NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul de hotărâre a Guvernului cu privire la aprobarea Programului de dezvoltare a transporturilor și mobilității pentru anii 2026–2030

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ

Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Programului de dezvoltare a transporturilor și mobilității pentru anii 2026–2030 a fost elaborat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, cu implicarea autorităților și instituțiilor publice cu atribuții aferente și vizează domeniul de activitate al Guvernului – transport și infrastructură, stabilit la art.4 lit. m) din Legea cu privire la Guvern nr.136/2017.

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ

2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ

Elaborarea proiectului hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Programului de dezvoltare a transporturilor și mobilității pentru anii 2026–2030 este prevăzută în Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, cu modificările ulterioare, la acțiunea normativă nr.2 din anexa A aferentă capitolului 21 „Rețele transeuropene”.

Aprobarea Programului reprezintă, de asemenea, o măsură prevăzută în matricea de acțiuni pentru îndeplinirea criteriilor de închidere aferente capitolului 21 „Rețele transeuropene”. Programul contribuie la realizarea acestui angajament prin planificarea și prioritizarea proiectelor de infrastructură necesare dezvoltării conexiunilor Republicii Moldova cu rețeaua transeuropeană de transport.

Totodată, Programul constituie instrumentul de implementare a Strategiei de mobilitate 2030, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 589/2024, pentru perioada 2026–2030. Acesta transpune cele șapte obiective generale și direcțiile prioritare ale Strategiei în acțiuni concrete, cu responsabilități instituționale, termene, costuri estimate și indicatori de monitorizare. Intervențiile urmăresc dezvoltarea unui sistem de transport accesibil, durabil, interoperabil și sigur, care să contribuie la consolidarea coeziunii teritoriale, reducerea disparităților regionale și diminuarea efectelor negative ale transporturilor asupra mediului.

Proiectul a fost elaborat cu respectarea cerințelor privind structura și conținutul programelor, stabilite de Regulamentul cu privire la planificarea strategică, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 386/2020.

2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative

În perioada 2021–2025, sistemul național de transport a fost influențat de evoluția necesităților de mobilitate, reorientarea fluxurilor comerciale și de tranzit și efectele crizelor regionale. Aceste schimbări au accentuat importanța conectivității interne și transfrontaliere, dar au evidențiat și deficiențele infrastructurii, dezvoltarea neuniformă a modurilor de transport și capacitatea limitată de a oferi servicii integrate, sigure și accesibile.

Potrivit datelor Biroului Național de Statistică, numărul pasagerilor transportați a crescut de la 206,98 milioane în anul 2021 la 356,8 milioane în anul 2025, cu circa 72,4%, iar parcursul pasagerilor s-a majorat de la 4 108,9 milioane la 7719,5 milioane pasageri-km, cu aproximativ 87,9%. Transportul urban electric și cel rutier au concentrat

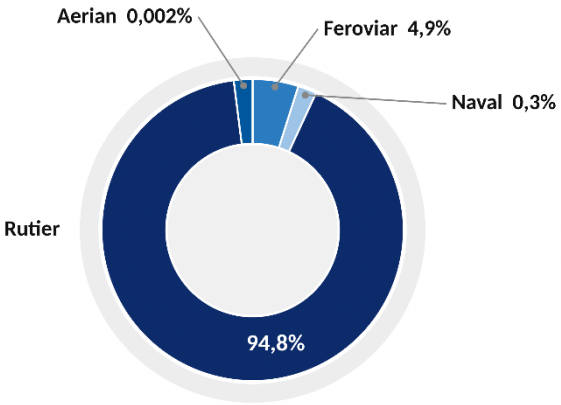
Numărul de pasageri transportați, pe moduri de transport, 2021–2025 (mii pasageri)

	2021	2022	2023	2024	2025
Autobuze și taximetre	69 258,8	90 511,1	100 801,9	124 552,9	137 071,5
Troleibuze	136 117,1	165 002,3	185 845,7	200 320,5	217 166,3
Feroviar	597,6	572,2	774,3	589,5	286,6
Aerian	838,1	1 200,2	1 259,3	1 561,8	2 144,4
Naval	169,2	133,2	128,2	128,2	131,2

circa 99,3% din numărul pasagerilor transportați în anul 2025. Creșterea activității nu reflectă însă, în mod automat, îmbunătățirea accesului tuturor categoriilor de populație la servicii regulate și de calitate. În localitățile mici și în mediul rural persistă dificultăți privind frecvența curselor, conectivitatea și accesibilitatea serviciilor, iar coordonarea insuficientă a rutelor, orarelor și sistemelor de informare îngreunează transferul între modurile de transport.

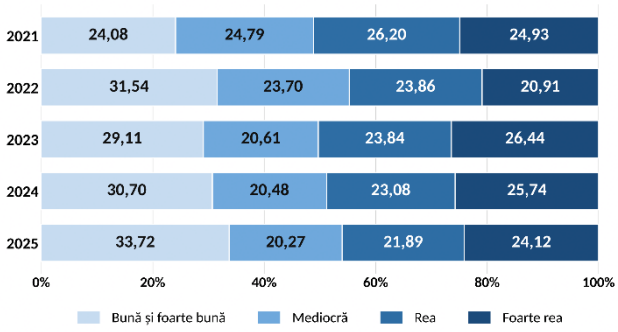
În transportul de mărfuri, volumul total a constituit 51,14 milioane tone în anul 2025, aproximativ la același nivel ca anul 2021. În aceeași perioadă, parcursul mărfurilor s-a majorat de la 7 012,0 milioane la 8 214,9 milioane tone-km, cu circa 17,2%. Transportului rutier i-au revenit aproximativ 94,8% din volumul mărfurilor transportate în anul 2025, iar celui feroviar – 4,9%, față de 6,5% în anul 2021. Această structură evidențiază dependența ridicată a sistemului logistic de infrastructura rutieră și diminuarea contribuției transportului feroviar la preluarea fluxurilor de mărfuri.

Structura mărfurilor transportate pe moduri de transport în anul 2025



În aceste condiții, starea și capacitatea rețelei rutiere influențează direct funcționarea întregului sistem de transport. Rețeaua drumurilor publice naționale însumează 5 993,24 km, dintre care aproximativ 55,9% sunt drumuri regionale. Deși ponderea drumurilor evaluate în stare bună și foarte bună a crescut de la 24,08% în anul 2021 la 33,72% în anul 2025, circa 46,01% din rețeaua evaluată continuă să se afle în stare rea sau foarte rea. Totodată, peste 70% din lungimea drumurilor publice naționale are durata de exploatare depășită. Persistența sectoarelor degradate afectează confortul și durata deplasărilor, majorează costurile de exploatare a vehiculelor și reduce fiabilitatea serviciilor.

Evoluția stării drumurilor în perioada 2021–2025, %



Recuperarea deficitului de întreținere și reabilitare este afectat de predictibilitatea redusă a finanțării infrastructurii. În acest sens, în anul 2025, alocările pentru drumurile publice naționale au fost aprobate inițial în cuantum de 1 698 milioane lei, ulterior majorate la 2 698 milioane lei și ajustate, în final, la 2 598 milioane lei. Modificarea resurselor disponibile pe parcursul anului complică programarea lucrărilor și implementarea proiectelor multianuale, în condițiile unui necesar ridicat de intervenții.

Presiunile asupra infrastructurii sunt amplificate de creșterea parcului auto. Numărul vehiculelor înmatriculate s-a majorat de la 1 173 795 în anul 2022 la 1 385 128 în anul 2025, cu aproximativ 18%. În același timp, capacitatea transportului public de a oferi o alternativă fiabilă este limitată de învechirea vehiculelor și de organizarea neuniformă a serviciilor. Dintre cele 6 389 de autobuze înregistrate, aproximativ 53% au fost fabricate înainte de anul 2005 și numai circa 9,1% în perioada 2015–2025. Prin urmare, modernizarea infrastructurii trebuie corelată cu reînnoirea parcului și îmbunătățirea acoperirii teritoriale, frecvenței și regularității serviciilor.

Necesitatea dezvoltării unor alternative competitive este deosebit de relevantă pentru sectorul feroviar, care se confruntă cu uzura infrastructurii și a materialului rulant, restricții de viteză, servicii limitate și reducerea traficului. Rețeaua, cu o lungime de circa 1 127 km, nu este electrificată. La începutul anului 2026 erau înregistrate circa 216 restricții de viteză pe sectoare cu o lungime totală de 584,48 km, inclusiv limitări până la 25 km/h. Starea căii și a instalațiilor de semnalizare prelungește durata transportului și afectează punctualitatea și predictibilitatea

serviciilor. Redresarea sectorului presupune, astfel, corelarea modernizării tehnice cu finalizarea reformei instituționale și operaționalizarea mecanismelor de finanțare.

Diversificarea transportului de mărfuri depinde și de valorificarea infrastructurii portuare și a căilor navigabile. Dezvoltarea transportului naval este condiționată de calitatea conexiunilor rutiere și feroviare, de condițiile de navigație și de capacitățile tehnice și instituționale de supraveghere, siguranță și prevenire a poluării. Integrarea insuficientă a acestor componente limitează utilizarea transportului naval și dezvoltarea unor lanțuri logistice multimodale.

Spre deosebire de dificultățile de atragere a traficului în sectorul feroviar, transportul aerian se confruntă cu necesitatea adaptării infrastructurii la o creștere rapidă a cererii. Traficul Aeroportului Internațional „Eugen Doga" – Chișinău a crescut de la circa 1,84 milioane pasageri în anul 2021 la 6,08 milioane în anul 2025, majorarea față de anul 2024 constituind aproximativ 46,8%. Această evoluție a îmbunătățit conectivitatea internațională, dar a accentuat presiunile asupra terminalului, procesării bagajelor, controlului de securitate și de frontieră și accesului terestru la aeroport. Extinderea capacităților trebuie însoțită de adaptarea proceselor operaționale și consolidarea supravegherii siguranței și securității aviației.

Dincolo de particularitățile fiecărui mod de transport, persistă constrângeri comune privind digitalizarea fragmentată, interoperabilitatea limitată a sistemelor informaționale și capacitățile instituționale și profesionale insuficiente. Totodată, datele disponibile nu acoperă integral dezagregările după sex, vârstă, dizabilitate, mediu de reședință și regiune necesare evaluării accesului la transport și a barierelor de mobilitate. Aceste lacune limitează fundamentarea intervențiilor și evaluarea rezultatelor pentru diferitele categorii de utilizatori.

În ansamblu, principala problemă constă în capacitatea insuficientă a infrastructurii, serviciilor și instituțiilor de a răspunde necesităților de transport în condiții de siguranță, eficiență, accesibilitate și durabilitate. Cadrul normativ și de politici existent stabilește orientările de dezvoltare, însă aplicarea acestora necesită, pentru perioada 2026–2030, un set coordonat de acțiuni prioritare, corelat cu resursele financiare, angajamentele de aliniere la acquis-ul Uniunii Europene și portofoliul de proiecte investiționale, inclusiv cele aferente Planului de creștere economică.

Prin urmare, aprobarea Programului este necesară pentru operaționalizarea Strategiei de mobilitate 2030 prin stabilirea acțiunilor, responsabilităților instituționale, termenelor, indicatorilor și costurilor estimate, în corelare cu cadrul bugetar pe termen mediu. În lipsa unor intervenții coordonate, persistă riscul întârzierii reformelor și investițiilor și al neatingerii rezultatelor urmărite.

Principalele probleme care justifică elaborarea Programului sunt:

- starea tehnică necorespunzătoare a infrastructurii și deficitul acumulat de întreținere și modernizare;
- finanțarea insuficient de predictibilă, care limitează programarea multianuală a intervențiilor;
- accesul teritorial neuniform la transport public, învechirea vehiculelor și necesitatea îmbunătățirii siguranței utilizatorilor;
- performanța redusă a sectorului feroviar și necesitatea finalizării reformei instituționale;
- dependența ridicată de transportul rutier și dezvoltarea insuficientă a conexiunilor intermodale;
- valorificarea limitată a transportului naval și necesitatea adaptării infrastructurii aeroportuare la creșterea traficului;
- digitalizarea fragmentată, capacitățile instituționale limitate și datele dezagregate incomplete.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul prevede aprobarea Programului de dezvoltare a transporturilor și mobilității pentru anii 2026–2030, document de politici publice pe termen mediu care asigură implementarea Strategiei de mobilitate 2030 pentru această perioadă. Programul cuprinde analiza situației, obiectivele

generale și specifice, indicatorii de rezultat și de impact, costurile estimate, riscurile, autoritățile responsabile și mecanismul de monitorizare, evaluare și raportare. Planul de acțiuni detaliază intervențiile, termenele, responsabilitățile și necesarul de finanțare.

Pornind de la problemele identificate și de la prioritățile Strategiei, Programul stabilește cinci obiective generale:

1. Creșterea fiabilității și rezilienței mobilității rutiere prin îmbunătățirea stării infrastructurii de drumuri.

2. Dezvoltarea unui sistem de transport rutier de persoane și mărfuri eficient, accesibil și sustenabil, orientat spre tranziția la o mobilitate durabilă.

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

4. Dezvoltarea transportului naval și a infrastructurii portuare pentru asigurarea unui sistem eficient, sustenabil și competitiv, aliniat standardelor europene și internaționale.

5. Transport aerian sigur, accesibil și sustenabil.

Pentru realizarea acestor obiective, Programul prevede intervenții adaptate necesităților fiecărui domeniu:

a) în domeniul infrastructurii rutiere – reabilitarea și modernizarea drumurilor publice naționale, cu prioritate pentru coridoarele rețelei transeuropene de transport (TEN-T) și conexiunile cu statele vecine, precum și consolidarea unui mecanism sustenabil și predictibil de finanțare și gestionare a infrastructurii, bazat pe managementul activelor rutiere și pe principiile „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește”;

b) în domeniul transportului rutier – îmbunătățirea accesibilității, calității și acoperirii teritoriale a transportului public de persoane, prin dezvoltarea mecanismului contractelor de servicii publice, reînnoirea parcului de vehicule și digitalizarea serviciilor. Pentru transportul de mărfuri sunt prevăzute digitalizarea proceselor, interconectarea sistemelor naționale cu cele europene și facilitarea accesului operatorilor la piețele internaționale;

c) în sectorul feroviar – finalizarea reformei instituționale, operaționalizarea mecanismelor de finanțare și tarifare a infrastructurii și de finanțare a serviciilor publice de transport, precum și modernizarea infrastructurii. Intervențiile includ pregătirea conexiunilor electrificate și cu ecartament european și dezvoltarea terminalelor intermodale;

d) în transportul naval – dezvoltarea infrastructurii și capacităților portuare, îmbunătățirea serviciilor de navigație, digitalizarea proceselor și consolidarea capacității administrației maritime de a asigura siguranța navigației și respectarea standardelor europene și internaționale aplicabile;

e) în transportul aerian – adaptarea infrastructurii aeroportuare la evoluția traficului, dezvoltarea conectivității și consolidarea cadrului de siguranță și securitate a aviației civile, în concordanță cu cerințele europene.

Intervențiile sectoriale vor fi corelate prin măsuri transversale privind dezvoltarea infrastructurii logistice și a terminalelor multimodale, îmbunătățirea conectivității transfrontaliere și a conexiunilor dintre infrastructura rutieră, feroviară, portuară și aeroportuară. Digitalizarea și interoperabilitatea sistemelor informaționale vor susține coordonarea serviciilor, optimizarea fluxurilor și reducerea timpilor de staționare.

Elementul de noutate al proiectului constă în instituirea unui cadru comun de implementare, care transpune prioritățile Strategiei de mobilitate 2030 în acțiuni concrete și măsurabile, cu responsabilități, termene, costuri estimate și indicatori. Acest cadru permite coordonarea intervențiilor între modurile de transport, prioritizarea investițiilor în raport cu necesitățile și posibilitățile de finanțare și urmărirea rezultatelor obținute.

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

Aprobarea Programului de dezvoltare a transporturilor și mobilității pentru anii 2026–2030 reprezintă o măsură prevăzută în matricea de acțiuni pentru îndeplinirea criteriilor de închidere aferente capitolului 21 „Rețele transeuropene”. Prin urmare, opțiunile alternative au fost examinate

în raport cu necesitatea îndeplinirii acestui angajament și a asigurării implementării Strategiei de mobilitate 2030.

Opțiunea menținerii situației actuale, fără aprobarea Programului, nu a fost considerată viabilă, deoarece nu ar permite îndeplinirea măsurii prevăzute în matrice. Nici elaborarea unor programe separate pentru fiecare mod de transport sau realizarea intervențiilor exclusiv prin planurile anuale ale autorităților nu ar asigura cadrul integrat și multianual necesar planificării proiectelor de infrastructură, dezvoltării conexiunilor cu rețeaua transeuropeană de transport și coordonării intervențiilor.

În acest context, elaborarea unui program integrat a fost considerată opțiunea adecvată pentru îndeplinirea angajamentului aferent criteriilor de închidere ale capitolului 21 și pentru transpunerea priorităților Strategiei în acțiuni concrete, cu responsabilități, termene, resurse estimate și rezultate măsurabile.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Programul generează un impact pozitiv asupra sectorului public, prin consolidarea capacității de planificare, coordonare și monitorizare a intervențiilor în sectorul transporturilor și prin corelarea priorităților de politici publice cu procesul bugetar și cu proiectele investiționale. Responsabilitățile instituționale sunt delimitate în Planul de acțiuni, iar Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale asigură coordonarea generală a implementării.

Proiectul nu prevede crearea unor noi structuri sau reorganizări administrative. Acțiunile privind reorganizarea Î.S. „Calea Ferată din Moldova” și desemnarea entității responsabile de sistemele inteligente de transport se realizează prin acte normative distincte, în conformitate cu procedurile stabilite.

Totodată, implementarea Programului va contribui la prioritizarea investițiilor publice în funcție de maturitatea proiectelor, la utilizarea mai eficientă a resurselor disponibile și la consolidarea capacității autorităților de a monitoriza rezultatele obținute.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Costul total estimat al implementării Programului în perioada 2026–2030 constituie 77 313 343,5 mii lei, din care:

- 17 269 634,4 mii lei (22,3%) vor fi finanțate de la bugetul de stat;
- 40 472 253,3 mii lei (52,3%) vor fi finanțate din surse externe;
- 19 571 455,8 mii lei (25,3%) sunt costuri neacoperite.

Pe ani, costurile se repartizează astfel: în anul 2026 - 5 223 282,3 mii lei, în anul 2027 - 6 446 877,9 mii lei, în anul 2028 - 21 773 990,4 mii lei, în anul 2029 - 20 684 027,1 mii lei și în anul 2030 - 23 185 165,8 mii lei. Creșterea costurilor începând cu anul 2028 se explică prin demararea lucrărilor de construcție aferente proiectelor investiționale majore. Costurile au caracter estimativ și vor fi actualizate anual, în funcție de alocațiile aprobate prin legea bugetului de stat și de acordurile de finanțare încheiate cu partenerii de dezvoltare.

Costurile estimative finanțate de la bugetul de stat, în sumă de 17 269 634,4 mii lei, se repartizează pe subprograme și ani după cum urmează:

mii lei

Cod subprogram / sursă	2026	2027	2028	2029	2030
6101	2 447,2	2 813,5	589,0	400,0	100,0
6402	2 128 323,0	2 763 499,1	3 000 200,0	3 000 200,0	3 000 200,0
6403	100,0	100,0	549,0	310,0	0,0
6404	0,0	189,0	0,0	0,0	250,0
6405	97 796,3	24 000,0	104 000,0	324 000,0	300 000,0
6406	2 100,0	4 500,0	2 400,0	2 000,0	2 000,0
Planul de creștere	652 472,3	1 309 619,0	537 239,0	3 619,0	3 619,0
Total: 17 269 634,4	**2 883 238,8**	**4 104 720,6**	**3 644 977,0**	**3 330 529,0**	**3 306 169,0**

Cea mai mare parte a alocațiilor de la bugetul de stat revine subprogramului 6402. Prin acest subprogram se finanțează din Fondul rutier întreținerea, repararea și gestionarea drumurilor publice, în sumă totală de 13 796 641,2 mii lei (79,9% din alocațiile de la bugetul de stat). Alocațiile din Planul de creștere însumează 2 506 568,3 mii lei (14,5%) iar subprogramul 6405 asigură 849 796,3 mii lei (4,9%), destinate, în principal, infrastructurii și serviciilor feroviare.

Pentru anul 2027 sunt prevăzute de la bugetul de stat 4 104 720,6 mii lei, din care 2 675 418,2 mii lei (65,2%) din Fondul rutier și 1 309 619,0 mii lei (31,9%) din Planul de creștere. Alocațiile din Planul de creștere prevăzute în Legea bugetului de stat pentru anul 2027 finanțează următoarele acțiuni ale Programului:

- reabilitarea și îmbunătățirea infrastructurii străzilor locale, prin Fondul național de dezvoltare regională și locală – 1 000 000,0 mii lei;
- contractul multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare– 220 000,0 mii lei;
- contractele de servicii publice pentru transportul feroviar de pasageri– 80 000,0 mii lei;
- activitățile de siguranță rutieră – 5 000,0 mii lei;
- operaționalizarea sistemelor inteligente de transport – 3 619,0 mii lei;
- dezvoltarea Platformei de atestare profesională în transportul rutier– 500,0 mii lei;
- implementarea tahografului inteligent – 500,0 mii lei.

Sursele externe, în sumă de 40 472 253,3 mii lei, vizează în principal proiectele de infrastructură rutieră, care însumează 30 111 442,0 mii lei (74,4% din sursele externe). Acestea sunt implementate cu suportul Băncii Europene de Investiții, al Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare, al Băncii Mondiale și al Uniunii Europene și includ:

- reabilitarea și modernizarea drumurilor naționale *R34 Hînceşti – Leova – Cahul – Giurgiulești; M1 Frontiera cu România – Leușeni – Chișinău – Dubăsari – frontiera cu Ucraina; M2 Drumul de centură al mun. Chișinău și M5 Frontiera cu Ucraina – Criva – Bălți – Chișinău – Tiraspol – frontiera cu Ucraina;*
- construcția drumului de ocolire a orașului Cimișlia;
- reconstrucția sectoarelor drumurilor *R7,R14 – Drochia – Costeşti – frontiera cu România și M3 Chișinău – Comrat – Giurgiulești – frontiera cu România;*
- proiectul „Conectivitate rurală în Moldova”.

Sursele externe includ, de asemenea, costurile proiectelor investiționale din portofoliul Planului de creștere economică validate pentru finanțare din componenta NIP și aflate în etapa de pregătire cum ar fi: construcția drumului de centură al municipiului Chișinău, construcția autostrăzii Ungheni–Chișinău–Odesa (sectorul II) și construcția terminalului nou al Aeroportului Internațional Chișinău. Pentru proiectele a căror perioadă de implementare depășește anul 2030, în Program sunt incluse doar costurile aferente termenului de realizare a acțiunilor, adică perioadei 2026–2030. Costurile aferente anilor următori vor fi reflectate în cadrul bugetar pe termen mediu pentru perioada respectivă.

Costurile estimative acoperite din surse externe se repartizează pe domenii și ani după cum urmează:

Domeniul, mii lei	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
Infrastructura rutieră	1 278 000,0	1 104 721,1	7 870 888,8	8 531 340,2	11 326 491,9
Transportul rutier de persoane și mărfuri	400,0	400,0	400,0	0,0	0,0
Transportul feroviar	1 035 927,8	901 205,1	386 581,5	119 576,1	19 324,4
Transportul naval	20 476,4	200,0	0,0	0,0	0,0
Transportul aerian	0,0	143 200,0	2 631 220,0	2 601 900,0	2 500 000,0
Total: 40 472 253,3	**2 334 804,2**	**2 149 726,2**	**10 889 090,3**	**11 252 816,3**	**13 845 816,3**

Costurile neacoperite însumează 19 571 455,8 mii lei și se concentrează în domeniul transportului feroviar. Aici sunt 16 654 906,9 mii lei, adică 85,1% din totalul costurilor neacoperite ale Programului. Deficitul este generat în principal de construcția liniei de cale ferată electrificate Ungheni–Chișinău (13 687 000,0 mii lei), de necesarul suplimentar pentru contractul multianual de administrare a infrastructurii feroviare în anii 2028–2030 (1 315 860,0 mii lei) și de construcția Terminalului logistic multimodal Chișinău (1 021 300,0 mii lei). La acestea se adaugă modernizarea infrastructurii de alimentare cu energie electrică (355 000,0 mii lei) și componenta neacoperită a Hubului Logistic Multimodal Berești (154 595,2 mii lei).

După valoare, al doilea domeniu este infrastructura rutieră, cu costuri neacoperite de 1 787 000,0 mii lei, aferente reabilitării drumului R13 Bălți–Florești și contribuției naționale la reconstrucția drumurilor R7 și M3. În transportul naval, costurile neacoperite constituie 890 062,0 mii lei și vizează extinderea portului de pasageri și mărfuri Giurgiulești (600 000,0 mii lei), achiziționarea remorcherelor (164 000,0 mii lei) și dezvoltarea sistemelor informaționale și de gestionare a traficului naval. În domeniul transportului rutier de persoane și mărfuri, cel mai mare cost neacoperit revine reînnoirii parcului de vehicule pentru transportul de persoane prin servicii regulate (150 000,0 mii lei).

Repartizarea estimativă a costurilor neacoperite pe domenii și ani este următoarea:

Domeniul, mii lei	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
Total: 19 571 455,8	**5 239,3**	**192 431,1**	**7 239 923,1**	**6 100 681,8**	**6 033 180,5**
din care proiecte din portofoliul Planului de creștere amânate după anul 2028: 15 308 300,0	*0,0*	*0,0*	*5 303 400,0*	*5 102 450,0*	*4 902 450,0*

Pentru acoperirea deficitului de finanțare, autoritățile responsabile vor mobiliza resurse din asistența partenerilor de dezvoltare, finanțările instituțiilor financiare internaționale, contribuțiile sectorului privat, parteneriatele public-private și alte surse permise de legislație, cu prioritate pentru acțiunile din domeniile transportului feroviar și naval, care concentrează cea mai mare parte a costurilor neacoperite. În acest scop, vor fi întreprinse următoarele măsuri:

- Proiectele din portofoliul Planului de creștere amânate după anul 2028 (linia de cale ferată Ungheni–Chișinău, Terminalul logistic multimodal Chișinău și extinderea portului Giurgiulești) vor fi repromovate spre validare în cadrul Comitetului interministerial pentru planificare strategică. Ulterior, ele vor fi propuse pentru finanțare din componenta NIP și de către instituțiile financiare internaționale (Banca Europeană de Investiții, Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, Banca Mondială).
- Se vor elabora și actualiza studiile de fezabilitate și documentația tehnică necesară, cu sprijinul instrumentelor de asistență tehnică JASPERS și EPIC. Astfel, proiectele din rețeaua TEN-T, în special cele feroviare și de alimentare cu energie electrică, vor putea fi depuse în cadrul apelurilor Mecanismului pentru Interconectarea Europei (CEF).
- Se vor extinde sistemele de taxare pentru utilizarea infrastructurii rutiere (SI „e-Vinieta"). Se vor aplica tarife de acces la infrastructura feroviară, după finalizarea reformei Î.S. „Calea Ferată din Moldova". Se vor valorifica și veniturile proprii ale întreprinderilor de stat din sectorul naval și al aviației civile.

Costurile au fost estimate pentru fiecare acțiune în baza cadrului bugetar pe termen mediu, a acordurilor de finanțare încheiate și a estimărilor aferente proiectelor investiționale în pregătire, inclusiv a celor validate de Comitetul interministerial pentru planificare strategică. Finanțarea de la bugetul de stat se va realiza în limitele alocațiilor aprobate anual prin Programul bugetar 64 „Dezvoltarea transporturilor", subprogramele 6402–6406, și prin subprogramul 6101 „Elaborarea politicii și managementul în domeniul infrastructurii și dezvoltării regionale".

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Implementarea Programului va avea un impact pozitiv asupra sectorului privat, în special asupra operatorilor de transport, întreprinderilor logistice, exportatorilor, importatorilor și furnizorilor de servicii. Modernizarea infrastructurii, digitalizarea serviciilor administrative,

interconectarea registrelor cu sistemele europene și dezvoltarea conexiunilor intermodale vor contribui la reducerea timpilor și costurilor de transport, la creșterea predictibilității livrărilor și la facilitarea accesului operatorilor la piețele internaționale.

4.4. Impactul social

Implementarea Programului va contribui la îmbunătățirea siguranței deplasărilor și a accesului populației la servicii de transport public regulate, accesibile și de calitate. Modernizarea infrastructurii și a vehiculelor, îmbunătățirea conexiunilor dintre localități și organizarea mai eficientă a serviciilor vor crea condiții pentru reducerea disparităților teritoriale în domeniul mobilității, în special în localitățile mici și în mediul rural.

Beneficiarii direcți sunt utilizatorii sistemului de transport, inclusiv pasagerii transportului public, pietonii și bicicliștii. Intervențiile vor urmări să răspundă necesităților specifice ale persoanelor cu dizabilități și cu mobilitate redusă, vârstnicilor, elevilor, studenților și locuitorilor din localitățile mici și din mediul rural, în concordanță cu principiul egalității de gen și principiul „a nu lăsa pe nimeni în urmă”.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Proiectul are caracter de document de politici publice și nu stabilește operațiuni concrete de prelucrare a datelor cu caracter personal.

Implementarea unor acțiuni ale Programului, inclusiv dezvoltarea sistemelor informaționale și a registrelor în domeniul transporturilor, implementarea tahografului inteligent, digitalizarea serviciilor și interconectarea registrelor naționale cu sistemele europene, poate presupune prelucrarea datelor cu caracter personal. Aceasta va fi realizată în conformitate cu cadrul normativ privind protecția datelor cu caracter personal, iar actele normative aferente vor fi supuse procedurilor de avizare stabilite.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Proiectul nu conține prevederi care să genereze tratament diferențiat sau discriminatoriu pe criterii de gen. Programul este elaborat cu respectarea principiilor egalității de șanse, egalității de gen și nediscriminării și va contribui la realizarea obiectivului de dezvoltare durabilă 10 „Reducerea inegalităților”.

Analiza situației a evidențiat lipsa datelor statistice și administrative dezagregate după sex, vârstă, dizabilitate, mediu de reședință și regiune, ceea ce limitează evaluarea diferențelor dintre femei și bărbați și dintre diferitele grupuri de populație în accesul la serviciile de transport. În acest sens, Programul prevede colectarea și raportarea progresivă a datelor dezagregate, în cooperare cu Biroul Național de Statistică, iar riscul aferent este inclus în tabelul riscurilor de implementare.

Totodată, impactul Programului va fi urmărit din perspectiva egalității de gen, prin luarea în considerare, la planificarea și implementarea intervențiilor, a necesităților diferite de mobilitate și siguranță ale femeilor și bărbaților, precum și ale grupurilor vulnerabile.

4.5. Impactul asupra mediului

Implementarea Programului poate contribui, pe termen mediu și lung, la reducerea presiunilor transporturilor asupra mediului, prin dezvoltarea transportului public, modernizarea infrastructurii feroviare și a conexiunilor intermodale, reînnoirea parcului de vehicule și promovarea tehnologiilor și combustibililor cu emisii reduse. Aceste intervenții pot favoriza transferul unor fluxuri de pasageri și mărfuri către moduri de transport cu un consum energetic și emisii mai reduse pe pasager-kilometru sau tonă-kilometru. Beneficiile vor depinde de performanța tehnologiilor utilizate, gradul de ocupare și încărcare a vehiculelor și transferul modal efectiv.

Aceste măsuri sunt completate de digitalizarea serviciilor și documentelor de transport și de îmbunătățirea managementului traficului, care pot reduce deplasările ineficiente, timpii de staționare și consumul de combustibil. În transportul naval și aerian, Programul prevede măsuri privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor maritime, utilizarea combustibililor durabili în aviație, prevenirea și răspunsul la poluarea provenită de la nave și pregătirea instalațiilor portuare de preluare a deșeurilor.

Integrarea cerințelor de protecție a mediului și de adaptare la schimbările climatice în planificarea, proiectarea, modernizarea și întreținerea infrastructurii va contribui la utilizarea eficientă a resurselor și la creșterea rezilienței sistemului de transport.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Alte impacturi nu au fost identificate.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

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

Proiectul de hotărâre a Guvernului nu conține norme de transpunere a actelor juridice ale Uniunii Europene. Acesta are caracter de document de politici publice și stabilește acțiunile necesare pentru continuarea alinierii cadrului normativ național la acquis-ul Uniunii Europene în domeniul transporturilor, aferent capitolelor de negociere 14 „Politica în domeniul transporturilor" și 21 „Rețele transeuropene".

Planul de acțiuni prevede elaborarea și promovarea actelor normative de transpunere și punere în aplicare a acquis-ului Uniunii Europene, printre care cele privind taxarea infrastructurii rutiere și interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică, accesul la piața transportului rutier, tahograful inteligent, sistemele inteligente de transport, spațiul feroviar unic european, drepturile pasagerilor, transportul naval și siguranța și securitatea aviației civile. Aceste acte vor fi elaborate și promovate distinct, cu respectarea procedurilor stabilite, inclusiv cu întocmirea tabelelor de concordanță.

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

Programul stabilește cadrul de planificare a măsurilor necesare aplicării legislației Uniunii Europene în domeniul transporturilor, prin definirea acțiunilor, responsabilităților instituționale, termenelor și resurselor estimate. Aceste măsuri vizează consolidarea capacităților autorităților competente, dezvoltarea sistemelor informaționale și a interoperabilității acestora cu sistemele europene, precum și integrarea progresivă a infrastructurii naționale în rețeaua transeuropeană de transport.

Cadrul juridic necesar realizării acestor măsuri va fi creat sau ajustat prin elaborarea și promovarea actelor normative distincte prevăzute în Planul de acțiuni, cu respectarea procedurilor de armonizare aplicabile. Aprobarea Programului nu substituie adoptarea actelor respective, ci asigură planificarea și coordonarea elaborării și implementării acestora.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

În vederea respectării prevederilor art. 8 și 9 din Legea nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, precum și a prevederilor Regulamentului cu privire la planificarea strategică, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 386/2020, anunțul de inițiere a elaborării proiectului Programului de dezvoltare a transporturilor și mobilității pentru anii 2026–2030 și conceptul acestuia, validat în cadrul ședinței Consiliului pentru coordonarea dezvoltării durabile din 21 septembrie 2026, au fost publicate pe platforma participa.gov.md.

Ulterior, proiectul Strategiei a fost remis Cancelariei de Stat și Ministerului Finanțelor pentru evaluarea calității și conformității, iar prin scrisoarea nr. 21/1-78 -13803 din 16.10.2026, Cancelaria de Stat a remis recomandările pe marginea proiectului, care au fost luate în considerație la definitivarea proiectului.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul urmează a fi supus expertizei juridice. Prezenta secțiune va fi completată după finalizarea acestei proceduri.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Proiectul se încadrează în cadrul normativ existent și nu implică modificarea sau abrogarea altor acte normative. Programul asigură implementarea Strategiei de mobilitate 2030 și este corelat cu următoarele documente de politici publice și de planificare:

- Strategia națională de dezvoltare „Moldova Europeană 2030”, aprobată prin Legea nr. 315/2022;
- Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025;
- Agenda de reforme a Planului de creștere economică pentru Republica Moldova pentru anii 2025–2027, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 260/2025;
- Strategia națională de dezvoltare economică 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 393/2024;
- Strategia de mediu pentru anii 2024–2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 409/2024;
- Strategia de transformare digitală a Republicii Moldova pentru anii 2023–2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 650/2023;
- Programul de dezvoltare cu emisii reduse al Republicii Moldova până în anul 2030, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 659/2023;
- Programul național de siguranță rutieră pentru anii 2025–2030, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 326/2025;
- Obiectivele de Dezvoltare Durabilă ale Agendei 2030, în special ODD 9, ODD 10, ODD 11 și ODD 13.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Implementarea Programului se va realiza de către autoritățile și instituțiile indicate în Planul de acțiuni, potrivit competențelor acestora. Autoritățile și instituțiile responsabile vor prezenta anual Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, până la data de 1 martie, informații privind realizarea acțiunilor și valorile indicatorilor.

Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va asigura coordonarea, monitorizarea și raportarea implementării Programului și va prezenta Guvernului anual, până la data de 30 aprilie, raportul de progres, iar până la data de 30 aprilie 2031 – raportul final de evaluare.

Viceprim-ministru, ministru **Vladimir BOLEA**

Digitally signed by Bolea Vladimir
Date: 2026.11.20 07:57:09 EET
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova
MOLDOVA EUROPEANĂ