategiei.</b> Transportul ilicit de mărfuri și călători afectează grav nu doar competitivitatea operatorilor autorizați, dar și siguranța participanților la trafic și cea a persoanelor transportate. Transportatorii care practică activitatea ilicită nu neapărat: au competențele necesare, sau nu neapărat respectă regimul de muncă și odihnă, fie dispun de unități de transport care nu sunt întreținute în modul corespunzător, nu sunt conforme etc. În context, proiectul strategiei nu trece în revistă eforturile autorităților de a contracara operațiunile de cabotaj, de a lichida găurile clandestine și punctele neautorizate de colectare și eliberare a coletelor, de aplicare a legislației fiscale în transportul rutier de persoane, mărfuri și colete etc. Documentul nu analizează eficiența măsurilor incluse în Planul comun de activitate pentru soluționarea problemelor și sporirea calității domeniului transportului rutier în Republica Moldova semnat în mai 2023 de Agenția Națională Transport Auto (ANTA) în comun cu Inspectoratul General de Poliție (IGP) și cu Serviciul Fiscal de Stat (SFS), și nici Planul național de acțiuni privind combaterea transportului ilicit de persoane, mărfuri și colete în trafic internațional, semnat în iulie 2023 de ANTA în comun cu Serviciul Vamal. În context, o abordare integrată asupra mobilității impune formularea unei viziuni referitoare la modul de combatere a transportului ilicit de mărfuri și persoane.</p>	<p><b>Precizare</b></p> <p>Aspectele date urmează a fi considerate în procesul de elaborare a Programului sectorial pentru implementarea Strategiei de mobilitate 2030.</p>
<p><b>Proiectul strategiei de mobilitate nu face o analiză a impactului practicii plafonării de către minister a tarifelor la serviciile regulate</b></p>	<p><b>Precizare</b></p>

<p><b>în trafic interraional și raional asupra operatorilor de transport și a capacității financiare a acestora de modernizare a flotei.</b> Deși recunoaște problema calității proaste a serviciilor de transport pasageri pe rutele de transport interurbane, documentul nu analizează impactul plafonării tarifelor. Acesta nu explică de ce prezervarea statu quo-ului și a plafonării prețului la transportul interurban de călători este de preferat liberalizării tarifelor și a rutelor. Politizarea tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic raional și interraional va continua să limiteze capacitățile furnizorilor de servicii de transport de a moderniza parcul pentru oferirea unor servicii de calitate.</p>	<p>Aspectele date urmează a fi considerate în procesul de elaborare a Programului sectorial pentru implementarea Strategiei de mobilitate 2030</p>
<p><b>Reforma CFM, deși necesară nu este neapărat și suficientă pentru a aduce operatori privați pe piață și pentru a crește calitatea serviciilor feroviare.</b> Prima direcție prioritară aferentă obiectivului general nr. 3 urmărește accelerarea procesului de reformă a sectorului feroviar și asigurarea accesului pentru întreprinderile feroviare internaționale și naționale. Cu toate acestea, operatorii vor ezita să vină într-o piață în care cererea de transport feroviar este foarte mică, iar starea infrastructurii feroviare nu permite utilizarea eficientă și în condiții de siguranță a materialului rulant.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b> Accelerarea procesului de reformă este dictată și de Codul transportului feroviar nr.19/2022. Odată, cu implementarea reformei feroviare, va fi eliminat monopolul Î.S. “Calea Ferată din Moldova” pe piața serviciilor feroviare. Astfel, infrastructura feroviară va aparține în continuare statului, iar serviciile de tracțiune, transport pasageri și marfă vor putea fi prestate de operatori privați. În același timp, se vor stabili reguli concrete privind aportul statului în privința dezvoltării infrastructurii feroviare și ulterior, va permite crearea unui climat investițional echitabil în ramură și dezvoltarea competitivității pe piața serviciilor de transport feroviar de mărfuri.</p>
<p><i>Utilizatori</i> <b>Proiectul strategiei de mobilitate nu face o analiză a cererii de servicii transport marfă sau persoane, ceea ce nu permite o înțelegere adecvată a constrângerilor curente și a necesităților viitoare de servicii de transport.</b> În universitățile din întreaga lume, studenții de la economie sunt învățați că totul începe de la cerere, iar singura modalitate legală de a face profit într-o economie de piață, este prin satisfacerea cererii de o manieră mai bună sau mai eficientă decât concurenții. Un sistem de transport bine organizat și dezvoltat trebuie să facă față cererii actuale de transport și a celei potențiale. La fel cum nu prea poți construi o mașină fără să știi ce ai de transportat cu ea (persoane, marfă vrac sau ambalată, perisabile etc), la fel este și în cazul unei strategii de transport pe care nu o poți calibra adecvat fără să știi care este cererea de transport pe care aceasta trebuie să o acomodeze. Astfel, strategia de mobilitate trebuie să se sprijine pe fluxurile existente și cele prognozate de transport marfă și persoane. Înainte să se discute despre oferta de transport (infrastructură, operatori, reglementări etc) este nevoie să se înțeleagă mărimea cererii, structura acesteia, factorii care o limitează, sau cei care pot face ca aceasta să crească, cadrul</p>	<p><b>Precizare</b> Aspectele date urmează a fi considerate în procesul de elaborare a Programului sectorial pentru implementarea Strategiei de mobilitate 2030</p>

<p>instituțional și de reglementare cu efecte asupra cererii și ofertei de servicii de transport etc. Astfel, dacă scopul declarat al strategiei constă în creșterea mobilității mărfurilor și persoanelor, atunci, este absolut necesar să se cunoască structura fluxurilor de transport de mărfuri și de persoane, atât sub aspect calitativ, cantitativ, dar și distribuția geografică a acestor fluxuri la nivel local și regional. În consecință, o veritabilă strategie de mobilitate trebuie să vină cu o viziune asupra modului în care se vor (re)distribuite/ organizate aceste fluxuri de mărfuri și persoane, pentru a elimina constrângerile existente, pentru a spori mobilitatea mărfurilor și persoanelor, dar și pentru a asigura competitivitatea produselor autohtone pe piețele internaționale. Direcția prioritară 1.4 a proiectului strategiei de mobilitate vizează integrarea standardului ISO 55000 pentru managementul activelor rutiere. Acest standard de management al activelor este centrat pe valoarea pe care o poate crea activul pe durata ciclului de viață al acestuia. În context, un activ rutier nu are valoare în sine, valoarea acestuia rezultă din traficul de mărfuri și persoane pe care acesta îl poate susține. Subsecvent, cunoașterea intensității traficului și a prognozelor de evoluție ale acestuia, reprezintă un element esențial, inclusiv pentru planificarea și prioritizarea investițiilor în activele de infrastructură. Pentru comparație, în Strategia de transport și logistică pentru anii 2013-202219, un subcapitol aparte era destinat „traficului și prognozei acestuia”. În lipsa unei astfel de analize este greu să se înțeleagă constrângerile, relevanța direcțiilor de intervenție, dar și măsura în care acestea sunt suficiente.</p>	
<p><b>Indicatorii de monitorizare și evaluare</b> utilizați în proiectul strategiei de mobilitate sunt și ei structurați pe modalități de transport accentuând caracterul fragmentat al documentului. Indicatorii nu sunt corelați nici cu realizarea celor 6 obiective vizionare specificate în document. Unii indicatori sunt redundanți, alții sunt insuficienți. Pentru unele modalități de transport indicatorii vizează mai mult operatorii, pentru alte modalități de transport mai mult infrastructura. Lipsesc însă indicatorii aferenți reglementărilor necesare a fi elaborate, modificate sau transpuse, precum și indicatorii aferenți performanței autorităților implicate în implementarea reglementărilor în domeniul transporturilor. Celeritatea valorificării asistenței externe este, cel puțin, la fel de importantă pentru a măsura calitatea infrastructurii rutiere ca și volumul acesteia. Deși valoarea asistenței financiare și tehnice externe acordate pentru dezvoltarea infrastructurii pare a fi un indicator reușit pentru a măsura realizarea obiectivului „îmbunătățirea gestionării activelor rutiere, reabilitarea și modernizarea în continuare a rețelei de drumuri și sprijinirea transportului rutier și sigur”, acest indicator nu este neapărat și unul suficient. Calitatea infrastructurii rutiere depinde nu doar de sumele atrase dar și de celeritatea cu care acestea sunt valorificate. Prin</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b>  Cu privire la indicatorii de monitorizare și evaluare, evocăm că aceștia au fost stabiliți ținând cont de cap.8 Proceduri de raportare din cadrul Strategiei naționale de dezvoltare „Moldova Europeană 2030”, adoptată prin Legea nr.315/2022, care prevede că la elaborarea strategiilor sectoriale se va considera indicatorii relevanți prevăzuți în Strategia națională de dezvoltare. Totodată, evocăm că în lista indicatorilor de monitorizare și evaluare a fost inclus indicatorul cu privire la parcursul pasagerilor transportați cu transportul public.</p>

urmare, la indicatori de monitorizare necesită a fi indicat și gradul de valorificare a mijloacelor financiare atrase din surse externe cuplat cu gradul de întârziere a lucrărilor de reabilitare a drumurilor finanțate din surse externe măsurat după formula:  $\text{progresul efectiv în implementarea proiectelor/ progres planificat (conform planului de execuție) * 100\%}$ .

Ponderea autoturismelor electrice și hibride din total autoturisme nu este un indicator suficient pentru a măsura sustenabilitatea transportului rutier. În contextul strategiei de mobilitate, pentru măsurarea sustenabilității transportului rutier o importanță mai mare o are electrificarea transportului public decât a celui privat. Astfel, ponderea vehiculelor electrice și hibride antrenate în transportul public este un indicator mai valoros decât ponderea autoturismelor electrice din total autoturisme. Este de remarcat că cel de-al doilea indicator este utilizat pentru monitorizarea și evaluarea atât a obiectivului nr. 1 cât și a obiectivului nr.2 din proiectul strategiei.

Deși este un indicator eficient, starea drumurilor reflectă doar rezultatul final, obținerea căruia necesită îndeplinirea unei serii de premise intermediare care merită a fi incluse în lista indicatorilor de monitorizare. În context, indicatorii de monitorizare ar trebui să includă și indicatori precum: reformarea fondului rutier într-un fond de generația a 2-a, planificarea și prioritizarea alocărilor fondului rutier în exclusivitate în baza analizelor obținute în urma procesării informației prin intermediul sistemelor informaționale specializate PMS (HDM-4), prioritizarea alocărilor din fondul rutier pentru lucrările de întreținere periodică, alocarea mijloacelor pentru întreținerea curentă în baza licitațiilor pentru contractarea întreținerii bazate pe performanță etc.

Indicatorii de măsurare a siguranței rutiere necesită a fi completați și cu indicatori aferenți obiectivelor neautorizate amplasate în zona drumurilor publice naționale. Drept valoare de referință pentru acest obiectiv pot servi datele inventarierii din 2016, sau poate fi efectuată o nouă inventariere. Suplimentar, este necesar ca acest indicator să fie completat cu numărul de obiective comerciale cu acces direct la drumurile publice naționale până în 2030.

Controlul sarcinii pe osie și frecvența încălcărilor masei maxime admise reprezintă un alt indicator extrem de important, dar care nu se regăsește printre indicatorii de monitorizare și evaluare ai strategiei. Numărul de cântare mobile, numărul de puncte de cântărire în dinamică precum și numărul de unități de transport marfă cântărite pe parcursul unui an etc, reprezintă indicatori de importanță majoră, care ilustrează modul în care se asigură respectarea sarcinii maxime admise pe osie, fapt ce contribuie la o exploatare adecvată a infrastructurii rutiere și o degradare mai lentă a acesteia.

Obiectivul 2 nu vizează întreg transportul de persoane, ci doar transportul rutier, totodată indicatorii utilizați nu acoperă viteza, calitatea, costul și consecvența transportului de persoane. Indicatorul de creștere a numărului de pasageri transportați cu transportul public (prin servicii regulate) utilizat în proiectul strategiei este exprimat în mii persoane. Pentru transportul interurban, un indicator mai obiectiv ar fi cel de parcurs al pasagerilor – milioane pasageri-kilometri, or contează nu doar numărul pasagerilor, ci și distanța parcursă de aceștia. Suplimentar, în cazul serviciilor regulate de transport persoane contează și modul în care este asigurată conectivitatea, măsurat prin oferta agregată de transport (numărul de locuri disponibile în transportul public), total pe zi și în diferite perioade ale zilei, raportat la populația localității reședință deservită. Totodată, durata de timp pentru parcurgerea de către pasageri a distanței din poliile regionale de creștere economică până la capitală, precum și durata de maximă de timp necesară pentru a ajunge din regiuni în cel mai apropiat municipiu reprezintă indicatori ce măsoară gradul de conectivitate și cel de mobilitate al pasagerilor.

Gradul de ocupare a zborurilor aeriene din/către Republica Moldova nu este neapărat un indicator relevant pentru măsurarea realizării obiectivului de „transport aerian sigur, accesibil și sustenabil”. Pentru realizarea unei „conectivități perfecte” cu UE, contează diversitatea opțiunilor de zbor frecvența zborurilor și accesibilitatea acestora decât gradul de încărcare a aeronavelor, care este, mai curând, un indicator operațional pe care trebuie să-l urmărească companiile aeriene, și mai puțin autoritățile. De cealaltă parte, accesibilitatea serviciilor de transport aerian pentru cetățeni ține în proporție mare și de taxele aeroportuare, și tarifele pentru serviciile conexe (ex. handling, control aerian etc). În context, indicatorii de monitorizare ar putea măsura aceste costuri în raport cu principalele aeroporturi regionale (Iași, Bacău, București).

**În concluzie**, putem menționa că proiectul strategiei de mobilitate este un document necesar și foarte așteptat. Acesta reprezintă un reper foarte bun pentru inițierea discuțiilor. Cu toate acestea, în forma sa actuală, documentul nu oferă o înțelegere clară asupra principalelor constrângeri care afectează mobilitatea mărfurilor și persoanelor, atât pe plan intern, cât și internațional și nici asupra modului în care aceste constrângeri se vor eradicat.

**În urma celor menționate venim cu următoarele recomandări:**

**1. Instituirea unei abordări integrate asupra mobilității** prin compartimentarea documentului pe elementele sistemului de mobilitate (reglementări, autorități, infrastructură, operatori, utilizatori) și nu pe modalități de transport.

**Se i-a act**

Argumentele de rigoare la constatările notei analitice au fost incluse mai sus.

- 2. Descrierea detaliată a problemelor și constrângerilor** fiecărui element al sistemului de transport (inclusiv a problemelor menționate în acest document) cu identificarea cauzelor care au dus la apariția și agravarea acestora.
- 3. Corelarea obiectivelor vizionare și a direcțiilor prioritare cu problemele și constrângerile identificate** pentru ca intervențiile prevăzute în strategie să țintească cauzele problemelor identificate urmărind soluționarea acestora.
- 4. Corelarea indicatorilor de monitorizare cu direcțiile prioritare și obiectivele vizionare** și sistematizarea acestora în funcție de elementele sistemului de mobilitate nu în funcție de modalitățile de transport.
- 5. Utilizarea indicatorilor relevanți** nu doar de rezultat final, dar și a celor pentru evaluarea îndeplinirii jaloanelor intermediare.
- 6. Incorporarea indicatorilor de guvernare** pentru întreg sectorul de mobilitate, pentru autoritățile implicate și pentru modul de implementare a reformelor subsectoriale.
- 7. Asigurarea continuității reformelor sectoriale** prevăzute de strategiile de transport anterioare și de strategiile sectoriale conexe (ex: strategia de proprietate a statului, Strategia națională de dezvoltare economică 2030) și abținerea de la promovarea deciziilor care intră în contradicție cu aceste reforme.
- 8. Formularea viziunii statului referitoare la concesiuni și parteneriate publice private în calitate de vehicule investiționale** pentru construcția reabilitarea, operaționalizare și gestiunea obiectivelor de infrastructură de mobilitate.
- 9. Pentru a fi credibile, obiectivele ambițioase formulate în strategie trebuie să se oglindească și în acțiunile prevăzute în direcțiile prioritare** care să descrie modul în care se pot atinge obiectivele vizionare ambițioase, în caz contrar, se va reduce dramatic utilitatea acestui document de planificare strategică.

Secretar general adjunct

Eugeniu HARABARA