



# GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

**HOTĂRÂRE nr. \_\_\_\_\_**

**din \_\_\_\_\_ 2026**

**Chișinău**

## **Cu privire la aprobarea Strategiei naționale privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026 – 2035**

---

În temeiul art.4 lit. m), 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, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

**1.** Se aprobă Strategia națională privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026 – 2035 (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 națională privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026 – 2035 și vor prezenta Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale anual, până la 30 mai 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 naționale privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026 – 2035 și va prezenta Guvernului:

3.1. raportul de evaluare intermediară privind implementarea Strategiei naționale privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026 – 2035 în semestrul I al anului 2031;

3.2. raportul final de evaluare cu privire la implementarea Strategiei naționale privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026 – 2035 în semestrul I al anului 2036.

4. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

**Prim-ministru**

**ALEXANDRU MUNTEANU**

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,  
ministrul infrastructurii  
și dezvoltării regionale

Vladimir BOLEA

## **Strategia națională privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026 – 2035**

### **I. INTRODUCERE**

1. Dezvoltarea durabilă a sectorului transporturilor și creșterea eficienței acestuia reprezintă o prioritate strategică majoră pentru Republica Moldova, în contextul modernizării economiei naționale, al îmbunătățirii calității serviciilor publice și al alinierii progresive la standardele și practicile Uniunii Europene. Sectorul transporturilor are un rol esențial în asigurarea conectivității economice și teritoriale, facilitarea mobilității populației și susținerea competitivității economiei naționale, contribuind totodată la coeziunea socială și dezvoltarea echilibrată a teritoriului.

2. În acest context, digitalizarea transporturilor și implementarea Sistemelor de Transport Inteligente (în continuare - STI) constituie un instrument strategic pentru tranziția către un model de mobilitate digitală, sigură, sustenabilă și inteligentă. STI oferă cadrul operațional și tehnologic necesar pentru planificarea eficientă a mobilității, gestionarea traficului în timp real, creșterea siguranței rutiere, integrarea multimodală a serviciilor de transport și furnizarea de informații corecte, accesibile și orientate către utilizator. Implementarea coerentă a acestor sisteme permite optimizarea utilizării infrastructurii existente, reducerea impactului negativ asupra mediului și îmbunătățirea experienței utilizatorilor, contribuind la transformarea sistemului de transport într-un sistem bazat pe date, interoperabilitate și procese decizionale fundamentate pe evidențe.

3. Necesitatea elaborării Strategiei Naționale privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026–2035 (în continuare – Strategia STI 2026–2035) este determinată de evoluțiile tehnologice rapide din domeniul mobilității, de complexitatea crescândă a proceselor de gestionare a traficului și de necesitatea alinierii cadrului național la politicile, standardele și bunele practici ale Uniunii Europene în domeniul mobilității inteligente și durabile. Totodată, decizia de elaborare a Strategiei se fundamentează pe evaluarea situației existente, care evidențiază caracterul fragmentat al inițiativelor STI, lipsa unei viziuni unitare, a unui cadru instituțional clar și a unei planificări coerente pe termen mediu și lung, precum și capacitatea limitată de valorificare a investițiilor realizate în domeniul transporturilor.

4. În acest context, Strategia STI 2026–2035 reprezintă un document sectorial de viziune strategică, elaborat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, cu suportul tehnic al Secretariatului Permanent al Comunității de Transport și al experților tehnici implicați în proces. Documentul stabilește cadrul

strategic pentru dezvoltarea, implementarea și coordonarea Sistemelor de Transport Inteligente la nivel național, în vederea modernizării sectorului transporturilor, creșterii siguranței, eficienței și sustenabilității mobilității, precum și alinierii treptate la standardele și practicile Uniunii Europene.

5. Pentru asigurarea unei fundamentări adecvate și a unei abordări coordonate, elaborarea Strategiei a avut la bază un proces participativ, consultativ și interinstituțional, orientat spre identificarea priorităților reale din domeniul transporturilor inteligente. În acest proces au fost implicate autorități publice centrale, instituții sectoriale relevante, autorități publice locale, reprezentanți ai mediului academic, precum și alți actori interesați. Printre instituțiile participante se numără Ministerul Afacerilor Interne, Agenția Națională Transport Auto, Autoritatea Aeronautică Civilă, Agenția Navală, Agenția Feroviară, S.A. „Administrația Națională a Drumurilor”, Întreprinderea de Stat „MoldATSA”, Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova” și Universitatea Tehnică din Moldova.

6. Implicarea părților interesate s-a realizat prin ateliere de lucru, sesiuni de instruire și consultări tehnice. Aceste mecanisme de conlucrare au permis examinarea propunerilor formulate, clarificarea responsabilităților instituționale, validarea abordării metodologice și corelarea măsurilor propuse cu necesitățile reale ale sectorului. Prin urmare, procesul consultativ a contribuit la consolidarea caracterului participativ al documentului, la creșterea gradului de asumare instituțională și la asigurarea unei legături coerente între prioritățile naționale de dezvoltare, modernizarea transporturilor și angajamentele Republicii Moldova în procesul de integrare europeană.

7. Astfel, prezenta Strategie reprezintă un pas esențial în direcția modernizării și digitalizării infrastructurii de transport național, în concordanță cu obiectivele de dezvoltare durabilă și cu angajamentele europene asumate de Republica Moldova. Necesitatea instituirii unui cadru strategic național în domeniul transporturilor inteligente derivă din tranziția accelerată către modele de mobilitate bazate pe date, interoperabilitate și sustenabilitate, precum și din importanța creșterii eficienței, siguranței și rezilienței sistemului de transport prin utilizarea tehnologiilor digitale avansate.

8. Totodată, elaborarea Strategiei STI 2026–2035 va contribui în mod direct la realizarea obiectivului specific 2.1 „Sporirea mobilității prin sisteme de transport eficiente, durabile și sigure”, aferent obiectivului general 2 din cadrul Strategiei Naționale de Dezvoltare „Moldova Europeană 2030”, aprobată prin Legea nr. 315/2022. Totodată, Strategia este corelată cu Obiectivele de Dezvoltare Durabilă asumate de Republica Moldova, reflectate în Hotărârea Guvernului nr. 953/2022 privind cadrul național de monitorizare a implementării Agendei de Dezvoltare Durabilă 2030, în special:

8.1.ODD 9: Construirea unor infrastructuri rezistente, promovarea industrializării durabile și încurajarea inovației, ținta 9.1: 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.

8.2. ODD 11: Dezvoltarea orașelor și a așezărilor umane pentru ca ele să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile, ținta 11.2: Asigurarea accesului la sisteme de transport sigure, echitabile, accesibile și durabile pentru toți, îmbunătățirea siguranței rutiere, în special prin extinderea rețelelor de transport public.

8.3. ODD 13: Luarea unor măsuri urgente de combatere a schimbărilor climatice și a impactului lor, ținta 13.2: Integrarea măsurilor privind schimbările climatice în politici, strategii și planuri naționale.

9. Totodată, Strategia STI este în deplină concordanță cu prioritățile guvernamentale și cu Programul de activitate al Guvernului „UE, Pace, Dezvoltare”, aprobat prin Hotărârea Parlamentului nr. 269/2025. Prin măsurile și acțiunile propuse, Strategia STI sprijină prioritatea privind îmbunătățirea calității transportului național de pasageri, creșterea nivelului de siguranță și confort pentru utilizatori, precum și reducerea impactului negativ al transporturilor asupra mediului.

10. În ceea ce privește concordanța cu documentele de politici și planificare sectorială, Strategia STI 2026-2035 completează și consolidează cadrul existent de politici publice, fiind corelată cu:

10.1. Strategia securității naționale a Republicii Moldova, aprobată prin Hotărârea Parlamentului nr. 391/2023, Direcția de acțiune nr.5: Securitatea și reziliența economică, care include: integrarea activă în infrastructura și piața europeană de transport;

10.2. Strategia de mobilitate 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.589/2024, în partea ce ține de Direcția prioritară 1.7 privind accesul la sisteme de transport inteligente și accelerarea digitalizării sistemului de transport rutier, Direcția prioritară 2.1 privind realizarea unui sistem de acumulare a datelor și informației referitoare la transporturile rutiere de mărfuri și de persoane, Direcția prioritară 2.8 privind creșterea nivelului de digitalizare a serviciilor de transport public prin soluții digitale multimodale, Direcția prioritară 4.3 privind susținerea inițiativelor digitale pentru încurajarea transferului modal de la transportul rutier de mărfuri la cel feroviar, precum și Direcția prioritară 5.6 privind consolidarea fiabilității transportului pe apă prin integrarea sistemelor de transport inteligente și instituirea unui sistem informațional privind infrastructura, flota, operațiunile portuare și capacitățile aferente;

10.3. Strategia de transformare digitală a Republicii Moldova pentru anii 2023-2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 650/2023, obiectivul general nr.4 privind instituirea unui stat digital eficient, inteligent și transparent;

10.4. Strategia națională de dezvoltare economică 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 393/2024, obiectivul nr.1 privind crearea unui mediu favorabil pentru antreprenoriat și investiții și pregătirea economiei pentru aderarea la Uniunea Europeană;

10.5. Programul de dezvoltare cu emisii reduse al Republicii Moldova până în anul 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.659/2023.

10.6. Programul național de siguranță rutieră 2025–2030, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 326/2025, în special în partea ce ține de obiectivul general 3.2 privind creșterea nivelului de siguranță a infrastructurii rutiere și obiectivul general 3.5 privind creșterea capacităților de intervenție în situații de urgență și de îngrijire post-accident.

**11.** Elaborarea Strategiei STI 2026–2035 este justificată, de asemenea, de angajamentele asumate de Republica Moldova în cadrul Agendei de reforme a Planului de Creștere al Republicii Moldova pentru anii 2025–2027, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 260/2025, în special prin măsura nr.1.4 aferentă pilonului 2 „Conectivitate și infrastructură digitală”, care prevede stabilirea unei viziuni clare și a unor obiective strategice pentru dezvoltarea Sistemelor de Transport Inteligente în Republica Moldova, în conformitate cu cerințele Uniunii Europene. Totodată, Strategia este prevăzută în Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025. Prin obiectivele și măsurile propuse, Strategia creează premisele necesare pentru armonizarea cadrului național cu legislația, politicile și standardele Uniunii Europene relevante în domeniul STI și contribuie la implementarea obiectivelor Pactului Verde European și ale Strategiei Uniunii Europene pentru mobilitate durabilă și inteligentă.

**12.** Prin conținutul său, Strategia oferă cadrul strategic necesar pentru modernizarea și digitalizarea sistemului de transport al Republicii Moldova prin soluții inteligente, integrate și orientate spre utilizator, capabile să răspundă în mod eficient provocărilor economice, sociale și de mediu ale următorului deceniu. Implementarea Strategiei va permite planificarea integrată și coerentă a cheltuielilor publice, orientarea eficientă a investițiilor către prioritățile strategice stabilite, precum și crearea condițiilor necesare pentru atragerea resurselor financiare interne și externe în sectorul transporturilor. Totodată, Strategia va facilita implementarea sustenabilă a inițiativelor sectoriale în domeniul Sistemelor de Transport Inteligente, asigurând creșterea eficienței, siguranței și competitivității sistemului național de transport, în concordanță cu obiectivele de dezvoltare durabilă și angajamentele asumate de Republica Moldova în cadrul procesului de integrare europeană.

**13.** Prin această strategie, Republica Moldova face un pas decisiv către integrarea digitală a transporturilor, crearea unei mobilități mai sigure, mai inteligente și mai durabile, precum și apropierea funcțională de standardele și rețelele europene în domeniul transporturilor inteligente.

## **II. ANALIZA SITUAȚIEI**

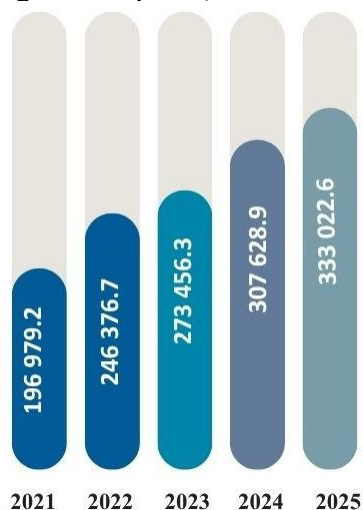
### **Secțiunea 1**

#### **Evoluția mobilității și rolul ITS**

**14.** Analiza evoluțiilor recente din domeniul transporturilor evidențiază o creștere constantă și accelerată a cererii de mobilitate, care generează presiuni semnificative asupra infrastructurii existente, capacităților operaționale ale operatorilor și asupra mecanismelor instituționale de gestionare a traficului. Această evoluție este determinată de intensificarea activității economice, creșterea fluxurilor de pasageri și mărfuri, sporirea gradului de motorizare, precum și de extinderea conexiunilor regionale și internaționale. În același timp, ritmul de modernizare a infrastructurii și nivelul de digitalizare a proceselor de management al mobilității nu au evoluat suficient pentru a răspunde în mod adecvat acestor presiuni.

**15.** Conform datelor Biroului Național de Statistică, volumul total al pasagerilor transportați anual a crescut substanțial în perioada 2021–2025 (figura 1), de la 196,9 milioane la 333,0 milioane pasageri, ceea ce reprezintă o creștere cumulată de aproximativ 69%. Tendința este confirmată și de datele pentru anul 2025, când transportul public a înregistrat o majorare cu 8,3% față de anul 2024, dinamica fiind influențată în special de transportul aerian și rutier. Această evoluție confirmă intensificarea mobilității populației și utilizarea tot mai frecventă a serviciilor de transport, dar evidențiază, în același timp, un dezechilibru între creșterea cererii și capacitatea actuală a sistemului de a furniza servicii fiabile, sigure, accesibile și eficiente.

**Figura 1.** Pasageri transportați în dinamică, mii pasageri



**Sursa:** Biroul Național de Statistică

**16.** Structura mobilității rămâne puternic concentrată pe transportul rutier și transportul urban de pasageri, care cumulează peste 99% din totalul deplasărilor. Această concentrare exercită o presiune semnificativă asupra rețelei rutiere, în special în aglomerările urbane și pe coridoarele cu trafic intens. În condițiile în care capacitatea infrastructurii și instrumentele existente de management al traficului nu sunt pe deplin corelate cu volumele în creștere, se accentuează fenomenele de congestie, crește imprevizibilitatea timpilor de deplasare, se

majorează costurile economice asociate mobilității și se reduce calitatea serviciilor de transport. Totodată, aceste disfuncționalități generează efecte negative asupra mediului, prin creșterea consumului de combustibil și a emisiilor, precum și asupra siguranței rutiere, prin expunerea sporită a participanților la trafic la riscuri de accident.

**17.** Dezechilibrul modal este amplificat de performanța redusă a alternativelor la transportul rutier. Astfel, transportul feroviar de pasageri continuă să înregistreze o cotă marginală, sub 1% din totalul pasagerilor transportați, fiind afectat de uzura materialului rulant, nivelul insuficient al investițiilor în infrastructură, constrângerile financiare și capacitatea limitată de a oferi servicii competitive din perspectiva frecvenței, duratei călătoriei, confortului și predictibilității. În mod similar, transportul fluvial de pasageri rămâne slab reprezentat, ca urmare a infrastructurii insuficient dezvoltate și a cererii reduse. Aceste limitări reduc posibilitățile reale de transfer modal și mențin presiunea asupra transportului rutier.

**18.** În anul 2025, această tendință s-a manifestat și mai pronunțat, pe fondul creșterilor înregistrate la transportul rutier cu 7,8%, la transportul cu troleibuze cu 8,4% (figura 2). Aceste evoluții confirmă intensificarea mobilității și orientarea utilizatorilor către moduri de transport percepute ca fiind mai flexibile, rapide sau accesibile. În același timp, ele evidențiază dependența structurală de transportul rutier și necesitatea dezvoltării unor alternative competitive, bine integrate și atractive pentru utilizatori.

**Figura 2.** Pasageri transportați pe moduri de transport, mii pasageri



**Sursa:** Biroul Național de Statistică

**19.** În același timp, transportul aerian a înregistrat o creștere accelerată, Aeroportul Internațional „Eugen Doga” – Chișinău consolidându-și rolul de principal nod de conectivitate. Astfel, în anul 2025, fluxul total de pasageri îmbarcați și debarcați a depășit 6,1 milioane, evoluție susținută de extinderea rețelei de rute și de creșterea numărului de operatori aeriени (figura 3). Această creștere impune necesitatea optimizării proceselor operaționale și a managementului fluxurilor de pasageri, inclusiv prin utilizarea soluțiilor digitale avansate și a instrumentelor de management inteligent al traficului.

**Figura 3.** Fluxul de pasageri pe Aeroportul Internațional „Eugen Doga” - Chișinău, mii pasageri.



**Sursa:** Aeroportul Internațional „Eugen Doga” – Chișinău

**20.** Pe acest fundal, creșterea cererii de mobilitate nu a fost însoțită de o modernizare corespunzătoare a mecanismelor de gestionare a traficului și a serviciilor de transport. Fragmentarea sistemelor, interoperabilitatea limitată între moduri și utilizarea redusă a datelor în timp real diminuează eficiența sistemului și capacitatea autorităților publice de a planifica și interveni cu măsuri adecvate de intervenție. Impactul acestor disfuncționalități se manifestă în mod accentuat asupra categoriilor vulnerabile, în special asupra persoanelor cu venituri reduse, vârstnicilor, persoanelor cu dizabilități, elevilor și studenților, precum și asupra populației din mediul rural, care depind într-o măsură mai mare de transportul public, de nivelul de conectivitate și de accesul la informații corecte, actualizate și ușor accesibile.

**21.** În acest context, implementarea Sistemelor de Transport Inteligente devine esențială pentru gestionarea eficientă a cererii de mobilitate. Soluțiile STI pot contribui la monitorizarea în timp real a fluxurilor de trafic, optimizarea semaforizării, prioritizarea transportului public, informarea operativă a utilizatorilor și integrarea mai bună a diferitelor moduri de transport. Prin utilizarea datelor și a instrumentelor digitale, autoritățile pot trece de la o gestionare bazată preponderent pe intervenții ulterioare apariției problemelor către un model predictiv și adaptiv, capabil să reducă congestia, să îmbunătățească siguranța rutieră, să limiteze impactul asupra mediului și să crească fiabilitatea serviciilor de mobilitate.

**22.** Transportul de mărfuri a înregistrat, la rândul său, o evoluție marcată de fluctuații, influențate de factori economici și geopolitici, precum și de limitări structurale ale infrastructurii (figura 4). În perioada 2021–2025, volumul total al mărfurilor transportate a crescut de la 19,7 milioane tone la 20,2 milioane tone, respectiv cu aproximativ 2,5%. Deși această creștere este moderată, fluctuațiile

anuale și reconfigurarea fluxurilor comerciale evidențiază limitele mecanismelor tradiționale de gestionare a transportului de mărfuri. Sistemul logistic rămâne vulnerabil la congestie, întârzieri, creșteri ale costurilor și perturbări externe, iar aceste riscuri pot fi diminuate prin soluții STI de monitorizare, planificare, trasabilitate și coordonare multimodală.

**Figura 4.** Mărfuri transportate în dinamică, mii tone



**Sursa:** Biroul Național de Statistică

**23.** Structura transportului de mărfuri este dominată de transportul rutier, care concentrează peste 86,9% din volumul total al mărfurilor transportate anual (figura 5). În anul 2025, transportul rutier a înregistrat aproximativ 17,5 milioane tone, cu o ușoară diminuare de 0,24% față de anul precedent. Această dependență structurală de transportul rutier exercită presiuni considerabile asupra rețelei de drumuri, în special pe coridoarele de tranzit și în proximitatea punctelor de trecere a frontierei. În absența unor instrumente digitale de management al fluxurilor de marfă, capacitatea de anticipare a congestiilor, de optimizare a rutelor și de coordonare între infrastructura rutieră, feroviară, portuară și vamală rămâne limitată.

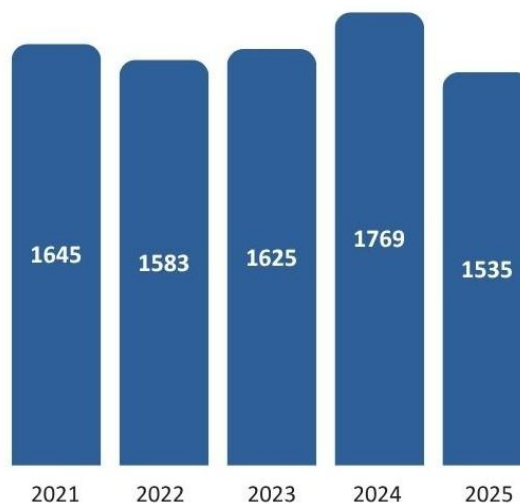
**24.** Transportul feroviar de mărfuri continuă să aibă o pondere redusă, situându-se la aproximativ 2,4 milioane tone anual. Deși în anul 2025 s-a înregistrat o creștere de 1,5% față de anul precedent, volumul transportat rămâne cu 24,8% mai mic comparativ cu anul 2021. Nivelul scăzut de utilizare a transportului feroviar este determinat de starea infrastructurii, capacitatea operațională limitată, lipsa terminalelor intermodale funcționale și competitivitatea redusă în raport cu transportul rutier din perspectiva duratei și flexibilității. Această situație limitează potențialul de transfer modal și afectează obiectivele de eficiență economică și sustenabilitate. Implementarea STI poate contribui la creșterea atractivității transportului feroviar prin digitalizarea operațiunilor, urmărirea fluxurilor, planificarea capacității și integrarea acestuia în lanțuri logistice multimodale.

**Figura 5.** Mărfuri transportate pe moduri de transport, mii tone

**Sursa:** Biroul Național de Statistică

**25.** Transportul aerian de mărfuri, deși nesemnificativ ca pondere în volumul total, are o importanță economică ridicată pentru anumite categorii de bunuri cu valoare adăugată mare și timp critic de livrare. Evoluțiile recente indică fluctuații ale volumelor transportate aerian, influențate de condițiile pieței internaționale, de capacitatea infrastructurii aeroportuare și de nivelul de digitalizare a proceselor logistice și vamale.

**26.** Transportul naval de mărfuri continuă să înregistreze volume relativ reduse, însă își menține importanța strategică în susținerea comerțului exterior al Republicii Moldova. Activitatea Complexului Portuar Giurgiulești, reflectată printr-un număr relativ constant de nave fluviale și maritime operate anual, confirmă rolul acestuia ca principal nod de acces la rețelele de transport maritim și fluvial (figura 6). Cu toate acestea, potențialul acestui mod de transport este valorificat doar parțial, fiind limitat de constrângeri operaționale, de nivelul insuficient de dezvoltare a infrastructurii logistice conexe și de integrarea redusă cu rețelele feroviare și rutiere, ceea ce diminuează atractivitatea soluțiilor multimodale.

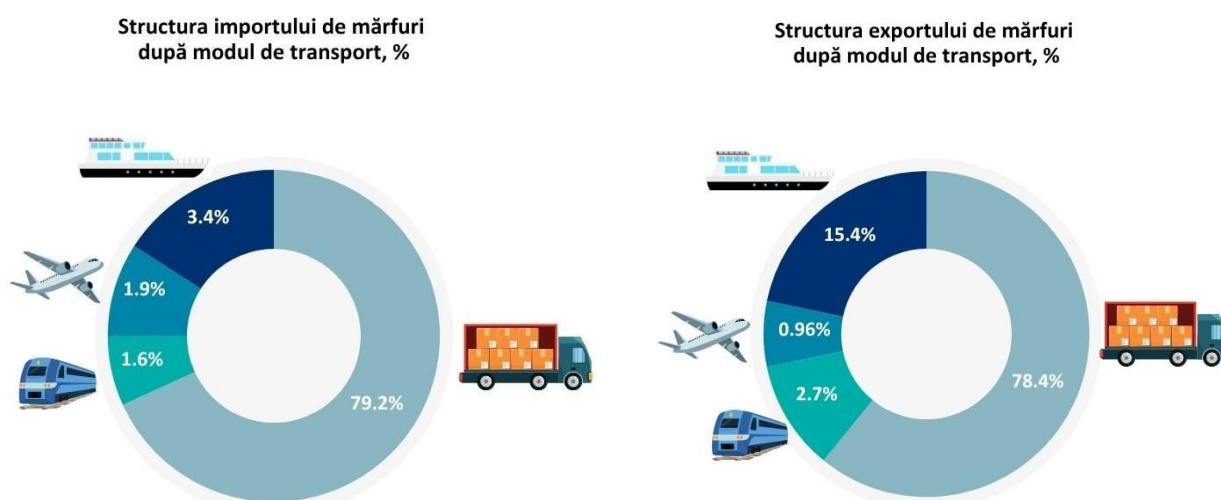
**Figura 6.** Numărul de nave intrate în Complexul Portuar Giurgiulești

**Sursa:** Agenția Navală

27. Structura comerțului exterior evidențiază o concentrare pronunțată a fluxurilor comerciale pe transportul rutier, care deține ponderea dominantă în realizarea schimburilor comerciale ale Republicii Moldova (figura 7). Această configurație sporește expunerea economiei naționale la riscuri sistemice, precum congestia rețelei rutiere, întârzierile la punctele de trecere a frontierei, volatilitatea costurilor de operare și perturbările lanțurilor de aprovizionare, în condițiile în care capacitatea de redirectionare rapidă a fluxurilor către moduri alternative rămâne limitată.

28. Datele aferente anului 2025 confirmă această dependență structurală, întrucât aproximativ 78,4% din volumul exporturilor și circa 79,2% din volumul importurilor sunt realizate prin intermediul transportului rutier, în timp ce contribuția transportului feroviar, naval și aerian rămâne marginală. Deși această structură reflectă avantajele transportului rutier din perspectiva flexibilității și accesibilității teritoriale, ea evidențiază totodată vulnerabilități semnificative în ceea ce privește reziliența sistemului logistic. În acest context, se conturează necesitatea unor intervenții orientate spre diversificarea modală, integrarea fluxurilor de transport și utilizarea soluțiilor digitale, capabile să îmbunătățească coordonarea între moduri, să optimizeze gestionarea traficului de mărfuri și să reducă riscurile asociate unei dependențe excesive de transportul rutier.

**Figura 7.** Comerțul exterior după modul de transport, anul 2025



**Sursa:** Biroul Național de Statistică

29. Totodată, aceste evoluții confirmă presiunea accentuată exercitată asupra infrastructurii rutiere, care continuă să reprezinte suportul principal al mobilității și al transportului de mărfuri. Analiza stării infrastructurii rutiere evidențiază o degradare persistentă și un nivel ridicat de vulnerabilitate a rețelei de drumuri, în pofida investițiilor realizate în ultimii ani pentru întreținere și reabilitare. Menținerea unei infrastructuri rutiere adecvate este esențială pentru asigurarea

fluidității traficului, facilitarea schimburilor comerciale și limitarea costurilor economice generate de timpii de deplasare și uzura accelerată a vehiculelor.

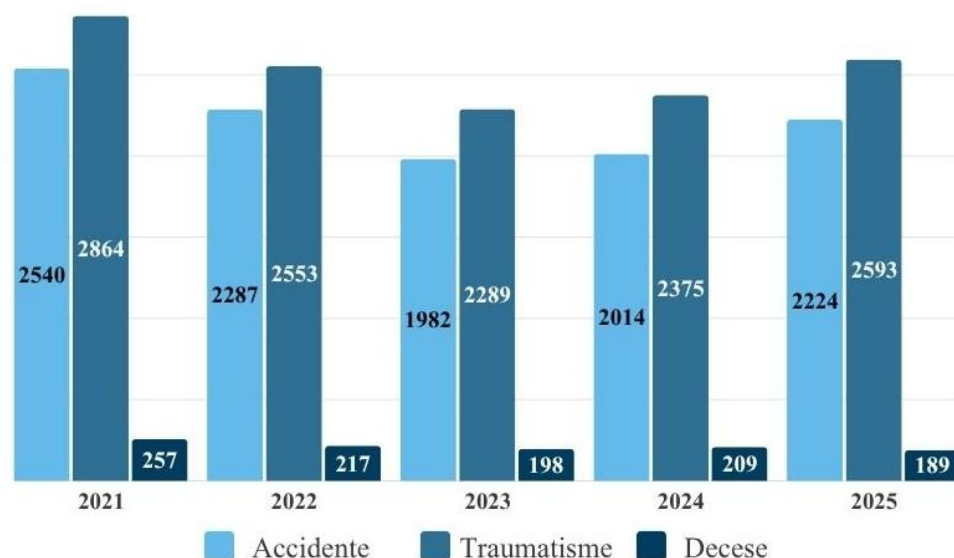
**30.** Examinarea datelor statistice aferente perioadei 2021–2025 (figura 8), relevă faptul că, deși se constată o tendință graduală de creștere a ponderii drumurilor încadrate în categoriile „bună” și „foarte bună”, concomitent cu o reducere oscilatorie a celor clasificate drept „rea” și „foarte rea”, ponderea cumulată a drumurilor aflate într-o stare necorespunzătoare rămâne ridicată la nivel de rețea. În anul 2025, aproximativ 46% din drumurile naționale se încadrează în aceste categorii, ceea ce indică persistența unor deficiențe structurale. Această situație reflectă nivelul insuficient al finanțării destinate întreținerii curente și periodice și generează riscuri semnificative privind durabilitatea infrastructurii, creșterea costurilor de exploatare și întreținere pe termen lung, precum și limitarea capacității rețelei rutiere de a răspunde eficient cererii tot mai ridicate de mobilitate.

**Figura 8.** Evoluția stării drumurilor, %



**Sursa:** Administrației Naționale a Drumurilor

**31.** În afară de efectele economice negative, starea proastă a drumurilor publice prezintă riscuri esențiale pentru siguranța călătorilor și transportul mărfurilor. Astfel, conform statisticii de accidentare din Republica Moldova în perioada 2021-2025 numărul accidentelor și al deceselor cauzate de acestea a înregistrat o tendință descendentă (figura 9). Cu toate acestea, evoluțiile recente relevă semnale de vulnerabilitate, întrucât în anul 2025 s-a înregistrat o creștere de 10,4% a numărului de accidente rutiere comparativ cu anul 2024, deși nivelul acestora rămâne cu 12,4% mai redus față de anul 2021. Totuși, numărul deceselor cauzate de accidentele rutiere a scăzut de la 209 cazuri în anul 2024 la 189 cazuri în anul 2025, însă distribuția acestora evidențiază o concentrare semnificativă în mediul urban. Aproape jumătate dintre accidentele produse la nivel național, respectiv 48,66%, au avut loc în zonele urbane, fapt ce reflectă presiunea crescută asupra infrastructurii rutiere din aglomerările urbane.

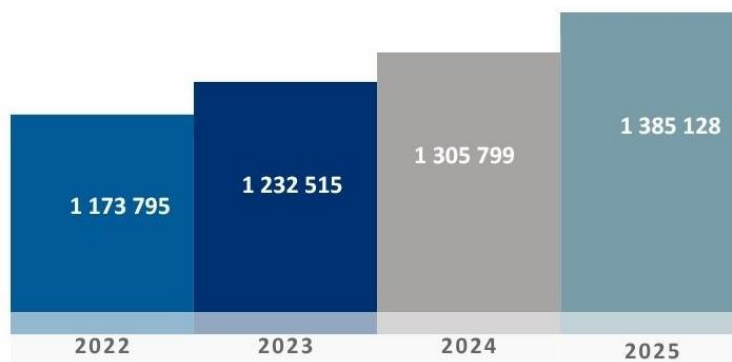
**Figura 9.** Statistica accidentării

**Sursa:** Inspectoratului Național de Securitate Publică

**32.** Statistica accidentării evidențiază nu doar comportamentele de risc ale participanților la trafic, ci și limitele mecanismelor existente de supraveghere, prevenție și intervenție. Absența unei implementări extinse a soluțiilor digitale pentru managementul traficului și siguranței rutiere reduce capacitatea autorităților de a anticipa riscurile, de a identifica rapid incidentele și de a interveni eficient. În acest context, utilizarea sistemelor inteligente de transport poate contribui semnificativ la creșterea nivelului de siguranță rutieră. Monitorizarea traficului în timp real, sistemele automate de detectare a incidentelor, semaforizarea adaptivă, informarea operativă a utilizatorilor, colectarea și integrarea datelor privind accidentele și fluxurile de trafic pot sprijini reducerea riscurilor, diminuarea timpilor de intervenție și fundamentarea mai riguroasă a politicilor publice în domeniul siguranței rutiere.

**33.** Tendințele de motorizare amplifică aceste presiuni. Numărul vehiculelor înmatriculate a depășit 1,38 milioane în anul 2025, comparativ cu aproximativ 1,17 milioane în anul 2022 (figura 10). Creșterea parcului auto intensifică riscurile de congestie, accidente, poluare și degradare accelerată a infrastructurii. În lipsa unor instrumente avansate de management al traficului, capacitatea autorităților de a gestiona eficient fluxurile rutiere rămâne limitată. Prin urmare, STI devin necesare pentru optimizarea utilizării infrastructurii existente, gestionarea dinamică a fluxurilor, prioritizarea transportului public, informarea utilizatorilor și reducerea impactului negativ al traficului asupra mediului și calității vieții.

**Figura 10.** Numărul vehiculelor înmatriculate

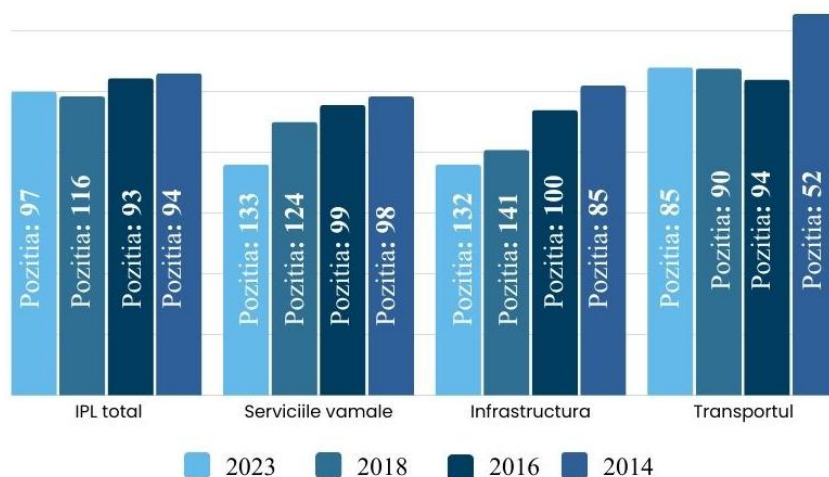


Sursa: Agenția Servicii Publice

**34.** Din perspectiva competitivității logistice, presiunile generate de creșterea parcului auto și de dependența accentuată de transportul rutier se reflectă și în poziționarea modestă și oscilantă a Republicii Moldova în Indicele de Performanță Logistică al Băncii Mondiale. Evoluția acestui indicator, de la o poziție situată în jurul locului 94 în anul 2014 la poziția 97 în anul 2023 (figura 11), evidențiază persistența unor constrângeri structurale care afectează funcționarea eficientă a lanțurilor logistice, în special în ceea ce privește calitatea infrastructurii, eficiența proceselor operaționale și nivelul de integrare a instrumentelor digitale în transport și comerț.

**35.** Conform raportului din anul 2023, Republica Moldova ocupă locul 97, cu un scor general de 2,5, iar analiza pe componente indică vulnerabilități pronunțate în domeniul serviciilor vamale și al infrastructurii. Aceste rezultate sugerează că întârzierile și costurile logistice sunt determinate nu doar de factori conjuncturali, ci de limitări sistemice persistente, precum capacitatea redusă de absorbție a fluxurilor de transport, predictibilitatea scăzută la traversarea frontierelor și nivelul insuficient de digitalizare și automatizare a proceselor logistice. În acest context, intensificarea traficului rutier, pe fondul creșterii continue a motorizării, amplifică aceste disfuncționalități și accentuează necesitatea unor soluții structurale bazate pe management inteligent și utilizarea datelor în timp real.

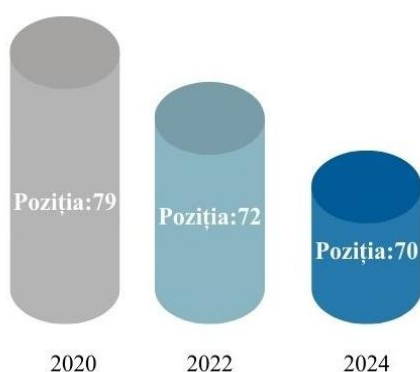
**Figura 11.** Clasamentul Indicelui de performanță logistică



Sursa: Raportul Băncii Mondiale

**36.** În același timp, indicatorii referitori la nivelul de digitalizare a administrației publice relevă progrese moderate, dar și un potențial semnificativ insuficient valorificat în sectorul transporturilor. Potrivit Raportului Națiunilor Unite privind guvernarea electronică, Republica Moldova s-a situat în anul 2024 pe locul 70 la nivel global (figura 11), iar la nivelul municipiului Chișinău ocupă o poziționare medie în ceea ce privește dezvoltarea serviciilor publice online (figura 12). Aceste rezultate indică existența unei baze digitale funcționale, însă acestea nu pot substitui necesitatea unei digitalizări sectoriale aprofundate în domeniul transporturilor, caracterizată prin interoperabilitate, utilizarea sistematică a datelor în timp real, standarde comune și integrarea coerentă a serviciilor și platformelor existente.

**Figura 11.** Indicele de dezvoltare a guvernării electronice



**Figura 12.** Indicele serviciilor publice locale online (or. Chișinău)



Sursa: Raportul Băncii Mondiale

**37.** Analiza corelată a indicatorilor privind mobilitatea populației, gradul de motorizare, calitatea infrastructurii, siguranța rutieră, structura transportului de mărfuri și competitivitatea logistică evidențiază un decalaj semnificativ între presiunile crescânde exercitate asupra sistemului de transport și capacitatea

actuală de gestionare bazată pe date. În acest context, dezvoltarea și implementarea Sistemelor de Transport Inteligente devin o condiție esențială pentru optimizarea utilizării infrastructurii existente, reducerea congestiei, creșterea siguranței rutiere, îmbunătățirea predictibilității fluxurilor logistice și consolidarea capacității instituționale de planificare și intervenție proactivă, inclusiv prin mecanisme moderne de interoperabilitate și guvernanță a datelor.

**38.** În lipsa unor intervenții coerente și coordonate orientate spre dezvoltarea și implementarea ITS, riscurile de neintervenție sunt considerabile și includ perpetuarea congestiei cronice, creșterea costurilor logistice și sociale, degradarea continuă a calității serviciilor de transport, menținerea unui nivel ridicat de risc rutier și accentuarea disparităților teritoriale și sociale în accesul la mobilitate. Aceste efecte vor avea un impact disproporționat asupra categoriilor vulnerabile – persoane cu venituri reduse, vârstnici, persoane cu dizabilități, elevi și studenți, precum și populația din mediul rural – dar și asupra mediului de afaceri, prin reducerea fiabilității lanțurilor logistice și diminuarea competitivității economice a Republicii Moldova în context regional și european.

## **Secțiunea a 2-a**

### **Contextul legal și instituțional**

**39.** Republica Moldova dispune de un cadru normativ relativ extins care reglementează infrastructura și transporturile pentru toate modurile: rutier, feroviar, aerian și naval/maritim – stabilind condițiile de desfășurare a activităților, cerințele de siguranță, precum și responsabilitățile privind administrarea, întreținerea și supravegherea infrastructurii. Acest cadru asigură funcționarea de bază a sectorului, însă rămâne preponderent ancorat în modele operaționale tradiționale și nu acoperă suficient noile realități tehnologice, respectiv digitalizarea proceselor, integrarea multimodală și utilizarea sistematică a datelor în planificare și operare.

**40.** În pofida existenței unor reglementări sectoriale și transversale cu relevanță indirectă, cadrul legislativ național nu include, în prezent, o lege-cadru și nici un document de politici publice dedicate Sistemelor de Transport Inteligente, precum și prevederi explicite privind interoperabilitatea sistemelor, arhitecturile funcționale comune, platformele naționale de date de mobilitate, integrarea serviciilor digitale ori cerințele de securitate cibernetică aplicabile infrastructurilor inteligente. În absența acestor repere, soluțiile STI sunt dezvoltate preponderent punctual, pe domenii instituționale distincte, utilizând standarde și opțiuni tehnice neuniforme, ceea ce reduce compatibilitatea dintre sisteme și limitează scalarea la nivel național. Drept urmare, capacitatea autorităților publice de a prioritiza și coordona investițiile, de a preveni suprapunerile și de a asigura continuitatea serviciilor digitale între modurile de transport și între nivelul central și cel local rămâne insuficient consolidată.

**41.** Documentele strategice naționale în vigoare promovează obiective generale privind infrastructura durabilă, conectivitatea, modernizarea serviciilor

publice și guvernanta digitală, iar Strategia de Mobilitate 2030 introduce explicit direcții precum digitalizarea transportului public și intermodalitatea asistată de date. Totuși, dimensiunea STI este tratată, în principal, implicit și fragmentat, fără definirea mecanismelor operaționale de integrare a serviciilor inteligente, fără reguli clare privind colectarea, schimbul și reutilizarea datelor de mobilitate și fără precizarea standardelor tehnice care ar trebui aplicate unitar. Această abordare menține un decalaj între presiunile crescânde asupra sistemului de transport (intensificarea mobilității, creșterea motorizării, dependența structurală de transportul rutier și vulnerabilitățile infrastructurii) și capacitatea cadrului normativ de a susține soluții moderne de management al traficului și mobilității, bazate pe date și interoperabilitate.

**42.** Totodată, evoluțiile recente la nivel european indică o schimbare de paradigmă: STI sunt integrate în politicile de digitalizare și în modelele moderne de guvernanta a datelor, iar datele de transport sunt tratate ca resursă strategică pentru planificare, operare și optimizare, precum și pentru furnizarea de servicii centrate pe utilizator. În acest model, tranziția de la gestionarea fragmentată a informațiilor către sisteme integrate se bazează pe principii de deschidere, standardizare și reutilizare, iar Punctul Național de Acces devine infrastructură-cheie pentru publicarea și distribuirea seturilor de date de mobilitate, în condiții de acces standardizat și nediscriminatoriu pentru autorități, operatori și furnizori de servicii. Aplicarea consecventă a acestor principii, inclusiv interoperabilitatea tehnică, standardizarea datelor geospațiale și de trafic și utilizarea informațiilor în timp real, creează premise pentru valorificarea mai eficientă a infrastructurii existente, creșterea siguranței rutiere, optimizarea fluxurilor logistice și dezvoltarea serviciilor multimodale și sustenabile.

**43.** În contextul aprofundării cooperării cu Uniunea Europeană și al alinierii progresive la acquis-ul UE, Republica Moldova manifestă o deschidere pentru armonizarea reglementărilor și pentru modernizarea sectorului transporturilor. Cu toate acestea, absența unui document de politici publice dedicat STI și a unui cadru normativ specific generează constrângeri structurale care afectează capacitatea de planificare strategică, coordonare interinstituțională și implementare coerentă la nivel național. Aceste constrângeri se reflectă în lipsa definițiilor unitare și a standardelor tehnice clare pentru serviciile STI, în inexistența unui cadru juridic care să reglementeze complet ciclul de viață al datelor de mobilitate (colectare, stocare, schimb, reutilizare), precum și în absența unor mecanisme funcționale de interoperabilitate între sistemele utilizate de autorități și operatorii de transport. În plus, lipsa unei guvernante instituționale dedicate STI cu roluri, responsabilități și mecanisme de coordonare clar stabilite, reduce capacitatea de a impune cerințe unitare în proiectele finanțate din fonduri publice, de a asigura mentenanța și continuitatea soluțiilor și de a gestiona riscurile aferente securității cibernetice.

**44.** Efectele acestei fragmentări sunt resimțite și la nivel social, întrucât lipsa serviciilor digitale integrate și a informațiilor în timp real afectează în mod disproporționat grupurile vulnerabile. Persoanele cu mobilitate redusă, vârstnicii,

femeile, copiii, elevii și studenții, precum și populația din mediul rural întâmpină bariere suplimentare în accesul la transport sigur, eficient și predictibil, în condițiile în care depind în măsură mai mare de transportul public, de conectivitate și de informație accesibilă și actualizată. În lipsa interoperabilității și a serviciilor digitale incluzive, inegalitățile teritoriale și sociale în accesul la mobilitate se accentuează, iar beneficiile modernizării rămân distribuite inegal.

**45.** În aceste condiții, consolidarea cadrului strategic devine un element necesar, iar formularea și implementarea unei Strategii Naționale STI, aliniată la actele UE relevante și orientată către intervenții concrete, măsurabile și sustenabile, reprezintă premisa pentru trecerea de la inițiative dispersate la un document strategic național coerent. În lipsa acestei intervenții, persistă riscul menținerii fragmentării, al unui ritm lent de digitalizare și al unei integrări limitate în procesele europene de standardizare și interoperabilitate, cu efecte negative asupra competitivității economice și logistice, asupra siguranței rutiere și asupra calității serviciilor de transport.

**46.** Dincolo de cadrul normativ și strategic, succesul implementării STI depinde în mod direct de arhitectura instituțională și de capacitatea de coordonare între actorii implicați. Implementarea se realizează într-un ecosistem instituțional extins, care include administrația publică centrală și locală, administratori de infrastructură, operatori de transport, instituții de reglementare și control, furnizori de tehnologie, mediul academic și societatea civilă. Deși implicarea acestor actori s-a intensificat în ultimii ani, inclusiv pe fondul inițiativelor europene și al finanțărilor externe, absența unui mecanism formal de guvernare intersectorială menține caracterul neunitar al intervențiilor, reduce predictibilitatea și limitează capacitatea de a asigura interoperabilitatea și continuitatea serviciilor la nivel național.

**47.** Prin urmare, instituirea unei arhitecturi instituționale clare și a unui mecanism formal de guvernare inclusiv reguli de partajare a datelor, standarde de interoperabilitate, proceduri comune de planificare și achiziții, precum și responsabilități definite pe întreg ciclul „planificare–implementare–operare–monitorizare”, reprezintă o condiție esențială pentru eficiența și durabilitatea soluțiilor STI. În același timp, un astfel de mecanism ar permite prioritizarea investițiilor, reducerea riscurilor de duplicare, creșterea calității serviciilor pentru utilizatori și integrarea graduală a Republicii Moldova în ecosistemele europene de date și servicii de mobilitate.

### **Secțiunea a 3-a** **Stadiul tehnic și operațional al STI**

**48.** În contextul intensificării presiunilor asupra sistemului de transport, evidențiate de dinamica mobilității și a fluxurilor de mărfuri, dezvoltarea STI devine un factor determinant pentru creșterea eficienței, siguranței și

sustenabilității. Tendințele recente confirmă o cerere în creștere, menținerea unei dependențe structurale de transportul rutier și vulnerabilități persistente privind starea infrastructurii, siguranța rutieră și competitivitatea logistică, ceea ce impune consolidarea managementului bazat pe date și modernizarea instrumentelor operaționale.

**49.** Transportul rutier reprezintă, în prezent, domeniul cu cel mai avansat nivel de dezvoltare a soluțiilor STI în Republica Moldova, concentrând majoritatea inițiativelor funcționale și a proiectelor aflate în etape avansate de pregătire. La nivel național și local, se conturează un portofoliu de intervenții orientate spre managementul traficului, monitorizarea și întreținerea infrastructurii, digitalizarea serviciilor de transport public, precum consolidarea capacității de reacție în situații de urgență.

**50.** Pe componenta de gestionare a traficului și informare a participanților, sunt relevante mecanismele de colectare și partajare a datelor în timp real, inclusiv prin colaborări cu platforme digitale, precum și utilizarea infrastructurii de monitorizare video în anumite sectoare ale rețelei rutiere naționale și urbane. Extinderea acestei infrastructuri, corelată cu integrarea progresivă a surselor de date (camere, sisteme de monitorizare, parcări), susține dezvoltarea unei baze de date unificate și crearea unei imagini operaționale comune asupra fluxurilor de mobilitate.

**51.** În paralel, se consolidează infrastructura digitală destinată managementului activelor rutiere și creșterii siguranței, prin investiții planificate în stații meteorologice rutiere (inclusiv un set de 14 stații), orientate către identificarea timpurie a riscurilor (de exemplu, polei) și sprijinirea deciziilor operative privind intervențiile pe rețeaua de drumuri. Totodată, sunt inițiate sisteme de monitorizare a infrastructurii, cu focalizare inițială asupra podurilor și podețelor, cu perspectiva extinderii către un cadru integrat de supraveghere inteligentă a infrastructurii rutiere. Proiecte de tip Road Scan, dedicate evaluării tehnice a stării drumurilor și a elementelor conexe, pot susține planificarea și prioritizarea lucrărilor de întreținere pe baza unor evidențe obiective. În completare, dezvoltarea Sistemului informațional „Registrul drumurilor publice” urmărește centralizarea datelor privind infrastructura și asigurarea interconectării progresive cu alte platforme STI, în vederea unei administrări unitare și bazate pe date.

**52.** Pe dimensiunea siguranței rutiere, Sistemul de Monitorizare a Traficului al Ministerului Afacerilor Interne, operațional din 2021, utilizează camere inteligente pentru detectarea automată a unor încălcări, iar din aprilie 2025 include și verificări privind existența documentelor obligatorii. Extinderea rețelei de monitorizare și disponibilitatea datelor statistice relevante creează oportunități pentru schimb de date cu alte autorități competente, în vederea creșterii capacității de analiză și intervenție. În același lanț, modernizarea Sistemului informațional automatizat „Registrul de stat al accidentelor rutiere” (SIA RAR) și pilotarea unei aplicații mobile pentru colectarea datelor la locul producerii accidentelor, inclusiv

preluarea coordonatelor geospațiale, contribuie la îmbunătățirea calității datelor, la analize mai robuste și la fundamentarea politicilor publice, inclusiv prin interconectarea cu registrele Agenției Servicii Publice și prin instrumente de vizualizare de tip hartă interactivă.

**53.** Un element structural important îl constituie Sistemul integrat de management în domeniul transportului rutier, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 126/2020, care prevede subsisteme informaționale precum e-Bilet, Monitorizare GPS, e-Autorizație transport și AutoTest. Această arhitectură are relevanță directă pentru obiectivele STI, prin automatizarea proceselor, reducerea intervențiilor manuale și creșterea trasabilității operaționale. În mod particular, subsistemul „Autotest”, reglementat prin Hotărârea Guvernului nr. 20/2024, contribuie la siguranța rutieră prin consolidarea controlului inspecțiilor tehnice și prin dezvoltarea unei baze de date centralizate, care poate fi valorificată în analize predictive și în mecanisme de verificare automată în trafic.

**54.** La nivel urban, implementările STI sunt mai avansate în municipiul Chișinău, unde sunt funcționale componente precum sisteme de e-ticketing, aplicații digitale orientate către utilizator, management al intersecțiilor și structuri locale de monitorizare a traficului. Totuși, extinderea acestor soluții către alte orașe rămâne neuniformă, iar replicarea lor la scară națională depinde de standarde comune, interoperabilitate, capacitate administrativă și mecanisme predictibile de finanțare și achiziții.

**55.** Principalele provocări pentru transportul rutier derivă din standardizarea încă insuficientă a datelor, echipamentelor și interfețelor, precum și din lipsa unor cerințe unitare aplicabile proiectelor finanțate din fonduri publice, ceea ce poate conduce la soluții dezvoltate în ritmuri diferite și cu niveluri variabile de compatibilitate. Capacitatea administrativă și tehnică inegală, în special în afara municipiilor mari, limitează extinderea soluțiilor STI către zonele mai puțin deservite și poate accentua discrepanțele teritoriale. În plus, dependența de infrastructuri digitale amplifică nevoia de securitate cibernetică, mentenanță predictibilă și guvernare clară a datelor, pentru a asigura continuitatea serviciilor și încrederea utilizatorilor.

**56.** Transportul feroviar se află într-o etapă incipientă de integrare a soluțiilor STI, însă evoluțiile instituționale și de reglementare din ultimii ani conturează premisele unei modernizări etapizate și ale convergenței cu standardele europene. În prezent, nu sunt operaționale sisteme STI implementate la scară națională pentru management integrat al traficului, control și supraveghere digitală a circulației ori schimb de date în timp real, însă agenda de reformă indică o direcție către digitalizare, creșterea transparenței și îmbunătățirea performanței operaționale, inclusiv în perspectiva dezvoltării transportului intermodal. Procesul de modernizare presupune adaptarea cadrului legislativ și instituțional, clarificarea rolurilor pe lanțul „infrastructură–operare–servicii”, identificarea resurselor financiare pentru investiții și digitalizare, precum și consolidarea guvernării prin reorganizarea Î.S. „Calea Ferată din Moldova”. În perspectivă, obiectivul strategic

îl reprezintă pregătirea și implementarea Sistemului European de Management al Traficului Feroviar (în continuare - ERTMS), ca fundament pentru creșterea siguranței, capacității și interoperabilității rețelei, printr-un plan de acțiune etapizat, corelat cu surse de finanțare și cu dezvoltarea competențelor.

**57.** Principalele provocări pentru transportul feroviar sunt determinate de starea tehnică a infrastructurii și de nivelul redus de digitalizare a sistemelor de semnalizare și control, care limitează introducerea tehnologiilor avansate. Interoperabilitatea transfrontalieră rămâne un obiectiv dificil fără o etapizare realistă, resurse financiare identificate și capacitate instituțională consolidată pentru planificare, achiziții și implementare. De asemenea, integrarea transportului feroviar în servicii intermodale presupune mecanisme funcționale de schimb de date și standarde compatibile cu celelalte moduri de transport, care trebuie prevăzute încă din fazele de proiectare.

**58.** La nivel maritim și fluvial, Republica Moldova a inițiat dezvoltarea unor componente STI, cu accent pe Complexul Portuar Giurgiulești, unde sunt în curs de implementare soluții digitale destinate îmbunătățirii siguranței navigației, eficientizării operațiunilor portuare și creșterii predictibilității fluxurilor logistice. O prioritate o constituie implementarea Sistemului de Management și Informare a Traficului Navelor (în continuare -VTMIS), fiind necesare măsuri suplimentare pentru extinderea funcționalităților și integrarea deplină în procesele operaționale. Totodată, urmează a fi realizat un studiu de fezabilitate pentru a defini specificațiile tehnice pentru dezvoltarea Sistemului Informațional al Ghișeului Unic Maritim, ca instrument de colectare și schimb electronic al informațiilor necesare la sosirea, staționarea și plecarea navelor. Pentru navigația interioară, prioritare sunt Serviciile de Informații Fluviale (în continuare - RIS), care asigură cadrul tehnic pentru managementul traficului, schimbul de date și informarea operativă a actorilor implicați. Implementarea RIS, corelată cu utilizarea Sistemului de Identificare Automată (în continuare- AIS), creează premise pentru creșterea siguranței și eficienței navigației, inclusiv prin monitorizarea poziției navelor și prin integrarea datelor privind condițiile de navigație.

**59.** Principalele provocări pentru transportul maritim și naval privesc nivelul încă limitat de integrare și interoperabilitate, necesitatea accelerării dezvoltării cadrului operațional și a investițiilor în infrastructura de supraveghere și utilizare a datelor în timp real. Valorificarea potențialului Portului Giurgiulești depinde și de modernizarea elementelor critice (de exemplu, capabilități radar, date privind adâncimile și sedimentarea, managementul activelor), precum și de interconectarea funcțională cu rețelele rutiere și feroviare, astfel încât soluțiile digitale să susțină efectiv logica multimodală și reziliența lanțurilor logistice.

**60.** În domeniul transportului aerian, dezvoltarea componentelor STI este orientată către digitalizarea și standardizarea fluxurilor de informații aeronautice și către interoperabilitatea sistemelor de gestionare a traficului aerian, în vederea creșterii siguranței zborurilor, optimizării rutelor și capacității de operare și îmbunătățirii coordonării în situații excepționale. În acest sens, instituirea unui

Sistem Național de Informare și Monitorizare a Traficului Aerian are rolul de a crea un cadru unitar pentru administrarea datelor privind aeronavele care tranzitează, sosesc sau pleacă de pe teritoriul Republicii Moldova, inclusiv prin cerințe de interconectare și interoperabilitate între soluțiile naționale/locale și sistemele utilizate la nivel regional. Complementar, dezvoltarea Platformei Digitale Naționale de Management al Informațiilor Aeronautice (AIM) urmărește digitalizarea ciclului de viață al informațiilor aeronautice emise de autoritățile competente, prin publicare standardizată și actualizare operativă, cu efecte asupra accesului în timp real la date și reducerii riscurilor asociate proceselor manuale.

**61.** Principalele provocări pentru transportul aerian sunt legate de necesitatea modernizării infrastructurii IT și de asigurarea interoperabilității cu sistemele regionale și europene, în condiții de securitate cibernetică ridicată și continuitate operațională. În plus, conectarea funcțională a nodurilor aeriene cu rețelele terestre rămâne o condiție importantă pentru valorificarea potențialului intermodal, inclusiv prin schimb de date și procese sincronizate pentru transportul de pasageri și mărfuri.

**62.** În ansamblu, descrierea stadiului STI pe moduri de transport evidențiază o dezvoltare inegală: progresul este mai avansat în sectorul rutier, în timp ce feroviarul, transportul pe apă și cel aerian se află preponderent în faze de consolidare, modernizare și standardizare. În toate sectoarele, provocările converg către nevoia de guvernare unitară, standarde comune de date și interoperabilitate, mecanisme predictibile de finanțare și mentenanță, precum și consolidarea competențelor instituționale. În lipsa acestui cadru, există riscul menținerii unei evoluții dispersate, în care soluțiile rămân dificil de interconectat, investițiile generează beneficii suboptimale, iar decalajele teritoriale și sectoriale în accesul la mobilitate modernă se accentuează.

### III. VIZIUNEA

**63.** Strategia națională privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026–2035 stabilește cadrul de transformare a sistemului de transport prin trecerea de la intervenții fragmentate la o abordare integrată, bazată pe date, interoperabilitate și tehnologii digitale. Documentul urmărește modernizarea planificării și operării mobilității și infrastructurii, cu accent pe siguranță, eficiență, conectivitate, sustenabilitate și reziliență, în concordanță cu evoluțiile și standardele europene relevante. Prin implementarea strategiei, se urmărește dezvoltarea unui ecosistem național de mobilitate inteligentă care să asigure coordonarea coerentă a actorilor publici și privați, gestionarea adaptivă a traficului și furnizarea de servicii digitale centrate pe utilizator, inclusiv prin utilizarea datelor în timp real și aplicarea unor standarde comune pentru integrarea serviciilor între modurile de transport.

**64.** Viziunea Strategiei STI este ca, până în anul 2035, Republica Moldova să dispună de un sistem de mobilitate inteligent, interconectat și durabil, susținut

de date și soluții digitale interoperabile, care sporește siguranța și performanța transportului, reduce impactul asupra mediului și asigură acces echitabil la servicii de mobilitate pentru populația din mediul urban și rural.

**65.** Această viziune orientează intervențiile pe termen lung către dezvoltarea infrastructurii și a serviciilor inteligente, consolidarea guvernancei datelor și a interoperabilității, întărirea capacității instituționale și integrarea progresivă a Republicii Moldova în ecosistemele europene de transport și mobilitate digitală.

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

**66.** Obiectivele generale ale Strategiei naționale privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026–2035 definesc rezultatele finale urmărite în sectorul transporturilor și sunt fundamentate pe concluziile analizei situației existente. Acestea răspund principalelor probleme identificate: intensificarea presiunilor asupra mobilității și infrastructurii, dependența structurală de transportul rutier, dezvoltarea fragmentată și neuniformă a soluțiilor digitale, nivelul redus de interoperabilitate, vulnerabilitățile persistente privind siguranța și reziliența, precum și valorificarea insuficientă a datelor în procesele de planificare și luare a deciziilor. În acest context, Strategia STI urmărește accelerarea tranziției către un sistem de transport modern, sigur, eficient și multimodal, susținut de date și servicii digitale interoperabile, care îmbunătățește accesul și calitatea serviciilor pentru utilizatori, sporește performanța logistică și contribuie la consolidarea competitivității economice și a coeziunii teritoriale.

**67.** Formularea obiectivelor generale a avut la bază necesitatea asigurării coerenței strategice cu prioritățile naționale și sectoriale, inclusiv cu Strategia Națională de Dezvoltare „Moldova Europeană 2030”, Strategia de Mobilitate 2030, Programul de activitate al Guvernului și alte documente relevante, precum și cu angajamentele internaționale asumate de Republica Moldova. Obiectivele sunt concepute astfel încât să ghideze intervențiile atât pe dimensiunea verticală (pe moduri de transport), cât și pe dimensiunea orizontală (date, standarde, interoperabilitate, securitate, capacitate instituțională și competențe), asigurând complementaritatea dintre inițiativele naționale și cele locale, utilizarea eficientă a resurselor și reducerea riscului de suprapuneri sau fragmentare a intervențiilor.

**68.** Totodată, Strategia STI 2026–2035 se înscrie în cadrul național de planificare strategică și contribuie direct la realizarea obiectivelor și priorităților stabilite în Strategia națională de dezvoltare „Moldova Europeană 2030”, în special prin alinierea la direcția de politici și intervenții prioritare **5.3 „Transformarea electronică a guvernării, societății și economiei”**, prin promovarea guvernancei bazate pe date, a serviciilor publice digitale și a interoperabilității, precum și la direcția **5.18 „Politici și management în domeniul transporturilor și infrastructurii drumurilor”**, prin modernizarea managementului sectorului transporturilor, creșterea capacității de planificare,

implementare și monitorizare, standardizarea și integrarea soluțiilor STI și consolidarea siguranței și rezilienței infrastructurii și serviciilor de transport. În acest sens, Strategia STI creează premise pentru o abordare unitară a digitalizării transporturilor, pentru îmbunătățirea calității serviciilor orientate către utilizator și pentru conectarea funcțională la practicile și arhitecturile europene în domeniul mobilității inteligente.

### **69. Obiectivul general 1. Creșterea siguranței și a rezilienței sistemului național de transport prin tehnologii inteligente**

Prin acest obiectiv se urmărește reducerea riscurilor de accident și creșterea capacității sistemului de transport de a preveni, gestiona și depăși incidentele și situațiile de criză, inclusiv prin restabilirea rapidă a funcțiilor critice. Obiectivul vizează toate modurile de transport și promovează utilizarea tehnologiilor STI pentru monitorizare, avertizare, intervenție coordonată și protecție cibernetică, contribuind la diminuarea pierderilor de vieți omenești, a costurilor socio-economice și a vulnerabilităților operaționale.

#### **Direcția prioritară 1.1. Creșterea siguranței în transportul rutier și optimizarea intervenției în caz de urgență**

Această direcție vizează prevenirea și reducerea severității accidentelor, creșterea capacității de detecție și alertare timpurie, precum și optimizarea intervenției în caz de urgență, inclusiv prin integrarea operațională cu serviciile de urgență.

1.1.1. Implementarea sistemelor de avertizare timpurie și detecție a riscurilor pe rețeaua rutieră (ex. detectarea obstacolelor, condiții meteo/aderență, evenimente periculoase).

1.1.2. Consolidarea aplicării reglementărilor rutiere cu mijloace automate (monitorizare a vitezei, recunoaștere plăcuțe, detectarea abaterilor critice), inclusiv în zone cu risc sporit.

1.1.3. Dezvoltarea semnalizării inteligente și a managementului dinamic al vitezei, adaptate condițiilor de trafic și meteorologice.

1.1.4. Instalarea sistemelor STI pentru detectarea automată a accidentelor pe drumurile naționale.

1.1.5. Instalarea de senzori și camere video pentru monitorizarea fluxurilor de trafic și identificarea comportamentelor periculoase

1.1.6. Implementarea tehnologiilor eCall (apel de urgență) și NG eCall (apel de urgență de generație nouă) pentru reducerea timpului de răspuns la accidentele rutiere.

#### **Direcția prioritară 1.2. Protecția utilizatorilor vulnerabili și reducerea accidentelor în mediul urban**

Direcția urmărește îmbunătățirea siguranței pietonilor, bicicliștilor și a utilizatorilor transportului public, prin măsuri generale de organizare inteligentă a circulației, management al intersecțiilor și creșterea conformării la reguli în punctele cu risc sporit. Se va realiza prin:

1.2.1. Modernizarea controlului intersecțiilor și a semaforizării prin funcții inteligente, inclusiv prioritizare pentru pietoni, bicicliști și transport public.

1.2.2. Implementarea soluțiilor de supraveghere și detecție a încălcărilor cu impact major asupra siguranței (trecerea pe roșu, viraje ilegale, traversări neconforme), cu accent pe zone sensibile (școli, spitale, noduri de transport).

1.2.3. Dezvoltarea trecerilor de pietoni inteligente și a sistemelor de avertizare/detecție pentru pietoni și bicicliști.

### **Direcția prioritară 1.3. Managementul crizelor și intervenția coordonată în situații excepționale**

Direcția vizează creșterea capacității de coordonare interinstituțională și gestionarea mobilității în regim de urgență, prin instrumente digitale și protocoale operaționale

1.3.1. Integrarea sistemelor STI cu centrele de coordonare a situațiilor de urgență pentru rute prioritare, intervenții rapide și coordonare inter-instituțională.

1.3.2. Dezvoltarea scenariilor și instrumentelor digitale de planificare a evacuării și a mobilității de urgență în caz de dezastre (inundații, incendii, cutremure).

1.3.3. Implementarea prioritizării vehiculelor de urgență la intersecțiile semaforizate, pe bază de reguli și protocoale operaționale.

1.3.4. Proiectarea de sisteme redundante și reziliente (împotriva întreruperilor de curent, atacurilor cibernetice, dezastrelor naturale, etc.).

### **Direcția prioritară 1.4. Creșterea siguranței și a capacității de intervenție în transportul feroviar**

Direcția vizează consolidarea siguranței operaționale pe rețeaua feroviară, îmbunătățirea supravegherii și răspunsului la incidente, precum și utilizarea analizei de risc pentru prioritizarea intervențiilor și investițiilor.

1.4.1. Implementarea monitorizării inteligente și a detecției automate a incidentelor pe rețeaua feroviară (senzori, camere, semnalizare inteligentă).

1.4.2. Dezvoltarea instrumentelor de analiză predictivă pentru identificarea punctelor periculoase, evaluarea siguranței rețelei și prioritizarea intervențiilor/investițiilor.

1.4.3. Consolidarea interoperabilității operaționale a sistemelor de siguranță feroviară în corelare cu modernizările infrastructurale.

### **Direcția prioritară 1.5. Consolidarea siguranței și a rezilienței în transportul aerian**

Direcția urmărește îmbunătățirea siguranței zborurilor și a operațiunilor la sol, creșterea capacității de monitorizare a infrastructurii critice și eficientizarea gestionării situațiilor de urgență în aeroport și în sistemele asociate.

1.5.1. Digitalizarea și modernizarea managementului traficului aerian și a proceselor operaționale pentru creșterea siguranței zborurilor și reducerea erorilor.

1.5.2. Monitorizarea în timp real a infrastructurii aeroportuare și aplicarea mentenanței predictive pentru echipamente critice.

1.5.3. Îmbunătățirea siguranței pasagerilor și eficienței operațiunilor la sol prin soluții digitale integrate (inclusiv ghidarea inteligentă a pasagerilor, securitate biometrică, control automat al fluxului, decizii rapide).

1.5.4. Colaborare transfrontalieră pentru menținerea siguranței zborurilor în spațiul aerian european.

1.5.5. Asigurarea securității cibernetice pentru toate componentele conectate (sisteme de semnalizare, baze de date, aplicații mobile).

### **Direcția prioritară 1.6. Creșterea siguranței navigației și a capacității de răspuns la incidente în transportul maritim și pe căile navigabile interioare.**

Direcția vizează managementul riscurilor de navigație, creșterea siguranței operațiunilor portuare și îmbunătățirea coordonării în caz de incidente, inclusiv prin integrarea cu mecanismele de căutare și salvare.

1.6.1. Implementarea serviciilor de management al traficului naval/fluviat (RIS/VTMS) și utilizarea AIS pentru urmărire și prevenirea coliziunilor.

1.6.2. Digitalizarea operațiunilor portuare și monitorizarea zonelor de risc prin soluții inteligente.

1.6.3. Integrarea cu serviciile naționale de căutare și salvare și dezvoltarea platformelor digitale de coordonare pentru intervenții rapide.

1.6.4. Crearea de platforme digitale de coordonare între autoritățile maritime, porturi și echipaje.

### **Direcția prioritară 1.7. Consolidarea rezilienței digitale și a securității cibernetice în domeniul STI**

Direcția urmărește asigurarea continuității funcționării sistemelor STI, protecția împotriva riscurilor cibernetice și implementarea cerințelor de redundanță, continuitate operațională și recuperare în toate domeniile de transport.

1.7.1. Definierea cerințelor de reziliență (redundanță, continuitate operațională, back-up, funcționare în degradare) pentru sistemele STI pe toate modurile de transport.

1.7.2. Elaborarea și testarea planurilor de continuitate/recuperare, inclusiv exerciții și simulări periodice.

1.7.3. Integrarea securității cibernetice în proiectarea și operarea sistemelor STI (audituri periodice, standarde minime, protocoale actualizate pentru operatori și furnizori).

## **70. Obiectivul general 2. Dezvoltarea serviciilor STI pentru managementul inteligent al mobilității și logisticii**

Prin acest obiectiv se urmărește îmbunătățirea performanței rețelelor și serviciilor de transport pentru pasageri și mărfuri, prin reducerea congestiilor, creșterea predictibilității timpilor de deplasare și creșterea calității serviciilor, inclusiv prin informarea utilizatorilor în timp real și management operațional modern. Se va operaționaliza prin următoarele direcții prioritare.

### **Direcția prioritară 2.1. Creșterea performanței și atractivității transportului public**

Direcția urmărește modernizarea și creșterea calității serviciilor de transport public, prin îmbunătățirea fiabilității, conectivității și informării utilizatorilor, astfel încât transportul public să devină o opțiune competitivă și previzibilă în mobilitatea zilnică. Intervențiile vizează managementul operațional bazat pe date și integrarea instrumentelor digitale orientate către pasageri.

2.1.1. Implementarea monitorizării flotelor și a managementului operațional în timp real, inclusiv optimizarea rutelor, a frecvenței și a capacității în funcție de cerere.

2.1.2. Dezvoltarea serviciilor digitale pentru pasageri în timp real despre sosiri, aglomerare, incidente.

2.1.3. Sisteme de informare a pasagerilor la bord.

2.1.4. Stații inteligente cu panouri dinamice și terminale de planificare a rutelor.

2.1.3. Prioritizarea transportului public în managementul traficului urban (semnalizare adaptivă, reguli operaționale).

### **Direcția prioritară 2.2. Management adaptiv al traficului și conformare la reguli.**

Direcția vizează creșterea predictibilității mobilității prin management dinamic al circulației, asigurarea aplicării reglementărilor cu impact major asupra congestiei și siguranței.

2.2.1. Implementarea sistemelor de control adaptiv al traficului și a redistribuirii dinamice a fluxurilor în funcție de congestie și condiții meteo.

2.2.2. Aplicarea automată a reglementărilor critice pentru fluidizare și siguranță (benzi dedicate, încălcări cu impact major), integrată cu managementul traficului.

2.2.3. Prioritizarea vehiculelor de transport public la intersecțiile semaforizate.

### **Direcția prioritară 2.3. Promovarea mobilității multimodale și a deplasărilor nemotorizate**

Direcția urmărește diversificarea opțiunilor de deplasare și conectarea eficientă a modurilor de transport, astfel încât utilizatorii să poată combina transportul public, să fie asigurată o mobilitate activă și soluțiile partajate, astfel încât să fie redusă

dependența de automobil și îmbunătățirea accesibilității, inclusiv pentru grupurile cu mobilitate redusă.

2.3.1. Dezvoltarea hub-urilor de mobilitate și a soluțiilor de conectare între moduri.

2.3.2. Furnizarea de informații multimodale integrate și planificarea călătoriei în timp real în aplicații digitale.

2.3.3. Promovarea mobilității durabile, prin introducerea platformelor digitale securizate pentru transportul în comun și prin implementarea serviciilor publice de închiriere a bicicletelor.

#### **Direcția prioritară 2.4. Optimizarea traficului feroviar pentru reducerea consumului de energie prin implementarea sistemelor inteligente de transport**

Direcția vizează creșterea eficienței operaționale a transportului feroviar prin modernizarea sistemelor de management al traficului și prin îmbunătățirea planificării și coordonării circulației. Măsurile susțin reducerea consumului energetic și creșterea punctualității, în corelare cu modernizarea infrastructurii și aplicarea cerințelor de interoperabilitate.

2.4.1. Implementarea sistemelor ERTMS pe tronsoanele feroviare nou construite cu ecartament european.

2.4.2. Menținerea în stare operațională a sistemelor existente de semnalizare automată de locomotivă cu acțiune continuă (în continuare - ALSN) pe liniile cu ecartament larg și dezvoltarea interfețelor de interoperabilitate cu ERTMS.

2.4.3. Dezvoltarea și operaționalizarea serviciilor STI pentru monitorizarea și gestionarea traficului feroviar.

#### **Direcția prioritară 2.5. Informare integrată și servicii digitale pentru utilizatori, pe toate modurile de transport.**

Direcția urmărește asigurarea accesului utilizatorilor la informații complete și actualizate despre condițiile de deplasare, inclusiv despre factori de mediu relevanți, pentru decizii de călătorie mai bune și pentru creșterea calității serviciilor. Intervențiile vizează standardizarea și integrarea fluxurilor de informare, astfel încât serviciile digitale să fie coerente și ușor de utilizat.

2.5.1. Dezvoltarea serviciilor digitale de informare rutieră în timp real, care să asigure utilizatorilor acces la informații actualizate privind traficul, incidentele, lucrările, restricțiile de circulație și condițiile de drum, inclusiv prin sisteme de informare rutieră și panouri cu mesaje variabile.

2.5.2. Dezvoltarea serviciilor de informare în timp real privind circulația trenurilor și respectarea orarului.

2.5.3. Servicii digitale pentru informarea utilizatorilor privind condițiile de zbor și timpii de călătorie, integrate cu condițiile de mediu relevante.

2.5.4. Dezvoltarea serviciilor digitale de informare în timp real privind condițiile de navigație și accesul la serviciile portuare.

### **Direcția prioritară 2.6. Management inteligent al porturilor și al zonelor de ancorare**

Direcția urmărește eficientizarea operațiunilor portuare și a utilizării zonelor de ancorare prin soluții STI care permit planificarea și coordonarea în timp real a acostărilor și a serviciilor asociate, reducând timpii de așteptare și sporind transparența proceselor pentru operatori și utilizatori.

2.6.1. Implementarea soluțiilor STI pentru alocarea și rezervarea serviciilor portuare și a locurilor de acostare/ancorare.

2.6.2. Integrarea funcțiilor de ghidare cu aplicații digitale pentru rezervare, plată și monitorizarea duratei de acostare, inclusiv prin schimb standardizat de date cu sistemele relevante.

### **71. Obiectivul general 3. Consolidarea guvernantei datelor și a interoperabilității digitale în transport, inclusiv integrarea în ecosistemul european al mobilității inteligente**

Prin acest obiectiv se urmărește instituirea unui cadru național unitar de date, standarde și interoperabilitate pentru planificarea, operarea și monitorizarea sistemului de transport pe bază de evidențe, precum și dezvoltarea serviciilor publice digitale orientate către utilizator, în condiții de securitate și calitate a datelor. Totodată, obiectivul vizează alinierea sistemelor și serviciilor digitale din transport la standardele și arhitecturile europene, facilitarea schimbului transfrontalier de date și conectarea furnizorilor și utilizatorilor prin servicii interoperabile.

#### **Direcția prioritară 3.1. Dezvoltarea și operaționalizarea Punctului Național de Acces pentru date STI și asigurarea interoperabilității**

Direcția urmărește instituirea unei infrastructuri naționale de date care să permită colectarea, publicarea și reutilizarea seturilor de date STI în formate standardizate. Prin această intervenție se consolidează interoperabilitatea, transparența și conectarea la platforme europene, pentru servicii digitale mai bune și decizii bazate pe evidențe.

3.1.1. Crearea și operaționalizarea Punctului Național de Acces (în continuare - PNA) pentru date STI, cu integrarea seturilor de date prioritare (trafic, incidente, lucrări, restricții, condiții de drum, zone periculoase), în conformitate cu cerințele europene relevante.

3.1.2. Extinderea treptată a NAP pentru includerea datelor multimodale (rutier, feroviar, aerian, naval/fluvial) și asigurarea conectării cu platformele europene pentru schimb transfrontalier.

#### **Direcția prioritară 3.2. Management inteligent al infrastructurii și mentenanță predictivă**

Direcția vizează trecerea de la întreținerea reactivă la o întreținere bazată pe date, care permite identificarea timpurie a deficiențelor și prioritizarea intervențiilor. Colectarea și integrarea datelor de trafic, infrastructură și mediu susțin creșterea siguranței, eficienței și continuității serviciilor.

3.2.1. Dezvoltarea sistemelor de colectare a datelor privind starea infrastructurii și traficul, pentru întreținere predictivă și prioritizarea intervențiilor.

3.2.2. Integrarea datelor meteorologice și operaționale pentru creșterea eficienței întreținerii (inclusiv iarna) și reducerea riscurilor.

3.2.3. Utilizarea senzorilor pentru monitorizarea în timp real a stării drumurilor și a funcționării semafoarelor.

### **Direcția prioritară 3.3. Dezvoltarea infrastructurii digitale pentru vehicule conectate și tehnologii emergente**

Direcția urmărește crearea condițiilor tehnice pentru servicii avansate de mobilitate, prin infrastructuri digitale compatibile cu comunicații și standarde moderne. Intervențiile susțin testarea și integrarea etapizată a tehnologiilor emergente, cu accent pe coridoare prioritare și proiecte pilot.

3.3.1. Dezvoltarea infrastructurii digitale de sprijin pentru servicii avansate, prin instalarea echipamentelor pentru sisteme de transport cooperative, asigurarea rețelelor de comunicații, precum și a elementelor de comunicare între vehicule și infrastructură (în continuare - V2X), pe coridoarele prioritare.

3.3.2. Implementarea proiectelor pilot pentru testarea tehnologiilor emergente și integrarea acestora în managementul mobilității.

### **Direcția prioritară 3.4. Servicii digitale pentru managementul parcărilor și al nodurilor de mobilitate**

Direcția vizează reducerea timpilor pierduți și a congestiei generate de căutarea parcării și îmbunătățirea funcționării nodurilor de mobilitate, prin servicii digitale integrate. Soluțiile STI permit ghidare, rezervare și plată, inclusiv integrarea cu încărcarea electrică și cu seturile de date publicate prin PNA.

3.4.1 Dezvoltarea soluțiilor STI pentru localizarea și ghidarea utilizatorilor către spațiile de parcare disponibile, inclusiv în proximitatea centrelor urbane și a nodurilor logistice.

3.4.2. Integrarea funcțiilor de ghidare cu aplicații digitale pentru rezervare, plată și monitorizarea duratei de staționare.

3.4.3. Conectarea serviciilor de parcare la rețelele de încărcare electrică, cu furnizarea în timp real a informațiilor privind locația, disponibilitatea, timpii de așteptare și compatibilitatea punctelor de încărcare.

3.4.4. Asigurarea interoperabilității și schimbului standardizat de date prin Punctul Național de Acces (NAP), inclusiv pentru publicarea și preluarea seturilor de date relevante.

### **Direcția prioritară 3.5. Integrarea tehnologiilor emergente în managementul rețelei feroviare**

Direcția urmărește modernizarea funcțiilor de planificare, operare și întreținere în transportul feroviar, prin utilizarea analiticii avansate și a soluțiilor digitale. Accentul este pus pe creșterea fiabilității, punctualității și eficienței operaționale, precum și pe introducerea treptată a soluțiilor validate prin proiecte pilot.

3.5.1. Modernizarea managementului traficului și a serviciilor feroviare prin utilizarea tehnologiilor emergente și a analizei avansate a datelor, în vederea creșterii eficienței operaționale, a fiabilității și a respectării orarului.

3.5.2. Consolidarea întreținerii predictive a infrastructurii feroviare pe baza colectării sistematice a datelor și a monitorizării continue pentru identificarea timpurie a deficiențelor și prioritizarea intervențiilor.

3.5.3. Testarea și extinderea graduală a soluțiilor digitale în domeniul feroviar, prin inițiative pilot/demonstrative și aplicare etapizată la nivel de rețea.

### **Direcția prioritară 3.6. Integrarea tehnologiilor emergente în managementul mobilității aeroportuare**

Direcția vizează creșterea eficienței și predictibilității operațiunilor aeroportuare, inclusiv printr-o coordonare mai bună între operațiunile aeriene și mobilitatea terestră. Soluțiile digitale permit optimizarea fluxurilor și utilizarea analiticii pentru decizii rapide, cu implementare etapizată și scalare în funcție de rezultate.

3.6.1. Optimizarea coordonării operațiunilor aeroportuare cu mobilitatea terestră prin utilizarea soluțiilor digitale inteligente și a analiticii avansate, în vederea îmbunătățirii eficienței, predictibilității și calității serviciilor pentru utilizatori.

3.6.2. Operaționalizarea etapizată a aplicațiilor STI în domeniul aeroportuar, prin proiecte pilot/demonstrative și scalare progresivă în funcție de rezultate.

### **Direcția prioritară 3.7. Dezvoltarea platformelor de date pentru RIS și asigurarea interoperabilității**

Direcția urmărește consolidarea bazei de date și a serviciilor digitale pentru navigația pe căile navigabile interioare, printr-o platformă națională interoperabilă și conectată la inițiative europene relevante. Intervențiile susțin schimbul transfrontalier de date și integrarea serviciilor de informare pentru utilizatori și operatori.

3.7.1. Dezvoltarea și operaționalizarea unei platforme naționale pentru date aferente Serviciilor de Informații Fluviale.

3.7.2. Conectarea platformei naționale la platformele europene relevante, pentru facilitarea schimbului transfrontalier de date și susținerea serviciilor digitale integrate în domeniul navigației.

### **Direcția prioritară 3.8. Consolidarea platformelor digitale integrate pentru managementul mobilității și al traficului la nivel local**

Direcția vizează modernizarea guvernantei mobilității la nivel municipal prin platforme integrate care coordonează funcțiile STI și se conectează cu servicii de mobilitate, astfel încât managementul traficului, al transportului public și al incidentelor să fie realizat unitar, predictibil și orientat spre utilizator.

3.8.1. Dezvoltarea platformelor integrate de management al mobilității urbane, care să asigure coordonarea funcțiilor STI (management trafic, semaforizare, incidente, lucrări, prioritizarea transportului public) și interoperabilitatea cu serviciile de mobilitate.

3.8.2. Dezvoltarea serviciilor digitale orientate către utilizator pentru planificare, informare și, etapizat, rezervare/plată multimodală, inclusiv mecanisme de feedback și stimulente pentru opțiuni de transport sustenabile.

3.8.3. Asigurarea conectării platformelor municipale cu servicii urbane relevante (parcare, energie/încărcare, planificare urbană), în măsura în care acestea susțin eficiența mobilității și interoperabilitatea la nivel de ecosistem.

### **Direcția prioritară 3.9. Alinierea cadrului național STI la standardele și cerințele europene de interoperabilitate**

Direcția vizează armonizarea cadrului național tehnic și operațional pentru STI cu standardele și cerințele europene relevante, astfel încât datele și serviciile digitale din transport să fie compatibile, reutilizabile și integrate coerent în arhitecturi comune la nivelul Uniunii Europene.

3.9.1. Asigurarea adoptării și aplicării standardelor europene relevante pentru interoperabilitatea datelor și a serviciilor STI, inclusiv pentru transportul public și mobilitatea multimodală (de exemplu schimbul de date în rețelele de transport (NeTEx), interfața de servicii pentru informații în timp real (SIRI), specificația generală pentru datele de transport public, precum și alte standarde aplicabile (GTFS)).

3.9.2. Asigurarea transpunerii/implementării cerințelor europene privind schimbul de date, datele deschise și interoperabilitatea (inclusiv cele aferente infrastructurilor de date spațiale), astfel încât proiectele și sistemele STI să fie compatibile cu arhitecturile UE.

3.9.3. Transpunerea și aplicarea obligatorie a standardelor tehnice elaborate de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației.

3.9.4. Alinierea domeniilor specifice la inițiative și cadre europene relevante, inclusiv în sectorul feroviar, aerian și navigație (RIS și Ghișeul unic maritim), pentru interoperabilitate și continuitate operațională.

3.9.5. Participarea instituțiilor naționale la rețele, organisme și inițiative europene de cooperare/standardizare pentru schimb de bune practici și accelerarea integrării (ex. C-Roads, SESAR, rețele feroviare și maritime relevante).

### **Direcția prioritară 3.10. Dezvoltarea și integrarea serviciilor multimodale de mobilitate (în continuare- MaaS) în ecosisteme regionale și europene**

Direcția urmărește conectarea progresivă a operatorilor și serviciilor de transport la ecosisteme MaaS, prin asigurarea seturilor de date necesare planificării călătoriei și a interfețelor standardizate de integrare, astfel încât utilizatorii să beneficieze de servicii multimodale coerente și comparabile.

3.10.1. Asigurarea includerii seturilor de date și a serviciilor relevante pentru mobilitate multimodală în aplicații MaaS, cu acoperire etapizată pentru transportul rutier interurban, transportul aerian și transportul pe căi navigabile interioare, inclusiv informații operaționale necesare planificării călătoriilor.

3.10.2. Dezvoltarea unui cadru unitar de interfețe standardizate (în continuare-API) care să permită participarea operatorilor publici și privați la ecosisteme MaaS, inclusiv integrarea serviciilor complementare, în condiții de interoperabilitate.

3.10.3. Facilitarea reutilizării datelor eligibile prin API-uri deschise și politici de date deschise, pentru stimularea dezvoltării aplicațiilor și serviciilor digitale de mobilitate de către entități publice și private.

### **Direcția prioritară 3.11. Facilitarea schimbului de date și a conectării la platforme europene pentru mobilitate inteligentă**

Direcția urmărește instituirea condițiilor tehnice și organizaționale pentru schimbul de date standardizat și conectarea fluxurilor naționale la platforme europene, astfel încât serviciile de mobilitate și transport ale Republicii Moldova să fie integrate gradual în ecosistemele digitale europene.

3.11.1. Dezvoltarea și menținerea unui depozit de date multimodale accesibil și reutilizabil, în condiții standardizate, pentru a sprijini dezvoltarea serviciilor digitale și integrarea cu ecosisteme europene.

3.11.2. Asigurarea conectării fluxurilor de date naționale la platforme europene relevante (de exemplu, Spațiul European de Date privind Mobilitatea), pentru facilitarea schimbului transfrontalier de date și creșterea compatibilității serviciilor.

3.11.3. Integrarea și publicarea seturilor de date specifice transportului aerian (decolare/aterizare și alte date operaționale relevante) în mecanismele naționale de acces la date și asigurarea conectării cu platformele europene, în conformitate cu cerințele privind datele deschise și interoperabilitatea.

3.11.4. Integrarea și publicarea seturilor de date pentru navigație și servicii portuare (inclusiv condiții de navigație, ora estimată de sosire și disponibilitatea serviciilor portuare), în mecanismele naționale de acces la date și conectarea acestora cu platformele europene relevante, în condiții de standardizare, date deschise și interoperabilitate.

## **72. Obiectivul general 4. Asigurarea tranziție către mobilitate durabilă cu impact redus asupra mediului și capacitate consolidată pentru implementarea STI**

Prin acest obiectiv se urmărește diminuarea emisiilor și a consumului energetic asociate transportului prin utilizarea STI pentru fluidizare, eco-rutare și management al mobilității, precum și consolidarea condițiilor instituționale și a competențelor necesare pentru implementarea sustenabilă a Strategiei STI și pentru atragerea finanțărilor.

### **Direcția prioritară 4.1. Reducerea emisiilor prin management inteligent al mobilității**

Direcția vizează diminuarea emisiilor și a consumului de combustibil prin reducerea congestiilor și optimizarea fluxurilor de trafic, utilizând servicii STI de control adaptiv și informare în timp real, cu efect direct asupra eficienței energetice a mobilității.

4.1.1. Optimizarea traficului prin control adaptiv, informare în timp real și măsuri de evitare a congestiei, cu efect direct asupra reducerii consumului de combustibil.

4.1.2. Integrarea funcțiilor de eco-rutare și a indicatorilor de impact (emisii/consum) în serviciile digitale de informare și planificare a călătoriei.

### **Direcția prioritară 4.2. Monitorizarea factorilor de mediu și managementul accesului**

Direcția urmărește utilizarea datelor de mediu pentru intervenții operaționale și decizii informate, inclusiv gestionarea dinamică a accesului în zone sensibile, precum și creșterea gradului de informare a utilizatorilor pentru alegeri de mobilitate mai sustenabile.

4.2.1. Integrarea sistemelor de monitorizare a calității aerului cu managementul traficului și dezvoltarea măsurilor dinamice de gestionare a accesului în zone sensibile, în funcție de nivelul poluării.

4.2.2. Dezvoltarea instrumentelor digitale care să stimuleze alegeri de mobilitate sustenabilă (informare, feedback, opțiuni multimodale).

### **Direcția prioritară 4.3. Reducerea emisiilor în operațiuni aeriene și portuare**

Direcția vizează eficientizarea operațiunilor aeroportuare și portuare prin soluții digitale care reduc timpii de așteptare, optimizează utilizarea resurselor și diminuează consumul energetic, contribuind la tranziția către operațiuni mai curate și mai predictibile.

4.3.1. Optimizarea mișcărilor la sol în aeroporturi și a utilizării resurselor prin management digital și analitică, cu reducerea consumului energetic.

4.3.2. Optimizarea operațiunilor portuare și a traficului naval/fluviat prin servicii digitale (programare, rutare, reducerea timpilor de așteptare), inclusiv sprijinirea soluțiilor „port verde”.

#### **Direcția prioritară 4.4. Capacitate administrativă, competențe și inovare pentru implementarea STI**

Direcția urmărește întărirea capacității instituționale de coordonare și implementare, dezvoltarea competențelor profesionale și stimularea inovării, astfel încât Strategia STI să fie aplicată consecvent, cu absorbție sporită a finanțărilor și cu rezultate măsurabile.

4.4.1. Consolidarea capacității de coordonare și implementare, inclusiv participarea în rețele și inițiative europene relevante pentru STI.

4.4.2. Dezvoltarea resursei umane prin programe de formare, module de competențe digitale și cooperare academică (inclusiv proiecte educaționale internaționale).

4.4.3. Stimularea cercetării și inovării și sprijinirea participării la proiecte europene pentru dezvoltarea și testarea soluțiilor STI.

## **V. IMPACTUL**

**73.** Implementarea Strategiei naționale privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026–2035 are potențialul să genereze schimbări structurale pe termen lung în sectorul transporturilor, prin tranziția către un sistem de mobilitate mai sigur, mai eficient, mai predictibil și mai sustenabil, bazat pe date și servicii digitale interoperabile. Impactul preconizat este fundamentat pe concluziile analizei situației existente și pe problemele identificate (fragmentarea inițiativelor digitale, utilizarea insuficientă a datelor, interoperabilitate redusă, vulnerabilități privind siguranța și reziliența), fiind corelat cu obiectivele generale și direcțiile prioritare ale Strategiei, precum și cu prioritățile relevante ale Strategiei naționale de dezvoltare „Moldova Europeană 2030”.

**74.** Pe termen lung, Strategia va susține îmbunătățirea performanței economice a transporturilor prin reducerea costurilor asociate congestiilor, întârzierilor și incidentelor, precum și prin creșterea predictibilității timpilor de deplasare și a fiabilității serviciilor pentru pasageri și mărfuri. Digitalizarea operațiunilor și introducerea mecanismelor de informare în timp real vor contribui la optimizarea lanțurilor logistice și la reducerea pierderilor de timp și resurse, cu efecte asupra competitivității operatorilor și atractivității mediului investițional. Dezvoltarea ecosistemului STI va stimula cererea pentru soluții tehnologice și servicii digitale, favorizând cooperarea dintre sectorul public, mediul privat și instituțiile academice, inclusiv în domeniul cercetării aplicate și inovării. Totodată, standardizarea și interoperabilitatea vor diminua sarcina administrativă și vor facilita accelerarea fluxurilor economice și comerciale.

**75.** Efectele la nivel social sunt anticipate prin creșterea siguranței participanților la trafic și reducerea consecințelor accidentelor, inclusiv prin avertizare timpurie, management al incidentelor și intervenție coordonată. Extinderea serviciilor digitale de informare și mobilitate, împreună cu modernizarea transportului public și integrarea soluțiilor multimodale, vor îmbunătăți accesul la servicii esențiale și vor contribui la reducerea timpului de deplasare, cu impact favorabil asupra calității vieții. Implementarea principiului echității în mobilitate este de natură să reducă disparitățile de acces, în special între mediul urban și cel rural, precum și pentru persoanele cu mobilitate redusă, vârstnici, copii, persoane cu dizabilități și gospodării cu resurse limitate.

**76.** Din perspectiva egalității de gen, îmbunătățirea siguranței, accesibilității și predictibilității transportului public și a mobilității urbane poate contribui la diminuarea barierelor de mobilitate care afectează disproporționat femeile, inclusiv în contextul deplasărilor zilnice multiple și al preocupărilor legate de securitatea personală. Serviciile digitale de informare, managementul inteligent al fluxurilor și măsurile orientate către protecția utilizatorilor vulnerabili pot spori încrederea în utilizarea transportului public. Totodată, consolidarea capacităților instituționale și dezvoltarea competențelor în domeniul STI creează premise pentru creșterea participării femeilor în domeniile tehnice și de management al mobilității, inclusiv prin programe de formare și inițiative educaționale.

**77.** Efectele asupra mediului sunt anticipate prin diminuarea emisiilor și a poluării aerului, ca urmare a reducerii congestiilor și a optimizării fluxurilor de trafic prin management adaptiv, informare în timp real și eco-rutare, precum și prin stimularea utilizării transportului public, a mobilității active și a soluțiilor multimodale. Datele colectate și procesate prin sistemele STI vor sprijini intervenții mai rapide și mai bine direcționate în zonele cu nivel ridicat de poluare și vor fundamenta măsuri de planificare orientate spre eficiență energetică și reducerea impactului asupra mediului, în concordanță cu angajamentele naționale privind tranziția verde și Agenda 2030.

**78.** La nivel administrativ, Strategia va contribui la consolidarea guvernancei STI prin stabilirea unor mecanisme coerente de coordonare, standarde comune și reducerea fragmentării inițiativelor și responsabilităților. Operaționalizarea Punctului Național de Acces pentru date STI și extinderea interoperabilității vor îmbunătăți transparența, calitatea procesului decizional și capacitatea de monitorizare și evaluare a intervențiilor. În paralel, dezvoltarea resurselor umane și profesionalizarea funcțiilor relevante vor spori capacitatea instituțiilor de a planifica, implementa și gestiona investiții, inclusiv de a absorbi finanțări externe și de a asigura implementarea etapizată a programelor aferente Strategiei.

**79.** Beneficiile preconizate vizează, în principal, utilizatorii rețelei de transport (pietoni, bicicliști, conducători auto, pasageri), operatorii de transport publici și privați, autoritățile administrației publice centrale și locale, instituțiile de reglementare și control, mediul academic și sectorul tehnologic. În mod particular, efectele pozitive sunt relevante pentru grupurile vulnerabile dependente

de accesul echitabil la mobilitate (persoane cu dizabilități, vârstnici, copii, persoane cu venituri reduse și populația din mediul rural). Concomitent, implementarea poate genera riscuri și efecte negative potențiale, inclusiv riscuri asociate securității cibernetice și protecției datelor, riscul de excluziune digitală pentru persoanele cu competențe digitale reduse sau acces limitat la internet, precum și riscul de dezvoltare neuniformă între teritorii. Diminuarea acestor riscuri va fi susținută prin cerințe de securitate și reziliență digitală, standardizare și interoperabilitate, diversificarea canalelor de acces la servicii și măsuri de instruire și incluziune digitală.

**80.** Pe termen lung, Strategia va contribui la transformarea sistemului național de transport într-un ecosistem digital interconectat, sigur și orientat către utilizator, cu servicii mai previzibile și mai sustenabile, consolidând integrarea funcțională a Republicii Moldova în arhitecturile europene ale mobilității inteligente și sprijinind dezvoltarea durabilă a țării.

## VI. INDICATORI DE IMPACT

Obiectivul general	Indicatorul de impact	Sursa	Valoarea de referință (2025)	Ținta intermediară (2030)	Ținta finală (2035)
<b>Obiectivul general 1.</b> Creșterea siguranței și a rezilienței sistemului național de transport prin tehnologii inteligente	Rata accidentelor rutiere la 100 de mii de populație, (ODD 11.2.1.3)	Inspectoratul General al Poliției al MAI	84.6 (anul 2024)	70	65
	Rata de reducere a numărului deceselor cauzate de accidente rutiere pe rețeaua națională de transport	Inspectoratul General al Poliției al MAI	20% (comparativ cu 2020)	25%	30%
	Procentul accidentelor detectate automat de sistemele STI	Instituția responsabilă STI	0%	> 30%	> 60%
	Ponderele autoturismelor electrice și hibride în totalul parcului auto	Agencia Servicii Publice CNED	7	15	30
	<b>Obiectivul general 2.</b> Creșterea eficienței și a fiabilității mobilității și logisticii	Lungimea rețelei rutiere gestionate prin Sisteme de Transport Inteligente	AND MIDR	< 5%	> 20% urban; > 15% interurban
Ponderele flotei de transport public echipată cu Sisteme de Transport Inteligente pentru monitorizare în timp real		APL MIDR	< 5%	> 30%	≥ 80%
Numărului de orașe care implementează servicii digitalizate de transport urban		APL MIDR	3	10	15
Rata de creștere a volumului de mărfuri transportate pe toate modurile de transport		BNS	7% (comparativ cu 2019)	10%	15%
Rata de creștere a numărului de pasageri transportați cu transportul public		BNS	20% (comparativ cu 2019)	30%	50%

<b>Obiectivul general 3.</b> Consolidarea guvernantei datelor și interoperabilității digitale în transport, inclusiv integrarea în ecosistemul european al mobilității inteligente	Procentul sistemelor de colectare și gestionare a datelor integrate în Punctul Național de Acces (PNA)	Instituția responsabilă STI	< 5%	30%	≥ 85%
	Procentul serviciilor de mobilitate digitală integrate într-o platformă națională coerentă ( <i>MaaS-ready</i> )	Instituția responsabilă STI	< 1%	45%	≥ 70%
	Gradul de transpunere și aplicare a standardelor europene relevante în domeniul STI	Instituția responsabilă STI	< 10%	≥ 50%	≥ 90%
	Procentul platformelor STI conforme cu cerințele UE de interoperabilitate	Instituția responsabilă STI	< 5%	40%	≥ 85%
	Interconectarea cu cel puțin un Punct Național de Acces european	Instituția responsabilă STI	Nu	-	Da
	Indicele de dezvoltare a e-Guvernării EGDI	Sondaj UN DESA	Poziția 70	Poziția 60	Poziția 50
<b>Obiectivul general 4.</b> Asigurarea tranziției către mobilitate durabilă cu impact redus asupra mediului și capacitate consolidată pentru implementarea STI	Număr persoane instruite anual în domeniul STI	Instituția responsabilă STI	~ 5	>50	≥ 200
	Număr programe universitare care includ module STI	Ministerul Educației și Cercetării	0	≥ 1	≥ 5
	Emisiile totale de CO <sub>2</sub> provenite de la arderea combustibilului, kilotone (ODD 9.4.1.a)	Agenția de Mediu	9 (2020)	6	4
	Reducerea timpilor de deplasare	AND APL	-	20%	30%

## VII. RISCURI DE IMPLEMENTARE

**81.** Implementarea Strategiei STI implică un set de riscuri și provocări cu caracter sistemic și operațional, determinate de amploarea transformării digitale, complexitatea soluțiilor tehnologice, necesitatea unui cadru de guvernare

funcțional și de cooperare interinstituțională, precum și de dependența de factori externi (inclusiv disponibilitatea surselor de finanțare, evoluția standardelor și reglementărilor europene/internaționale și dinamica pieței de tehnologii). În acest context, procesul de planificare strategică include, în mod obligatoriu, identificarea timpurie a riscurilor care pot afecta atingerea obiectivelor, evaluarea probabilității și a impactului acestora și definirea măsurilor de prevenire, reducere și gestionare a consecințelor, astfel încât implementarea Strategiei să fie realizată etapizat, predictibil și cu un nivel adecvat de control și responsabilitate instituțională.

<b>Riscuri anticipate</b>	<b>Probabilitate</b>	<b>Impact</b>	<b>Măsurile de prevenire sau atenuare</b>
Fragmentarea responsabilităților și lipsa unei coordonări instituționale eficiente între autoritățile publice implicate în planificarea, reglementarea și implementarea măsurilor STI	Medie - Înaltă	Înalt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stabilirea unui mecanism instituțional clar de coordonare pentru implementarea Strategiei STI, cu mandat și atribuții bine definite.</li> <li>• Clarificarea rolurilor și responsabilităților fiecărei instituții implicate în procesul STI, inclusiv la nivel local și regional.</li> </ul>
Lipsa unei entități desemnate pentru coordonare strategică și implementarea STI	Înaltă	Înalt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desemnarea instituției responsabile de coordonarea strategică și operațională a implementării STI.</li> <li>• Stabilirea unei arhitecturi de guvernare STI.</li> </ul>
Dificultăți în implementarea schimbărilor din cauza capacității instituționale scăzute a autorităților de implementare în gestionarea sistemelor digitale complexe	Medie	Înalt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolidarea capacităților profesionale și dezvoltarea instrumentelor de motivare a personalului implicat.</li> <li>• Recrutarea și reținerea specialiștilor calificați în domeniu.</li> <li>• Formare profesională continuă și schimburi de experiență internaționale.</li> </ul>
Finanțarea insuficientă a obiectivelor prezentei Strategii din surse bugetare și din cele de asistență tehnică și financiară din partea partenerilor de dezvoltare	Medie	Înalt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stabilirea unui cadru de finanțare și a unei planificări bugetare pe termen lung.</li> <li>• Identificarea și mobilizarea unui portofoliu diversificat de surse de finanțare inclusiv prin mecanisme de cooperare internațională și parteneriate public-private.</li> <li>• Dezvoltarea de capacități de pregătire a proiectelor mature pentru finanțare (inclusiv studii de fezabilitate și analize cost-beneficiu), pentru a spori eligibilitatea și atractivitatea acestora.</li> </ul>

Neconcordanțe între mecanismul de alocare a resurselor și procesul de implementare a proiectelor de execuție a lucrărilor și serviciilor	Medie	Mediu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Corelarea calendarului bugetar cu portofoliul de proiecte STI, prin planificare multianuală și actualizare anuală a listei de proiecte prioritare.</li> <li>• Excluderea neconcordanței între mecanismul de alocare a resurselor și procesul de implementare a proiectului.</li> </ul>
Instabilitatea politică, schimbările frecvente ale priorităților guvernamentale și presiunea unei agende de reforme complexe	Scăzută	Mediu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stabilirea unui portofoliu prioritar de proiecte STI</li> <li>• Concentrarea pe prioritățile care reflectă un consens larg în societate.</li> <li>• Consolidarea conștientizării și a comunicării publice prin informare și dialog continuu privind beneficiile transformării digitale, inclusiv tratarea acesteia ca investiție strategică pentru eficiență, siguranță și calitatea serviciilor publice.</li> </ul>
Neconcordanțe între soluțiile STI procurate/dezvoltate și cerințele de interoperabilitate, ca urmare a implementării fragmentate și a utilizării unor standarde/tehnologii diferite, cu efecte asupra integrării și schimbului de date.	Scăzută	Mediu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Instituirea unui cadru național de interoperabilitate STI (principii, arhitectură de referință, seturi minime de date, interfețe standard) aplicabil tuturor proiectelor, cu obligativitate pentru autorități și operatori implicați.</li> <li>• Alinierea specificațiilor și a schimbului de date la standardele și recomandările europene relevante, inclusiv cele prevăzute de Directiva (UE) 2023/2661, precum și standarde UE aplicabile pe moduri de transport (rutier/feroviar/aerian/naval).</li> </ul>
Limitări și deficiențe de relevanță și acuratețe ale sistemului (inclusiv statistici) de colectare, analiză și prezentare a datelor necesare pentru procesul de planificare și implementare a politicilor	Scăzută	Mediu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definirea seturilor de date prioritare pentru STI și a cerințelor minime de calitate.</li> <li>• Standardizarea metodologiilor și a definițiilor statistice.</li> <li>• Integrarea standardelor și metodologiilor Uniunii Europene de colectare a datelor.</li> </ul>
Gradul scăzut de conștientizare a importanței punerii în aplicare a strategiei	Scăzută	Mediu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Derularea unei campanii permanente de informare și comunicare privind beneficiile STI.</li> <li>• Instituirea unui mecanism de consultare și implicare a părților interesate.</li> </ul>

Nivel redus de acceptare și utilizare a soluțiilor STI de către utilizatori și actori locali	Medie	Mediu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dezvoltarea competențelor digitale prin instruire periodice, inclusiv și publicarea de ghiduri și materiale informative, cu accent pe utilizatorii cu mobilitate redusă și persoane vârstnice.</li> <li>• Măsuri de reducere a barierelor de acces: interfețe simple, accesibilitate pentru persoane cu dizabilități, opțiuni multilingve, alternative non-digitale acolo unde este necesar.</li> </ul>
--	-------	-------	--

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

## VIII. AUTORITĂȚI ȘI INSTITUȚII RESPONSABILE

**83.** Implementarea Strategiei STI se bazează pe o repartizare clară și complementară a responsabilităților între autoritățile administrației publice centrale și cele locale, într-un cadru de cooperare multi-nivel care asigură coerența strategică, eficiența operațională și adaptarea intervențiilor la particularitățile teritoriale. În acest sens, Strategia delimitează roluri distincte pentru coordonare, reglementare, implementare, operare și monitorizare, cu implicarea, după caz, a operatorilor de transport, a mediului privat, a partenerilor de dezvoltare, a mediului academic și a societății civile.

**84.** La nivel național, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale exercită rolul de autoritate coordonatoare a Strategiei STI, asigurând coerența politicilor publice în domeniu și corelarea obiectivelor strategice cu documentele naționale de planificare și cu angajamentele internaționale asumate. Totodată, Ministerul promovează armonizarea progresivă a cadrului normativ cu actele europene relevante, coordonează implementarea măsurilor, urmărește progresul și asigură raportarea periodică privind realizarea obiectivelor și a direcțiilor prioritare ale Strategiei.

**85.** Pentru asigurarea caracterului integrat al intervențiilor, implementarea Strategiei presupune cooperarea cu autorități publice cu atribuții conexe în domenii precum ordine publică și siguranță rutieră, transformare digitală și protecția mediului. În acest sens, sunt implicate, în limitele competențelor funcționale, Ministerul Afacerilor Interne, Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, precum și Ministerul Mediului.

**86.** Aplicarea intervențiilor sectoriale este asigurată de autoritățile și instituțiile de profil din transport, potrivit mandatului fiecăreia. Agenția Națională Transport Auto contribuie la reglementarea și supravegherea transportului rutier și la integrarea soluțiilor STI în serviciile de transport. S.A. „Administrația de Stat

a Drumurilor” are un rol esențial în dezvoltarea și modernizarea infrastructurii rutiere care susține colectarea și utilizarea datelor pentru servicii STI. În domeniile feroviar, aerian și naval/fluviat, instituțiile competente (inclusiv Autoritatea Aeronautică Civilă, Agenția Feroviară, Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, Agenția Navală și administrațiile portuare, după caz) contribuie la digitalizarea proceselor operaționale, îmbunătățirea interoperabilității și creșterea performanței modurilor de transport aferente.

**87.** Implementarea intervențiilor sectoriale este asigurată de autoritățile și instituțiile de profil din transport, în limitele atribuțiilor legale ale fiecăreia. În domeniul rutier, Agenția Națională Transport Auto asigură, după caz, cadrul de reglementare și supraveghere a serviciilor de transport rutier, sprijinind integrarea tehnologiilor STI în activitatea operatorilor și în serviciile destinate utilizatorilor, inclusiv prin cerințe privind colectarea și raportarea datelor operaționale. S.A. „Administrația de Stat a Drumurilor” deține un rol esențial în dezvoltarea, modernizarea și administrarea infrastructurii rutiere care susține funcționarea serviciilor STI. În domeniile feroviar, aerian și naval/fluviat, instituțiile competente: Agenția Feroviară, Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, Autoritatea Aeronautică Civilă, Agenția Navală contribuie la digitalizarea și optimizarea proceselor operaționale, la creșterea siguranței și eficienței serviciilor.

**88.** Pentru asigurarea guvernantei datelor și a interoperabilității tehnice, Strategia prevede operaționalizarea Punctului Național de Acces pentru date STI și stabilirea instituției responsabile de coordonare a domeniului, în vederea asigurării interoperabilității tehnice între sistemele și platformele relevante.

**89.** În completarea responsabilităților instituționale, aplicarea Strategiei este susținută prin mecanisme de colaborare interinstituțională orientate către schimbul de date, asigurarea continuității operaționale, protecția infrastructurilor critice și integrarea cerințelor de securitate cibernetică și reziliență digitală în proiectele STI, în funcție de tipul intervențiilor și de nivelul de risc asociat.

**90.** La nivel local, autoritățile administrației publice locale au un rol determinant în implementarea soluțiilor STI pentru mobilitatea urbană, în corelare cu documentele locale de planificare. Acestea asigură, după caz, introducerea și operarea sistemelor de management al traficului, semaforizare inteligentă, informare în timp real și ticketing electronic, precum și integrarea serviciilor digitale de mobilitate, inclusiv prin furnizarea seturilor de date relevante către mecanismele naționale de guvernare a datelor.

**91.** Cooperarea multi-nivel este consolidată prin constituirea, după caz, a grupurilor de lucru locale pentru proiecte și inițiative prioritare, cu participarea autorităților locale, a instituțiilor competente și a operatorilor de transport. Această cooperare este facilitată prin instrumente comune de planificare și raportare și prin aplicarea standardelor tehnice relevante, astfel încât intervențiile să fie coerente, compatibile și comparabile între teritorii.

**92.** Caracterul tehnologic și intersectorial al STI impune un ecosistem de implementare deschis, care valorifică expertiza și capacitatea de inovare a

mediului privat și a mediului academic, cu respectarea interesului public și a cerințelor de transparență, securitate și protecția datelor. În acest sens, cooperarea public–privată este încurajată în special pentru dezvoltarea și operarea platformelor digitale, a serviciilor de informare în timp real, a soluțiilor MaaS, a sistemelor de ticketing electronic, a echipamentelor inteligente și a serviciilor de operare și mentenanță.

**93.** Implicarea sectorului privat, a comunității academice și a societății civile se realizează prin mecanisme consultative și parteneriale, inclusiv participarea în grupuri de lucru tematice, proiecte pilot, inițiative de cercetare–inovare și programe de dezvoltare a competențelor.

**94.** Prin această arhitectură instituțională și prin implicarea coordonată a părților interesate, Strategia STI creează premisele unui cadru de implementare funcțional, predictibil și orientat către rezultate, în care intervențiile naționale și locale se completează, iar contribuțiile actorilor publici și privați susțin tranziția către un sistem de transport inteligent, interoperabil și centrat pe utilizator.

## **IX. PROCEDURI DE EVALUARE ȘI RAPORTARE**

**95.** Implementarea Strategiei naționale privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026–2035 se va realiza printr-un cadru funcțional, coerent și transparent de monitorizare, evaluare și raportare, care să permită urmărirea sistematică a progresului, identificarea timpurie a blocajelor și ajustarea măsurilor în funcție de rezultate și de evoluțiile tehnologice și instituționale. Acest cadru susține guvernanta bazată pe date, responsabilizarea instituțiilor implicate și fundamentarea deciziilor de politică publică și investiționale în domeniul mobilității inteligente.

**96.** Strategia se va implementa în perioada 2026–2035, prin intermediul programelor de implementare a acesteia pentru anii 2026-2030 (etapa întâi) și pentru anii 2031-2035 (etapa a doua). Programele de implementare vor asigura operaționalizarea obiectivelor și direcțiilor prioritare ale Strategiei, vor stabili acțiunile, termenele, responsabilitățile, resursele și indicatorii de monitorizare, constituind baza pentru planificarea și raportarea progresului.

**97.** Coordonarea implementării și raportării revine Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în calitate de autoritate coordonatoare a Strategiei. Ministerul asigură o abordare integrată a realizării obiectivelor și direcțiilor prioritare pe baza setului de indicatori aprobat, funcționează ca punct focal pentru colectarea, consolidarea și validarea informațiilor de implementare și formulează, după caz, propuneri de măsuri corective a intervențiilor atunci când evaluările indică necesitatea unor ajustări.

**98.** Cadrul de raportare se bazează pe responsabilități clar delimitate, în funcție de competențele instituționale și de rolul fiecărei autorități în implementarea măsurilor STI. Instituțiile sectoriale contribuie cu date

operaționale, rapoarte tehnice și informații privind stadiul implementării în domeniile aferente, astfel încât progresul să fie prezentat în mod comparabil și actualizat.

**99.** În acest sens, Agenția Națională Transport Auto, S.A. „Administrația de Stat a Drumurilor”, Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, Autoritatea Aeronautică Civilă, Agenția Navală și Agenția Feroviară furnizează date și informații aferente modurilor de transport pe care le reglementează sau le operează, inclusiv privind dezvoltarea infrastructurilor și serviciilor STI, nivelul de digitalizare, interoperabilitatea sistemelor, aplicarea standardelor și indicatorii tehnici specifici.

**100.** Biroul Național de Statistică contribuie, în limitele competențelor sale, la colectarea, validarea și furnizarea datelor statistice relevante pentru urmărirea indicatorilor de rezultat și de impact, inclusiv prin asigurarea calității și comparabilității seriilor de date utilizate în procesul de raportare.

**101.** Urmărirea progresului se va realiza prin utilizarea combinată a metodelor cantitative (date statistice, indicatori, rapoarte tehnice) și a metodelor calitative. Componenta calitativă este susținută de expertiza internă a instituțiilor implicate și, după caz, de expertiza externă, prin evaluări tematice, consultări, studii, analize de sistem și alte instrumente adaptate necesităților fiecărei etape de implementare.

**102.** Evaluarea Strategiei va fi realizată etapizat, pentru a reflecta dinamica domeniului și evoluțiile contextuale. În anul 2031 se va efectua evaluarea intermediară, care va analiza rezultatele înregistrate în etapa 2026–2030, nivelul de realizare a acțiunilor planificate și efectele produse până la acel moment. Concluziile evaluării intermediare vor fundamenta, după caz, actualizarea priorităților și a indicatorilor, precum și fundamentarea elaborării programului de implementare pentru etapa 2031–2035, ținând cont de evoluțiile naționale și europene, de progresul tehnologic și de capacitatea de atragere a investițiilor și de extindere a soluțiilor STI.

**103.** Evaluarea finală se va realiza după încheierea perioadei de implementare, în anul 2036, cu implicarea principalelor părți interesate, pentru a asigura un proces obiectiv, cuprinzător și orientat către lecții învățate. Evaluarea finală va consolida concluziile privind rezultatele și impactul Strategiei și va formula recomandări pentru ciclul strategic următor.

**104.** Evaluările și rapoartele aferente vor fi elaborate cu respectarea prevederilor Ghidului metodologic pentru evaluarea intermediară și ex-post a politicilor publice și vor include, în mod prioritar, analiza următoarelor criterii: relevanța; efectivitatea (gradul de realizare a obiectivelor); eficiența (utilizarea resurselor); durabilitatea; impactul; coerența (logica dintre obiective, intervenții și resurse, precum și sinergia cu alte politici publice).

**105.** Rapoartele privind implementarea și evaluarea vor fi elaborate de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, pe baza informațiilor furnizate de instituțiile implementatoare și, după caz, cu contribuții de expertiză. Rapoartele vor fi prezentate Guvernului și vor fi asigurate condiții de transparență publică

prin publicarea acestora pe site-ul web oficial a ministerului și prin informarea părților interesate, astfel încât rezultatele să fie accesibile și să susțină responsabilitatea instituțională.

## NOTA DE FUNDAMENTARE

### la proiectul de hotărâre a Guvernului cu privire la aprobarea Strategiei naționale privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026 – 2035

<b>1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ</b>
Proiectul de hotărâre a Guvernului cu privire la aprobarea Strategiei naționale privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026 – 2035 a fost elaborat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, cu suportul tehnic al Secretariatului Permanent al Comunității de Transport.
<b>2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ</b>
<b>2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ</b>
<p>Proiectul de hotărâre a Guvernului cu privire la aprobarea Strategiei naționale privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026 – 2035, este elaborat în temeiul Agendei de reforme a Planului de Creștere al Republicii Moldova pentru anii 2025–2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.260/2025, în particular măsura nr.1.4 aferentă pilonului 2 Conectivitate și infrastructură digitală, care prevede stabilirea unei viziuni clare și obiective strategice pentru dezvoltarea STI în Moldova, în conformitate cu cerințele UE.</p> <p>De asemenea, elaborarea Strategiei este prevăzută și în Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, la acțiunea normativă nr. 54 din Anexa A aferentă capitolului 14 „Politica de transport”.</p>
<b>2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative</b>
<p>Sectorul transporturilor din Republica Moldova se confruntă cu o creștere continuă a cererii de mobilitate, care generează presiuni tot mai mari asupra infrastructurii existente, asupra capacităților operaționale ale operatorilor de transport și asupra mecanismelor instituționale de gestionare a traficului și a fluxurilor de transport. Potrivit datelor statistice, volumul total al pasagerilor transportați anual a crescut de la 196,9 milioane în anul 2021 la 333,0 milioane în anul 2025, ceea ce reprezintă o creștere cumulată de aproximativ 69%. În același timp, în anul 2025 transportul public a înregistrat o majorare de 8,3% comparativ cu anul precedent. Structura mobilității rămâne puternic concentrată pe transportul rutier și transportul urban de pasageri, care cumulează peste 99% din totalul deplasărilor, în timp ce transportul feroviar de pasageri continuă să dețină o pondere marginală, sub 1% din total. Această structură evidențiază persistența dezechilibrelor modale și dependența accentuată de infrastructura rutieră. Tendințele de motorizare amplifică aceste presiuni. Numărul vehiculelor înmatriculate a depășit 1,38 milioane în anul 2025, comparativ cu aproximativ 1,17 milioane în anul 2022. Totodată, în municipiul Chișinău circulă zilnic circa 400 de mii de automobile, ceea ce accentuează congestia, poluarea, riscul de accidente și degradarea accelerată a infrastructurii</p>



urbane. Din perspectiva siguranței rutiere, deși numărul deceselor cauzate de accidente rutiere s-a redus de la 209 cazuri în anul 2024 la 189 cazuri în anul 2025, s-a înregistrat o creștere de 10,4% a numărului de accidente rutiere față de anul 2024, iar 48,66% dintre acestea s-au produs în mediul urban. Totodată, starea infrastructurii rutiere rămâne o problemă structurală, întrucât aproximativ 46% din drumurile naționale se încadrează în anul 2025 în categoriile „rea” și „foarte rea”. Aceste evoluții confirmă faptul că mecanismele actuale de planificare, supraveghere și intervenție nu mai sunt suficiente pentru a răspunde în mod adecvat presiunilor crescânde asupra sistemului de transport. Și în domeniul transportului de mărfuri se constată vulnerabilități importante. În perioada 2021–2025, volumul total al mărfurilor transportate a crescut de la 19,7 milioane tone la 20,2 milioane tone, însă structura transportului de mărfuri rămâne dominată de transportul rutier, care concentrează peste 86,9% din total. Această dependență structurală generează presiuni suplimentare asupra rețelei rutiere, asupra punctelor de trecere a frontierei și asupra lanțurilor logistice, sporind expunerea sistemului la congestii, întârzieri, creșteri ale costurilor și perturbări externe. În lipsa unor instrumente moderne de monitorizare, coordonare și optimizare a fluxurilor, capacitatea autorităților și a operatorilor de a gestiona eficient mobilitatea și logistica rămâne limitată. În acest context, dezvoltarea Sistemelor de Transport Inteligente în Republica Moldova se caracterizează, în prezent, printr-un nivel inegal de maturitate și printr-un grad ridicat de fragmentare instituțională și tehnologică. În sectorul rutier există componente funcționale, inclusiv Sistemul automatizat de supraveghere a circulației rutiere „Controlul traficului”, administrat de autoritățile competente din subordinea Ministerului Afacerilor Interne, alte soluții de monitorizare și control al traficului rutier, precum și Sistemul integrat de management în domeniul transportului rutier. La nivel urban, în particular, în municipiul Chișinău, sunt implementate unele soluții de e-ticketing și aplicații pentru transportul public. Cu toate acestea, aceste inițiativă sunt dezvoltate punctual, fără a fi integrate într-un cadru național coerent și fără aplicarea uniformă a unor standarde comune. În celelalte moduri de transport, dezvoltarea STI se află în faze incipiente. Pe dimensiunea cadrului normativ aplicabil, Republica Moldova dispune de acte normative și documente de politici relevante pentru planificarea strategică, dezvoltarea infrastructurii, digitalizare, mobilitate și siguranță rutieră, care creează premise generale pentru modernizarea transporturilor și digitalizarea serviciilor publice, însă nu instituie un cadru strategic și normativ dedicat în mod expres Sistemelor de Transport Inteligente. Principala problemă identificată constă în absența unui document de politici publice specializat și a unui cadru unitar care să reglementeze dezvoltarea, implementarea și coordonarea Sistemelor de Transport Inteligente la nivel național. În prezent, cadrul legislativ nu include o lege-cadru în domeniul STI și nici reglementări explicite privind arhitectura națională STI, interoperabilitatea sistemelor, standardele tehnice comune, platformele naționale de date de mobilitate, ciclul de viață al datelor de transport, precum și cerințele de securitate cibernetică aplicabile infrastructurilor inteligente de transport. În lipsa acestor repere, soluțiile existente sunt dezvoltate izolat, pe segmente instituționale distincte, utilizând standarde și opțiuni tehnice neuniforme, ceea ce reduce



compatibilitatea dintre sisteme, limitează scalarea la nivel național și diminuează eficiența investițiilor publice. Totodată, nu există un cadru juridic complet care să reglementeze colectarea, stocarea, schimbul, reutilizarea și publicarea datelor de mobilitate, iar datele existente sunt dispersate între diferite instituții, având niveluri diferite de actualizare, calitate și accesibilitate. Republica Moldova nu dispune, în prezent, de un Punct Național de Acces pentru datele de transport, care, potrivit modelului european, constituie infrastructura-cheie pentru publicarea și distribuirea seturilor de date de mobilitate în condiții standardizate și nediscriminatorii. De asemenea, lipsește un mecanism formal de guvernare intersectorială și o structură instituțională cu roluri și responsabilități clar definite pentru coordonarea domeniului STI, ceea ce generează dificultăți în planificarea investițiilor, în evitarea suprapunerilor, în asigurarea continuității serviciilor digitale și în gestionarea riscurilor de securitate cibernetică. Aceste lacune normative și instituționale afectează în mod direct capacitatea statului de a răspunde eficient provocărilor actuale din sectorul transporturilor. În lipsa unei abordări sistemice și coordonate, se mențin fragmentarea soluțiilor tehnice, utilizarea insuficientă a datelor în timp real, interoperabilitatea redusă, nivelul scăzut de integrare multimodală și capacitatea limitată de fundamentare a deciziilor publice pe bază de evidențe. Totodată, efectele acestor deficiențe se resimt în mod disproporționat asupra categoriilor vulnerabile, inclusiv persoanelor cu mobilitate redusă, vârstnicilor, elevilor, studenților și populației din mediul rural, care depind într-o măsură mai mare de existența unor servicii de transport accesibile, previzibile și bine integrate.

Prin urmare, elaborarea Strategiei naționale privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026–2035 se impune ca o intervenție necesară și justificată, menită să instituie un cadru strategic național coerent pentru dezvoltarea STI, să definească obiectivele, direcțiile prioritare și mecanismele de implementare, să consolideze guvernarea datelor și interoperabilitatea și să asigure convergența treptată cu cerințele și standardele Uniunii Europene în domeniul mobilității inteligente. În absența unei asemenea intervenții, persistă riscul accentuării fragmentării instituționale și tehnologice, al menținerii unui nivel redus de interoperabilitate, al diminuării competitivității economice și logistice și al întâzierii integrării Republicii Moldova în ecosistemul european al transporturilor inteligente.

### **3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse**

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

Proiectul are drept scop aprobarea Strategiei naționale privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026–2035, document de politici publice prin care se instituie cadrul strategic național pentru dezvoltarea, coordonarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea Sistemelor de Transport Inteligente în Republica Moldova. Strategia urmărește orientarea, pe termen mediu și lung, a procesului de digitalizare și modernizare a sistemului de transport, în vederea creșterii eficienței, siguranței, rezilienței, sustenabilității și calității serviciilor de mobilitate, precum și a alinierii progresive la standardele și bunele practici ale Uniunii Europene.

Prin conținutul său, Strategia stabilește direcțiile de intervenție necesare pentru:

- consolidarea cadrului instituțional și a mecanismelor de guvernare pentru dezvoltarea și coordonarea STI;
- creșterea nivelului de digitalizare și interoperabilitate între modurile de transport;

- dezvoltarea unei arhitecturi STI naționale și a unui sistem coerent de gestionare, schimb și reutilizare a datelor;
- îmbunătățirea capacității instituționale și a competențelor profesionale în domeniul STI;
- sprijinirea tranziției către un sistem de transport sigur, eficient energetic și cu impact redus asupra mediului.

Un element central al proiectului îl constituie stabilirea unui set coerent de patru obiective generale, fundamentate pe concluziile analizei situației existente și formulate în corelare cu documentele naționale de planificare strategică și cu angajamentele asumate de Republica Moldova în procesul de integrare europeană. Aceste obiective răspund principalelor probleme identificate în sector, respectiv intensificarea presiunilor asupra mobilității și infrastructurii, dependența structurală de transportul rutier, dezvoltarea fragmentată și neuniformă a soluțiilor digitale, nivelul redus de interoperabilitate, vulnerabilitățile persistente privind siguranța și reziliența, precum și valorificarea insuficientă a datelor în procesele de planificare și luare a deciziilor.

În acest sens, Strategia prevede următoarele obiective generale:

- Obiectivul general 1: creșterea siguranței și a rezilienței sistemului național de transport prin tehnologii inteligente;
- Obiectivul general 2: dezvoltarea serviciilor STI pentru managementul inteligent al mobilității și logisticii;
- Obiectivul general 3: consolidarea guvernanței datelor și a interoperabilității digitale în transport, inclusiv integrarea în ecosistemul european al mobilității inteligente;
- Obiectivul general 4: asigurarea tranziției către mobilitate durabilă, cu impact redus asupra mediului, și consolidarea capacității administrative pentru implementarea STI.

Printre elementele noi ale proiectului se evidențiază, în mod special, instituirea cadrului strategic național dedicat exclusiv Sistemelor de Transport Inteligente, cu obiective, direcții prioritare, măsuri și indicatori de impact clar definiți. De asemenea, documentul introduce o abordare integrată, bazată pe date, interoperabilitate și coordonare interinstituțională, în locul dezvoltării punctuale și dispersate a soluțiilor digitale. Un element important îl constituie și necesitatea stabilirii Punctului Național de Acces pentru date STI ca infrastructură esențială pentru colectarea, publicarea, schimbul și reutilizarea datelor de mobilitate, în concordanță cu modelul european. Totodată, Strategia stabilește premisele alinierii treptate la standardele și cerințele Uniunii Europene relevante pentru interoperabilitate, date deschise, servicii multimodale și integrare în ecosistemele europene de mobilitate inteligentă.

### **3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare**

Deși cadrul strategic național include anumite referințe la digitalizarea transporturilor și la implementarea unor soluții inteligente, acestea au un caracter general și sectorial și nu sunt de natură să substituie necesitatea unui document de politici dedicat, care să asigure o abordare unitară, coerentă și etapizată a dezvoltării Sistemelor de Transport Inteligente la nivel național.

Totodată, în contextul obligațiilor asumate de Republica Moldova în calitate de stat-candidat pentru aderarea la Uniunea Europeană, inclusiv al angajamentelor prevăzute în

Agenda de reforme a Planului de Creștere al Republicii Moldova pentru anii 2025–2027, elaborarea unui document de politici dedicat dezvoltării Sistemelor de Transport Inteligente constituie o cerință expresă.

Prin urmare, opțiunea menținerii situației actuale, fără elaborarea unui document de politici dedicat, a fost considerată neviabilă, întrucât ar perpetua lipsa unui cadru strategic în domeniu și ar conduce la neîndeplinirea obligațiilor de realizarea a Agendei de reforme.

#### **4. Analiza impactului de reglementare**

##### **4.1. Impactul asupra sectorului public**

Strategia generează un impact pozitiv asupra sectorului public, prin consolidarea capacității de planificare strategică și prin crearea cadrului necesar pentru implementarea coordonată a soluțiilor STI la nivel național. În același timp, aceasta va contribui la reducerea fragmentării inițiativelor existente și la sporirea coerenței dintre politicile publice, investițiile și proiectele promovate de autoritățile administrației publice centrale și locale.

Pe termen mediu și lung, Strategia este de natură să producă efecte structurale asupra modului de planificare și gestionare a intervențiilor publice în sectorul transporturilor, prin orientarea acestora către un model bazat pe date, interoperabilitate și rezultate măsurabile. Deși proiectul nu instituie, prin sine, reorganizări administrative imediate, acesta creează cadrul strategic necesar pentru dezvoltarea mecanismelor funcționale de coordonare, clarificarea rolurilor instituționale în domeniul STI și fundamentarea ulterioară a măsurilor normative, instituționale și investiționale necesare.

Totodată, implementarea Strategiei va contribui la o mai bună prioritizare a investițiilor publice, la utilizarea mai eficientă a resurselor disponibile și la consolidarea mecanismelor de monitorizare a rezultatelor, cu efecte favorabile asupra calității procesului decizional și asupra capacității administrative de gestionare a intervențiilor în domeniu.

##### **4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative**

Costurile aferente implementării Strategiei urmează să fie determinate și reflectate etapizat în Programul de implementare a acesteia, în dependență de acțiunile concrete prevăzute, termenele de realizare și instituțiile responsabile, și vor fi corelate cu cadrul bugetar pe termen mediu și cu bugetele anuale ale autorităților publice implicate.

##### **4.3. Impactul asupra sectorului privat**

Proiectul are un impact pozitiv asupra sectorului privat, în special asupra operatorilor de transport, întreprinderilor logistice, furnizorilor de servicii digitale, dezvoltatorilor de tehnologii și echipamente STI, precum și asupra altor întreprinderi care depind de funcționarea eficientă și predictibilă a sistemului de transport. Pe termen mediu și lung, implementarea Strategiei este de natură să producă efecte favorabile asupra mediului de afaceri, prin creșterea predictibilității fluxurilor de transport, reducerea timpilor de deplasare și a întârzierilor, sporirea transparenței și accesibilității informațiilor de mobilitate, îmbunătățirea interoperabilității dintre sisteme și crearea unor condiții mai bune pentru dezvoltarea serviciilor digitale și a soluțiilor inovatoare în domeniul mobilității și logisticii.

##### **4.4. Impactul social**

Proiectul are un impact social pozitiv și va contribui la creșterea siguranței participanților la trafic, la îmbunătățirea accesului la servicii de mobilitate, la sporirea predictibilității deplasărilor și la reducerea disparităților teritoriale și sociale în accesul la transport.

Grupurile care pot beneficia în mod direct de efectele implementării Strategiei includ utilizatorii rețelei de transport, în special pasagerii transportului public, pietonii, bicicliștii, persoanele cu mobilitate redusă, vârstnicii, elevii, studenții, persoanele cu venituri reduse și populația din mediul rural, pentru care accesul la servicii de transport sigure, previzibile și bine integrate este de importanță majoră.

#### **4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal**

Proiectul de hotărâre are caracter strategic și nu stabilește, prin sine, operațiuni concrete de prelucrare a datelor cu caracter personal, categorii exhaustive de date, termene de stocare sau operatori specifici.

Totuși, implementarea ulterioară a unor măsuri și soluții STI poate presupune prelucrarea unor date cu caracter personal, în funcție de natura sistemelor dezvoltate, inclusiv în domenii precum managementul traficului, serviciile digitale pentru utilizatori, supravegherea și siguranța rutieră, ticketingul electronic sau interoperabilitatea bazelor de date. În asemenea situații, prelucrarea datelor va fi realizată în conformitate cu cerințele cadrului normativ în domeniu.

#### **4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen**

Proiectul nu conține prevederi care să genereze tratament diferențiat sau discriminatoriu pe criterii de gen. Din contra, prin obiectivele și măsurile propuse, Strategia va contribui la îmbunătățirea echității în accesul la mobilitate și la servicii de transport.

Îmbunătățirea siguranței, accesibilității și predictibilității transportului public și a mobilității urbane este de natură să aibă efecte favorabile asupra femeilor și bărbaților, inclusiv asupra persoanelor din grupuri vulnerabile, prin reducerea barierelor de mobilitate și prin sporirea gradului de siguranță și încredere în utilizarea serviciilor de transport.

Totodată, măsurile orientate către utilizatori vulnerabili, către servicii digitale accesibile și către dezvoltarea competențelor profesionale în domeniul STI creează premise pentru promovarea oportunităților egale și pentru reducerea inegalităților în accesul la mobilitate, la servicii publice și la formare profesională.

#### **4.5. Impactul asupra mediului**

Documentul are un impact pozitiv asupra mediului, în special pe termen mediu și lung. Totodată, Strategia încurajează tranziția către mobilitatea multimodală și intermodală, prin integrarea serviciilor de transport și îmbunătățirea conectivității între moduri, facilitând utilizarea transportului public și a alternativelor cu impact mai redus asupra mediului, inclusiv transportul feroviar și naval. Ca rezultat, utilizatorii vor beneficia de acces îmbunătățit la informații actualizate privind rutele, conexiunile și orarele, precum și de servicii mai previzibile, mai accesibile și mai prietenoase cu mediul.

Strategia prevede, de asemenea, dezvoltarea unei abordări bazate pe date și interoperabilitate pentru susținerea politicilor publice orientate spre reducerea poluării și adaptarea mobilității la obiectivele de mediu. Prin consolidarea sistemelor de colectare, gestionare și schimb de date, inclusiv prin mecanisme naționale de acces la date STI, autoritățile vor putea fundamenta mai bine deciziile privind planificarea transporturilor, prioritizarea investițiilor și implementarea măsurilor de gestionare a traficului în zonele cu presiune ridicată asupra mediului. Prin digitalizarea operațiunilor în nodurile de transport (inclusiv în aeroporturi, porturi și terminale logistice) și eficientizarea proceselor de transport și distribuție, se urmărește reducerea consumurilor energetice, limitarea timpilor de așteptare

și optimizarea rutelor, cu efecte pozitive asupra emisiilor și asupra calității mediului. În același timp, promovarea soluțiilor STI sprijină utilizarea mai eficientă a resurselor publice și orientarea investițiilor către intervenții cu impact măsurabil asupra calității vieții și asupra competitivității economice, inclusiv prin reducerea costurilor operaționale și a pierderilor generate de congestie.

Per ansamblu, proiectul Strategiei poziționează Sistemele de Transport Inteligente drept un instrument-cheie pentru tranziția către un sistem de transport mai curat, mai eficient energetic și mai rezilient, aliniat obiectivelor de dezvoltare durabilă și direcțiilor europene privind mobilitatea sustenabilă. Implementarea coerentă a măsurilor propuse va contribui la reducerea presiunii asupra mediului, la îmbunătățirea calității aerului în zonele urbane, la diminuarea impactului climatic al transporturilor și la crearea unui cadru modern de mobilitate, bazat pe date, interoperabilitate și servicii orientate către utilizator.

#### **4.6. Alte impacturi și informații relevante**

Alte impacturi nu au fost identificate.

### **5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE**

#### **5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională**

Prezentul proiect de hotărâre a Guvernului nu conține norme privind transpunerea actelor juridice ale Uniunii Europene în legislația națională. Acesta are caracter de document de politici publice și contribuie la instituirea cadrului strategic necesar pentru dezvoltarea Sistemelor de Transport Inteligente la nivel național, precum și pentru alinierea treptată a Republicii Moldova la acquis-ul UE relevant în domeniul mobilității inteligente, interoperabilității, reutilizării datelor de mobilitate și digitalizării serviciilor de transport.

Prin conținutul său, proiectul stabilește cadrul strategic național pentru dezvoltarea și aplicarea coordonată a soluțiilor STI și creează premisele instituționale, operaționale și de planificare necesare pentru elaborarea și promovarea ulterioară a actelor normative de transpunere și implementare a legislației Uniunii Europene în domeniu.

#### **5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE**

Proiectul urmărește crearea cadrului strategic intern necesar pentru dezvoltarea și consolidarea ulterioară a cadrului juridic național în domeniul Sistemelor de Transport Inteligente, în concordanță cu obiectivele și standardele Uniunii Europene relevante pentru mobilitatea inteligentă și durabilă. În acest sens, Strategia stabilește direcțiile de acțiune necesare pentru dezvoltarea arhitecturii naționale STI, instituirea mecanismelor de guvernare a datelor, operaționalizarea Punctului Național de Acces, consolidarea interoperabilității tehnice și instituționale, precum și pregătirea măsurilor de aliniere la standardele și cerințele europene aplicabile.

### **6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ**

În vederea respectării prevederilor art. 8 și 9 din Legea nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, precum și în vederea respectării prevederilor pct. 63.8 al Regulamentului cu privire la planificarea strategică, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 386/2020, anunțul de inițiere a elaborării proiectului Strategiei Naționale privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026–2035 și conceptul acestuia, validat în cadrul ședinței CCDD din 12.01.2025, au fost publicate pe platforma [particip.gov.md](https://particip.gov.md).

Adițional, în vederea respectării prevederilor 63.14 al aceluiași Regulament, proiectul a fost supus evaluării calității și a conformității de către Cancelaria de Stat și Ministerul Finanțelor. Ulterior, proiectul a fost definitivat în baza recomandărilor acestor autorități.

#### **7. Concluziile expertizelor**

Proiectul urmează a fi supus expertizei juridice și expertizei anticorupție. Prezenta secțiune va fi completată după finalizarea acestor proceduri.

#### **8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent**

Proiectul se încadrează în cadrul normativ existent și este corelat cu actele normative și documentele de politici relevante în vigoare. La etapa actuală, aprobarea acestuia nu implică modificarea sau abrogarea altor acte normative. Astfel, Strategia națională privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026–2035 se integrează coerent în sistemul național de planificare strategică și contribuie la realizarea angajamentelor asumate prin documentele strategice naționale relevante. Prin aprobarea sa, Strategia va completa și consolida cadrul existent de politici publice, inclusiv în raport cu:

- Strategia Națională de Dezvoltare „Moldova Europeană 2030”;
- Strategia de Mobilitate 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 589/2024;
- Agenda de reforme a Planului de Creștere al Republicii Moldova pentru anii 2025–2027, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 260/2025;
- Obiectivele de Dezvoltare Durabilă ale Agendei ONU 2030, în special ODD 9, ODD 11 și ODD 13.

#### **9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ**

Implementarea Strategiei naționale privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026–2035 se va realiza etapizat. În acest scop, pentru prima etapă va fi elaborat un Program de implementare pentru perioada 2026–2030, care va detalia măsurile prioritare, termenele de realizare, instituțiile responsabile, resursele necesare și indicatorii de monitorizare, necesari pentru operaționalizarea obiectivelor și direcțiilor prioritare prevăzute de Strategie.

Coordonarea generală a procesului de implementare, monitorizare și raportare va fi asigurată de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în calitate de autoritate coordonatoare, cu participarea autorităților și instituțiilor responsabile, potrivit domeniilor lor de competență.

**Viceprim-ministru, ministru**

**Vladimir BOLEA**

## SINTEZA

### *obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Strategiei naționale privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026 – 2035*

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
<i>Evaluarea calității și conformității</i>			
<b>Cancelaria de Stat</b> (scrisoarea nr. 21/1-113-4278 din 14 aprilie 2026)	1.	La capitolul I. Introducere, nu este menționată implicarea părților interesate și nici mecanismele de conlucrare în procesul de elaborare al Strategiei. Lipsa acestor elemente afectează caracterul participativ al documentului și necesită completarea capitolului cu constatări privind implicarea actorilor relevanți și a părților interesate, precum și instrumentele de implicare a acestora la fundamentarea proiectului (focus-grup, masă rotundă, interviu, sondaj, chestionar, ședința grupului de lucru etc).	<b>Se acceptă</b> Capitolul I „Introducere” a fost completat cu punctele 4–6, în vederea evidențierii caracterului participativ al procesului de elaborare a proiectului Strategiei, a instituțiilor implicate, precum și a mecanismelor de consultare și conlucrare utilizate.
	2.	Având în vedere interconexiunea Strategiei cu Strategia de Mobilitate 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 589/2024, ambele documente strategice abordează într-o manieră complementară domeniul mobilității și sistemele inteligente de transport. În acest context, precum și potrivit constatărilor Raportului de evaluare a conformității conceptului Strategiei, prezentat de Cancelaria de Stat prin scrisoarea nr. 21/1-113-1 din 02.01.2026,	<b>Se acceptă</b> Subpunctul 10.2 al proiectului a fost completat prin indicarea direcțiilor prioritare din Strategia de mobilitate 2030 relevante pentru domeniul Sistemelor de Transport Inteligente.

	reiterăm necesitatea corelării celor două documente de politici publice, inclusiv prin completarea Capitolului I cu referințe la direcțiile prioritare relevante din cadrul Strategiei de Mobilitate 2030. Această abordare va permite alinierea intervențiilor prevăzute în documentele de politici publice conexe, reducerea redundanțelor și optimizarea utilizării resurselor disponibile	
3.	Strategia urmează să reflecte corelările cu Programul național de siguranță rutieră 2025–2030, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 326/2025, ținând cont că ambele documente vizează, într-o manieră complementară, creșterea siguranței rutiere prin utilizarea sistemelor inteligente de transport. În acest sens, se evidențiază convergența dintre direcția prioritară 1.1 a Strategiei și obiectivele specifice 3.2 și 3.4 din Programul sus-numit, care susțin implementarea și extinderea utilizării sistemelor inteligente și a soluțiilor IT automatizate pentru monitorizarea traficului, detectarea riscurilor și consolidarea capacităților de aplicare a legii. Alinierea intervențiilor este esențială din punct de vedere a cadrului de planificare strategic național, contribuind la consolidarea unui sistem de mobilitate sigur și o abordare coordonată.	<b>Se acceptă</b> Strategia a fost completată cu subpunctul 10.6.
4.	La capitolul II. Analiza situației, Strategia urmează a fi actualizată la compartimentele care analizează evoluțiile în sector prin	<b>Se acceptă</b> Capitolul II. Analiza situației, a fost actualizat în conformitate cu ultimele date statistice publicate de Biroul Național de Statistică disponibile la următorul link:

	utilizarea celor mai recente date statistice oficiale disponibile.	<a href="https://statbank.statistica.md/pxweb/pxweb/ro/40%20Statistica%20economica/?rxid=b2ff27d7-0b96-43c9-934b-42e1a2a9a774">https://statbank.statistica.md/pxweb/pxweb/ro/40%20Statistica%20economica/?rxid=b2ff27d7-0b96-43c9-934b-42e1a2a9a774</a>
5.	<p>La capitolul IV. Obiective generale și direcții prioritare, se va asigura revizuirea integrală a obiectivelor generale și a direcțiilor prioritare din Strategie, prin prisma asigurării coerenței și evitării dublărilor și a suprapunerilor cu prevederile Strategiei de Mobilitate 2030. În continuare, sunt prezentate principalele elemente conexe:</p> <p>1. <u>Transport maritim</u>: Direcția prioritară 1.6 a Strategiei se aliniază cu direcția prioritară 5.6 din Strategia de Mobilitate 2030 prin implementarea sistemelor inteligente de transport (RIS) și schimbul digital de informații pentru infrastructură, flotă și operațiuni portuare.</p> <p>2. <u>Transport feroviar</u>: direcția prioritară 1.4 a Strategiei corespunde direcției prioritare 4.14 din Strategia de Mobilitate 2030 prin modernizarea sistemelor de semnalizare, digitalizare și managementul traficului, contribuind la creșterea siguranței și capacității de intervenție.</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p> <p>1. Menționăm că, Direcția prioritară nr. 5.6 din Strategia de mobilitate 2030 vizează, în principal, implementarea serviciilor de informare fluvială (RIS) și instituirea unui sistem de schimb informațional în domeniul transportului pe apă. În timp ce, Direcția prioritară nr. 1.6 din proiectul Strategiei STI 2026–2035 completează și dezvoltă direcția stabilită prin Strategia de mobilitate 2030, prin extinderea domeniului de intervenție de la schimbul de informații și managementul traficului naval/fluvial către un cadru integrat de siguranță, monitorizare și coordonare operațională în transportul pe apă.</p> <p>2. Direcția prioritară 4.14 din Strategia de mobilitate 2030 și Direcția prioritară 1.4 din proiectul Strategiei STI 2026–2035 abordează aspecte conexe, însă din perspective diferite. Direcția 4.14 stabilește cadrul general pentru modernizarea sistemelor feroviare de semnalizare, siguranță și management al traficului, cu accent pe necesitatea finanțării, înlocuirii tehnologiilor uzate și digitalizării componentelor funcționale ale rețelei. Însă,</p>

		<p>3. <u>Transport aerian</u>: direcția prioritară 1.5 a Strategiei este în concordanță cu direcția prioritară 7.6 din Strategia de Mobilitate 2030, vizând modernizarea infrastructurii, digitalizare, automatizare și colaborare internațională pentru siguranță și eficiență.</p> <p>4. <u>Servicii de mobilitate integrate și transformare digitală</u>: atât direcția prioritară 3.10 a Strategiei cât și direcția prioritară 2.8 din Strategia de Mobilitate 2030 urmăresc integrarea modurilor de transport și digitalizarea serviciilor publice.</p>	<p>Direcția prioritară 1.4 din proiectul Strategiei STI 2026–2035 dezvoltă această abordare prin orientarea intervențiilor către utilizarea soluțiilor inteligente pentru creșterea siguranței operaționale și a capacității de reacție. Aceasta vizează monitorizarea automată a rețelei, detecția incidentelor, analiza predictivă a riscurilor și prioritizarea intervențiilor în baza datelor colectate.</p> <p>3. Direcția prioritară 1.5 nu dublează prevederile Direcției prioritare 7.6 din Strategia de Mobilitate 2030, ci le completează prin extinderea intervențiilor de la creșterea capacității sistemului ATM către un cadru integrat de siguranță și reziliență în transportul aerian. Aceasta include atât componentele de trafic aerian, cât și infrastructura aeroportuară, operațiunile la sol, siguranța pasagerilor, protecția infrastructurii critice și securitatea cibernetică, asigurând astfel o abordare sistemică și modernă a domeniului aerian.</p> <p>4. Direcția prioritară 2.8 din Strategia de mobilitate 2030 pune accent pe digitalizarea serviciilor de transport public, în special în mediul urban, prin soluții precum managementul traficului, biletul electronic, aplicațiile GPS și măsuri de incluziune digitală pentru zonele rurale și grupurile vulnerabile. În timp ce, Direcția prioritară 3.10 dezvoltă această abordare într-un cadru mai larg de mobilitate multimodală integrată, orientat spre conectarea operatorilor și serviciilor de transport la ecosisteme MaaS regionale și europene. Aceasta vizează includerea seturilor de date necesare planificării călătoriilor, utilizarea interfețelor standardizate/API și reutilizarea datelor prin politici de date deschise. Prin urmare, Direcția 3.10 nu</p>
--	--	--	---

	<p>5. <u>Mobilitate eficientă și planificare urbană digitalizată</u>: obiectivul general 2 a Strategiei se corelează cu același obiectiv general din Strategia de Mobilitate 2030, care se concentrează pe optimizarea rețelelor de transport, reducerea supraîncărcării traficului și informarea utilizatorilor în timp real, prin digitalizare și planuri de mobilitate urbană durabilă.</p> <p>6. <u>Managementul traficului și soluții inteligente pentru mobilitate activă</u>: direcțiile prioritare 2.2 și 2.3 ale Strategiei se suprapun cu direcțiile prioritare 2.10, 2.6 și 2.8 din Strategia de Mobilitate 2030, promovând fluidizarea traficului, mobilitatea multimodală și activă, digitalizare și integrarea serviciilor.</p> <p>7. <u>Sisteme integrate de informații și digitalizare</u>: direcția prioritară 2.5 a Strategiei se corelează cu direcția prioritară 2.1 din Strategia de Mobilitate 2030, accentuând sistemele de date de trafic și platformele</p>	<p>dublează prevederile Direcției prioritare 2.8 aferentă Strategiei de mobilitate 2030, ci o completează prin trecerea de la digitalizarea serviciilor de transport public la integrarea acestora într-un ecosistem interoperabil de mobilitate multimodală, accesibil atât operatorilor publici, cât și celor privați, precum și utilizatorilor finali.</p> <p>5. Obiectivul nr.2 a fost reformulat după cum urmează: „Dezvoltarea serviciilor STI pentru managementul inteligent al mobilității și logisticii”. Astfel, obiectivul reflectă mai clar rolul Strategiei STI în completarea cadrului sectorial existent, prin instrumente tehnologice și operaționale dedicate gestionării inteligente a sistemului de transport.</p> <p>6. Direcțiile prioritare 2.2 și 2.3 din Strategia STI nu dublează prevederile Strategiei de mobilitate 2030, ci le operaționalizează prin instrumente tehnologice specifice Sistemelor de Transport Inteligente. Acestea transformă obiectivele generale privind fluidizarea traficului, mobilitatea activă și digitalizarea serviciilor în soluții aplicate de management adaptiv, informare în timp real, coordonare multimodală și utilizare eficientă a datelor.</p> <p>7. Direcția 2.1 din Strategia de mobilitate 2030 vizează, în principal, crearea unei baze de date pentru fundamentarea politicilor publice, planificarea transportului și colectarea informațiilor privind fluxurile de mobilitate, rutele, serviciile existente și transporturile rutiere de mărfuri și persoane. În schimb, Direcția prioritară 2.5 din Strategia</p>
--	--	--

	<p>digitale, necesare pentru coordonarea responsabilităților și claritate strategică.</p>	<p>STI se axează pe utilizarea acestor date pentru furnizarea de servicii digitale către utilizatori, prin informare în timp real privind traficul rutier, circulația trenurilor, condițiile de zbor, navigația și accesul la serviciile portuare. Astfel, accentul nu este pe colectarea datelor ca instrument de planificare, ci pe standardizarea, integrarea și valorificarea fluxurilor de informații pentru călători.</p>
6.	<p>Prin urmare, este necesară o delimitare clară a rolului și valorii adăugate a Strategiei, astfel încât aceasta să completeze cadrul existent, fără a replica intervențiile deja prevăzute, precum și introducerea unor referințe explicite la mecanismele de coordonare și complementaritate între cele două strategii. Alternativ, în vederea eliminării redundanțelor, concomitent cu promovarea noii Strategii se va promova modificarea conținutului Strategiei de mobilitate 2030.</p>	<p><b>Se ia act</b></p> <p>Strategia STI completează Strategia de mobilitate 2030 printr-un nivel de intervenție specializat, tehnic și operațional, orientat spre implementarea soluțiilor digitale și inteligente în sectorul transporturilor. Astfel, Strategia de mobilitate 2030 stabilește cadrul general de politici, prioritățile sectoriale, direcțiile de dezvoltare a infrastructurii, serviciilor de transport și mobilității durabile, însă Strategia STI are rolul de a transforma aceste priorități în mecanisme concrete bazate pe date, interoperabilitate, automatizare și servicii digitale.</p> <p>Valoarea adăugată a Strategiei STI constă în faptul că aceasta creează cadrul necesar pentru dezvoltarea coerentă a Sistemelor de Transport Inteligente la nivel național, evitând implementarea fragmentată a soluțiilor digitale de către instituții sau sectoare separate. Documentul stabilește direcții clare privind managementul adaptiv al traficului, informarea utilizatorilor în timp real, integrarea serviciilor digitale între modurile de transport, operaționalizarea Punctului Național de Acces, standardizarea datelor și interfețelor, securitatea cibernetică și governanța datelor de mobilitate.</p> <p>Prin urmare, Strategia STI nu preia intervențiile prevăzute în Strategia de mobilitate 2030, ci le detaliază din perspectiva instrumentelor tehnologice necesare pentru aplicarea lor.</p>

	<p>7. La capitolul V. Impact, în funcție de disponibilitatea datelor, va fi asigurată prezentarea impactului asupra principalelor grupuri vulnerabile afectate, fiind prezentate dovezi cantitative și calitative. Datele utilizate vor fi dezagregate conform criteriilor de gen, vârstă, mediu de reședință.</p>	<p><b>Se ia act</b> Impactul Strategiei este prezentat pe principalele dimensiuni relevante, și anume: economică, socială, de mediu, administrativă și din perspectiva egalității de gen, în limita datelor statistice disponibile. Totodată, sunt evidențiate efectele pozitive anticipate, în conformitate cu repererele metodologice stabilite în Regulamentul cu privire la planificarea strategică, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 386/2020.</p>
	<p>8. La capitolul VI. Indicatori de impact, urmează a fi verificat și ajustat setul de indicatori de impact stabiliți, inclusiv prin prisma corelării valorilor-țintă ale acestora similari cu indicatorii ce se conțin în Strategia de Mobilitate 2030 și Programul național de siguranță rutieră 2025-2030, inclusiv: 1.Indicatorul „Rata accidentelor rutiere la 100.000 de locuitori (ODD 11.2.1.3)” a cărui țintă intermediară pentru anul 2030 constituie 78 accidente/100 mii de locuitori, în Strategia de Mobilitate 2030 și în Programul național de siguranță rutieră 2025–2030 ținta este de 70 de accidente/100 mii de locuitori. Prin urmare, se impune ajustarea țintei, fie prin alinierea la valoarea prevăzută în documentele de politici publice conexe, fie prin stabilirea unei ținte mai ambițioase, care va reflecta valoarea adăugată a Strategiei. ii.Indicatorul „Numărul de orașe care implementează servicii digitalizate de transport urban” are stabilită o țintă intermediară de 5 orașe pentru anul 2030, în timp Strategia de Mobilitate 2030 prevede o valoare de 10 orașe pentru același an. În acest</p>	<p><b>Se acceptă</b> Țintele indicatorilor au fost ajustate.</p>

		context, se impune ajustarea țintei, fie prin alinierea la valoarea stabilită în Strategia de Mobilitate 2030, fie prin stabilirea unei ținte mai ambițioase, care va evidenția valoarea adăugată a Strategiei.	
	9.	Se va asigura revizuirea și reformularea următorilor indicatori: i. „Reducerea numărului deceselor cauzate de accidente rutiere pe rețeaua națională de transport” - > Numărul deceselor cauzate de accidente rutiere pe rețeaua națională de transport; ii. „Creșterea volumului de mărfuri transportate pe toate modurile de transport” - > Volumul de mărfuri transportate pe toate modurile de transport; iii. „Creșterea numărului de pasageri transportați cu transportul public” - > Numărul de pasageri transportați cu transportul public; iv. „Reducerea timpilor de deplasare” – va fi redenumit în funcție de specificul de deplasare vizat, întrucât formularea actuală are mai degrabă caracter de obiectiv. Astfel cu titlu de recomandare, propunem opțiunea: Timpul mediu de deplasare pe călătorie, (minute);	<b>Se acceptă</b> Indicatorii au fost reformulați în conformitate cu propunerile prezentate.
<b>Ministerul Finanțelor</b> (scrisoarea nr. 21/1-113-4278 din 15 aprilie 2026)		Comunică lipsă de obiecții și propuneri	<b>Se ia act</b>
<b>Ministerul Mediului</b> (scrisoarea nr. 04-07/659 din 05.03.2026)		În urma examinării informației prezentate, a aplicării criteriilor de determinare a necesității efectuării evaluării strategice de mediu pentru documentele de politici și planificare prevăzute în anexa nr. 1 la Legea nr. 11/2017, precum și a consultării cu	<b>Se ia act.</b> Strategia va fi implementată cu respectarea condițiilor stabilite în Decizia Ministerului Mediului, inclusiv notificarea autorității competente în cazul modificării sau extinderii măsurilor care ar putea intra sub incidența Legii nr. 86/2014 privind evaluarea impactului asupra mediului.

		autoritățile publice și publicul interesat, Ministerul Mediului decide că „Strategia națională privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026–2035” nu va avea efecte semnificative asupra mediului și sănătății populației și nu necesită a fi supus evaluării strategice de mediu.	
--	--	---	--



Nr. 10-2650 din 15.05.2026

**Cancelaria de Stat**

În conformitate cu prevederile pct. 197 al Regulamentului Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, se transmite cererea privind înregistrarea și remiterea spre avizare proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Strategiei naționale privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026 – 2035

**CERERE**  
**privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat**  
**a proiectului hotărârii Guvernului**

<b>Nr. cr.</b>	<b>Criterii de înregistrare</b>	<b>Nota autorului</b>
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Strategiei naționale privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026 – 2035.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul de hotărâre a Guvernului cu privire la aprobarea Strategiei naționale privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026 – 2035, este elaborat în temeiul Agendei de reforme a Planului de Creștere al Republicii Moldova pentru anii 2025–2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.260/2025, în particular măsura nr.1.4 aferentă pilonului 2 Conectivitate și infrastructură digitală, care prevede stabilirea unei viziuni clare și obiective strategice pentru dezvoltarea STI în Moldova, în conformitate cu cerințele UE.
4	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului	Clusterul 4 - Agenda verde și conectivitatea sustenabilă, Anexa A, Capitolul 14 „Politica de transport”, acțiunea normativă 54 al Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii

		2025–2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;</li> <li>- Ministerul Afacerilor Interne;</li> <li>- Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare;</li> <li>- Ministerul Finanțelor;</li> <li>- Ministerul Energiei;</li> <li>- Agenția Guvernare Electronică;</li> <li>- Serviciul Tehnologia Informației și Securitate Cibernetică;</li> <li>- Agenția Proprietății Publice (Î.S. Calea Ferată din Moldova, S.A. Administrația Națională a Drumurilor, Î.S. MOLDATSA, Î.S Portul Fluvial Ungheni).</li> </ul>
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Vasile BELIBOV, consultant principal al Direcției politice în domeniul dezvoltării drumurilor, tel. 022250689, e-mail: <a href="mailto:vasile.belibov@midr.gov.md">vasile.belibov@midr.gov.md</a> .
8.	Anexe	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Proiectul hotărârii de Guvern;</li> <li>2. Nota de fundamentare;</li> <li>3. Sinteza obiecțiilor și propunerilor.</li> </ol>
9.	Data și ora depunerii cererii	Conform semnăturii electronice
10.	Semnătura	

**Viceprim-ministru, ministru**

**Vladimir BOLEA**

Ex: Vasile Belibov; Tel. 022 250 689

Piața Marii Adunări Naționale nr. 1, Chișinău, MD-2012, tel. +373-22-25-05-93, fax +373-22-23-40-64

E-mail: [secretariat@midr.gov.md](mailto:secretariat@midr.gov.md) Pagina web: [www.midr.gov.md](http://www.midr.gov.md)