

GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____

din _____

Chișinău

cu privire la aprobarea Strategiei de mobilitate 2030

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

1. Se aprobă Strategia de mobilitate 2030 (se anexează).
2. Ministerele, autoritățile/instituțiile publice și alte entități responsabile, conform domeniilor de competență, vor întreprinde măsurile necesare pentru realizarea obiectivelor și atingerea indicatorilor stabiliți în Strategia de mobilitate 2030 și vor prezenta Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale anual, până la 30 iunie a anului următor celui de referință, informația despre progresele înregistrate.
3. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va asigura coordonarea și monitorizarea procesului de implementare a Strategiei de mobilitate 2030 și va prezenta Guvernului:
 - 1) anual, până la data de 01 august - raportul de progres cu privire la implementarea Strategiei de mobilitate 2030;
 - 2) până la 01 iulie 2027 - raportul de evaluare intermediară privind implementarea Strategiei de mobilitate 2030;
 - 3) până la 01 iulie 2031 - raportul final de evaluare cu privire la implementarea Strategiei de mobilitate 2030.
4. Controlul asupra executării prezentei Hotărâri se pune în sarcina Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

Prim-ministru

Dorin RECEAN

Contrasemnează:

Ministrul infrastructurii și dezvoltării regionale

Andrei Spînu

STRATEGIA DE MOBILITATE 2030

1. INTRODUCERE

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

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

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

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

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

- ODD 9.1 2: va fi asigurată dezvoltarea unei infrastructuri de calitate, fiabile, durabile și sigure în întreaga țară pentru a susține dezvoltarea economică și creșterea bunăstării populației, cu accent pe accesul larg și echitabil pentru toți;
- ODD 11.2: va fi asigurat accesul la sisteme de transport sigure, la prețuri echitabile, accesibile și durabile pentru toți, va fi îmbunătățită siguranța rutieră, în special prin extinderea rețelelor de transport public;
- ODD 13.2: vor fi integrate măsurile privind schimbările climatice în politici, strategii și planuri naționale.

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

- Programul de dezvoltare cu emisii reduse al Republicii Moldova până în anul 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.659/2023;
- Strategia de transformare digitală pentru 2023-2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.650/2023;
- Strategia națională de dezvoltare regională a Republicii Moldova pentru 2022-2028, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.40/2022;
- Concepția pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” pentru anii 2022 – 2024, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.1042/2017;
- Strategia energetică a Republicii Moldova 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.102/2013.

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

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

- **Provocări legate de conectivitatea cu țările vecine**

Asigurarea integrării sistemului de transport din Republica Moldova în piața internă a UE vizează îmbunătățirea circulației pasagerilor și a bunurilor, sporirea fluidității fluxurilor de transport dintre Republica Moldova, UE și țările terțe din regiune, conectivitate mult mai bună cu țările vecine, prin eliminarea obstacolelor administrative, tehnice și de alt tip, îmbunătățirea rețelelor de transport și modernizarea infrastructurii, în special, pe axele principale care leagă părțile. Astfel, eforturile urmează să se concentreze pe gestionarea blocajelor întâlnite la punctele de trecere a frontierei cu România și modernizarea rețelelor de drumuri și rețeaua feroviară, care să permită fluidizarea transportului cu România și Ucraina, și dezvoltarea în sectorul feroviar a rețelelor interoperabile.

- **Provocări privind infrastructura de transport**

În ultimii 7 ani au fost implementate cu succes mai multe proiecte de reabilitare, modernizare și construcție a drumurilor și căilor ferate, inclusiv unele cu sprijinul financiar al instituțiilor internaționale. Însă, din cauza alocărilor bugetare limitate și subfinanțării lucrărilor de întreținere, în comun cu efectul cumulativ al inacțiunilor de conservare a infrastructurii, a condus la degradarea treptată a drumurilor, la nivel de rețea majorându-se ponderea drumurilor în stare rea și foarte rea, situația înrăutățindu-se treptat. Acest fapt are un impact negativ asupra situației economice și sociale a țării, în special în zonele rurale unde rețeaua drumurilor locale înregistrează cel mai înalt nivel de degradare.

Totodată, se constată o stagnare privind revitalizarea și modernizarea căilor de navigație ale râului Prut și Nistru, ceea ce reduce din atractivitatea transportului naval, contribuind negativ la modificarea balanței modale în favoarea acestuia. Astfel, pentru perioada următoare este imperativ de continuat eforturile demarate pentru asigurarea creșterii nivelului competitivității sistemului de transport și îmbunătățirea continuă a infrastructurii.

- **Provocări privind capacitățile umane**

Una dintre problemele cheie ale țării este depopularea, care afectează și sectorul transporturilor. Insuficiența resurselor umane și fluctuația mare de personal în cadrul aparatului central al ministerului, inclusiv și în cadrul autorităților administrative din subordinea ministerului au un impact nefavorabil asupra implementării obiectivelor planificate la nivel de sector.

Mai mult ca atât, și în sectorul privat se constată insuficiență de capacități atât în ingineria transporturilor, cât și în ingineria civilă, fapt condiționat și de nivelul scăzut de investiții în învățământul universitar din ultimii ani, și lipsa viziunilor de perspectivă în țară pentru studenții cu studii din aceste domenii. Așadar, această criză a resurselor umane poate afecta negativ capacitatea de absorbție și implementare a priorităților și politicilor promovate pentru toate tipurile de transport. Astfel, noua strategie de mobilitate integrează sistematic dimensiunea resurselor umane în cadrul direcțiilor sale prioritare de acțiune.

- **Provocări privind mediul înconjurător**

Raportul național de inventariere: 1990 – 2020 oferă o viziune generală a emisiilor din sectorul transporturilor din ultimele două decenii. În comparație cu nivelul anului de referință (1990), până în anul 2020, Republica Moldova și-a redus emisiile de GES cu circa 69,8%¹. Cu toate acestea, scăderea emisiilor de GES din ultimii 30 de ani este unul neînsemnat și poate irelevant, în raport cu rezultatele politicilor de mediu și, în principal, rezultatul matematic al scăderii unor indicatori economici și sociali importanți: valoarea reală a PIB în aceste perioade de timp a scăzut cu 24,5%, numărul populației a scăzut cu 28,7%, intensitatea GES (CO₂eq/PIB) – cu 60,0%, consumul de resurse energetice primare – cu 72,9%, importul de energie – cu 81,1%, consumul de energie electrică – cu 52,2%, consumul de căldură – cu 83,9%.

Rolul sectorului de transport în totalul general de emisii este unul foarte solicitant, cu o pondere de 26,3% din totalul anului 2020, dublu față de situația din 1990, când reprezenta doar 13,1% din emisiile naționale. Cel mai poluant tip de transport este cel rutier, care domină piața și se dezvoltă mai rapid decât tipurile de transport alternative mai ecologice, fiind principala cauză a emisiilor din transport. Vechimea parcului de vehicule contribuie de asemenea la această tendință. Astfel, emisiile din sectorul de transport din Republica Moldova, în pofida scăderii lor în valoare globală, prezintă o structură îngrijorătoare, așa cum demonstrează datele din Raportul național de inventariere.

Prin urmare, ecologizarea sistemului de transport este transpusă transversal în textul Strategiei prin intermediul priorităților și acțiunilor de sprijinire a vehiculelor nepoluante sau a tipurilor de transport nepoluante.

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

- **Provocări privind digitalizarea**

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

Implementarea sistemelor inteligente în domeniul de transport în Republica Moldova se află la o etapă incipientă. În transportul feroviar digitalizarea proceselor corporative, biletul electronic și controlul traficului constituie o prioritate, dat fiind faptul că la moment aceste

¹ <https://www.mediu.gov.md/ro/content/3870>

componente sunt operate prin tehnologii în mare parte învechite sau inadecvate. Și în transportul naval, digitalizarea constituie o necesitate urgentă, dat fiind faptul că lipsesc serviciile publice digitale și sistemele digitale necesare în conformitate cu prevederile convențiilor internaționale.

Totodată, se impune continuarea eforturilor de dezvoltare a interfețelor digitalizate pentru utilizatorii de transport. Deși au fost înregistrate progrese semnificative pentru unele servicii din transportul rutier, totuși majoritatea aplică la un nivel redus aceste tehnologii.

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

- **Provocări legate de logistică**

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

În context, inițiativa privată este motorul-cheie, dar și autoritățile publice centrale și locale au un rol important în dezvoltarea infrastructurii critice, precum porturile, terminalele feroviare, terminalele aeroportuare și toată conectivitatea activității economice în zonele cu rețele de transport. Respectiv, Strategia prevede lansarea mai multor inițiative, cu obiectivul de a consolida capacitățile logistice pe nodurile cheie de transport, în special în mun. Chișinău și în zonele strategice de trecere a frontierei.

- **Provocări privind rețelele de transport public**

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

O altă provocare în domeniu este dezvoltarea sistemului de transport urban/suburban în orașele mai mari. La moment, puține orașe din țară dispun de un sistem dezvoltat, integrând cu succes toate modurile de transport. În acest context, trebuie accelerate procesele transformatoriale, prin alinierea la experiența multor orașe europene care au implementat un concept de dezvoltare modern, durabil și eficient (**PMUD**²), care a modernizat abordarea mobilității urbane, acordând mai multă atenție mobilității active (cum ar fi, mersul pe jos și mersul cu bicicleta), flote de vehicule de transport urban mai sigure și mai puțin poluante și o participare mai mare a cetățenilor la procesele de planificare.

- **Provocări privind siguranța transporturilor rutiere**

Dezideratul ameliorării continue a siguranței rutiere pe drumurile publice este o prioritate incontestabilă a noii strategii de mobilitate. Potrivit statisticii accidentării, rata deceselor din țara noastră este cu peste 50% peste media UE, constituind 44 de decese rutiere la un milion de locuitori, dintre care peste 52% de decese rutiere sunt a pietonilor din mun. Chișinău. Deși, pe parcursul ultimului deceniu în Republica Moldova au fost elaborate și implementate strategii și planuri în vederea reducerii în jumătate a deceselor cauzate de traficul rutier până în 2020³, totuși per ansamblu, progresul privind implementarea țintelor pentru descreșterea numărului de victime

² Plan de Mobilitate Urbană Durabilă

³ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=67322&lang=ro;
https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=67322&lang=ro;
https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=20646&lang=ro

ale accidentelor rutiere și creșterea parametrilor siguranței rutiere nu au fost atinse, iar impactul general asupra sectorului pare a fi minor.

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

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

Odată cu obținerea de către Republica Moldova a statutului de țară candidată pentru aderarea la UE și deschiderea negocierilor de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană, asigurarea implementării acquis-ului UE, inclusiv în domeniul transporturilor, a devenit o obligație prioritară. Deși, pe dimensiunea transpunerii obligațiilor de implementare a legislației UE în domeniul de transport au fost înregistrate unele progrese, totuși urmează a fi consolidate eforturile pentru asigurarea transpunerii în mod progresiv a legislației UE privind transporturile și aplicarea acestora în mod eficient.

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

2. ANALIZA SITUAȚIEI

2.1. Transport rutier

Situația curentă și problemele instituționale, legislative și sectoriale

Eficiența, sustenabilitatea și reziliența sistemului de transport rutier și, în special, a infrastructurii rutiere, depind de capacitatea instituțională de gestionare eficientă a politicilor, proiectelor și activelor.

Conform pct.6 din Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea MIDR, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr.690/2017, ministerul este responsabil de elaborarea politicilor publice în domeniul de transport și infrastructura de transport, iar autoritățile administrative din subordine au atribuția de implementare a politicilor în domeniu, inclusiv prin gestionarea drumurilor naționale și a principalelor rute de transport public.

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

Potrivit art.5 alin.(1) din Legea drumurilor nr.509/1995, organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor asigură administrarea drumurilor naționale prin intermediul Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor”, totuși ministerul prin intermediul subdiviziunilor

structurale asigură colectarea, analiza și planificarea politici de dezvoltare a infrastructurii rutiere la nivelul întregii rețele. Infrastructura rutieră locală și transportul de călători la nivel local se află în afara acestui nivel de control.

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

Dependența Fondului rutier de procesul bugetar anual a creat imprevizibilități și neajunsuri în ceea ce privește volumul resurselor financiare necesar pentru lucrările de reparație și întreținere a infrastructurii rutiere, care necesită o flexibilitate mai mare și/sau o planificare multianuală reglementată a investițiilor atât la nivel național, cât și la nivel local.

Procedurile de achiziție pentru proiectele de infrastructură rutieră sunt de o importanță crucială pentru calitatea și sustenabilitatea acestora. Experiența a demonstrat că optimizarea costurilor în detrimentul calității, sustenabilității și rezilienței nu este o opțiune. Astfel, se constată că, contractele privind achizițiile publice, conform prevederilor capitolului IX din Legea nr.131/2015 privind achizițiile publice, nu sunt aliniate la cele mai bune practici și aplică regula ofertei celei mai avantajoase, în special din punct de vedere financiar. Mai mult ca atât, art.76 din legea menționată mai sus, interzice divizarea sau majorarea achizițiilor publice aprobate, care în condițiile executării lucrărilor de reabilitare a drumurilor prezintă o problemă majoră, respectiv, unele proiecte sunt sistate, ceea ce produce pierderi financiare importante țării. De exemplu, conform regulilor FIDIC, sunt acceptate până la 50% majorare de costuri, iar în România sunt acceptate până la 10% din divizarea sau creșterea achizițiilor publice.

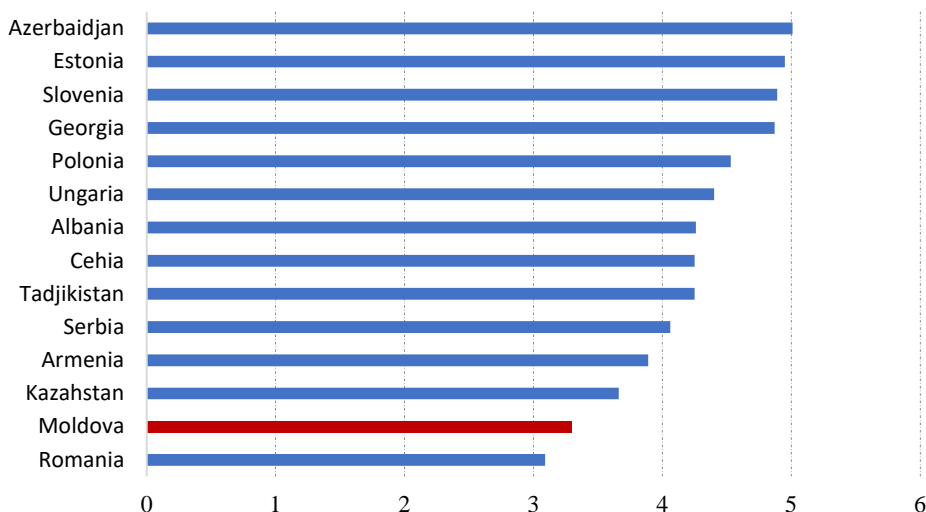
Tratarea acestor probleme va necesita o abordare cuprinzătoare, inclusiv reforme legislative, consolidarea capacității instituționale, investiții în infrastructură, prevenție sporită și standarde îmbunătățite de mediu și siguranță.

Starea infrastructurii rutiere și problemele de întreținere

Calitatea proastă a drumurilor frânează atât dezvoltarea sectorului transport rutier în rețeaua națională de drumuri publice, a serviciilor de logistică și a celor aferente sectorului, cât și atractivitatea Republicii Moldova ca zonă de tranzit pentru transportul rutier. Deloc întâmplător, calitatea drumurilor este de multe ori utilizată ca unul din indicatorii relevanți ce exprimă nivelul de dezvoltare generală a țărilor.

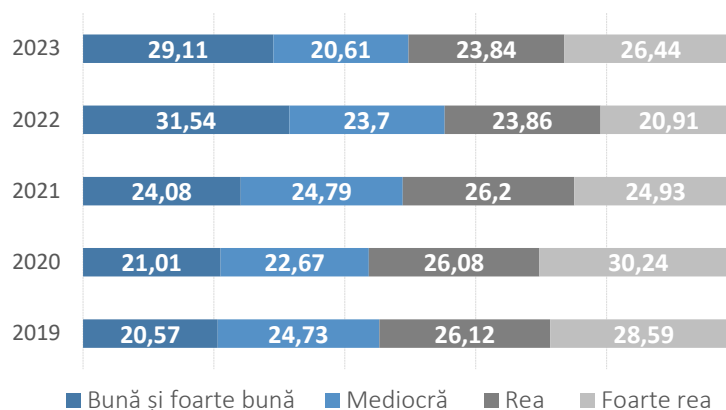
Astfel, insuficiența investițiilor s-a reflectat plener și în poziția țării în topurile regionale relevante (figura 1). Conform Raportului de competitivitate în domeniul călătoriilor și turismului din anul 2021, elaborat de Forumul Economic Mondial, Republica Moldova a acumulat un punctaj de 2,6, situându-se conform standardelor internaționale, la coada clasamentului în ierarhia țărilor în tranziție.

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



Examinând datele statistice privind evoluția stării drumurilor naționale (figura 2), se constată că, deși pe parcursul anilor 2019-2023 se observă o tendință de creștere a ponderii drumurilor de calitate bună și foarte bună și o diminuare oscilatorie a drumurilor de calitate mediocră, rea și foarte rea, totuși ponderea acestora la nivel de rețea rămâne constantă, cu o cotă semnificativă în anul 2023 de circa 50,28%, ceea ce confirmă subfinanțarea întreținerii curente și periodice a drumurilor naționale. Astfel, din lungimea totală de 5951 km de drumuri naționale, 1155 km (19% din drumurile republicane și regionale) sunt cu îmbrăcăminte din pietriș și 45 km de drumuri regionale (1%) sunt încă cu îmbrăcăminte din pământ.

Figura 2. Evoluția stării drumurilor naționale,%



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

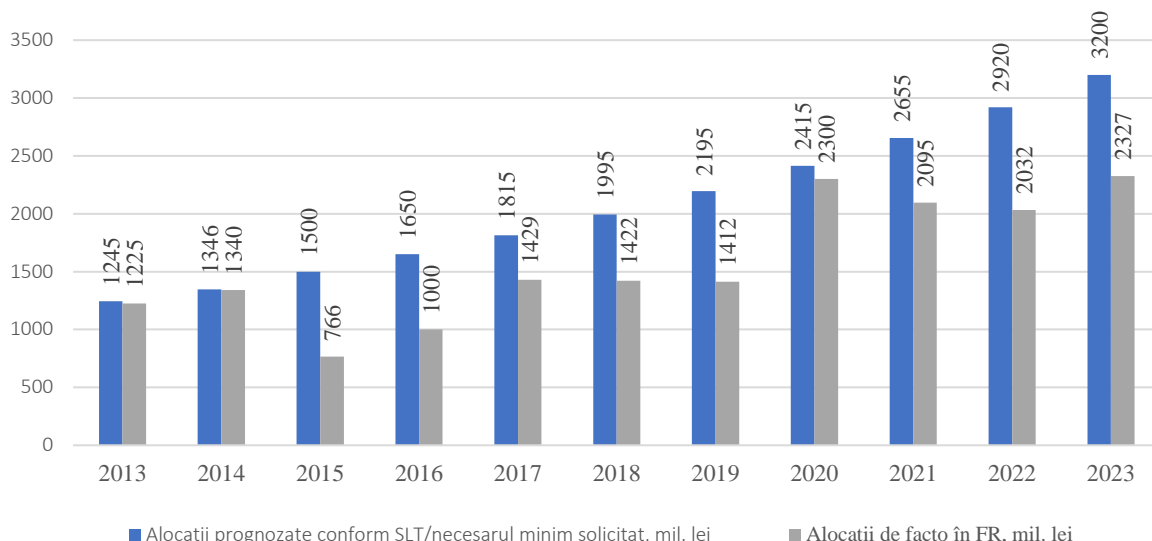
Subsidiar menționăm că, potrivit datelor furnizate de Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor”, la începutul anului 2023 pe drumurile naționale sunt 836 de poduri⁴, dintre care 189 sunt în stare foarte bună și bună, iar 401 în stare tehnică satisfăcătoare. Starea tehnică a 232 de poduri este nesatisfăcătoare, iar 14 din ele sunt în condiții critice. Nu există informații cu privire la podurile de pe drumurile locale. De menționat că, în total în perioada 2009 – 2022 au fost reparate 126 de poduri (13 poduri din Fondul rutier și 103 – din Fonduri ale Donatorilor Internaționali - FDI). În prezent, sunt în reabilitare 30 de poduri (20 - FDI).

În pofida diferențelor de la o țară la alta în ceea ce privește calitatea drumurilor, problema modelului optimal de finanțare a lucrărilor de întreținere și dezvoltare a drumurilor a fost mereu una comună. Astfel, în ultimii 10 ani investițiile în repararea și întreținerea drumurilor publice au crescut de la 1225 milioane de lei în 2013 la 2327 milioane de lei în 2023. Însă, examinând statistica finanțării (figura 3) se observă că, începând cu anul 2015 volumul alocărilor a fost în mediu mai mic de 50% din cel necesar, cuantumul alocărilor fiind respectat numai în anul 2013 și 2014.

Astfel, pe parcursul ultimilor ani întreținerea drumurilor a fost subfinanțată cu cca 7,6 mlrd. de lei, ceea ce în comun cu efectul cumulativ al inacțiunilor de conservare a infrastructurii majorează, conform estimărilor, această sumă la peste 12 mlrd. lei, excluzând beneficiul ratat în economie de peste 5 mlrd. de lei, însumând o pierdere la moment de peste 18 mlrd. de lei. Diminuarea alocațiilor a cauzat imposibilitatea executării în volumul necesar a lucrărilor de întreținere de rutină și periodică pe toată rețeaua de drumuri publice, fiind micșorat esențial și volumul lucrărilor de reparație capitală a drumurilor naționale și locale.

⁴ Raport referitor la implementarea Programului privind repartizarea mijloacelor fondului rutier pentru drumurile publice naționale pe anul 2022 (https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=136755&lang=ro).

Figura 3. Estimarea (STL) și finanțarea (Fondul rutier) lucrărilor de întreținere și reparare a drumurilor naționale



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

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

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

Un Fond rutier eficient ar trebui să fie mult mai autonom față de procesele bugetare anuale ale Guvernului și cu o abordare a planificării multianuale a finanțării, bugetării și contabilizării pentru a face alocările anuale ale cheltuielilor Fondului rutier mai utile.

Îmbunătățirea managementului activelor rutiere prin politici de planificare strategică, creșterea eficienței activităților Fondului rutier, atât la nivel central, cât și la nivel local, de comun cu îmbunătățirea calității datelor colectate din traficul rutier, ar trebui să fie obiective eficiente pentru dezvoltarea sustenabilă a infrastructurii rutiere și domeniului în ansamblu.

Situația curentă în domeniul serviciilor de transport rutier

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

Conform datelor din Registrul de Stat al Transporturilor, pe parcursul anului 2023 au fost înmatriculate (primar) aproximativ 46032 de autoturisme, cu 27% mai mult decât în anul 2022, când au fost înmatriculate 31391 de autoturisme. Din numărul total de autoturisme înmatriculate primar, 5917 au fost fabricate în anul 2023; 2796 – în 2022; 1202 – în 2021; 2025 – în 2020; restul (34091) fiind fabricate până în anul 2020. Astfel, peste 75% din parcul de vehicule înmatriculate are o vechime de peste 10 ani, cu o creștere de circa 12% în ultimii 10 ani.

Autovehiculele învechite și prost întreținute contribuie la niveluri ridicate de poluare a aerului, fonică și degradare a mediului, care au impact asupra sănătății și mediului. Astfel, sectorul de transport rutier al Republicii Moldova este de departe primul contribuitor la emisiile

de carbon, cu o valoare de 98,67% din emisiile sectoriale, prin utilizarea combustibililor fosili și eliberează o parte din ce în ce mai mare din emisiile de gaze cu efect de seră din transport, în principal dioxid de carbon (CO₂).

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

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

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

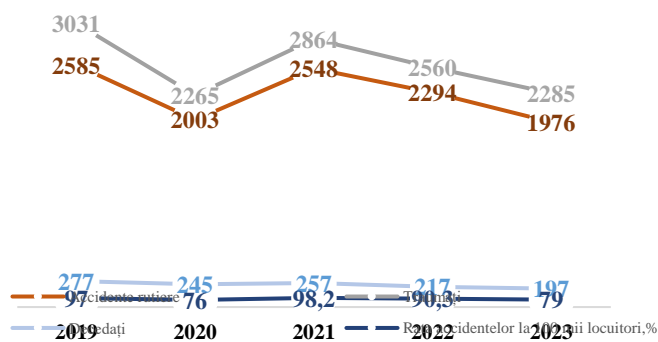
Totodată, în ultimii ani Republica Moldova este din ce în ce mai predispusă la temperaturi ridicate și perioade extinse ale valurilor de căldură, care pot cauza deteriorarea sistemului rutier, deformarea liniilor de cale ferată și alte probleme infrastructurii de transport. În timpul fenomenelor climatice extreme, rețelele cheie de transport ar putea deveni inaccesibile sau nesigure pentru deplasările atât private, cât și comerciale, iar serviciile de transport public ar putea fi întrerupte sau suspendate. Astfel, infrastructura de transport trebuie să fie proiectată pentru a fi rezistentă și pentru a face față diverselor stresuri climatice, iar serviciile de transport trebuie să asigure reducerea posibilelor perturbări și sporirea siguranței în condiții meteorologice diverse. Totodată, urmează a fi întreprinse măsuri de conservare și extindere a plantațiilor rutiere formate din arbori și arbuști de-a lungul drumurilor.

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

Siguranța rutieră

Nu putem ignora faptul că în afară de efectele economice negative, starea proastă a drumurilor publice comportă riscuri esențiale pentru siguranța călătoriilor și transportării mărfurilor. Astfel, conform statisticii de accidentare din Republica Moldova în perioada 2019-2023 (figura 4), numărul accidentelor rutiere și a deceselor cauzate de accidentele rutiere nu a demonstrat o tendință univocă, dar în ansamblu o tendință de descreștere. Măsurile restrictive adoptate în anul 2020 pentru combaterea pandemiei provocate de Covid-19,

Figura 4. Indicatorii siguranței rutiere



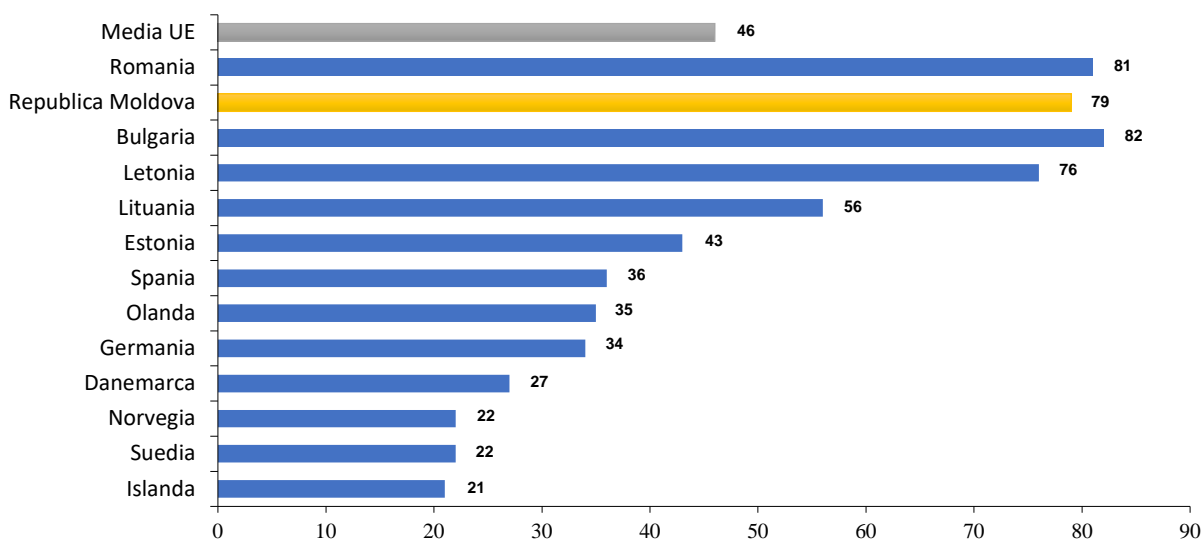
Sursa: Elaborată de autor în baza datelor Ministerului Afacerilor Interne

au restricționat circulația oamenilor, astfel fiind atestată o tendință descrescătoare a principalilor indicatori ai siguranței rutiere, ca ulterior în anul 2021 să se înregistreze cea mai mare rată a accidentelor rutiere la 100 de mii de locuitori, fiind estimate cca 2548 de accidente. Totuși, este de remarcat că, în anul 2023 se relevă o micșorare a numărului de accidente rutiere și a deceselor cauzate de accidentele rutiere în comparație cu anul 2019. Respectiv, rata accidentelor rutiere la 100 de mii de locuitori a înregistrat o scădere de 18 p.p, fiind înregistrate 1976 de accidente cu 609 mai puține comparativ cu anul 2019.

Circa 72% din numărul total de accidente rutiere au loc pe infrastructura rutieră urbană (orașe, sate). Circa 51% din aceste accidente au loc în interiorul zonelor urbane, care au provocat decesul a 30 persoane (14% din total), iar pe de altă parte, 21% din totalul accidentelor rutiere, care au avut loc în zonele rurale (sate), au provocat decesul a 56 persoane (25%).

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

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



Sursa: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/ro/ip_24_1361

Cele mai sigure drumuri sunt în Islanda (21 de decese la un milion de locuitori) și Suedia (22/milion). Între timp, Bulgaria (82/milion) și România (81/milion) au raportat cele mai ridicate rate ale mortalității în 2023, conform cifrelor publicate de Comisia Europeană.

Estimările efectuate a costurilor sociale ale fatalităților și traumelor cauzate de accidentele rutiere în Republica Moldova, evidențiază faptul că pierderile statului constituie circa 1,6% din Produsul Intern Brut și poate fi estimată la începutul anului 2022 la suma de 214,57 mil. USD sau circa 225,00 mii USD per persoană. Aceste pierderi economice imense împiedică dezvoltarea economică și perpetuează sărăcia.

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

2.2. Transportul rutier de persoane prin servicii regulate

Contextul instituțional

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

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

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

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

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

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

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

- 752 de operatori de transport rutier prestează servicii de transport rutier de persoane prin servicii ocazionale/regulate, care dețin cca 6 646 de autocare, dintre care: 7,2% - până la 10 ani vechime, 36,9% - de la 10 ani până la 20 ani vechime, 46,2% - de la 20 ani până la 30 ani vechime, 4,5% - de la 20 ani până la 30 ani vechime și 5,2% - de la 30 ani până la 40 ani vechime. Accesul populației la servicii de transport rutier este realizat prin intermediul celor 405 rute /441 curse/ internaționale și 1452 rute /4755 curse/ naționale, dintre care: 869 rute /2500 curse/ interraionale și 583 rute /2255 curse/ raionale;

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

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

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

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

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

În context, principalele probleme observate care rezultă din situația existentă sunt următoarele:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Adoptarea planurilor de mobilitate urbană durabilă în orașele din Republica Moldova;
2. Decarbonizarea sectorului transportului public, cu dezvoltarea mobilității electrice și a mobilității active. Totodată, urmează a fi promovate acțiuni de dezvoltare a tipurilor de transport cu zero emisii (ciclismul, mersul pe jos), care progresează lent în țară. Deși sunt dezvoltate mai multe inițiative pentru promovarea ciclismului, iar numărul populației dispuse să adopte acest tip de transport este în creștere, numărul efectiv de piste construite este limitat și nu există norme (ghiduri) de planificare și proiectare a acestora;
3. Digitalizarea transportului public. Asigurarea dezvoltării și îmbunătățirea tehnologiilor în domeniul transportului, prin promovarea utilizării sistemelor inteligente de transport și a tehnologiei informației în gestionarea și exploatarea tuturor tipurilor de transport (sisteme de date deschise, servicii electronice și sisteme de management integrat pe toate tipurile de transport).

2.3. Transport feroviar

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

Trei coridoare majore traversează Republica Moldova:

- Coridorul Nord, care face legătura cu Ucraina prin mai multe puncte de trecere a frontierei și deservind orașul nordic Bălți și Ungheni, reprezentând punctul de frontieră cu cel mai intens trafic cu România în anul 2022 (cu direcția către Iași și portul Constanța din România);
- Coridorul Central, asigurând conexiunea dintre Ungheni și capitala Chișinău, și extinzându-se spre Ucraina (regiunea Odessa) prin Transnistria;
- Coridorul Sudic realizează conexiunea rețelei centrale cu noua direcție către regiunea Odessa prin stația Basarabeasca - o secțiune nouă pe teritoriul Ucrainei, fiind reabilitată până la stația Berezino pentru a evita regiunea Transnistria. Spre sud, traseul atinge Dunărea și frontiera română prin Portul Giurgiulești și Portul Reni din Ucraina.

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

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

Întru asigurarea implementării Acordului de Asociere și armonizarea treptată a legislației naționale în domeniul transportului feroviar la acquis-ul UE, pentru crearea unor servicii

feroviare moderne, fiabile și sigure, deschise competiției între viitorii operatori feroviari, publici și privați, prin Legea nr.19/2022 a fost adoptat Codul transportului feroviar, care prevede reformarea Î.S. „Calea Ferată din Moldova” și al întregului sector de transport feroviar. Astfel, infrastructura feroviară va aparține în continuare statului, iar serviciile de tracțiune, transport pasageri și marfă vor putea fi prestate de operatori privați. În același timp, se vor stabili reguli concrete privind aportul statului în privința dezvoltării infrastructurii feroviare și ulterior, va permite crearea unui climat investițional echitabil în ramură și dezvoltarea competitivității pe piața serviciilor de transport feroviar de mărfuri. Acest proces de reformă a debutat cu înființarea Agenției Feroviare responsabile de implementarea și realizarea politicilor în domeniul transportului feroviar, fiind abilitată cu exercitarea atribuțiilor organului național pentru siguranța feroviară și transpunerea acquis-ului UE relevant în vederea îmbunătățirii standardelor de calitate a serviciilor prestate în transportul feroviar.

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

Starea infrastructurii feroviare

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

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

Divergențele de standarde tehnologice, în special diferențele de ecartament feroviar între Republica Moldova și statele membre ale Uniunii Europene, constituie obstacole artificiale și complică procedurile de trecere a frontierei, afectând atât transportul de marfă, cât și pe cel de călători. Această discrepanță între ecartamente impune realizarea unor operațiuni complexe de gestionare a trenurilor în punctele de trecere a frontierei, cum ar fi schimbarea boghiurilor de la un tip de ecartament la altul (exemplu în acest sens fiind stația Ungheni), unde capacitatea este limitată la un singur tren simultan, sau proceduri de transbordare (cum este cazul la Giugiulești). CFM nu dispune de capacitatea necesară pentru a implementa renovări ample și permanente ale infrastructurii feroviare într-o manieră eficientă. Compania are la dispoziție un număr limitat de instrumente de întreținere și echipament pentru material rulant, esențiale pentru reînnoirea principală a liniilor de cale ferată și chiar pentru întreținerea de rutină. Majoritatea lucrărilor de întreținere se execută manual, cu echipe pe teren care efectuează reparații punctuale menite să conserve status quo-ul existent. De asemenea, deficitul de personal calificat pentru întreținerea preventivă și corectivă constituie un aspect crucial în evaluarea stării infrastructurii feroviare. În acest sector, la fel ca în multe alte domenii de specialitate, se prefigurează un val semnificativ de pensionări, punând astfel în discuție politica de resurse umane a companiei.

Totuși, cauza principală a deteriorării infrastructurii feroviare rezidă în deficitul investițional din ultimii ani, atât în ceea ce privește reparațiile de anvergură, cât și întreținerea finanțată din bugetul statului. Această dinamică a condus la degradarea stării rețelei. În contrast

cu investițiile rutiere, care au depășit 1 miliard de euro, fondurile destinate sectorului feroviar în perioada 2007 - 2016 s-au situat sub pragul de 150 de milioane de euro ⁵.

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

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

În prezent, fluxurile principale de transport de marfă din Moldova sunt reprezentate de bunuri ce tranzitează din Ucraina spre Uniunea Europeană. Totuși, având în vedere infrastructura puțin atractivă și poziționarea geografică a Moldovei, se conturează posibilitatea unor rute alternative ce conectează Ucraina și România, evitând teritoriul moldovenesc. Aceste trasee alternative vor fi mai atractive în viitor, întrucât țările respective intensifică eforturile de consolidare a interconectivității bilaterale.

Din aceste considerente, sunt necesare acțiuni urgente pentru modernizarea infrastructurii feroviare pentru ameliorarea competitivității transportului feroviar din Republica Moldova. Din motiv că statul nu dispune de resurse financiare suficiente în bugetul public național pentru mentenanța, reparația și dezvoltarea infrastructurii feroviare, au fost atrase fonduri (granturi și împrumuturi) în cadrul inițiativei Solidarity Lanes cu suportul Uniunii Europene și a donatorilor bilaterali pentru asigurarea reabilitării și buneii funcționări a mai multor coridoare feroviare.

Un avans semnificativ în direcția susținerii acestei reabilitări ar consta în adoptarea, după modelul practicat în statele membre ale Uniunii Europene, a unui plan de investiții multianual. Acest plan ar trebui să stipuleze un buget anual destinat întreținerii și gestionării infrastructurii feroviare, alocat de către Guvern. O astfel de inițiativă ar completa finanțarea investițiilor capitale, care, la rândul lor, ar trebui să se fundamenteze pe un plan de investiții consensual pentru anii următori, concretizat printr-un al doilea acord între Stat și entitățile feroviare.

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

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

Serviciile de transport pe calea ferată

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

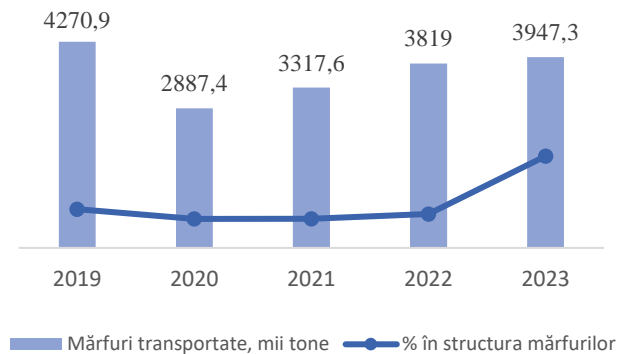
Deși, acest mijloc de transport este mai atractiv ca preț per km, durata mare de transportare feroviară duce la blocarea resurselor financiare pe o perioadă mult mai îndelungată și de regulă îl face nerentabil economic. Mai mult ca atât, serviciile feroviare actuale nu corespund cerințelor expeditorilor și ale furnizorilor de servicii logistice. Parcursul final (ultimul kilometru) până la terminale este insuficient, iar frecvența redusă a trenurilor zilnice spre alte terminale sau destinații afectează semnificativ atractivitatea. Sistemul CFM de determinare/stabilire a prețurilor și tarifelor pentru transportul de marfă este depășit și îngreunat de birocrăție. Procesul de stabilire

⁵ Banca Mondială, "Tracks from the Past, Connectivity for the Future: Revitalizarea sectorului feroviar din Moldova", octombrie 2020

a prețurilor și a tarifelor este anevoios într-un context în care deciziile trebuie luate rapid, în cadrul unei piețe de transport concurențiale.

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

Figura 6. Mărfuri transportate cu transportul feroviar



Sursa: Elaborată de autor conform datelor Biroului Național de Statistică

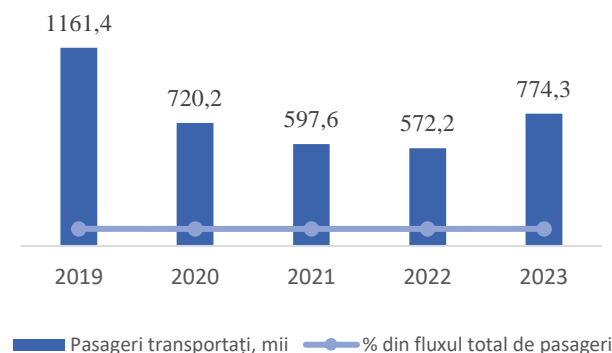
Totuși, se atestă o majorare a cotei transportului feroviar în structura mărfurilor transportate de la 8,7% în 2019 la 19,9% în 2023, această creștere se datorează blocării porturilor maritime ucrainene în urma conflictului dintre Rusia și Ucraina, situație care a necesitat redirectionarea exporturilor agricole ucrainene către rutele terestre (feroviare și rutiere).

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

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

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

Figura 7. Pasageri transportați cu transportul feroviar



Acest fapt se datorează nivelului limitat al investițiilor în materialul rulant din ultimii ani, datorită veniturilor ne semnificative și a suportului insuficient din partea statului. Parcul de material rulant este învechit, această situație fiind cu precădere vizibilă în segmentul transportului de călători. Majoritatea vagoanelor și locomotivelor (pentru tracțiune și manevră) au depășit durata de viață maximă admisibilă, un fapt ce anticipează o retragere masivă din uz în următorii ani.

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

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

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

La moment, se desfășoară unele inițiative pentru dezvoltarea sectorului feroviar. În anul 2012, CFM a demarat procesul de modernizare a flotei sale de material rulant, procurând 5 unități DMU reabilite, urmate de beneficierea, în 2016, a unui credit BEI-BERD și a unui grant UE, destinat achiziției a 12 locomotive diesel noi, care au fost livrate în 2020. Totodată, pe parcursul anului 2023, au fost negociate și semnate Acorduri cu BERD și BEI în valoare de 83,79 de milioane de euro pentru reabilitarea coridorului feroviar Vălcineț-Ocnița-Bălți-Ungheni-Chișinău-Căinari, în cadrul inițiativei Solidarity Lines și au avansat lucrările de reparație pe tronsonul de cale ferată Bender-Căușeni-Basarabeasca-Etulia-Giurgiulești. În context, au fost efectuate lucrări pe 40 de km de cale ferată, s-au schimbat 38 de aparate de cale, 13000 de traverse, precum și s-a curățit albia podurilor feroviare din stația Căușeni. Totuși, este imperios necesară realizarea de investiții suplimentare în materialul rulant (cu accent pe transportul de călători), atât în segmentul de transport marfă, cât și în cel de călători.

Impactul transportului feroviar asupra mediului

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

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

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

În contextul emisiilor de dioxid de carbon, transportul feroviar se distinge ca fiind unul dintre sectoarele cu cele mai scăzute niveluri de emisii de CO₂. Cu toate acestea, capacitatea acestui sector de a reduce și mai mult emisiile de carbon rămâne considerabilă. Eforturile pot fi direcționate către dezvoltarea infrastructurii, îmbunătățirea facilităților și modernizarea materialului rulant, optimizarea energiei de tracțiune, perfecționarea sistemelor auxiliare, sau integrarea inteligenței artificiale pentru o gestionare eficientă a energiei. Utilizarea locomotivelor mai eficiente din punct de vedere energetic (cu o greutate redusă) și promovarea vehiculelor ecologice (hibride, electrice, alimentate cu gaz natural) pot contribui semnificativ la reducerea emisiilor de CO₂, complementar cu implementarea programelor de formare pentru o conducere ecologică.

Instituții și legislație

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

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

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

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

Priorități emergente din contextul actual

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

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

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

Această viziune se va axa, așa cum este dezvoltat ulterior, pe câteva aspecte esențiale:

- întreținerea, renovarea sau modernizarea infrastructurii feroviare, conform necesităților impuse de condiția actuală a rețelei feroviare și de cerințele pieței;
- asigurarea unei finanțări previzibile și constante a sectorului feroviar, fundamentată pe acorduri contractuale între compania de căi ferate și stat, în scopul susținerii acestuia;
- reorientarea transportului feroviar de călători pe axele cele mai relevante;

- amplificarea atractivității sectorului, cu o tendință comercială tot mai accentuată către expeditori;
- dezvoltarea competențelor și capacităților entităților implicate (compania națională de căi ferate, organismele de reglementare și control, departamentele ministeriale) pentru a răspunde cu eficiență provocărilor reformei feroviare și modernizării legislației în domeniu.

2.4. Căile navigabile interioare

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

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

Condițiile de navigabilitate pe râurile Prut și Nistru sunt nesatisfăcătoare⁶ din mai multe motive. Începând cu anii 1990, activitățile economice și transportul de mărfuri pe căile navigabile au cunoscut un declin constant și, în cele din urmă, au încetat complet, odată cu proclamarea independenței Republicii Moldovei.

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

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

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

La moment, nu există o evidență statistică oficială a transportului regulat pe râuri, totuși se raportează transportul ocazional de mărfuri pe anumite sectoare ale râurilor, efectuate pe distanțe reduse, destinate să satisfacă cerințele locale ocazionale ale sectorului privat, preponderent în contextul activităților agricole și de construcții, cu caracter predominant sezonier⁷. Legătura între ambele maluri ale fluviul Nistru este asigurată de Î.S. „Bacul Molovata”, care prestează servicii regulate de transport naval⁸.

⁶ Din cauza conflictului transnistrean, râul Nistru se află în prezent sub jurisdicție specifică. Consecința acestui statut este că datele hidrologice și hidraulice și datele referitoare la starea de navigație a râului Nistru nu sunt disponibile.

⁷ ANRM declară că pe căile navigabile interioare ale Republicii Moldova este posibilă transportarea mărfurilor prin garnituri formate din împingătoare și barje cu capacitatea de încărcare de 1000 de tone pe râul Nistru și până la 300 sau 600 de tone pe râul Prut. În baza acestor date, se estimează că navele cu o capacitate de 300 până la 350 de tone ar putea ajunge la Cahul, iar cele de 200 până la 300 de tone ar putea ajunge la Ungheni. Cu toate acestea, chiar și pentru această capacitate redusă a navelor, nu există informații fiabile cu privire la posibilitatea de a naviga în siguranță pe rutele menționate.

⁸ Î.S. "Bacul Molovata" anual transportă 125-135 mii tone de mărfuri și 120-130 mii de pasageri peste râul Nistru, raionul Dubăsari, cu șlepul nepropulsat.

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

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

Accesul la fluviul Dunărea oferă Republicii Moldova o legătură directă cu Marea Neagră în aval și în amonte cu nouă țări europene riverane Dunării, inclusiv o legătură cu statele membre ale UE. Beneficiile acestei conexiuni fizice se extind dincolo de simpla infrastructură, statutul Moldovei ca membru al diverselor organizații internaționale, asociații și inițiative axate pe Dunăre conferindu-i o oportunitate remarcabilă de a dezvolta comunicații internaționale, obținând avantaje și un impact pozitiv asupra sectorului de transport, inclusiv în domeniul navigației interioare și maritime. Republica Moldova este parte a Comisiei Dunării (CD)⁹, cea mai veche instituție fluvială internațională europeană; are statutul de observator în cadrul Comunității de Transport¹⁰, urmărind obținerea calității de stat membru; participă activ la implementarea Strategiei Dunării și este angajată în OCEMN (Cooperarea Economică la Marea Neagră)¹¹.

Complexul portuar riveran-maritim de la Giurgiulești, situat la confluența dintre Dunăre și Prut, care a oferit Republicii Moldova, țară fără ieșire la mare, unicul ei acces comercial către apele internaționale, acum își asumă o nouă funcție internațională esențială. Din moment ce Federația Rusă a blocat porturile de-a lungul coastei ucrainene a Mării Negre în 2022, Portul Giurgiulești a devenit un punct nodal pentru facilitarea importului și exportului de cereale și combustibil în și din Ucraina învecinată. Portul Giurgiulești nu doar asigură integritatea lanțurilor logistice pentru agenții economici moldoveni implicați în import și export, ci, începând cu debutul conflictului din Ucraina, a devenit un actor esențial în menținerea fluxului de aprovizionare către și dinspre Ucraina. Prin utilizarea Dunării ca așa-zisa Cale a Solidarității pentru transportul de cereale și combustibil, volumul total de marfă tranzitat prin Portul Internațional Liber Giurgiulești au crescut de la 1,83 milioane de tone în 2022 la un nou record de 2,17 milioane de tone în 2023, înregistrând o creștere de 18,6%. În plus, numărul de containere transbordate a atins un record istoric de 8.460 de unități. Această creștere semnificativă a fost determinată, în principal, de cantitățile mai mari de cereale și semințe exportate, care au sporit cu 55%, ajungând la 889 de mii de tone, ceea ce constituie 41% din volumul total de mărfuri transbordate. Importul de produse petroliere a crescut ușor, cu 4%, până la 599 mii de tone, reprezentând 28% din totalul mărfurilor transbordate prin PILG. Creșterea volumelor din 2023 se datorează și majorării cu 26%, comparativ cu anul trecut, a exporturilor de ulei de floarea-soarelui, atingând cifra de 248 de mii de tone¹². Portul Giurgiulești servește atât ca un punct nodal

⁹ Comisia Dunării este cea mai veche comisie fluvială internațională din Europa, care se ocupă de menținerea și îmbunătățirea condițiilor de navigație pe fluviul Dunărea, de la izvorul său din Germania până la gurile de vărsare din România și Ucraina, ducând la Marea Neagră.

¹⁰ Comunitatea Transporturilor este o organizație internațională în domeniul mobilității și al transporturilor. Aceasta are 36 de participanți - statele membre ale Uniunii Europene reprezentate de Comisia Europeană, cele șase părți din Europa de Sud-Est (Republica Albania, Bosnia și Herțegovina, Kosovo*, Muntenegru, Republica Macedonia de Nord și Republica Serbia) și cei trei participanți observatori (Georgia, Republica Moldova și Ucraina), care lucrează la integrarea piețelor de transport din Balcanii de Vest în UE prin acordarea de asistență celor șase parteneri din Balcanii de Vest în adoptarea și punerea în aplicare a legislației UE în domeniul transporturilor și prin sprijinirea proiectelor de conectare a partenerilor regionali din Balcanii de Vest între ei și cu UE.

¹¹ Prioritățile-cheie pentru activitatea OCEMN în domeniul transporturilor sunt definite de obiectivul 3, "Crearea unei rețele de transport eficiente", din "Agenda economică a OCEMN pentru un parteneriat OCEMN consolidat", adoptată în 2012.

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

¹² Sursa: operatorul portuar Danube Logistics.

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

Porturi interioare și porturi fluviale-maritime

Din cadrul inițial extins al sistemului portuar moldovenesc, unicul ansamblu portuar rămas funcțional din punct de vedere comercial este complexul portuar Giurgiulești. Acesta a cunoscut o evoluție remarcabilă în perioada recentă, afirmându-se ca fiind portul esențial al Moldovei și unul dintre nodurile portuare primordiale de pe cursul Dunării. Importanța sa a fost subliniată în mod deosebit în contextul confruntărilor militare din Ucraina, survenite în ultimii doi ani, aspect elaborat în detaliu în capitolul precedent.

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

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

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

Complexul portuar Giurgiulești: Portul de mărfuri și pasageri Giurgiulești și Portul Internațional Liber Giurgiulești

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

Complexul Portuar Giurgiulești și portul Reni (Ucraina) sunt legate printr-o secțiune de cale navigabilă interioară care face parte din coridorul Rin-Dunăre. Secțiunea respectivă, Ceatalul Ismail-Brăila, aparține rețelei TEN-T de bază.

De-a lungul ultimilor 15 ani, s-a observat o evoluție economică și de infrastructură notabilă în domeniul navigației maritime în cadrul Complexului Portuar Giurgiulești.

Portul de pasageri și mărfuri Giurgiulești este un port fluvio-maritim multifuncțional, de dimensiuni reduse, se află în gestiune și administrare de Întreprinderea de Stat "Portul Fluvial Ungheni".

Portul de mărfuri și pasageri Giurgiulești se localizează pe parcursul râului Prut, în zona de confluență a Prutului cu Dunărea. Anual, acesta gestionează un volum impresionant de diverse categorii de bunuri¹³, operând prin intermediul unui singur cheu. Pe tot parcursul anului, portul este escalat de ambarcațiuni maritime și fluviale, precum și de nave destinate transportului de pasageri și de animale.

Portul de Pasageri și Mărfuri Giurgiulești dispune de o infrastructură cu acces la sectorul maritim al Dunării, cu ieșire la Marea Neagră prin Canalul Sulina (RO) și Canalul Bîstroe (UA). În port pot fi operate barje autopropulsate de până la 3000 de tone, nave de tip maritim-fluvial, nave maritime (pescaj până la 5 m), și nave de croazieră fluvială cu lungimea maximă de 130 m. Pe malurile râului Prut este situat cheul de la Semeni, o construcție ce-și are originea din perioada sovietică, loc în care nave aparținând Întreprinderii de Stat "Portul Fluvial Ungheni" pot fi reparate, deși printr-o metodologie foarte depășită. În perioadele când nivelul apei scade, ambarcațiunile sunt extrase din apă și supuse unor reparații rapide, în așteptarea creșterii nivelului apei pentru re-imersare. Această practică de restaurare navală este intrinsec legată de fluctuațiile nivelului hidrografic al râului, care experimentează variații marcante de mai multe ori în decursul unui an, rezultând într-un proces îndelungat de reabilitare a navelor, durând, în majoritatea cazurilor, aproximativ un an.

De-a lungul râului Prut, nu sunt prezente șantiere navale. În zona stângă a râului Nistru, în Bender, există două docuri plutitoare, însă acestea sunt într-o stare de neglijare, fără să fie folosite. Acest teritoriu nu se află sub jurisdicția Guvernului Republicii Moldova.

Portul Internațional Liber Giurgiulești (PILG) este situat la 133,8 km/72,2 mile marine (nautice) de Marea Neagră, pe secțiunea maritimă a fluviului Dunărea. Portul a obținut statutul de zonă economică liberă¹⁴ în 2005 cu efect până în 2030¹⁵.

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

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

Terminalul petrolier din cadrul PILG a fost inaugurat la data de 26 octombrie 2006. Ulterior, în martie 2009, a fost deschis un terminal de pasageri, edificat de autoritățile guvernamentale, iar un terminal de transbordare a cerealelor a fost deschis patru luni mai târziu. În anul 2011 s-a construit un terminal de marfă, precum și o dană pentru un terminal de cereale, un terminal feroviar cu ecartament mixt, infrastructură portuară, un depozit, zone de depozitare și clădiri de birouri.

¹³ Portul de stat Giurgiulești de mărfuri și pasageri pe un cheu, operat în 2021: 485,716 mii tone și 2022: 431,936 mii tone. În 2022 ar putea opera mult mai mult, dar principalul obstacol în calea creșterii cantității a fost apa de mică adâncime la cheu în timpul anului și dificultățile în contractarea serviciilor de dragare.

¹⁴ În zona economică liberă se aplică reglementări vamale și fiscale speciale, iar bunurile pot fi importate, fabricate și exportate din nou fără a fi supuse unor tarife standard sau fără a necesita controale vamale regulate. Principalul obiectiv al acordării statutului de zonă liberă este de a încuraja investițiile interne și străine și de a promova comerțul internațional prin intermediul beneficiilor și avantajelor acordate companiilor care își desfășoară activitatea în cadrul acesteia. Aceste avantaje includ scutiri de taxe, proceduri vamale simplificate și reglementări diferite.

¹⁵ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=69958&lang=ro

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

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

Principalii operatori de terminale din cadrul PILG sunt:

- Danube Logistics SRL, și
- Grupul Trans-Oil¹⁶

În anul 2023, volumul total al schimburilor comerciale în PILG a înregistrat o creștere, influențată predominant de contextul politic specific. Volumele de mărfuri transbordate au crescut de la 1,83 milioane de tone în 2022 la un nou record de 2,17 milioane de tone în 2023, înregistrând o creștere de 18,6%. Exporturile de cereale și ulei vegetal au atins niveluri semnificative în 2023, respectiv ajungând la 889 de mii de tone (cu 55% mai mult comparativ cu anul 2022) și 248 de mii de tone cu 26% comparativ cu anul trecut. De asemenea, și cantitatea de materiale de construcții importate s-a majorat cu 10%, însumând 195 mii de tone, iar importul de îngrășăminte în saci mari, vrac uscat și vrac lichid a continuat să evolueze pozitiv cu o creștere de 48%, ajungând la 119 mii de tone.

Terminalul de mărfuri generale existent este utilizat în întregime, iar compania se află în faza finală de proiectare a construcției unei noi dane universale. Noul terminal, în valoare de 5 milioane USD, va fi utilizat în principal pentru mărfuri uscate în vrac și mărfuri generale¹⁷. Portul reia transbordarea containerelor din portul românesc Constanța către Moldova și Ucraina. Acesta a dezvoltat o nouă platformă de manipulare și depozitare a containerelor de 5.000 de metri pătrați, care poate fi extinsă în funcție de modul în care crește cererea. Portul intenționează să achiziționeze echipamente de manipulare suplimentare pentru a face față cererii în acest domeniu.

Căile navigabile interioare și flota maritimă

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

Republica Moldova aplică Recomandările Comisiei Dunării privind cerințele tehnice pentru navele de navigație pe ape interioare¹⁸. În același timp, Agenția Navală a Republicii Moldova aplică în prezent cerințele tehnice elaborate de Registrul fluvial al Federației Ruse (societate de clasificare).

În prezent, sub pavilionul Republicii Moldova sunt înregistrate aproximativ 40 de nave de navigație interioară, peste 3000 de nave de tonaj mic (cu capacitatea de până la 80 de tone) și ambarcațiuni de agrement. Totuși, acestea sunt autorizate să navigheze exclusiv pe cursurile râurilor Prut și Nistru, restricția fiind determinată de deficiențele legislative referitoare la recunoașterea societăților internaționale de clasificare a navelor.

Aspecte instituționale și legale ale sectoarelor căilor navigabile interioare și maritime

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

Astfel, ANRM i-au fost atribuite funcțiile de supraveghere a siguranței navigației pe căile navigabile interne și în raza portuară conform Hotărârii Guvernului nr.706/2018, funcții de

¹⁶ Terminalul de cereale al Portului Internațional Liber Giurgiulești și-a început activitatea în iulie 2009. Trans Cargo Terminal, o companie subsidiară a grupului de companii Trans Oil, a construit și operează terminalul de cereale în colaborare cu Danube Logistics.

¹⁷ <https://gifp.md/en/home/>

¹⁸ Recomandările Comisiei Dunării, disponibile la adresa:

<https://www.danubecommission.org/uploads/doc/publication/Vorschriften%20techn%202014/Technischen%20Vorschriften%202014%20FR.pdf>

control conform prevederilor Legii nr.105/2003 privind protecția consumatorilor, Legii nr.131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător și Legii nr.7/2016 privind supravegherea pieței, în ceea ce privește comercializarea produselor nealimentare.

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

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

Legislația stabilește o diferențiere între entitatea centrală specializată în domeniul transportului naval/maritim, responsabilă pentru elaborarea politicilor:

- supravegherea punerii în aplicare a politicilor;
- elaborarea legislației primare;

și ANRM, instituție căreia îi revine rolul de a implementa politicile statului în domeniul transportului naval/maritim. Însă, datorită deficitului pronunțat de specialiști înalt calificați în ambele autorități - Ministerul de resort și ANRM – pentru anumite activități ce țin de atribuțiile Ministerului sunt implicați și specialiștii din agenție. Unul dintre efectele adverse ale acestei situații prezente este tergiversarea procesului de armonizare a legislației naționale din sectorul naval și maritim cu reglementările internaționale, directivele UE și normele și convențiile Organizației Maritime Internaționale (OMI).

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

- Acest domeniu a fost în mare parte ignorat, iar potențialul său nu a fost valorificat în ultimele trei decenii;
- În absența mentenanței corespunzătoare, infrastructura de transport pe apă s-a învechit, deteriorat sau a devenit în cele din urmă complet nefuncțională;
- Flota, care ar constitui un element esențial în dezvoltarea transportului pe căile navigabile, nu există. De asemenea, au fost desființate companiile și atelierele care se ocupau cu întreținerea și construcția ambarcațiunilor;
- Nu există digitalizare sau aplicarea de mijloace sau instrumente moderne pentru a reglementa siguranța navigației pe căile navigabile interioare;
- Legislația care reglementează acest sector trebuie să fie aliniată la elementele tehnice și juridice moderne ale navigației interioare la nivel european, care este diferită în prezent.

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

2.5.Transport maritim

Importanța strategică a accesului Republicii Moldova la Dunăre și, implicit, la rețeaua europeană de căi navigabile interioare, precum și la Marea Neagră și Mediterană, a fost evidențiată anterior. Această Strategie reflectă situația actuală a sectorului transportului maritim,

cu accent pe aspectele legislative sectoriale ce influențează semnificativ activitatea acestui domeniu.

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

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

Administrarea domeniului maritim în cadrul Republicii Moldova este repartizată între opt entități diferite. În afară de MIDR și ANRM, entitățile implicate direct sau indirect în rezolvarea problemelor maritime includ Ministerul Mediului, Agenția de Mediu, Inspectoratul pentru Protecția Mediului, Serviciul Hidrometeorologic de Stat, Instituția Publică Serviciul Național pentru Managementul Frecvențelor Radio (SNMFR), Inspectoratul General pentru Situații de Urgență (IGSU). Fiecare dintre aceste instituții are un impact asupra sectorului, în cadrul domeniului său specific de activitate.

Problema principală cu care se confruntă sectorul maritim este tergiversarea transpunerii regulamentelor și directivelor UE în domeniul transportului maritim, precum și absența unor mecanisme adecvate pentru implementarea acestora.

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

Odată cu aderarea la Convenția Națiunilor Unite privind Dreptul Mării (UNCLOS) și al convențiilor OMI, în anul 2001 Republica Moldova s-a angajat să pună în aplicare instrumentele pentru promovarea siguranței maritime și prevenirea poluării marine. Beneficiile membrilor convenției se materializează numai atunci când administrația maritimă națională se implică pe deplin în îndeplinirea responsabilităților și obligațiilor impuse de aceste tratate. În acest context, Republica Moldova urmează să depună eforturi pentru îmbunătățirea eficacității măsurilor adoptate pentru implementarea convențiilor și protocoalelor la care este parte, asigurând, totodată, o monitorizare riguroasă a acestora.

În luna aprilie a anului 2023, Organizația Maritimă Internațională a efectuat un audit¹⁹ asupra Republicii Moldova, iar concluziile raportului au evidențiat deficiențe semnificative în cadrul legislativ și în capacitățile instituționale ale ANRM. Chiar dacă acest raport nu a fost primul cu un rezultat advers, în intervalul dintre auditul anterior și cel mai recent nu s-au aplicat măsurile adecvate pentru a remedia cauzele neconformităților și ale potențialelor neconformități.

Rezultatul negativ al acestui audit conduce la menținerea statutului țării pe lista neagră a OMI pentru cel puțin următorii trei ani, adică până la următoarea evaluare. Principala sarcină pentru sectorul maritim în perioada imediat următoare constă în îndeplinirea cerințelor stabilite de procedura de auditare și în obținerea statutului de țară inclusă pe lista gri. Problema recurentă a necesității unui personal mai calificat, existența unui sistem educativ structurat pentru pregătirea profesională în acest sector și deficitul general de forță de muncă constituie principalul obstacol în calea unei evoluții favorabile în soluționarea acestei probleme specifice.

Cooperarea cu Agenția Europeană pentru Siguranța Maritimă²⁰ (EMSA) și punerea în aplicare a proiectelor (MISRA și USAID) vor avea un rol decisiv în ameliorarea situației, prin elaborarea actelor normative, rezoluțiilor ONU și reglementărilor europene ce guvernează

¹⁹ Sistemul de audit al statelor membre ale OMI (IMSAS) a început ca sistem voluntar în 2006 și a devenit o obligație prevăzută în tratat în ianuarie 2016. Scopul său este de a promova punerea în aplicare consecventă și eficientă a instrumentelor OMI aplicabile și de a ajuta statele membre să își îmbunătățească capacitățile, contribuind în același timp la îmbunătățirea performanțelor globale și individuale ale statelor membre în ceea ce privește conformitatea cu cerințele instrumentelor la care sunt părți.

²⁰ Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă : <https://www.emsa.europa.eu/>

domeniul maritim. Aceste activități vor contribui esențial la crearea premiselor necesare pentru excluderea Moldovei de pe lista neagră.

Cu toate că se constată tergiversări în adoptarea și implementarea normelor și convențiilor internaționale, totuși prin intermediul documentelor sale strategice, Republica Moldova aplică prioritățile Organizației Maritime Internaționale, care, pe lângă obiectivul său principal de a asigura transportul maritim sigur, ecologic, eficient din punct de vedere energetic și sigur, își propune, de asemenea, să sprijine în mod constant progresul către o economie ecologică și o creștere sustenabilă. Promovarea unei navigații sustenabile și a unei dezvoltări maritime sustenabile reprezintă una dintre prioritățile fundamentale ale OMI în anii următori, iar Republica Moldova, ca țară membră, se angajează să adere la această politică la nivel național, prin intermediul documentelor sale strategice pe termen lung.

2.6. Transport aerian

Situația actuală

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

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

Ținând cont de cererea crescândă a serviciilor de transport aerian și crearea condițiilor necesare pentru asigurarea accesului pe piață a mai multor operatori aerieni low cost, s-a examinat posibilitatea dezvoltării Aeroportului Internațional Mărculești, care la moment din cauza lipsei infrastructurii necesare nu poate opera zboruri comerciale de pasageri. Însă, pentru operaționalizarea acestuia este necesar reabilitarea pistei de aterizare, construirea unui terminal de pasageri, parcare, drumuri de acces, iluminat și de echipamente de siguranță pentru aterizarea și decolarea aeronavelor. La această etapă, se estimează un cost total al investițiilor de aproximativ 4 milioane de euro, dar, în baza experienței altor proiecte mari de infrastructură, în realitate suma ar putea fi mult mai mare. Respectiv, din lipsa resurselor financiare disponibile, s-a decis stagnarea proiectului dat, prin posibila modernizare și folosire a Aeroportului Internațional Mărculești drept hub logistic pentru transportarea mărfurilor.

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

Datorită eforturilor depuse de autoritățile Republicii Moldova pentru creșterea competiției între companiile aeriene și reducerea costurilor pentru bilete, a determinat majorarea constantă pe cale aeriană, pe parcursul anilor 2013-2023, a fluxului de pasageri care utilizează transportul aerian (tabelul 1), în mare parte acest lucru datorându-se concurenței și apariției pe piață a operatorilor aerieni low – cost, care provin din statele membre UE. Totuși, criza pandemică și măsurile de restricționare și distanțare socială impuse de Guvern, complementată cu conflictul actual din Ucraina, a rezultat în reducerea oscilatorie a activității de transport pe cale aeriană în anul 2020.

Tabel.1 Evoluția indicatorilor activității desfășurate de Aeroportul Internațional Chișinău

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Pasageri, mil.	1,3	1,8	2,2	2,2	2,7	2,8	3,0	0,9	1,8	2,3	2,8

Mișcări aeronave, mii	16,8	19,7	22,5	22,0	27,1	27,9	27,1	9,9	16,6	19,2	24,9
Transport de marfă și poștă, mil tone	3,0	2,9	2,9	2,8	3,5	4,2	3,8	2	2,8	2,5	2,6

Sursa: Statistica Aeroportul Internațional Chișinău

Pe parcursul anului 2023, transportul aerian de pasageri s-a dublat în comparație cu anul 2013 fiind transportați în total 2838,1 mii de pasageri, totodată fiind înregistrată o creștere de circa 23% sau cu 529,4 mii de pasageri mai mult comparativ cu perioada anului precedent. Ritmul de creștere a traficului de pasageri realizat în anul 2023 demonstrează restabilirea traficului de pasageri în proporție de 95% raportat la perioada pre pandemică, anul 2019 când au fost transportați 2995,6 mii de pasageri. Pe perioada anului 2023 transporturile de mărfuri constituie 2664,5 tone înregistrând o creștere de 6,9% comparativ cu perioada anului 2022. Numărul de mișcări ale aeronavelor a constituit 24,9 mii cu 30% mai mult decât anul 2022. Acest fapt se datorează și atragerii mai multor operatori aerieni noi pe piața Republicii Moldova (Wizz Air, Georgian Wings, Aegean Airlines, AirBaltic, Eurowings, Southwind Airlines, Israil, Azerbaijan Airlines-AZAL, Arkia Airlines), astfel pe parcursul anului 2023, 19 companii aeriene au efectuat zboruri charter și zboruri regulate de pe Aeroportul Internațional Chișinău spre 40 destinații mondiale.

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

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

- **Eficiența reglementărilor:** Este imperativă o analiză aprofundată a sistemului regulatorii și a procesului de ameliorare a reglementărilor, pentru a garanta alinierea promptă a legislației naționale la standardele și practicile internaționale recomandate. Aceasta va facilita atragerea companiilor aeriene și va asigura siguranța zborurilor și securitatea aviației²¹;

- **Dezvoltarea economică:** Exploatarea sectorului transportului aerian pentru stimularea dezvoltării economice, crearea de noi locuri de muncă și facilitarea comerțului și turismului constituie un pilon central pentru avansul economic al Moldovei;

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

- **Calitatea serviciilor:** În sectorul transportului aerian, calitatea serviciilor prezintă variații, identificându-se multiple oportunități de perfecționare. Anumite companii aeriene se confruntă cu dificultăți în a atinge standardele internaționale. Facilitățile aeroportuare, deși sunt în proces de modernizare, necesită îmbunătățiri suplimentare pentru a garanta o experiență de călătorie optimă și confortabilă. Este imperativ realizarea unui studiu de piață pentru o mai bună înțelegere a tipului de trafic și a necesităților clienților, asigurându-se astfel că standardele superioare de calitate a serviciilor sunt adoptate atât de aeroporturi, cât și de companiile aeriene;

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

Nerezolvarea acestor aspecte cheie ar putea avea consecințe negative:

²¹ În acest sens, simplificarea/excluderea anumitor etape din Legea nr.100/2017, de exemplu, AIR, tabelul comparativ, ținând cont de faptul că RM aderă la/implementează standardele internaționale și practicile recomandate de OACI și acquis-ul UE, care sunt obligatorii pentru RM, operatorii aerieni naționali care zboară aproape în străinătate

- **Stagnarea infrastructurii:** O infrastructură deficitară poate constitui un obstacol major în calea dezvoltării sectorului de transport aerian și poate descuraja extinderea operațiunilor companiilor aeriene în Moldova, limitând astfel progresul în acest domeniu vital;
- **Sub-performanță economică:** Neexploatarea completă a potențialului economic al transportului aerian poate rezulta în pierderea unor oportunități esențiale pentru dezvoltarea economică, crearea de locuri de muncă și expansiunea comerțului;
- **Impactul asupra mediului:** Ignorarea practicilor prietenoase cu mediul are repercusiuni negative asupra mediului înconjurător și poate prejudicia imaginea Moldovei, determinând reticența călătorilor preocupați de sustenabilitate;
- **Deficiență de conectivitate:** O conectivitate deficitară poate reduce atractivitatea Moldovei pentru călători și investitori, frânând astfel dezvoltarea economică și integrarea eficientă a țării în regiune;
- **Scăderea siguranței zborului:** O creștere a incidentelor și accidentelor aeriene poate eroda încrederea publicului în siguranța călătoriilor aeriene, amplificând daunele materiale și umane generate de aceste evenimente.

3. VIZIUNEA

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

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

- **Conectivitate perfectă cu țările vecine și cu sistemul european de transport**

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

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

- **Infrastructură de transport renovată și rezistentă pentru toate tipurile de transport**

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

- **Mobilitate durabilă și incluzivă**

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

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

- **Mobilitate sigură**

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

- **Mobilitate prietenoasă cu mediul**

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

- **Digitalizarea sistemului de transport**

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

4. OBIECTIVE ȘI DIRECȚII PRIORITARE

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

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

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

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

- Consolidarea capacității instituționale a ministerului prin asigurarea cu resursele umane și informaționale necesare, astfel încât să crească semnificativ capacitatea instituției de a asigura un management eficient al politicilor promovate;
- Creșterea eficienței activității Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor” prin reorganizarea acesteia în societate pe acțiuni cu capital integral de stat;
- Simplificarea procedurilor de autorizare pentru lucrările declarate de utilitate publică națională (Directiva UE);
- Asigurarea participării active în cadrul organismelor internaționale (Federația Internațională a Drumurilor, Asociația Internațională Permanentă a Congreselor Rutiere, Comisia Economică a Organizației Națiunilor Unite pentru Europa etc.) pentru creșterea vizibilității țării pe arena internațională.

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

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

- Revizuirea cadrului normativ și de reglementare existent în domeniul achizițiilor de lucrări de infrastructură pentru a permite utilizarea contractelor de tip FIDIC și a contractelor multianuale bazate pe performanță;

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

- Asigurarea previzibilității și rezilienței finanțării infrastructurii de transport corelate cu necesitățile populației, Fondul rutier nu trebuie să mai fie parte din Bugetul de stat, iar fondurile colectate să fie alocate cu destinație specială infrastructurii rutiere.

Direcția prioritară 1.3. Continuarea proiectelor de reabilitare a infrastructurii rutiere

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

- Modernizarea a 1200 km de drumuri republicane și regionale cu îmbrăcăminte din piatră spartă, prin transformarea acestora în drumuri cu sistem rutier modern;

- Drumuri modernizate:

- 326 km de drumuri expres din rețeaua TEN-T (conform cerințelor Regulamentului (UE) nr. 1315/2013);
- 751 km de drumuri republicane reabilite conform standardelor naționale;
- 100 km de drumuri locale;

- Lichidarea sectoarelor cu frecvență sporită a accidentelor rutiere (24 puncte în 2022);

- Lucrări de artă:

- Reabilitarea a 14 poduri în condiții critice până în 2026 și altele 50 până în anul 2030, exceptând podurile reabilite în cadrul proiectelor complexe de reabilitare a infrastructurii rutiere;
- Repararea a 150 de poduri;
- Construcția a 6 poduri transfrontaliere.

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

Un sistem de management al activelor este instrumentul principal prin care orice organizație rutieră își poate implementa și atinge obiectivele de politici. Abordarea managementului activelor ar trebui să fie expusă într-un plan strategic de management al activelor (SAMP). ASD tinde să utilizeze în planificarea lucrărilor prevederile ISO 55000, dar în afara unor prevederi legale pentru implementarea managementului activelor, care este lipsă. APL-urile nu utilizează nici-un instrument de gestionare a activelor. Pentru ca gestionarea activelor rutiere să se îmbunătățească conform bunelor practici, vor fi prevăzute următoarele acțiuni atât la nivel național, cât și local:

- Aprobarea sistemului legal privind managementul activelor rutiere și planificarea strategică;

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

- Implementarea planificării strategice multianuale.

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

Comisia Europeană a propus noi obiective ambițioase de emisii CO₂ pentru vehiculele grele noi (HDV) începând cu anul 2030, în cadrul Pactului ecologic european. Aceste obiective

vor contribui la reducerea emisiilor de CO₂ în sectorul transporturilor - camioane, autobuze urbane și autobuze de lungă distanță, care sunt responsabile pentru peste 6% din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) ale UE și mai mult de 25% din emisiile de GES de la transportul rutier.

Subcapitolul 2.1.5²² din Pactul ecologic european (Accelerarea trecerii către o mobilitate sustenabilă și inteligentă) stabilește că transportul rutier, feroviar, aerian și naval vor trebui să contribuie la reducerea emisiilor de CO₂.

Conform politicii menționate mai sus, implementarea Regulamentului (UE) 2018/858 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (*Regulamentul (UE) nr. 168/2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri și Regulamentul (UE) 167/2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehicule agricole și forestiere*) - *Texte cu relevanță pentru SEE*) sunt cruciale. Următoarele activități vor fi efectuate în această privință:

- Aprobarea standardelor ecologice și de siguranță pentru importul și admiterea în circulație a vehiculelor rutiere.
- Dezvoltarea cadrului normativ pentru sistemul legal de omologare a vehiculelor și dezvoltarea infrastructurii necesare.
- Dezvoltarea și implementarea programelor de stimulare a reînnoirii parcului de autovehicule, în special a transportului public de persoane;
- Introducerea mecanismului de schimb al parcului în funcție de emisiile produse de autovehicule.
- Reducerea până în anul 2030 a emisiilor directe sectoriale de GES: 1A2 „Industria manufacturiere și construcții” la 6,0% și 1A3 „Transport” la 20,0%.
- Asigurarea condițiilor de concurență echitabile între diferitele tipuri de combustibil, în special prin reglementări și impozitare, evitând favorizarea motorizărilor diesel față de alte tipuri de motorizări mai puțin poluante, în special biocombustibili și alte alternative mai ecologice.
- Crearea unui grup de lucru și a unui studiu aprofundat pentru evaluarea posibilității de utilizare a vehiculelor electrice individuale în Republica Moldova și evaluarea costului introducerii stațiilor de încărcare pe drumurile publice.

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

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

Direcția prioritară 1.7: Accesul la ITS și accelerarea digitalizării sistemului de transport rutier

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

Din aceste considerente vor fi dezvoltate, create și lansate:

²² COM/2019/640 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52019DC0640>

- Platforme digitale pentru managementul sistemului de transport rutier în cadrul ASD, municipiile Chișinău și Bălți;
- Sistem de cântărire în mișcare a vehiculelor funcțional;
- Sistem de prognozare meteo rutier lansat;
- Sistem de control/colectare a datelor din trafic lansat.

Direcția prioritară 1.8. Îmbunătățirea managementului clasificării funcționale a rețelei de drumuri conform celor mai bune practici europene

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

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

Aceste standarde descriu oportunitățile oferite de sistemele de transport și spațiale, precum și capacitatea oamenilor de a folosi aceste oportunități. Conceptul de mobilitate și accesibilitate va fi prezentat ca un concept eficient pentru a descrie aceste componente. Oportunitățile pe care le au oamenii sunt determinate de accesibilitatea pe care o oferă sistemul de transport și spațiu²³:

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

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

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

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

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

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

²³ Regine Gerike, Jürgen Gerlach, Andreas Rau (2009). Accessibility Standards – Discussion of their Necessity with the Example of the German “Guidelines for Integrated Network Design” (RIN). Paper submitted to 1st Transatlantic NECTAR Conference 2009 Arlington, Virginia USA, 18-20 June, 2009

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

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

- Elaborarea reglementărilor, normelor și ghidurilor aferente pentru:
 - pregătirea inițială și formarea periodică a auditorilor de siguranță rutieră, care are ca rezultat eliberarea/confirmarea certificatului de competență a auditorilor de siguranță rutieră și cerințele pentru acest sistem;
 - evaluarea impactului asupra siguranței rutiere și auditul de siguranță rutieră, vor demonstra, la nivel strategic, implicațiile asupra siguranței rutiere ale diferitelor alternative de planificare ale unui proiect de infrastructură și va permite identificarea, într-un mod sistemic și detaliat, caracteristicile nesigure ale unui proiect de infrastructură rutieră;
 - inspecțiile de siguranță rutieră;
 - investigarea și evaluarea sectoarelor cu concentrație mare de accidente prin direcționarea investițiilor către aceste tronsoane de drum și clasamentul siguranței rețelei;
 - ajustarea cadrului normativ în vederea implementării normelor CADaS (The Common Accident Data Set);
 - includerea procedurilor de gestionare al siguranței infrastructurii rutiere în ciclurile de proiect (normele tehnice);
 - costul social al accidentelor rutiere și includerea acestui indicator în analizele anuale multicriteriale și cost-beneficiu ale proiectelor rutiere.

În rezultat, acțiunile menționate mai sus vor permite:

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

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

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

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

Abordarea de Sistem Sigur impune cerințe privind sistemul de management al siguranței rutiere. Aceste cerințe includ²⁴:

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

²⁴ <https://roadsafety.piarc.org/>

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

- Dezvoltarea politicilor și angajamentul asumat prin stabilirea sau revizuirea politicilor de siguranță rutieră și asigurarea unui angajament politic la cel mai înalt nivel de guvernare pentru a acorda prioritate siguranței rutiere (Ambasadorul siguranței rutiere);
- Legislație și reglementări prin revizuirea și actualizarea legilor și reglementărilor privind siguranța rutieră întru alinierea acestora la principiile de Sistem Sigur. În egală măsură se va asigura că cadrul legal sprijină și încurajează: i) un comportament rutier mai sigur, ii) vehicule mai sigure și iii) o infrastructură rutieră mai sigură;
- Colaborare între instituții prin desemnarea unei autorități guvernamentale pentru gestionarea siguranței rutiere, care să coordoneze și să faciliteze colaborarea între instituțiile statului cu competențe în domeniu.

Direcția prioritară 1.12. Îmbunătățirea siguranței utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor

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

- Proiectarea și întreținerea drumurilor ținând cont de nevoile utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor sub aspectul trecerilor de pietoni bine marcate și cu vizibilitate maximă, piste separate pentru bicicliști, refugii sigure pentru pietoni și proiectare sigură pentru pietoni;
- Implementarea măsurilor de calmare a traficului în zonele urbane (limitatoare de viteză, treceri de pietoni înălțate, sensuri giratorii etc.);
- Îmbunătățirea siguranței intersecțiilor prin canalizarea fluxurilor și semnalizare clară, semafoare și facilități prietenoase pentru pietoni, cum ar fi insulele de refugiu;
- Crearea de piste și benzi dedicate pentru bicicliști și pietoni, în special pe drumurile cu trafic intens, în localitățile liniare și în zonele urbane;
- Stabilirea de rute sigure spre școli cu îmbunătățiri de infrastructură corespunzătoare;
- Desfășurarea de campanii de educație rutieră pentru siguranță, care vizează atât utilizatorii vulnerabili ai drumurilor, cât și șoferii. Educație pentru pietoni și bicicliști în vederea comportamentului sigur și creșterea gradului de conștientizare asupra vulnerabilității lor;
- Îmbunătățirea vizibilității utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor prin îmbrăcăminte reflectorizantă, căști și iluminare adecvată, în special în condiții de lumină scăzută. Includerea în programele de educație a șoferilor teme despre prezența și comportamentul utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor și importanța conduitei comune în siguranță pe drum;
- Implicarea comunităților și organizațiilor locale în inițiativele de siguranță rutieră. Încurajarea participării comunităților în crearea unor medii mai sigure pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor;
- Aplicarea cu rigurozitate a limitelor de viteză, în special în zonele cu un volum mare de utilizatori vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi zonele școlare și zonele rezidențiale;
- Integrarea transportului public cu facilități sigure pentru mersul pe jos și cu bicicleta pentru a oferi opțiuni de transport sigure, eficiente și durabile.

Direcția prioritară 1.13. Facilitarea întăririi/ poziționării unităților de siguranță rutieră/mobilitate

Infrastructura rutieră necesită lucrări de întreținere și reabilitare ample. Aceste lucrări provoacă pericole de siguranță, costuri crescute de întreținere pentru vehicule și timp de călătorie mai mare. Sectorul transporturilor rutiere rămâne în urmă în ceea ce privește tehnologia și modernizarea. Sistemul învechit de management al traficului și siguranței rutiere, utilizarea limitată a noilor abordări și tehnologii de siguranță rutieră și colectarea și analiza deficitară a datelor acționează negativ asupra circulației și siguranței generale.

Noile principii de Sistem Sigur vor stabili o schimbare de cultură în sistemul legal de abordare a siguranței rutiere, care se rezumă la:

Nu blamăm utilizatorii → Partajăm responsabilitățile

Nu abordăm toate accidentele	→	Ne focusăm pe cele cu decese și răniri
Nu reacționăm la accidente	→	Identificăm proactiv locațiile de risc
Nu abordăm individual	→	Abordăm sistemic

Pentru ca această schimbare să aibă loc, se va asigura consolidarea activității entităților și a specialiștilor de siguranță rutieră. În acest sens, Guvernul se va asigura că instituțiile universitare vor avea o contribuție și un sprijin esențial pentru diseminarea abordării și principiilor Sistemului Sigur cu un scop general de transfer de cunoștințe. Acest transfer de cunoștințe se bazează pe diseminarea următoarelor direcții:

- Abordarea și principiile de Sistem Sigur și noul management al siguranței rutiere;
- Principiile, procedurile și reglementările privind gestionarea siguranței pe infrastructurile rutiere;
- Abordările proactive și reactive privind siguranța rutieră;
- Colectarea și analiza datelor (pentru a identifica tendințele, punctele negre și zonele în care utilizatorii vulnerabili ai drumurilor sunt expuși unui risc mai mare).

Direcția prioritară 1.14. Îmbunătățirea capacităților instituționale pentru managementul inter-ministerial al siguranței rutiere

Setul de date colectate în prezent privind accidentele rutiere nu permite o analiză detaliată a datelor, care ar identifica corectă sectoarele de concentrare a accidentelor rutiere (locația și localizarea exactă a accidentelor, facilitățile de pe drum, manevrele din trafic etc). În acest sens, se propune aplicarea setului comun de date despre accidente (CADaS), care se bazează pe identificarea datelor necesare pentru analiza accidentelor și sistemelor naționale de colectare a datelor despre accidente disponibile în prezent în Europa. CADaS constă dintr-un set minim de elemente de date standardizate, care permit ca datele colectate să fie comparabile și disponibile în toată Europa, astfel, progresiv, tot mai multe date comune despre accidente rutiere din diferitele țări vor fi disponibile într-un format unic.

Implementarea setului de date CADaS va constitui un instrument util pentru luarea deciziilor de gestionare a siguranței rutiere, bazate pe dovezi. Folosind informațiile obținute din analiza cuprinzătoare a datelor despre accidente, instituțiile statului pot dezvolta și implementa strategii direcționate pentru a reduce frecvența și gravitatea accidentelor rutiere.

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

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

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

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

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

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

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

Scopul acestei direcții prioritare este de a defini zonele în care cooperarea dintre entitățile publice din domeniul transportului public și infrastructura de transport ar fi benefică (profitabilă) pentru toate părțile. Astfel, populația și mediul de afaceri din zona respectivă va fi asigurată cu transport public sub formatul multi-localităților sau schemelor de transport public multi-raional. Astfel de scheme ar determina, conform unei abordări care integrează diferite tipuri de transport, natura serviciilor de transport cheie oferite utilizatorilor (rute, orare, mijloace de transport), un cadru bugetar comun și un plan de acțiune pentru implementarea schemelor.

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

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

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

- Desemnarea autorităților responsabile de gestionarea procesului de pregătire și adoptare a acordurilor multi-instituționale, la prima etapă pentru rețele-pilot de transport;
- Definirea, la nivel național, a unui proces echitabil și transparent de alocare a autorizațiilor/contractelor de transport către operatorii de transport privați și publici, în colaborare cu entitățile naționale și fiecare APL, potrivit legislației în vigoare sau prin modificarea acesteia;
- Definirea tuturor elementelor contractuale necesare părților (durata tip, remunerarea operatorilor și monitorizarea calității);
- Determinarea tronsoanelor prioritare de drum și cale ferată, care trebuie întreținute și renovate pentru a susține astfel de servicii și a asigura operațiuni mai sigure.

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

Această direcție prioritară își propune să asocieze operatorul public feroviar național (sau, dacă este cazul, ceilalți operatori) la schemele de transport public. Această politică este complementară cu *Direcția prioritară 3.2. Extinderea ofertei serviciilor feroviare regionale și suburbane pentru a conecta un număr mai mare de comunități și a sprijini mobilitatea sustenabilă* care intenționează să creeze mai multe servicii feroviare de-a lungul liniilor regionale promițătoare și *Direcția prioritară 3.1 Implementarea unor contracte de compensare pentru serviciile de transport feroviar de călători, incluzând indicatori specifici pentru monitorizarea și evaluarea calității acestor servicii* care intenționează să sprijine operatorii feroviari în dezvoltarea serviciilor feroviare de călători prin compensarea pierderilor operaționale ale acestora de-a lungul rutelor de transport de interes general.

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

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

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

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

Din anul 2013, Comisia Europeană a promovat un concept original pentru planificarea mobilității urbane prin intermediul Planurilor de mobilitate urbană durabilă (PMUD), care a fost implementat în peste o mie de orașe din Europa. Mai mult ca atât, implementarea PMUD-urilor în marile orașe din rețeaua TEN-T este, de asemenea, un obiectiv al proiectului de regulament TEN-T revizuit în 2021. Nodurile urbane joacă un rol important în rețeaua transeuropeană de transport ca punct de plecare sau destinație finală („ultima milă”) pentru pasagerii și mărfurile care circulă pe rețeaua transeuropeană de transport și sunt puncte de transfer în cadrul sau între diferite moduri de transport.

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

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

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

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

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

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

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

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

- Implicarea activă în Săptămâna europeană a mobilității și realizarea acțiunilor de promovare a mobilității urbane durabile și a PMUD;
- Sprijinirea orașelor care intenționează să se alăture rețelei PMUD;
- Asigurarea unui dialog activ cu țările UE pentru dezvoltarea cooperării bilaterale în domeniul mobilității durabile;
- Crearea unui ghid național pentru PMUD în limba română;
- Crearea unui birou național PMUD (sau punct de referință PMUD) pentru a facilita dialogul și schimbul de experiență cu orașele UE, care au experiență în implementarea

PMUD (de exemplu, pentru etapele de digitalizare a serviciilor de transport). Această inițiativă este consistentă cu proiectul regulamentului TEN-T din 2021²⁵.

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

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

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

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

Adoptat în decembrie 2021, noul cadru european de mobilitate urbană se bazează pe implicarea Uniunii Europene pentru dezvoltarea urbană durabilă și conține măsuri pentru crearea de orașe neutre din punct de vedere climatic, în special trecerea la vehicule nepoluante și instalarea infrastructurii de reîncărcare și realimentare pentru vehiculele electrice și cu hidrogen în orașe.

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

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

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

Direcția Prioritară 2.8. Creșterea nivelului de digitalizare a serviciilor de transport public cu soluții digitale multimodale, recomandate de Noul Cadru de Mobilitate Urbană al UE

Scopul direcției prioritare este axat pe 2 subiecte:

- Accelerarea digitalizării serviciilor de transport în orașele cu sistem de transport dezvoltat. Pentru aceste orașe, accentul ar trebui pus pe domenii variate, în care digitalizarea poate permite o siguranță și eficiență sporite a traficului (de exemplu, sistemele de management al traficului) și o integrare sporită a modurilor de transport (bilet electronic, dezvoltarea aplicațiilor bazate pe GPS pentru asigurare de informații publice etc);
- Reducerea decalajului digital cu zonele rurale și față de populația vulnerabilă (persoanele în vârstă, cu dizabilități, persoanele vulnerabile din punct de vedere economic și cele cu educație scăzută), care nu pot folosi transportul de ultimă generație din motive precum accesul inadecvat la tehnologia necesară sau competențele digitale reduse. Aceasta presupune introducerea la

²⁵ În expunerea de motive la proiectul regulamentului TEN-T din 2021, pct. 52 stabilește: „Statele membre ar trebui să stabilească un program național de sprijin pentru PMUD, menit să promoveze adoptarea acestora și să îmbunătățească coordonarea între regiuni, orașe și orașele. Ar trebui să sprijine regiunile și zonele urbane să dezvolte PMUD de înaltă calitate și să consolideze monitorizarea și evaluarea implementării PMUD prin măsuri legislative, ghiduri, consolidare a capacităților, asistență și, eventual, sprijin financiar.”

fiecare etapă a digitalizării a soluțiilor incluzive ca răspuns la provocările grupurilor vulnerabile.

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

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

Creșterea calității serviciilor prestate se va asigura, prin:

- Introducerea sistematică a indicatorului de calitate pentru evaluarea performanței transportului public;
- Cooperarea între APL pentru a numi un manager dedicat pentru monitorizarea calității transportului public în zonă;
- Schimbul de informații și lacune de calitate raportate de APL și centralizate la nivel național, folosind baza de date a serviciilor, elaborată în aplicarea direcției prioritare 2.1.

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

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

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

OBIECTIVUL GENERAL 3. Servicii feroviare modernizate și eficiente, complet integrate în spațiul feroviar unic european

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

Direcția prioritară 3.1: Continuarea procesului de reformă a sectorului feroviar și pregătirea sectorului în vederea deschiderii către întreprinderile feroviare internaționale și naționale

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

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

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

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

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

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

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

Direcția prioritară 3.2: Instituirea de parteneriate eficiente cu autoritățile feroviare europene și cu alte entități relevante, în vederea optimizării transportului transfrontalier.

Această direcție prioritară conține două sarcini majore:

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

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

- Schimbul de know-how cu alte organisme de reglementare feroviară din alte țări pentru a învăța din experiența acestora în vederea formării propriului personal;
- Cooperarea cu alte organisme de siguranță feroviară și de investigare a accidentelor pentru a profita de experiența acestora și pentru a pregăti personalul propriu;
- Cooperarea cu Comunitatea de Transport, având în vedere că aceasta se ocupă de probleme similare (transpunerea reglementărilor UE, aspecte legate de traversarea frontierelor), cu scopul de a învăța din experiența lor și de a obține idei pentru posibile soluții.

Direcția prioritară 3.3: Dezvoltarea și promovarea unor inițiative (incluzând potențiale reglementări) și susținerea inițiativelor digitale pentru a încuraja trecerea modală de la transportul de marfă pe cale rutieră la cel feroviar

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

În particular se evidențiază:

- Promovarea unui mecanism de taxare a gazelor cu efect de seră pentru transportul rutier de marfă, în vederea sprijinirii inițiativei de transfer modal;
- Elaborarea unui studiu privind posibilitățile de finanțare pentru susținerea transportului combinat (sprijin financiar pentru transporturile piggy-back și/sau transportul neînsoțit, finanțarea echipamentelor necesare pentru transportul combinat, finanțarea parțială a căilor de acces pentru expeditori) și luarea deciziei cu privire la opțiunile de finanțare și punerea lor în aplicare. În mai multe țări europene, precum Austria și Germania, astfel de forme de sprijin sunt disponibile;
- Sprijinirea aplicațiilor digitale pentru a facilita transferul modal, cum ar fi e-freight și inițiativa coridorului digital în conformitate cu Regulamentul (UE) 2020/1056 privind informațiile electronice pentru transportul de marfă;
- Organizarea de cursuri de instruire și programe educaționale în domeniul transportului combinat;
- Instituirea unor "zile de conștientizare" speciale pentru transportul combinat, destinate expeditorilor și intermediarilor de transport de mărfuri;
- Crearea unui fond de cercetare și dezvoltare pentru proiecte inovatoare care să promoveze trecerea de la transportul rutier la cel feroviar.

Direcția prioritară 3.4: Sprijinirea dezvoltării și asigurarea finanțării pentru soluții de transport intermodal, cuprinzând terminale multimodale/intermodale care integrează transportul feroviar cu alte tipuri de transport, precum cel maritim și rutier, pentru optimizarea eficienței reducerii emisiilor

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

Activitățile propuse pot fi structurate după cum urmează:

- Coordonarea cu CFM și expeditorii pentru identificarea terminalelor necesare și ale celor care necesită îmbunătățiri (aspecte esențiale: conexiunea finală către terminal "ultimul kilometru", infrastructura internă a terminalului);
- Coordonarea cu CFM și expeditorii pentru stabilirea echipamentelor necesare unei transbordări mai eficiente;
- Negocierea cu Instituțiile Financiare Internaționale și atragerea resurselor financiare necesare;
- Reabilitarea sau modernizarea terminalelor existente;
- Elaborarea și punerea în aplicare a unui cadru de proprietate optim pentru terminalele prioritare;
- Analiza posibilității instituirii de noi zone libere în zona Dunării (incluzând negocieri cu Ucraina pentru extinderea zonei libere către Ucraina, în vederea susținerii interconectivității și cooperării cu aceasta).

Direcția prioritară 3.5: Modificarea cadrului legislativ pentru a facilita investițiile private în domeniul feroviar, cu accent deosebit pe infrastructură

La momentul actual, sectorul feroviar se confruntă cu un deficit semnificativ sau chiar cu absența investițiilor private, în special în ceea ce privește terminalele și infrastructura logistică asociată. Această situație este în contrast cu practicile din multe state europene, unde dezvoltarea acestor domenii se realizează în colaborare între autorități publice și entități private. Diverse obstacole instituționale și structurale au frânat investițiile private, printre care se numără transparența redusă a deciziilor guvernamentale, accesul limitat la finanțări bancare și surse alternative de capital, precum și un dialog restrâns cu întreprinderile de stat și serviciile publice.

Un impediment major îl reprezintă lipsa unei politici și strategii de proprietate de stat pe termen lung, bine definite, alături de complexitatea excesivă a reglementărilor din acest sector. De aceea, este imperios necesară reformarea legislației în vederea sprijinirii și stimulării investițiilor private.

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

Direcția prioritară 3.6: Promovarea modalităților de transport care contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră

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

Activitățile recomandate includ:

- Crearea unor condiții de concurență echitabile pentru transportul rutier și feroviar, prin studierea și promovarea legislației și reglementărilor care pot sprijini internalizarea costurilor externe de transport (tarifarea carbonului);
- Finanțarea unor "consultanți în transport" care să informeze expeditorii cu privire la posibilitățile de transport combinat într-un mod obiectiv și neutru;
- Evaluarea fezabilității de utilizare în Moldova a trenurilor cu baterii/H₂O și a locomotivelor electrice de manevră cu baterii.

Direcția prioritară 3.7: Implementarea unor contracte de compensare pentru serviciile de transport feroviar de călători, incluzând indicatori specifici pentru monitorizarea și evaluarea calității acestor servicii

Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, la moment, asigură exclusiv servicii de transport feroviar care se justifică din punct de vedere comercial pentru entitate. Alte servicii care înregistrează pierderi nu mai sunt oferite sau sunt extrem de restrânse, întrucât nu există încă o compensație financiară acordată de către stat. Această situație afectează grav orice posibilitate de dezvoltare a serviciilor de transport de călători pe alte trasee unde se manifestă o cerere clar definită.

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

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

Activitățile propuse includ următoarele aspecte:

- Identificarea rutelor feroviare esențiale, care răspund nevoilor cetățenilor și stabilirea serviciilor pe care un operator feroviar ar trebui să le ofere pentru a îndeplini aceste cerințe. Aceasta se poate realiza în contextul elaborării modelului național de transport;
- Determinarea conținutului, duratei și scopurilor viitoarelor CSP, precum și a condițiilor de acordare;
- Formarea cadrelor din cadrul autorității competente pentru încheierea și monitorizarea acestor contracte;
- Formarea personalului în vederea gestionării contractelor și a procedurilor de atribuire competitivă viitoare.

Direcția prioritară 3.8: Extinderea ofertei serviciilor feroviare regionale și suburbane pentru a conecta un număr mai mare de comunități și a sprijini mobilitatea sustenabilă

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

În acest sens, se va asigura:

- Definirea unei rețele generale de transport public integrat, cuprinzând servicii de transport feroviar, cât și de autobuze, în trei etape: imediate, planificare pe termen mediu (5 ani) și planificare pe termen lung (10 ani). În cadrul acestui exercițiu, se va evalua și posibilitatea de extindere transfrontalieră a acestor servicii. Demersul presupune o coordonare și colaborare strânsă între principalii actori din domeniu, incluzând operatorii de transport, precum și reprezentanții autorităților regionale și locale;
- Este esențială o coordonare eficientă cu operatorul feroviar pentru a determina bugetul necesar implementării diverselor servicii propuse;
- Se impune o interacțiune constructivă cu Ministerul Finanțelor pentru a asigura o vizibilitate clară asupra resurselor bugetare disponibile pentru următorii ani;
- Se recomandă instituirea unui sistem de bilete integrate pentru transportul combinat autobuz/tren, ceea ce va contribui semnificativ la creșterea atractivității călătoriilor feroviare pentru utilizatori;
- Inițierea unei campanii de marketing dedicată transportului feroviar de pasageri, axată pe organizarea unor evenimente de sensibilizare, cum ar fi „zilele conștientizării”;
- Implementarea Regulamentului privind drepturile călătorilor va juca un rol crucial în informarea adecvată a călătorilor cu privire la drepturile lor și va asigura o furnizare echitabilă a informațiilor despre călătorie;
- Organizarea de evenimente pentru conștientizarea publicului privind tipurile de transport sustenabile ("ziua climei", "o zi fără mașină"), instituirea unui calculator al amprentei de CO₂ destinat publicului larg.

Direcția prioritară 3.9: Sprijinirea îmbunătățirii serviciilor feroviare, în aspecte precum materialul rulant, infrastructura stațiilor, frecvența curselor, durata călătoriilor și modalitățile de informare a călătorilor

În prezent, operatorul de transport feroviar este singurul care definește specificațiile serviciilor oferite (frecvența, capacitatea, nivelul de confort etc.). Însă, prin intermediul contractelor de servicii publice, autoritățile de stat au capacitatea de a impune companiilor feroviare furnizarea unui nivel de bază de servicii. Acesta poate include standarde minime pentru

echipamentul și confortul vagoanelor, un număr definit de curse zilnice și facilități adecvate de informare a călătorilor în trenuri. În plus, pot fi instituite sisteme de recompensare sau penalizare în dependență de îndeplinirea sau nerespectarea acestor cerințe. În situații în care operatorul feroviar nu dispune de flota necesară, unele state, cum este cazul României, au desemnat autorități competente pentru achiziția materialului rulant necesar, urmând să-l închirieze operatorului feroviar.

Această direcție prioritară recomandă încheierea unui contract de servicii publice care să contureze clar serviciile oferite, asigurându-se că acestea se disting printr-un nivel înalt de atractivitate, reflectat atât în confortul, cât și în frecvența lor. Obiectivul central este de a facilita și încuraja opțiunea călătorilor pentru transportul feroviar în defavoarea celui rutier.

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

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

- Elaborarea și integrarea criteriilor majore de calitate (care vizează în general serviciul, confortul vagoanelor de pasageri, informațiile pentru pasageri, orarele etc.) în cadrul Contractului de Serviciu Public (CSP), având la bază indicatorii cheie de performanță (KPI) stabiliți;
- Discuții cu operatorul feroviar pentru a incorpora aceste criterii esențiale în Contractul de Serviciu Public (CSP);
- Instituirea și aplicarea unui procedeu de supervizare periodică a performanței indicatorilor cheie de performanță (KPI-uri);
- Analiza cazului românesc referitor la flota de material rulant, prezentat de entitatea însărcinată cu prestarea serviciilor publice obligatorii, urmând a determina aplicabilitatea acestei strategii în contextul Republicii Moldova;
- Investigarea și coordonarea oportunităților de finanțare prin intermediul Instituțiilor Financiare Internaționale (IFI) pentru achiziționarea de material rulant suplimentar destinat transportului de pasageri;
- Explorarea viabilității constituirii unui parc de material rulant pentru transportul de pasageri, finanțat prin mijloace private;
- Dialogul cu administratorii infrastructurii feroviare privind stabilirea standardelor minime de calitate pentru stațiile majore de pasageri și, dacă se impune, integrarea unor astfel de inițiative în cadrul programului de investiții în infrastructură,
- Evaluarea posibilităților de investiții private în domeniul stațiilor feroviare.

Direcția prioritară 3.10: Stimularea fabricării și importului de material rulant în Republica Moldova

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

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

- Crearea unui grup de lucru sub conducerea MIDR;
- Realizarea unui studiu de piață cu consultarea părților interesate;
- Examinarea posibilităților de atragere a producătorilor internaționali în contextul viitoarelor inițiative de achiziționare/modernizare a materialului rulant în țară;
- Evaluarea altor posibilități de îmbunătățire a aprovizionării pentru întreținerea/reabilitarea materialului rulant (de exemplu, cooperarea cu producătorii din țările vecine);
- Modificarea legislației privind investițiile private.

Direcția prioritară 3.11: Sprijinirea finanțării secțiunilor feroviare de legătură cu principalele noduri de transport de călători (terminale de autobuz, porturi și aeroporturi)

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

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

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

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

- Identificarea modalităților de consolidare a conectivității rețelei feroviare cu principalele noduri de transport;
- Realizarea studiilor de fezabilitate cu privire la aceste potențiale legături lipsă;
- Stabilirea proiectelor prioritare;
- Includerea, dacă este necesar, a proiectului în *portofoliul de proiecte prioritare* (a se vedea

Direcția prioritară 3.12 *Sprijinirea finanțării reabilitării principalelor coridoare feroviare, în conformitate cu portofoliul național de proiecte*).

Direcția prioritară 3.12: Sprijinirea finanțării reabilitării principalelor coridoare feroviare, în conformitate cu portofoliul național de proiecte

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

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

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

Direcția prioritară 3.13: Implementarea unui cadru de finanțare pe termen lung pentru întreținere și echilibru bugetar în gestionarea infrastructurii

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

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

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

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

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

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

- Discuții asupra planului de întreținere și planului de afaceri cu administratorul infrastructurii feroviare pentru a defini bugetul necesar;
- Definirea cadrului de tarifare (metodologia privind tarifele de acces la calea ferată);
- Definirea și încheierea MAIC cu administratorul infrastructurii feroviare;
- Coordonarea cu administratorii de infrastructură din țările învecinate în ceea ce privește lucrările de întreținere.

Direcția prioritară 3.14: Sprijinirea finanțării modernizării sistemelor de semnalizare feroviară, a sistemelor de siguranță și a sistemului de management al traficului, inclusiv adoptarea tehnologiilor digitalizate

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

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

Direcția prioritară 3.15: Sprijinirea îmbunătățirii interconectivității rețelei moldovenești cu rețeaua feroviară UE și extinderea potențială a rețelei de ecartament UE în Moldova

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

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

OBIECTIVUL GENERAL 4. Sprijinirea condițiilor de dezvoltare a transportului pe căi navigabile interioare

Acest obiectiv general urmărește promovarea și reabilitarea transportului pe căi navigabile interioare în Republica Moldova, pe baza unui model economic relevant și respectând

cadrele standardelor europene și internaționale și transpune intervenția nr.5.21 - Dezvoltarea transportului naval din SND.

Direcția prioritară 4.1: Revitalizarea navigabilității interioare prin facilitarea construcției, reabilitării și modernizării infrastructurii fluviale existente conforme principiilor de navigabilitate internaționale

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

Republica Moldova, în calitate de semnatar al Declarației referitoare la întreținerea eficace a infrastructurii căilor navigabile pe Dunăre și afluenții săi navigabili²⁶ se angajează să asigure desfășurarea constantă a activităților de întreținere a șenalului navigabil pe Dunăre și afluenții acesteia, alocând resurse financiare adecvate și implementând metode durabile și eficiente de amenajare fluvială, incluzând utilizarea echipamentului corespunzător (dispozitive de semnalizare, nave de sondare, indicatori de nivel al apei și dispozitive de asistență pentru navigație), precum și desemnarea de personal cu înaltă calificare pentru:

- Realizarea sistematică a măsurătorilor batimetrice a șenalului navigabil;
- Aplicarea metodelor eficiente de dragare a șenalului navigabil în secțiunile de mică adâncime;
- Asigurarea unei stări sigure de navigare;
- Marcarea adecvată a căii navigabile.

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

Direcția prioritară 4.2: Elaborarea unui Plan general de dezvoltare a transportului pe căi navigabile interioare în Republica Moldova

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

Direcția prioritară 4.3: Armonizarea cadrului legislativ național privind navigația pe căile navigabile interne cu standardele și reglementările UE și CESNI (Comitetul european pentru elaborarea de standarde în domeniul navigației interioare)

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

Direcția prioritară 4.4: Perfecționarea programelor de educație și formare profesională cu scopul de a accentua armonizarea standardelor pentru pregătirea profesională și certificarea echipajelor

²⁶Declarația privind întreținerea eficientă a infrastructurii de căi navigabile pe Dunăre și afluenții săi navigabili", semnată la reuniunea miniștrilor Dunării de la Luxemburg, la 7 iunie 2012
https://navigation.danube-region.eu/wp-content/uploads/sites/10/sites/10/2020/06/2012-06-07_Declaration_WW_maintenance.pdf

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

Direcția prioritară 4.5: Amplificarea capacității operaționale și infrastructurale a porturilor interioare: revitalizarea capacităților portuare existente și proiectarea și edificarea de noi porturi interioare dotate cu echipamente moderne și cu o capacitate extinsă

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

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

Direcția prioritară 4.6: Consolidarea fiabilității transportului pe apă prin integrarea Sistemelor de Transport Inteligente (STI) și instituirea unui sistem de schimb informațional, menit să centralizeze informații referitoare la infrastructură, flotă, operațiunile portuare și capacitatea acestora

Implementarea unor STI cuprinzători și diseminarea la timp a informațiilor valide prin utilizarea acestora către toate părțile din lanțul logistic este esențială pentru fiabilitatea transportului. Pentru asigurarea unei infrastructuri STI, în primul rând este necesar implementarea RIS²⁷, în conformitate cu reglementările UE²⁸. Acest lucru este esențial pentru a asigura o navigație sigură pe căile navigabile interioare, chiar dacă acestea nu fac parte din lanțurile logistice. Aplicarea normelor internaționale și a sistemului de schimb de date depășește relevanța națională, facilitând schimbul de date la un nivel extins, atât regional cât și global. Implementarea RIS și schimbul de informații între diferiți utilizatori ai căilor navigabile interioare îmbunătățesc semnificativ predictibilitatea și fiabilitatea sistemului. Procesul de punere în aplicare a RIS în rețeaua de căi navigabile interioare ar trebui să includă toate etapele necesare: pregătirea documentației tehnice pentru sistemul corespunzător, alocarea unui buget pentru instalarea acestuia, instalarea infrastructurii RIS, formarea personalului pentru gestionarea,

²⁷ RIS : Servicii de informare fluvială; RIS sunt servicii de informare armonizate pentru a sprijini gestionarea traficului și a transportului în navigația interioară.

²⁸ Directiva 2005/44/CE: instituie servicii de informare fluvială (RIS), cu scopul de a: crește competitivitatea în acest sector; optimiza utilizarea infrastructurilor existente de căi navigabile interioare; îmbunătăți siguranța și securitatea transportului pe căi navigabile; reduce impactul negativ al sectorului asupra mediului. Regulamentul (CE) nr. 414/2007 definește orientările pentru planificarea, implementarea și funcționarea RIS.

utilizarea și întreținerea sistemului, stabilirea intervalului de timp în care utilizarea RIS devine obligatorie.

Direcția prioritară 4.7: Stimularea transferului modal prin adoptarea unor măsuri de susținere bazate pe ajutorul de stat, asigurând condiții financiare avantajoase pentru modernizarea flotei de pe căile navigabile interioare și promovând un cadru fiscal favorabil

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

Direcția prioritară 4.8: Sensibilizarea expeditorilor cu privire la potențialul transportului pe căi navigabile interioare și opțiunile de transfer al încărcăturilor lor spre căile navigabile

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

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

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

Direcția prioritară 4.9: Sensibilizarea tuturor actorilor implicați (incluzând instituțiile guvernamentale, planificatorii urbanistici și entitățile angajate în dezvoltarea economică) cu privire la beneficiile acestui mijloc de transport (ecologic, sigur și competitiv), precum și la aportul său esențial în atingerea obiectivelor politicii viitoare a Acordului Verde și ale mobilității

Prin această activitate prioritară, transportul naval trebuie promovat ca un factor determinant în susținerea mobilității inteligente și ecologice. Orientarea unei părți mai consistente a volumului de mărfuri către transportul pe căile navigabile interioare ar putea avea un rol crucial în materializarea obiectivelor Acordului Verde European. Superioritatea acestui tip de transport, în contextul noilor strategii europene și regionale (Strategia de mobilitate și Pactul Verde, Strategia pentru Mobilitate Durabilă și Inteligentă în regiunea Balcanilor de Vest²⁹), depășește limitările inerente ale sectorului și obstacolele naturale sau administrative.

²⁹ <https://www.transport-community.org/strategy-for-sustainable-and-smart-mobility-in-the-western-balkans-2/>

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

Promovarea tipurilor de transport sustenabile (transportul pe căile navigabile interioare și feroviar) este esențială pentru atingerea unui mediu economic climatic neutru. Trebuie implementate diverse abordări de promovare a transportului pe căile navigabile: organizarea de forumuri, dezbateri publice, materiale de promovare și de natură științifică, integrarea temelor în curriculum-uri educaționale, angrenarea unui număr cât mai mare de utilizatori în toate etapele implementării proiectelor sectoriale (forumuri ale părților interesate), sensibilizarea publicului și a industriei³⁰ cu privire la importanța și beneficiile trecerii la soluții ecologice în trafic, precum și despre avantajele sociale ale unor asemenea inițiative.

OBIECTIVUL GENERAL 5. Dezvoltarea transportului naval, printr-un sistem maritim și portuar eficient și adaptabil, împreună cu o creștere economică sustenabilă a acestui domeniu

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

Direcția prioritară 5.1: Ratificarea și aprobarea convențiilor OMI și a reglementărilor UE privind siguranța maritimă, securitatea, protecția mediului și gestionarea zonelor costiere

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

Direcția prioritară 5.2: Îmbunătățirea performanței pavilionului național pentru a asigura retragerea Republicii Moldova de pe lista neagră a Memorandumului de Înțelegere de la Paris

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

Direcția prioritară 5.3: Îmbunătățirea capacității instituționale și umane a administrației maritime

³⁰ În Europa, reprezentarea și promovarea industriei sunt elemente esențiale pentru dezvoltarea sectorului. Toate sectoarele de transport (rutier, feroviar și de navigație interioară) dispun de reprezentanțe industriale specifice fiecărui mod de transport, denumite asociații, atât la nivel național, cât și la nivel european (și, pentru unele sectoare, și la nivel internațional). Aceste asociații au un rol important ca interfață între factorii de decizie/autorități și operatorii comerciali. În Europa, reprezentarea și promovarea industriei sunt elemente esențiale pentru dezvoltarea sectorului. Toate sectoarele de transport (rutier, feroviar și de navigație interioară) dispun de reprezentanțe industriale specifice fiecărui mod de transport, denumite asociații, atât la nivel național, cât și la nivel european (și, pentru unele sectoare, și la nivel internațional). Aceste asociații au un rol important ca interfață între factorii de decizie/autorități și operatorii comerciali.

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

Direcția prioritară 5.4: Consolidarea structurilor instituționale portuare, aliniindu-le la sistemele portuare avansate

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

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

Direcția prioritară 5.5: Elaborarea unei politici de susținere a piețelor de muncă din domeniul maritim, incluzând amplificarea numărului de marinari și alte profesii asociate în sectorul maritim

Sporirea atractivității sectorului și diversificarea posibilităților de angajare în domeniul maritim va implica promovarea educației, a competitivității și a perspectivelor profesionale, axându-se pe intensificarea recunoașterii importanței navigației în contextul economic național și global, consolidarea imaginii sectorului, extinderea înțelegerii și eradicarea conceptelor demodate și eronate despre industria maritimă. Este esențial să se sublinieze că la nivel global există o cerere substanțială și în ascensiune pentru marinari³¹. Formarea profesională pentru aceste locuri de muncă și posibilitatea largă de angajare și dezvoltare a carierelor atractive în domeniul naval, atât pe mare, cât și pe uscat, sunt de o importanță economică crucială pentru stat, contribuind la diminuarea ratei șomajului.

Direcția prioritară 5.6: Elaborarea unui plan pentru educația sistematizată a navigatorilor și a altor specialiști indispensabili sectorului

Formarea profesională a forței de muncă destinată activității în navigația fluvială și traficul maritim trebuie să constituie unul dintre pilonii esențiali în procesul de revigorare a sectorului de navigație interioară și de sporire a atractivității industriei maritime. Inițiativele pentru structurarea și perfecționarea educației navigatorilor implică demersuri de atragere a forței de muncă și de ameliorare a condițiilor de muncă și sociale, cât și de recunoaștere mutuală a certificatelor la nivel european. Activitățile de promovare și informare în domeniul navigației

³¹ Raportul BIMCO pe 2022 evidențiază un deficit de 26.240 de ofițeri certificați STCW, ceea ce indică faptul că cererea de navigatori în 2021 a depășit oferta. STCW: Standardele de pregătire, brevetare și efectuare a serviciului de cart

maritime și fluviale vor continua să fie în sfera de competență a MIDR și ANRM. Documentul va lua în considerare și opțiunea de includere a acestei inițiative în cadrul procesului de modernizare a curriculei și programelor educaționale, printr-o colaborare sectorială între ministere și instituțiile abilitate.

OBIECTIVUL GENERAL 6. Transport aerian sigur, accesibil și sustenabil

Acest obiectiv general urmărește promovarea dezvoltării unui sector de transport aerian sustenabil în Republica Moldova, fundamentându-se pe o viziune revitalizată a progresului său, pe întărirea competențelor manageriale ale acestui domeniu și pe amplificarea și diversificarea serviciilor oferite de infrastructurile aeroportuare, în conformitate cu direcția de intervenție nr.5.22. - Dezvoltarea transportului aerian din SND.

Direcția prioritară 6.1: Planificarea și înțelegerea nevoilor de călătorie viitoare

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

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

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

Direcția prioritară 6.2: Optimizarea accesului la aeroporturi prin transportul public

Îmbunătățirea accesibilității aeroporturilor internaționale prin intermediul transportului public constituie un element cheie în diminuarea emisiilor poluante produse de vasta flotă de vehicule private utilizate pentru accesul la aeroporturi.

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

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

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

Direcția prioritară 6.3: Implementarea politicii de protecție a mediului în sfera transportului aerian

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

Autoritățile cu competențe în domeniu (MIDR, Ministerul Mediului, Ministerul Energiei, AAC, Moldatsa și Administrația Aeroportului) vor elabora și implementa politici și reglementări de mediu cuprinzătoare pentru activitățile de transport aerian. Aceste politici ar trebui să acorde prioritate minimizării evenimentelor de contaminare și a încălcărilor legate de zgomot, luând în considerare cele mai bune practici și orientări internaționale.

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

Direcția prioritară 6.4: Finanțarea infrastructurii "verzi" a sistemului de transport aerian

Această direcție prioritară este dedicată stimulării cooperării și inițierii de parteneriate între diferiți actori, incluzând operatorii aeroportuari, companiile aeriene, entitățile de cercetare, furnizorii de soluții tehnologice și autoritățile guvernamentale, cu scopul de a favoriza schimbul de informații, colaborarea în cercetare și dezvoltare. Astfel, se urmărește accelerarea implementării proiectelor de aviație sustenabilă și capitalizarea parteneriatelor și colaborărilor internaționale pentru accesul la expertiză, surse de finanțare și cele mai eficiente practici.

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

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

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

Direcția prioritară 6.5: Asigurarea autonomiei și dezvoltarea capacităților Autorității Aeronautice Civile

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

- Elaborarea unui plan pentru digitalizarea și automatizarea proceselor AAC. Aceasta include dezvoltarea și implementarea de sisteme informatice, baze de date și platforme online pentru a eficientiza operațiunile, gestionarea datelor și comunicarea în cadrul organizației;
- Schimbarea sediului AAC pentru a răspunde nevoilor administrative, operaționale și tehnice ale acesteia;
- Crearea unui centru de formare pentru a spori capacitățile personalului AAC și ale părților interesate din industrie;

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

Acest plan ar trebui să dezvolte în special următoarele puncte:

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

- Strategii de recrutare pentru a atrage personal calificat cu expertiza necesară în fiecare domeniu de inspecție și punerea în aplicare a programelor de formare pentru a spori cunoștințele și competențele acestora, asigurându-se că sunt pregătiți pentru a-și îndeplini sarcinile de inspecție în mod eficient;

- Program de dezvoltare profesională continuă pentru inspecții. Acesta va oferi acestora posibilitatea de a-și actualiza cunoștințele, de a fi la curent cu evoluția reglementărilor și a practicilor din industrie și de a dobândi noi competențe prin intermediul unor cursuri de formare, ateliere și conferințe;

- Alocarea de resurse, inclusiv personal, echipamente și instalații, pentru a sprijini numărul crescut de inspecții și pentru a se asigura că aceștia au acces la instrumentele și tehnologiile necesare pentru activitățile lor de inspecție;

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

Direcția prioritară 6.6: Sprijinirea amplificării capacității sistemului de Management al Traficului Aerian (ATM) pentru a face față creșterii anticipate în traficul aerian

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

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

Această orientare prioritizată subliniază, de asemenea, intenția Moldovei de a institui un parteneriat solid cu EUROCONTROL și de a participa activ la inițiativa SESAR (Single European Sky ATM Research), valorificând expertiza și resursele oferite de Eurocontrol/ SESAR pentru a sincroniza programele de formare cu standardele internaționale și practicile de excelență în domeniul ATM.

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

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

- Investiția în programe de formare și dezvoltare pentru controlorii de trafic aerian și pentru alți membri ai personalului ATM, pentru a le îmbunătăți abilitățile și competențele;

- Integrarea tehnologiilor avansate, cum ar fi automatizarea, platformele de partajare a datelor și analiza predictivă, pentru a optimiza fluxul de trafic aerian și a reduce congestia;
- Promovarea proceselor de colaborare în procesul decizional care implică companiile aeriene, aeroporturile și controlul traficului aerian pentru a gestiona mai bine traficul aerian și a reduce întârzierile;
- Îmbunătățirea comunicării și a schimbului de date între controlorii de trafic aerian, companiile aeriene și alte părți interesate pentru a asigura un flux eficient de informații;
- Implementarea unei proiectări flexibile a spațiului aerian care să permită alocarea dinamică a rutelor și altitudinilor pe baza cererilor de trafic în timp real;
- Promovarea adoptării procedurilor PBN care permit aeronavelor să navigheze mai precis și mai eficient, reducând astfel congestia;
- Elaborarea de planuri și proceduri de urgență pentru gestionarea situațiilor neprevăzute, cum ar fi condițiile meteorologice nefavorabile sau urgențele, fără a compromite siguranța sau capacitatea;
- Implementarea unui sistem solid de monitorizare și evaluare pentru a evalua performanța sistemului ATM, pentru a identifica blocajele și pentru a aduce îmbunătățiri bazate pe date;
- Colaborarea cu țările învecinate și cu organizațiile internaționale de aviație (EUROCONTROL) pentru a optimiza gestionarea spațiului aerian regional și pentru a spori capacitatea traficului aerian transfrontalier.

Direcția prioritară 6.7: Susținerea capacităților operaționale ale aeroporturilor din Moldova

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

Planurile directe trebuie să colecteze și să analizeze datele relevante legate de operațiunile aeroporturilor, traficul de pasageri, gestionarea spațiului aerian, nevoile de infrastructură, impactul asupra mediului și cerințele clienților și să se asigure că planurile generale reflectă nevoile actuale și viitoare ale aeroporturilor.

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

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

Direcția prioritară 6.8: Elaborarea unui Concept de dezvoltare pe termen lung pentru serviciile de transport aerian, modelele de afaceri ale aeroporturilor și organizarea sectorului de transport aerian în Moldova

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

MIDR și Agenția Proprietății Publice trebuie să formuleze o strategie cuprinzătoare pentru sectorul transportului aerian din Moldova, luând în considerare contextul național și internațional, tendințele pieței și cele mai bune practici din industrie și să definească scopurile, obiectivele și

indicatorii cheie de performanță (KPI) pentru dezvoltarea sectorului pe termen lung. Această inițiativă va cuprinde o consultare cu părțile interesate relevante, inclusiv cu asociațiile din industrie, AAC, operatorii aeroportuari, companiile aeriene, agențiile guvernamentale și comunitățile locale, urmărind obținerea contribuției și a feedback-ului acestora pe tot parcursul elaborării conceptului pentru a asigura un sprijin larg și alinierea la nevoile și așteptările părților interesate.

Concepția ar trebui să includă în special:

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

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

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

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

5. ESTIMAREA IMPACTULUI

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

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

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

- reducerea timpului de așteptare cu cel puțin 15 minute în punctele vamale, prin asigurarea infrastructurii adecvate către podurile rutiere de frontieră conform cerințelor și necesităților actuale de mobilitate și conectivitate;

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

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

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

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

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

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

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

- sporirea conectivității și mobilității populației și performanței logistice pentru economia țării;
- implementarea sistemelor de transport inteligente;
- implementarea și asigurarea funcționalității Sistemului de management integrat al transporturilor rutiere (Subsistemul informațional e-Bilet, “Monitorizare GPS”, “Platforma de Analiză și Generare Rapoarte”);
- reducerea numărului de decese și răniri în accidente rutiere cu 50% până în 2030;
- reabilitarea și întreținerea adecvată a drumurilor din Republica Moldova va contribui la diminuarea emisiei de gaze nocive, zgomotului și alți factori poluanți și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din sectorul transporturi cu 52% în anul 2030 comparativ cu anul 1990.

6. Indicatori de monitorizare și evaluare

Nr.	Obiectivul general/ indicatorul	Sursa	Valoarea de referință	Ținta intermediară (2027)	Ținta finală (2030)
	2	3	4	5	6
Obiectivul general 1. Îmbunătățirea gestionării activelor rutiere, reabilitarea și modernizarea în continuare a rețelei de drumuri și sprijinirea transportului rutier sigur și sustenabil.					
1.	Rata accidentelor rutiere la 100 de mii de populație, % (ODD 11.2.1.3)	Ministerul Afacerilor Interne (MAI)	90,3 (2022)	70	60
2.	Numărul de decese cauzate de accidentele rutiere la 100 de mii de populație	Ministerul Afacerilor Interne (MAI)	8,5 (2022)	7	5,1
3.	Reducerea ponderii drumurilor publice naționale în stare „rea” și „foarte rea” la nivel de rețea, %	Administrația de Stat a Drumurilor (ASD)	50,2 (2023)	20	10
4.	Starea drumurilor publice naționale, ponderea drumurilor în stare „bună” și „foarte bună”, %	ASD	29,1 (2023)	50	75
5.	Numărul de localități care au îmbunătățit inițiativele de siguranță pentru utilizatorii vulnerabili	MIDR APL	0 (2023)	15	30
6.	Ponderea autoturismelor electrice și hibride în totalul de autoturisme, %	ASP	4% (2023)	9%	15%
7.	Calitatea infrastructurii rutiere conform Raportului Competitivității Globale, pe o scară de la 0 (cel mai rău) la 7 puncte (cel mai bine)	FEM	2,6 (2019)	4,5	5,5
8.	Calitatea infrastructurii de transport rutier conform Raportului de competitivitate în domeniul călătoriilor și turismului pe scara de la 1 (infrastructura este subdezvoltată) și 7 (infrastructură este extensivă)	FEM	3,3 (2021)	4,06	4,99
9.	Valoarea asistenței financiare și tehnice externe acordate pentru dezvoltarea infrastructurii, milioane dolari SUA (ODD 9.a.1.)	Baza de date UNSTATS	215,3 (2021)	305	400

Nr.	Obiectivul general/ indicatorul	Sursa	Valoarea de referință	Ținta intermediară (2027)	Ținta finală (2030)
	2	3	4	5	6
Obiectivul general 2. Îmbunătățirea transportului rutier de persoane prin servicii regulate și tranziția la o mobilitate durabilă					
10.	Creșterea numărului de pasageri transportați cu transportul public, <i>mii</i>	BNS	271294,5 (2023)	325553,4	352682,8
11.	Lungimea drumurilor de ocolire construite, <i>km</i>	ASD	0	25	50
12.	Număr de orașe cu PMUD elaborate	APL MIDR	3 (2023)	5	10
13.	Numărului de orașe, care implementează servicii digitalizate de transport urban	APL MIDR	0 (2023)	5	10
14.	Ponderea autoturismelor electrice și hibride în totalul de autoturisme, %	ASP	4% (2023)	9%	15%
15.	Emisiile totale de CO2 provenite de la arderea combustibilului, <i>kilotone</i> (ODD 9.4.1.a.)	Agencia de Mediu	9 (2020)	6	4
Obiectivul general 3. Servicii feroviare modernizate și eficiente, complet integrate în spațiul feroviar unic european					
16.	Creșterea cotei modale a transportului feroviar, %	BNS MIDR	14 (2023)	20	25
17.	Creșterea parcursului de pasageri pe calea ferată, <i>milioane pasageri-km</i>	BNS	58,9 (2023)	70,6	81,2
18.	Creșterea vitezei medii a transportului feroviar de marfă, <i>km/h</i>	Î.S. „Calea ferată din Moldova”	29,7 (2023)	50	60
19.	Creșterea vitezei medii a transportului feroviar de pasageri, <i>km/h</i>	Î.S. „Calea ferată din Moldova”	29,7 (2023)	60	70
20.	Numărul de hub-uri construite întru asigurarea conectivității rețelei feroviare cu alte moduri de transport	Î.S. „Calea ferată din Moldova”	0 (2023)	1	2
21.	Numărul de kilometri reabilitați sau modernizați	Î.S. „Calea ferată din Moldova”	40	361	318
Obiectivul general 4. Sprijinirea condițiilor de dezvoltare a transportului pe căi navigabile interioare					
22.	Creșterea volumului de mărfuri transportate pe căi navigabile interioare, <i>mii tone</i>	BNS	137,9 (2023)	160	176,5
23.	Intrări nave în complexul portuar Giurgiulești	Agencia Navală	1583 (2022)	2500	3000
Obiectivul general 5. Dezvoltarea transportului naval, printr-un sistem maritim și portuar eficient și adaptabil, împreună cu o creștere economică sustenabilă a acestui domeniu.					
24.	Îmbunătățirea performanței pavilionului național în cadrul Memorandumurilor regionale de înțelegere a controlului statului port	MIDR	Lista neagră a Memorandumului de la Paris (2023)	Lista gri	Lista gri
Obiectivul general 6. Transport aerian sigur, accesibil și sustenabil					
25.	Numărul companiilor aeriene atrase pe piața aeronautică a Republicii Moldova	MIDR AAC	8 (2023)	5	7
26.	Gradul de ocupare a zborurilor aeriene din/către Moldova, pasager per zbor, %	AAC	71 (2022)	80	85

Nr.	Obiectivul general/ indicatorul	Sursa	Valoarea de referință	Ținta intermediară (2027)	Ținta finală (2030)
	2	3	4	5	6
27.	Mișcări aeronave, <i>mii</i>	AIC	24,9 (2023)	40	45

7. RISCURI ÎN PROCESUL DE IMPLEMENTARE

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

Riscuri anticipate	Nivel de probabilitate	Gradul de impact	Măsuri de prevenire sau atenuare
	Scăzut/ Mediu/ Înalt	Scăzut/ Mediu/ Înalt	
Riscuri organizaționale			
Dificultăți în implementarea schimbărilor datorită capacității instituționale scăzute ale autorităților de implementare	Î	Î	Consolidarea capacităților profesionale și dezvoltarea instrumentelor de motivare a personalului implicat. Recrutarea și reținerea de specialiști calificați în administrația publică.
Finanțarea insuficientă a obiectivelor Strategiei din surse bugetare și cele de asistență tehnică și financiară din partea partenerilor de dezvoltare	Î	M	Stabilirea unui cadru de finanțare și a unei planificări bugetare pe termen lung. Asigurarea unei comunicări intense și a unei coordonări eficiente permanente cu comunitatea donatorilor pe marginea priorităților de finanțare ale Strategiei.
Țintele strategice supraevaluate (în termeni de timp și valoare)	M	M	Monitorizarea continuă și ajustarea țintelor la situația reală.
Riscuri tehnice și operaționale			
Probleme de reglementare la transpunerea legislației UE	M	M	Colaborare interministerială dedicată susținerii unei modernizări exhaustive a cadrului legislativ național. Aproximarea reglementărilor UE și alinierea progresivă.
Lipsa de experiență în pregătirea programelor de investiții sau inițiativelor de politici publice	M	M	Dialogul cu administrațiile externe, utilizarea experienței și transferului de expertiză, precum și organizarea de programe de formare profesională pentru personal, vor contribui la facilitarea reformelor.
Limitări și deficiențe de relevanță și credibilitate (acuratețe) ale sistemului (inclusiv statistici) de colectare, analiză și prezentare a datelor necesare pentru procesul de planificare și implementare a politicilor	M	M	Integrarea standardelor și metodologiilor Uniunii Europene de colectare a datelor.
Neconcordanțe între mecanismul de alocare a resurselor (planificare bugetară și achiziții publice) și procesul (ciclul normal) de implementare	M	M	Excluderea neconcordanței între mecanismul de alocare a resurselor și procesul de implementare a proiectului.

a proiectelor de execuție a lucrărilor și serviciilor			
Riscuri externe			
Reticența societății civile față de reformele propuse	S	M	Planuri de comunicare, inclusiv prezentarea obiectivului și interesului reformelor. Implementarea progresivă a noii legislații. Gestionarea schimbărilor.
Incertitudini legate de fluxurile de transport și dinamica piețelor	Î	S	Creșterea rezilienței și flexibilității/capacității de adaptare a sistemelor și serviciilor de transport. Revizuire regulată a politicilor.
Lipsa de furnizori specializați pentru punerea în aplicare a programelor ample de investiții	Î	S	Favorizarea parteneriatelor între furnizorii internaționali și companiile locale. Sprijinirea producției locale de echipamente.
Instabilitatea politică și agenda reformelor	M	Î	Sprijinirea unui mediu politic stabil și reforme eficiente prin angajament și colaborare între părțile interesate.
Lipsa implicării factorilor de decizie din cadrul autorităților publice în a promova și implementa schimbările	M	M	Consultarea continuă a factorilor de decizie și formarea factorilor de decizie privind managementul schimbării.

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

8. AUTORITĂȚI ȘI INSTITUȚII RESPONSABILE

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

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

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

- Agenția Națională Transport Auto
- Agenția Navală a Republicii Moldova
- Autoritatea Aeronautică Civilă
- Agenția Feroviară
- Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi;
- Î.S. Administrația de Stat a Drumurilor
- Î.S. Calea Ferată din Moldova (CFM)
- Î.S. Aeroportul Internațional Chișinău
- Î.S. pentru Utilizarea Spațiului Aerian și Deservirea Traficului Aerian "MOLDATSA"
- APL.

9. MECANISME DE MONITORIZARE ȘI EVALUARE

Strategia de mobilitate 2030 va fi implementată pe parcursul anilor 2024-2030 în două etape, prin intermediul programelor de implementare a acesteia pentru anii 2024-2027 (I etapă)

și pentru anii 2028-2030 (II etapă). Programele respective vor servi drept bază pentru transpunerea strategică și operațională a intervențiilor planificate de Strategie.

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

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

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

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

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

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

3) **Evaluarea finală** se va realiza la finalizarea implementării Strategiei cu contribuții din partea principalelor părți interesate de implementare atât partenerii-cheie, cât și principalii constituenți ai organismului central specializat, pentru a asigura un proces obiectiv și cuprinzător. Pentru elaborarea raportului vor fi utilizate date și informații obținute în procesul de monitorizare, dar și din surse relevante suplimentare, și se va axa pe următoarele aspecte critice:

- Relevanța acțiunilor întreprinse pentru implementarea direcțiilor prioritare și obiectivelor specifice;
- Consecvența și coerența acțiunilor desfășurate;
- Eficacitatea și sustenabilitatea acțiunilor efectuate;
- Eficiența utilizării resurselor financiare publice în scopul îndeplinirii obiectivelor stabilite și explorarea măsurilor alternative;
- Impactul general al Strategiei asupra sectorului și asupra grupurilor țintă.

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

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