# GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

## HOTĂRÂRE nr. ____

**din _____ 2026**

**Chișinău**

**Cu privire la aprobarea Programului de dezvoltare a transporturilor și mobilității pentru anii 2026–2030**

---

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 al 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 Programul de dezvoltare a transporturilor și mobilității pentru anii 2026–2030 (se anexează).

**2.** Autoritățile și instituțiile publice responsabile, conform domeniilor de competență:

2.1. vor asigura realizarea acțiunilor incluse în Planul de acțiuni privind implementarea Programului de dezvoltare a transporturilor și mobilității pentru anii 2026–2030;

2.2. vor prezenta anual Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, până la data de 1 martie, precum și la solicitarea acestuia, informații privind gradul de realizare a acțiunilor incluse în Planul de acțiuni.

**3.** Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va asigura coordonarea și monitorizarea procesului de implementare a Programului de dezvoltare a transporturilor și mobilității pentru anii 2026–2030 și va prezenta Guvernului:

3.1. anual, până la data de 30 aprilie – raportul de progres cu privire la implementarea Programului menționat;

3.2. până la 30 aprilie 2031 – raportul final de evaluare a Programului menționat.

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

**5.** Prezenta hotărâre intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

**Prim-ministru** **VASILE TOFAN**

Contrasemnează:

Ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale Vladimir BOLEA

Ministrul finanțelor Victoria BELOUS

Aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. ___/2026

# Programul de dezvoltare a transporturilor și mobilității pentru anii 2026–2030

## I. INTRODUCERE

**1.** Programul de dezvoltare a transporturilor și mobilității pentru anii 2026–2030 (*în continuare* – Program) este un document de politici publice pe termen mediu, care stabilește intervențiile Guvernului pentru implementarea celor șapte obiective generale și a direcțiilor prioritare ale Strategiei de mobilitate 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 589/2024 (în continuare – Strategie). Programul urmărește dezvoltarea unui sistem de transport sigur, accesibil, eficient, durabil, rezilient, interoperabil și multimodal, prin corelarea reformelor sectoriale cu investițiile în infrastructură și servicii.

**2.** La fundamentarea Programului au fost luate în considerare rezultatele monitorizării Strategiei și evoluțiile recente din sector. Potrivit raportului anual de monitorizare a Strategiei pentru anul 2025, din cele 63 de direcții prioritare aferente celor șapte obiective generale, 45 (71,4%) se aflau în proces de realizare, iar 18 (28,6%) nu fuseseră inițiate. Progresele înregistrate au vizat consolidarea cadrului normativ și instituțional, modernizarea infrastructurii, îmbunătățirea serviciilor și digitalizarea.

**3.** Totodată, monitorizarea a evidențiat un ritm neuniform de implementare între domenii. Cele mai multe direcții prioritare neinițiate se înregistrau în sectorul feroviar și în transportul pe căi navigabile interioare. Aceste restanțe sunt determinate de constrângeri instituționale, financiare și tehnice, precum și de durata îndelungată de pregătire a proiectelor de infrastructură. Prin urmare, continuarea implementării Strategiei necesită stabilirea unor acțiuni concrete, a responsabilităților instituționale, a termenelor, a indicatorilor și a resurselor necesare, astfel încât intervențiile să fie accelerate, iar decalajele dintre domenii să fie reduse.

**4.** Pentru a răspunde acestor necesități, Programul prezintă principalele probleme și provocări care afectează mobilitatea persoanelor și a mărfurilor și stabilește intervențiile prioritare necesare pentru soluționarea acestora. Domeniul său de aplicare cuprinde transportul rutier, feroviar, naval (inclusiv maritim) și aerian, precum și infrastructura și serviciile aferente.

**5.** La nivel de implementare, Programul va facilita corelarea priorităților de politici publice cu procesul bugetar, capacitățile instituționale și tehnice, proiectele investiționale și rezultatele urmărite. Planificarea, finanțarea, implementarea,

monitorizarea și evaluarea intervențiilor vor fi realizate într-un cadru coordonat, pentru utilizarea eficientă a resurselor, evitarea suprapunerilor și asigurarea concordanței dintre reformele instituționale și proiectele de infrastructură.

**6.** Necesitatea Programului este accentuată de evoluțiile recente din sectorul transporturilor, caracterizate prin creșterea cererii de mobilitate a populației și a volumului transporturilor de mărfuri, intensificarea solicitării infrastructurii și predominanța transportului rutier în structura modală. Aceste evoluții impun adaptarea capacităților sistemului național de transport, întrucât unele componente ale acestuia nu pot răspunde cererii existente și viitoare în condiții corespunzătoare de siguranță, eficiență, accesibilitate și durabilitate.

**7.** Din perspectiva infrastructurii și serviciilor, dezvoltarea sectorului este afectată de starea necorespunzătoare a unei părți importante a rețelei rutiere, competitivitatea redusă a transportului feroviar, valorificarea insuficientă a transportului pe căi navigabile interioare și a transportului intermodal, precum și de capacitatea limitată a infrastructurii logistice și a punctelor de trecere a frontierei. Persistă deficiențe privind siguranța rutieră, calitatea, predictibilitatea și accesibilitatea serviciilor de transport, cu efecte deosebite asupra populației din zonele rurale și a persoanelor cu mobilitate redusă.

**8.** La nivel instituțional și operațional, aceste dificultăți sunt amplificate de digitalizarea și interoperabilitatea insuficiente ale sistemelor informaționale, fragmentarea și disponibilitatea limitată a datelor, deficitul de personal calificat, capacitățile administrative și tehnice insuficiente, predictibilitatea redusă a finanțării și dificultățile de pregătire și implementare a proiectelor investiționale. În același timp, infrastructura și serviciile de transport sunt expuse efectelor schimbărilor climatice, predominanța transportului rutier contribuie la consumul ridicat de combustibili, la emisiile de gaze cu efect de seră, la poluarea aerului și la poluarea fonică.

**9.** Pentru abordarea acestor probleme și a cauzelor lor, Programul promovează o viziune integrată asupra mobilității, bazată pe coordonarea modurilor de transport, a infrastructurii și serviciilor, precum și a reformelor și investițiilor. Intervențiile vor fi orientate spre modernizarea și creșterea rezilienței infrastructurii, îmbunătățirea calității și accesibilității serviciilor, dezvoltarea transportului multimodal și a logisticii, sporirea siguranței, accelerarea digitalizării, reducerea impactului asupra mediului și consolidarea capacităților instituționale.

**10.** Rezultatele urmărite prin implementarea Programului vizează îmbunătățirea conectivității dintre localitățile Republicii Moldova, dintre zonele urbane și rurale, precum și a conexiunilor cu România, Ucraina și rețeaua europeană de transport. Printr-un răspuns mai eficient la necesitățile de mobilitate ale populației și mediului de afaceri, Programul va susține dezvoltarea economică, coeziunea teritorială și integrarea europeană a Republicii Moldova. Intervențiile vor ține seama de necesitățile diferitelor categorii de utilizatori, inclusiv ale persoanelor cu

dizabilități și ale celor cu mobilitate redusă, cu respectarea principiilor egalității de șanse, egalității de gen și nediscriminării.

**11.** Trasabilitatea dintre Strategie și Program este asigurată prin corelarea celor șapte obiective generale și a direcțiilor prioritare ale Strategiei cu obiectivele și intervențiile planificate pentru perioada 2026–2030. Planul de acțiuni detaliază această legătură prin acțiuni concrete, rezultate măsurabile, indicatori de monitorizare, responsabilități instituționale, termene de realizare, costuri estimate și surse de finanțare.

**12.** În raport cu prioritățile naționale, Programul contribuie la obiectivul specific 2.1 „Sporirea mobilității prin sisteme de transport eficiente, durabile și sigure" din Strategia națională de dezvoltare „Moldova Europeană 2030", aprobată prin Legea nr. 315/2022. Reabilitarea infrastructurii, dezvoltarea serviciilor de transport public, îmbunătățirea siguranței și a conexiunilor multimodale susțin accesul populației și al mediului de afaceri la servicii, piețe și oportunități economice.

**13.** Programul contribuie, de asemenea, la realizarea Obiectivelor de Dezvoltare Durabilă, reflectate în cadrul național de monitorizare a implementării Agendei de Dezvoltare Durabilă 2030, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 953/2022, în special:

**13.1.** Obiectivul de Dezvoltare Durabilă 9 „Industrie, inovație și infrastructură", ținta 9.1, prin dezvoltarea unei infrastructuri de transport de calitate, fiabile, durabile, reziliente și sigure, care să sprijine dezvoltarea economică și să asigure accesul larg și echitabil al populației;

**13.2** Obiectivul de Dezvoltare Durabilă 10 „Reducerea inegalităților", ținta 10.2, prin promovarea incluziunii sociale și economice a tuturor, indiferent de vârstă, sex, dizabilitate, rasă, etnie, origine, religie, statut economic sau de altă natură, și prin asigurarea accesului echitabil la servicii de transport sigure, accesibile și durabile, inclusiv pentru populația din mediul rural, persoanele cu dizabilități, persoanele cu mobilitate redusă și alte grupuri vulnerabile;

**13.3.** Obiectivul de Dezvoltare Durabilă 11 „Orașe și comunități durabile", ținta 11.2, prin dezvoltarea unor sisteme de transport sigure, accesibile, echitabile și durabile pentru toți, îmbunătățirea siguranței rutiere și dezvoltarea serviciilor de transport public;

**13.4.** Obiectivul de Dezvoltare Durabilă 13 „Acțiune climatică", ținta 13.2, prin integrarea măsurilor de reducere a emisiilor și de adaptare la schimbările climatice în politicile, proiectele și procesele de planificare din domeniul transporturilor.

**14.** Pentru asigurarea unei abordări integrate, Programul este corelat cu documentele naționale de politici publice și de planificare din domeniile conexe. Această corelare vizează complementaritatea intervențiilor, utilizarea coordonată a resurselor și evitarea suprapunerilor, după cum urmează:

**14.1.** Strategia națională de dezvoltare economică 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 393/2024, în special cu obiectivul nr. 1 privind crearea unui mediu favorabil pentru antreprenoriat și investiții și pregătirea economiei

pentru aderarea la Uniunea Europeană. Intervențiile Programului privind modernizarea infrastructurii de transport, îmbunătățirea conectivității interne și externe, dezvoltarea infrastructurii logistice și intermodale, precum și reducerea timpilor și costurilor de transport vor facilita accesul operatorilor economici la piețele naționale și externe, contribuind la creșterea competitivității economiei și la atragerea investițiilor;

**14.2.** Strategia de mediu pentru anii 2024–2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 409/2024, prin integrarea obiectivelor de protecție a mediului în planificarea și dezvoltarea sistemului de transport. Programul va susține realizarea obiectivului general 3 privind îmbunătățirea calității și protecția aerului, inclusiv prin reducerea poluării generate de transport, precum și diminuarea poluării fonice, utilizarea mai eficientă a resurselor și promovarea mobilității durabile și a modurilor de transport cu impact redus asupra mediului. Considerentele de mediu și climatice vor fi integrate în proiectarea, construcția, modernizarea, întreținerea și administrarea infrastructurii de transport

**14.3.** Strategia de transformare digitală a Republicii Moldova pentru anii 2023–2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 650/2023, în special obiectivul general nr. 4 privind instituirea unui stat digital eficient, inteligent și transparent. Programul va contribui la realizarea acestui obiectiv prin digitalizarea serviciilor și proceselor din domeniul transporturilor, dezvoltarea sistemelor inteligente de transport, asigurarea interoperabilității sistemelor informaționale, utilizarea datelor pentru planificarea și gestionarea mobilității, precum și prin creșterea accesibilității serviciilor digitale pentru populație și mediul de afaceri;

**14.4.** Programul de dezvoltare cu emisii reduse al Republicii Moldova până în anul 2030, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 659/2023, în special ceea ce privește obiectivul specific nr. 2 privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din sectorul transporturilor, până în anul 2030, cu 52% în scenariul necondiționat și cu până la 55% în scenariul condiționat, comparativ cu nivelul anului 1990. În vederea susținerii acestor ținte, Programul va promova modernizarea și ecologizarea transportului public, dezvoltarea transportului feroviar și intermodal, reînnoirea parcului de vehicule, utilizarea vehiculelor și a combustibililor cu emisii reduse, eficiența energetică și dezvoltarea mobilității active;

**14.5.** Programul național de siguranță rutieră pentru anii 2025–2030, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 326/2025, în special obiectivul general 2 „Creșterea nivelului de siguranță a infrastructurii rutiere”. Complementaritatea este susținută prin reabilitarea și modernizarea sectoarelor de drum incluse în Plan și prin reabilitarea străzilor locale, a trotuarelor și amenajarea pistelor pentru bicicliști. În pregătirea și realizarea proiectelor vor fi examinate siguranța accesului pietonal, organizarea circulației și protecția utilizatorilor vulnerabili. Aplicarea măsurilor de audit, inspecție și management al vitezei va fi corelată cu mecanismele programului de siguranță rutieră și cu responsabilitățile instituțiilor competente, pentru evitarea suprapunerilor.

**14.6.** Corelarea cu aceste documente permite valorificarea sinergiilor dintre politicile de transport și cele privind dezvoltarea economică și regională, protecția mediului, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, siguranța rutieră, transformarea digitală și accesibilitatea populației la servicii și oportunități economice. Prin coordonarea reformelor și a proiectelor investiționale, autoritățile și instituțiile responsabile vor putea utiliza mai eficient resursele disponibile și evita dublarea intervențiilor.

**15.** Elaborarea și implementarea Programului sunt relevante și în contextul procesului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană. Elaborarea Programului este prevăzută în Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025.

**16.** În acest context, Programul va contribui la îndeplinirea angajamentului asumat de Republica Moldova în matricea criteriilor de închidere aferentă capitolului 21 „Rețele transeuropene”, parte a Clusterului 4 „Agenda verde și conectivitate durabilă”. Intervențiile relevante privesc dezvoltarea și modernizarea infrastructurii, integrarea progresivă a rețelei naționale în rețeaua transeuropeană de transport și dezvoltarea conexiunilor cu România și Ucraina, susținute de o planificare, finanțare, monitorizare și evaluare consolidată a proiectelor.

**17.** Pe dimensiunea normativă, instituțională și operațională, Programul va orienta continuarea alinierii sectorului transporturilor la acquis-ul Uniunii Europene și sporirea interoperabilității sistemului național de transport cu cel european. Măsurile planificate vor contribui la realizarea angajamentelor asumate prin 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, precum și prin alte acorduri și instrumente internaționale relevante pentru sectorul transporturilor.

**18.** Programul se va realiza în perioada 2026–2030, interval care corespunde perioadei rămase de implementare a Strategiei. Durata stabilită permite planificarea integrată și etapizată a acțiunilor, corelarea acestora cu cadrul bugetar pe termen mediu și cu prioritățile integrării europene, precum și continuitatea reformelor și a proiectelor investiționale.

**19.** Finanțarea acțiunilor Programului se va realiza, în principal, în limitele alocațiilor aprobate anual autorităților și instituțiilor publice responsabile, prin programele și subprogramele bugetare relevante, inclusiv prin Programul bugetar 64 „Dezvoltarea transporturilor”. Suplimentar resurselor bugetului de stat, pentru realizarea reformelor și a proiectelor investiționale vor putea fi mobilizate fonduri și granturi ale Uniunii Europene, asistență financiară și tehnică din partea partenerilor de dezvoltare, împrumuturi acordate de instituțiile financiare internaționale, contribuții ale sectorului privat, resurse atrase prin parteneriate public-private și alte surse permise de legislație.

**20.** Elaborarea Programului este coordonată de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în calitate de autoritate publică centrală responsabilă de

elaborarea și coordonarea politicilor publice în domeniul transporturilor și infrastructurii de transport.

**21.** La procesul de elaborare au participat, în limitele competențelor, autoritățile și instituțiile publice cu atribuții relevante în domeniile vizate de Program, precum și entitățile responsabile de administrarea infrastructurii și prestarea serviciilor de transport. Procesul a inclus colectarea contribuțiilor sectoriale, publicarea Conceptului Programului pe platforma particip.gov.md pentru prezentarea propunerilor și recomandărilor și examinarea observațiilor formulate asupra proiectului. Părțile implicate au furnizat date și propuneri privind problemele sectoriale, reformele necesare, proiectele investiționale, resursele financiare și rezultatele preconizate, contribuind la fundamentarea intervențiilor și definitivarea Programului.

**22.** În procesul de implementare vor fi implicate autoritățile și instituțiile publice indicate în Planul de acțiuni, potrivit domeniilor lor de competență, precum și, după caz, autoritățile administrației publice locale, partenerii de dezvoltare, sectorul privat, organizațiile societății civile, inclusiv cele care reprezintă persoanele cu dizabilități, și alte entități relevante.

**23.** Astfel, Programul constituie instrumentul operațional prin care necesitățile identificate în sector sunt transformate în reforme, investiții și măsuri instituționale pentru perioada 2026–2030. Rolul său este de a asigura că obiectivele Strategiei sunt urmărite prin acțiuni asumate de autoritățile responsabile, corelate cu planificarea bugetară și cu angajamentele de integrare europeană, astfel încât progresele obținute să se reflecte în îmbunătățirea mobilității persoanelor și a mărfurilor.

## II. ANALIZA SITUAȚIEI

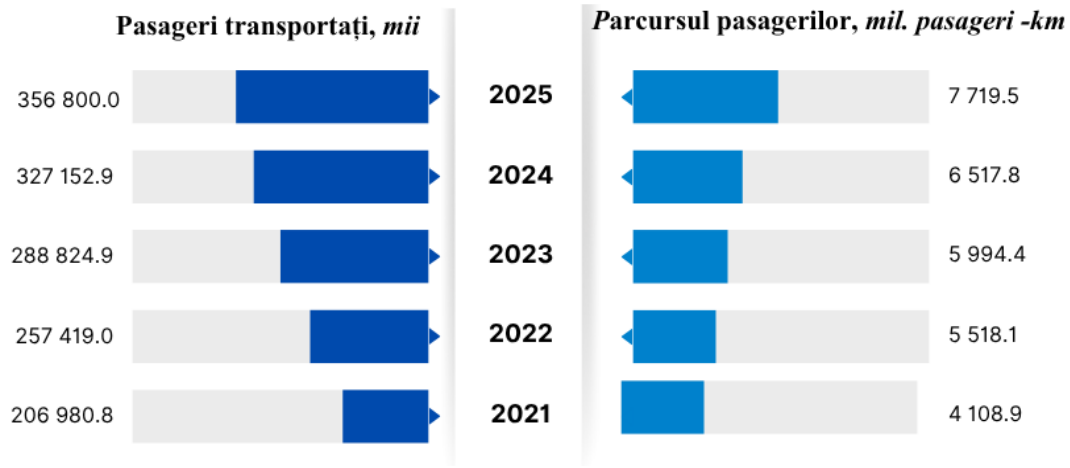
### Secțiunea 1
### Contextul general și principalele probleme ale sistemului de transport

**24.** În perioada 2021–2025, sistemul național de transport a fost influențat de creșterea cererii de mobilitate, de intensificarea fluxurilor comerciale și de tranzit, de efectele crizelor regionale, precum și de necesitatea adaptării infrastructurii și a serviciilor la cerințele economice, sociale și de securitate. Aceste evoluții au confirmat importanța strategică a sectorului transporturilor, evidențiind, în același timp, vulnerabilitățile structurale acumulate, dezvoltarea neuniformă a modurilor de transport și capacitatea limitată a sistemului de a oferi alternative de mobilitate integrate, accesibile și competitive.

**25.** Potrivit datelor Biroului Național de Statistică, numărul pasagerilor transportați a înregistrat o evoluție ascendentă în perioada analizată *(figura 1)*. Numărul pasagerilor transportați s-a majorat de la 206 980,0 mii în anul 2021 la 356 800,0 mii în anul 2025, ceea ce reprezintă o creștere cumulată de aproximativ

72,4%. Comparativ cu anul 2024, în anul 2025 s-a înregistrat o creștere de 9,06%, ceea ce confirmă menținerea unei cereri ridicate pentru serviciile de transport.

**Figura 1.** Evoluția numărului pasagerilor transportați și a parcursului pasagerilor în perioada 2021–2025

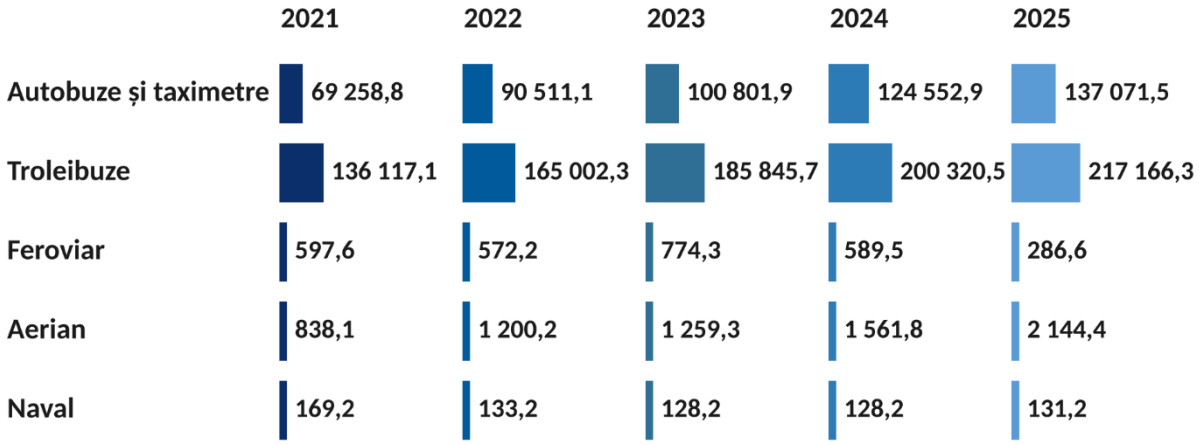



*Sursa: Biroul Național de Statistică*

**26.** Intensificarea mobilității este reflectată și de evoluția parcursului pasagerilor, care s-a majorat de la 4 108,9 milioane pasageri-km în anul 2021 la 7 719,5 milioane pasageri-km în anul 2025, respectiv cu aproximativ 87,9%. Ritmul de creștere a parcursului pasagerilor l-a depășit pe cel al numărului de pasageri transportați, ceea ce indică majorarea distanțelor medii de deplasare. Această evoluție evidențiază sporirea necesităților de conectivitate și exercită presiuni suplimentare asupra capacității infrastructurii, a serviciilor de transport și a sistemelor de organizare și gestionare a traficului.

**27.** Creșterea generală a mobilității pasagerilor nu a fost însoțită de o evoluție echilibrată a tuturor modurilor de transport. În anul 2025, cu troleibuzele au fost transportați 217,17 milioane de pasageri, iar prin transportul rutier cu autobuze și taximetre 137,07 milioane de pasageri. Împreună, aceste două categorii au concentrat aproximativ 99,3% din numărul total al pasagerilor transportați, în timp ce transportului feroviar, aerian și naval le-a revenit cumulativ doar circa 0,7%. Structura modală evidențiază astfel predominanța transportului urban electric și rutier în asigurarea mobilității pasagerilor și rolul redus al celorlalte moduri de transport în sistemul național *(figura 2)*.

**Figura 2.** Evoluția numărului pasagerilor transportați pe moduri de transport în perioada 2021–2025, mii persoane




*Sursa: Biroul Național de Statistică*

**28.** Tendința de concentrare asupra transportului urban electric și rutier s-a accentuat în perioada 2021–2025. Numărul pasagerilor transportați cu troleibuze s-a majorat de la 136,12 milioane în anul 2021 la 217,17 milioane în anul 2025, ceea ce reprezintă o creștere de aproximativ 59,5%. În aceeași perioadă, numărul pasagerilor transportați pe cale rutieră cu autobuze și taximetre a crescut de la 69,26 milioane la 137,07 milioane, respectiv cu aproximativ 97,9%. Dinamica mai accentuată a transportului rutier confirmă creșterea cererii pentru aceste servicii și, în același timp, amplifică presiunea asupra infrastructurii rutiere, a parcului de vehicule și a capacității de organizare a serviciilor de transport public.

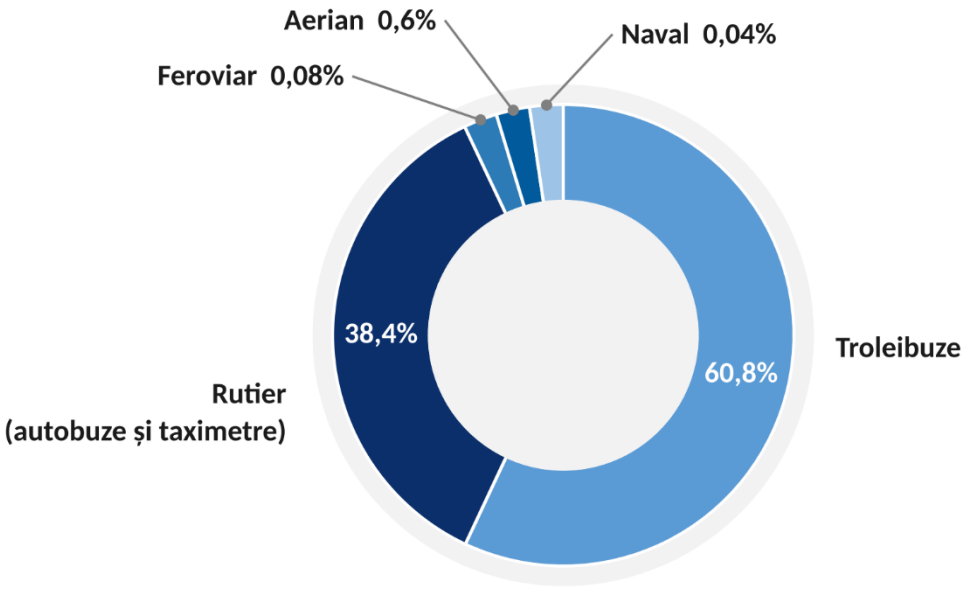
**29.** În pofida creșterii numărului de pasageri transportați, accesul la serviciile de transport public rămâne neuniform din punct de vedere teritorial. În localitățile mici și în mediul rural, mobilitatea populației depinde în mare măsură de transportul rutier, iar frecvența, regularitatea și conectivitatea serviciilor nu răspund întotdeauna necesităților de deplasare. Persistă necesitatea optimizării rețelelor de rute, a modernizării și reînnoirii parcului de vehicule, a creșterii calității și predictibilității serviciilor și îmbunătățirii accesibilității acestora pentru persoanele cu mobilitate redusă și pentru alte categorii cu necesități specifice.

**30.** În contrast cu tendința generală de creștere a transportului de pasageri, transportul feroviar de pasageri a înregistrat o diminuare semnificativă. Numărul pasagerilor transportați pe calea ferată s-a redus de la 597,6 mii în anul 2021 la 286,6 mii în anul 2025, ceea ce reprezintă o scădere de aproximativ 52%. Comparativ cu anul 2023, când au fost transportați 774,3 mii de pasageri, reducerea până în anul 2025 a constituit aproximativ 63%. În consecință, în anul 2025, transportului feroviar i-a revenit doar aproximativ 0,08% din numărul total al pasagerilor transportați, comparativ cu circa 0,29% în anul 2021, ceea ce evidențiază diminuarea rolului acestui mod în sistemul național de transport *(figura 3)*.

**31.** Reducerea transportului feroviar într-o perioadă caracterizată prin creșterea generală a mobilității indică diminuarea atractivității și competitivității acestui

mod de transport. Principalele constrângeri sunt asociate cu starea și capacitatea infrastructurii feroviare, cu vitezele comerciale reduse, cu oferta și frecvența limitată a trenurilor, cu durata și predictibilitatea călătoriilor, cu starea materialului rulant și cu conexiunile insuficient dezvoltate cu transportul rutier și transportul public local. În aceste condiții, transportul feroviar nu își valorifică potențialul de a prelua o cotă mai mare din deplasările regionale și internaționale și de a constitui o alternativă la transportul rutier.

**Figura 3.** Structura pasagerilor transportați pe moduri de transport în anul 2025




*Sursa: Biroul Național de Statistică*

**32.** Transportul aerian a înregistrat cea mai accentuată creștere dintre modurile analizate. Numărul pasagerilor transportați pe cale aeriană s-a majorat de la 838,1 mii în anul 2021 la 2,14 milioane în anul 2025, respectiv de aproximativ 2,6 ori. Cu toate acestea, ponderea transportului aerian în numărul total al pasagerilor transportați a constituit aproximativ 0,6%, rolul acestuia fiind asociat preponderent conectivității internaționale și mai puțin mobilității interne cotidiene.

**33.** Transportul naval de pasageri a continuat să dețină un rol marginal. În anul 2025, pe căile navigabile au fost transportați 131,2 mii de pasageri, reprezentând aproximativ 0,04% din total. Volumul redus este determinat inclusiv de particularitățile geografice, de aria restrânsă de operare, de starea infrastructurii și de oferta limitată de servicii, ceea ce reduce posibilitatea utilizării acestui mod ca alternativă semnificativă pentru mobilitatea populației.

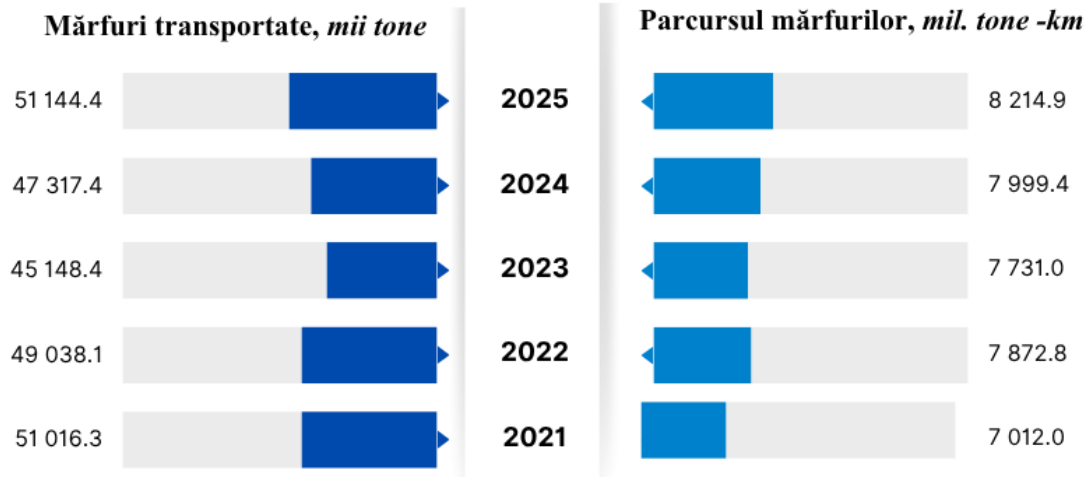
**34.** Dezechilibrul modal este amplificat de integrarea insuficientă a serviciilor de transport. Coordonarea limitată a rutelor și a orarelor, numărul redus al nodurilor intermodale, dezvoltarea insuficientă a sistemelor integrate de tarifare și accesul neuniform la informații în timp real îngreunează transferul între diferite

moduri de transport. Totodată, corelarea dintre planificarea transportului public, dezvoltarea teritorială și planificarea mobilității urbane rămâne insuficientă, ceea ce limitează organizarea unor deplasări coerente, eficiente și ușor accesibile pentru utilizatori.

**35.** Datele statistice și administrative disponibile privind transportul de pasageri nu sunt dezagregate după sex, vârstă, dizabilitate, mediu de reședință și regiune, ceea ce nu permite evaluarea diferențelor dintre femei și bărbați și dintre diferitele grupuri de populație și teritorii în privința accesului la serviciile de transport, a utilizării acestora, a barierelor și costurilor întâmpinate și a deplasărilor la care se renunță. Această lacună informațională urmează să fie acoperită pe parcursul implementării Programului, prin colectarea și raportarea periodică a datelor dezagregate pe criteriile menționate, inclusiv prin cercetări statistice și sondaje privind mobilitatea realizate în cooperare cu Biroul Național de Statistică, astfel încât intervențiile să poată fi fundamentate, monitorizate și evaluate din perspectiva egalității de gen și a incluziunii sociale.

**36.** În ceea ce privește transportul de mărfuri, datele Biroului Național de Statistică indică o evoluție oscilantă în perioada 2021–2025 *(figura 4)*. Volumul total al mărfurilor transportate s-a redus de la 51 016,3 mii tone în anul 2021 la 45 148,4 mii tone în anul 2023, după care a reluat tendința de creștere, atingând 51 144,4 mii tone în anul 2025. Astfel, în anul 2025, volumul transportat a fost cu aproximativ 13,3% mai mare decât în anul 2023 și cu 8,1% peste nivelul anului precedent, revenind practic la nivelul înregistrat în anul 2021.

**Figura 4.** Evoluția volumului mărfurilor transportate în perioada 2021–2025, mii tone



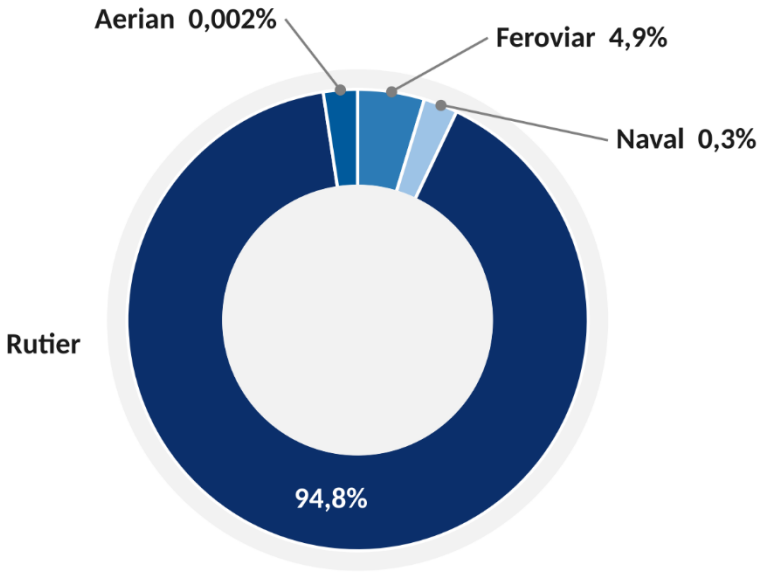

*Sursa: Biroul Național de Statistică*

**37.** Parcursul mărfurilor a înregistrat o evoluție ascendentă mai pronunțată, majorându-se de la 7 012,0 milioane tone-km în anul 2021 la 8 214,9 milioane tone-km în anul 2025, respectiv cu aproximativ 17,2%. În anul 2025, indicatorul a crescut cu circa 2,7% față de anul precedent.

**38.** Structura modală a transportului de mărfuri evidențiază o concentrare pronunțată asupra transportului rutier. În anul 2025, pe cale rutieră au fost

transportate 48 509,4 mii tone de mărfuri, reprezentând aproximativ 94,8% din volumul total. Transportului feroviar i-a revenit o pondere de aproximativ 4,9%, transportului naval de 0,3%, iar transportului aerian de circa 0,002%. Această distribuție reflectă un dezechilibru modal semnificativ și o diversificare redusă a sistemului de transport al mărfurilor *(figura 5)*.

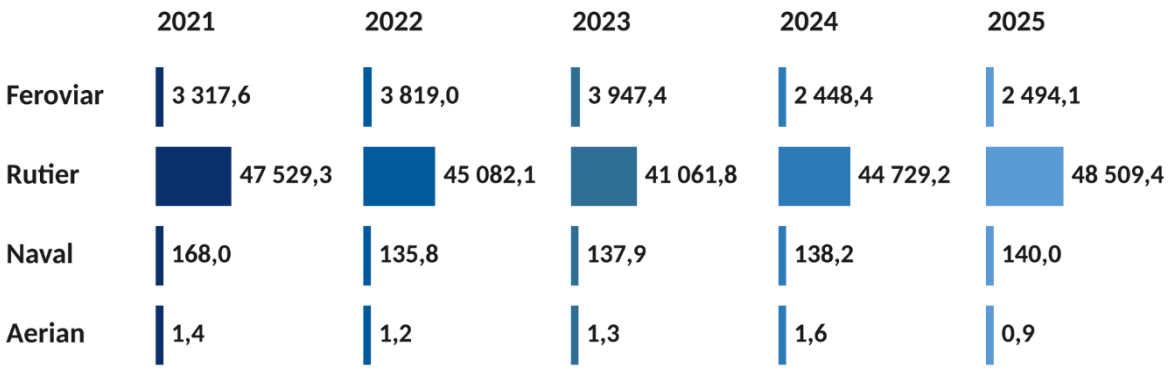
**Figura 5**. Structura mărfurilor transportate pe moduri de transport în anul 2025




*Sursa: Biroul Național de Statistică*

**39.** Transportul rutier a rămas modul dominant pe întreaga perioadă analizată. Volumul mărfurilor transportate pe cale rutieră s-a redus de la 47 529,3 mii tone în anul 2021 la 41 061,8 mii tone în anul 2023, după care a crescut până la 48 509,4 mii tone în anul 2025. Față de anul 2023, creșterea a constituit aproximativ 18,1%, iar față de anul 2024 de aproximativ 8,5%. Evoluția confirmă rolul esențial al transportului rutier pentru aprovizionarea internă și pentru fluxurile comerciale, dar și dependența ridicată a sistemului logistic de capacitatea și starea rețelei de drumuri (*figura 6*).

**Figura 6.** Evoluția volumului mărfurilor transportate pe moduri de transport în perioada 2021–2025, mii tone




*Sursa: Biroul Național de Statistică*

**40.** Ponderea ridicată a transportului rutier determină o concentrare a traficului pe principalele coridoare naționale și punctele de trecere a frontierei. Aceasta contribuie la uzura accelerată a infrastructurii, crește necesarul de lucrări de întreținere și reabilitare și poate genera congestie pe sectoarele în care fluxurile de mărfuri se suprapun cu traficul de pasageri. Totodată, dependența de un singur mod predominant reduce flexibilitatea și reziliența lanțurilor logistice în cazul perturbării unor coridoare de transport.

**41.** În cazul transportului feroviar de mărfuri, evoluția a fost neuniformă în perioada analizată. Volumul mărfurilor transportate pe calea ferată a crescut de la 3 317,6 mii tone în anul 2021 la 3 947,4 mii tone în anul 2023, după care s-a redus semnificativ, până la 2 448,4 mii tone în anul 2024. În anul 2025, volumul s-a menținut la un nivel apropiat, constituind 2 494,1 mii tone. Comparativ cu anul 2021, volumul transportat în anul 2025 a fost mai mic cu aproximativ 24,8%, iar față de anul 2023 cu aproximativ 36,8%.

**42.** Această evoluție s-a reflectat și în diminuarea ponderii transportului feroviar în volumul total al mărfurilor transportate, de la aproximativ 6,5% în anul 2021 la 4,9% în anul 2025, după ce în anul 2023 aceasta ajunsese la circa 8,7%. Reducerea cotei feroviare, în paralel cu revenirea pe creștere a volumului total al mărfurilor transportate, evidențiază diminuarea rolului și a competitivității acestui mod, precum și concentrarea tot mai accentuată a fluxurilor asupra transportului rutier. Principalele constrângeri țin de starea infrastructurii feroviare, de vitezele comerciale reduse, de capacitatea operațională limitată, de starea materialului rulant, de predictibilitatea insuficientă a serviciilor, precum și de dezvoltarea redusă a conexiunilor intermodale și a infrastructurii de „ultimul kilometru”. În aceste condiții, transportul feroviar își valorifică insuficient potențialul pentru transportul unor volume mari de mărfuri și pentru reducerea presiunii asupra rețelei rutiere.

**43.** Transportul naval de mărfuri a avut o pondere redusă și o evoluție relativ stabilă în ultimii ani. Volumul transportat pe căi navigabile s-a diminuat de la 168,0 mii tone în anul 2021 la 140,0 mii tone în anul 2025, ceea ce reprezintă o reducere de aproximativ 16,7%. În perioada 2022–2025, volumele s-au menținut în intervalul de aproximativ 136–140 mii tone. Ponderea de numai 0,3% în anul 2025 indică valorificarea limitată a acestui mod în transportul intern de mărfuri.

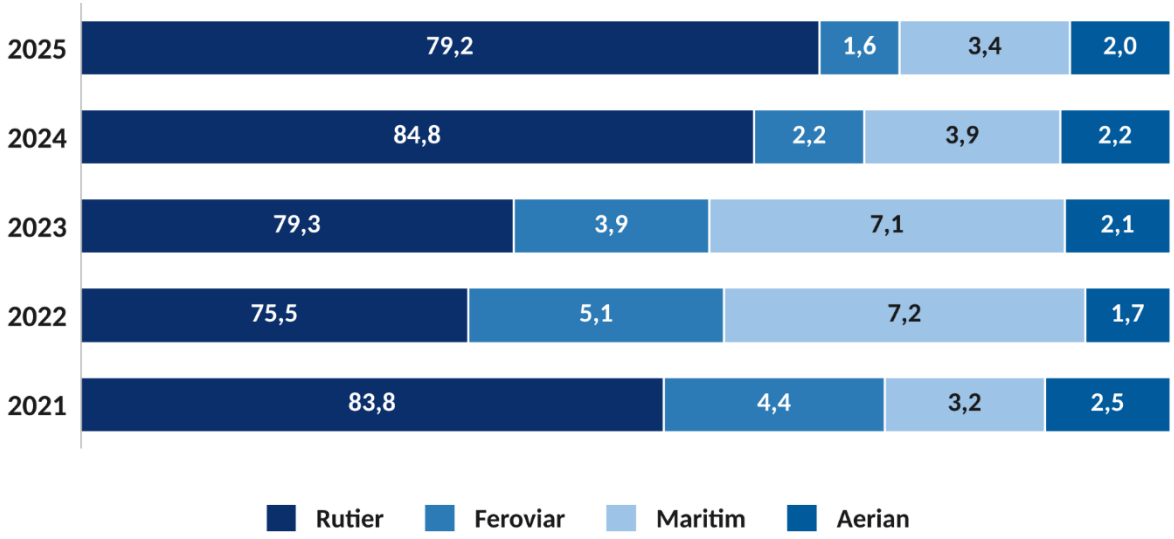
**44.** Transportul aerian are o contribuție nesemnificativă din punct de vedere cantitativ. În anul 2025 au fost transportate aproximativ 0,9 mii tone de mărfuri, reprezentând circa 0,002% din volumul total. Prin specificul său, acesta este utilizat preponderent pentru mărfuri cu valoare ridicată sau expedieri urgente și nu reprezintă o alternativă pentru fluxurile masive de mărfuri.

**45.** Dependența de transportul rutier se manifestă și în fluxurile comerciale externe. În anul 2025, transportului rutier i-a revenit 79,2% din volumul importurilor, acesta menținându-se pe întreaga perioadă 2021–2025 drept principalul mod utilizat pentru introducerea mărfurilor în țară. Ponderea sa a variat de la 83,8% în anul 2021 la 75,5% în anul 2022, a crescut la 84,8% în anul 2024

și s-a situat la 79,2% în anul 2025. Această structură evidențiază dependența ridicată a fluxurilor de import de infrastructura rutieră, de capacitatea principalelor coridoare și de funcționarea eficientă a punctelor de trecere a frontierei (*figura 7*).

**46.** În același timp, ponderea transportului feroviar în structura importurilor s-a redus de la 4,4% în anul 2021 la numai 1,6% în anul 2025. Transportului maritim i-au revenit 3,4% din importuri în anul 2025, iar celui aerian – 2,0%. Reducerea componentei feroviare, concomitent cu menținerea unei ponderi ridicate a transportului rutier, limitează diversificarea rutelor de aprovizionare și capacitatea sistemului de a redistribui fluxurile în cazul apariției unor blocaje.

**Figura 7.** Structura importurilor după modul de transport în perioada 2021–2025, %




*Sursa: Biroul Național de Statistică*

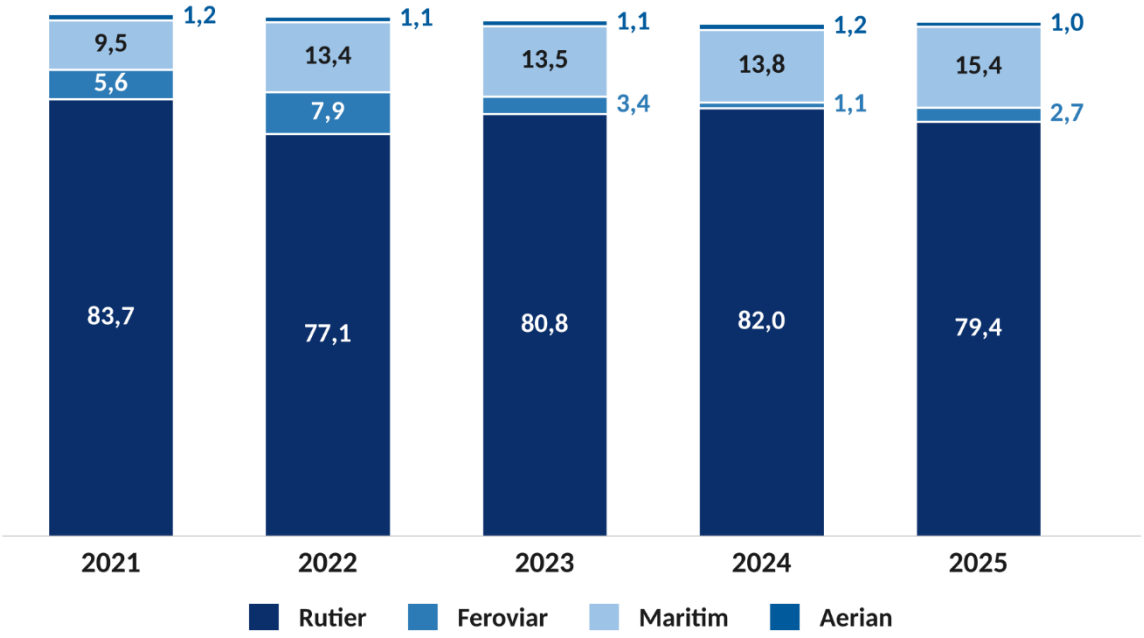
**47.** Transportul rutier predomină și în structura exporturilor, reprezentând 79,4% în anul 2025, comparativ cu 83,7% în anul 2021. Deși ponderea acestuia s-a redus, transportul rutier continuă să asigure cea mai mare parte a fluxurilor de export și, implicit, conectarea producătorilor autohtoni la piețele externe.

**48.** Spre deosebire de importuri, structura exporturilor evidențiază o creștere a rolului transportului maritim. Ponderea acestuia s-a majorat de la 9,5% în anul 2021 la 15,4% în anul 2025, ceea ce indică o diversificare graduală a rutelor utilizate pentru export. Această evoluție subliniază importanța crescândă a conectivității maritime și necesitatea asigurării unor conexiuni eficiente între infrastructura portuară, rețeaua rutieră și cea feroviară (*figura 8*).

**49.** În același timp, transportul feroviar și-a redus ponderea în structura exporturilor de la 5,6% în anul 2021 la 2,7% în anul 2025, după ce în anul 2022 aceasta constituia 7,9%. Transportului aerian i-a revenit aproximativ 1% din exporturi în anul 2025. Diminuarea rolului transportului feroviar atât în structura importurilor, cât și a exporturilor confirmă dificultatea acestui mod de a concura

pentru fluxurile comerciale externe și reduce posibilitatea transferării unei părți a traficului greu de pe rețeaua rutieră.

**Figura 8.** Structura exporturilor după modul de transport în perioada 2021–2025, %




*Sursa: Biroul Național de Statistică*

**50.** Datele privind transportul de mărfuri și comerțul exterior relevă, în ansamblu, o problemă structurală comună: dependența ridicată de transportul rutier, concomitent cu diminuarea rolului transportului feroviar și cu dezvoltarea insuficientă a intermodalității. În anul 2025, transportului rutier i-au revenit 94,8% din volumul mărfurilor transportate, 79,2% din structura importurilor și 79,4% din structura exporturilor. Deși indicatorii au baze statistice diferite, aceștia confirmă rolul dominant al rețelei rutiere atât în transportul intern, cât și în conectarea economiei la piețele externe.

**51.** Dezvoltarea insuficientă a transportului intermodal accentuează acest dezechilibru. Capacitatea limitată de transfer eficient între transportul rutier, feroviar și naval, conectivitatea insuficientă a terminalelor și infrastructurii logistice, precum și lipsa unor conexiuni eficiente de „ultimul kilometru" determină costuri și durate suplimentare și favorizează utilizarea transportului rutier inclusiv pentru fluxurile pentru care transportul feroviar sau combinat ar putea reprezenta o alternativă.

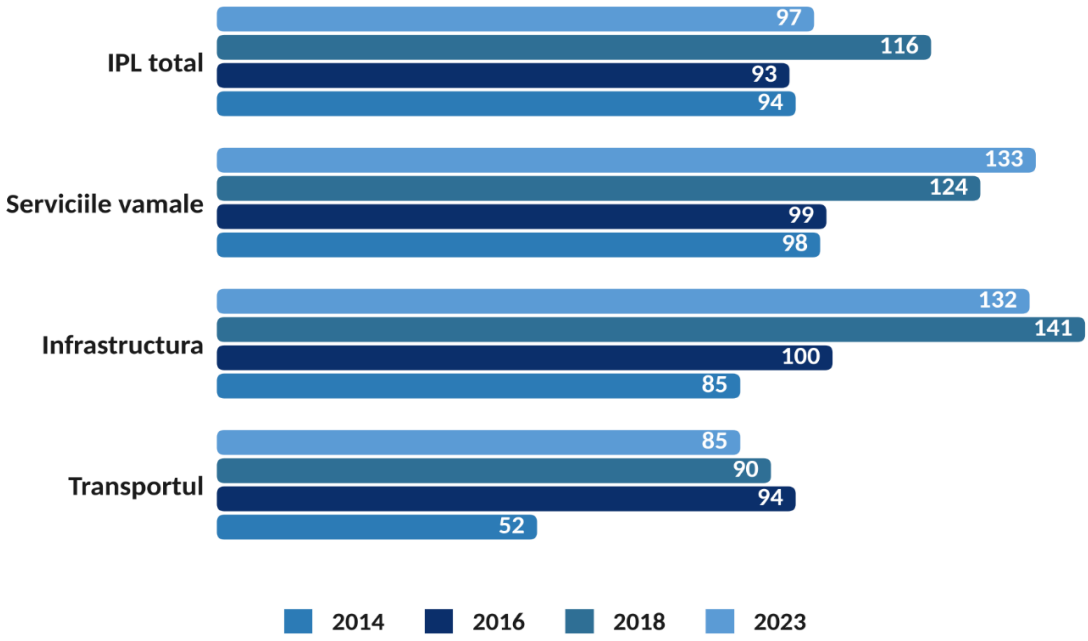
**52.** Majorarea ponderii transportului maritim în structura exporturilor indică existența unui potențial de diversificare a rutelor logistice. Valorificarea acestuia depinde însă de capacitatea infrastructurii portuare, de conectivitatea acesteia cu rețelele feroviară și rutieră, de dezvoltarea terminalelor intermodale și de eficientizarea transferului mărfurilor între modurile de transport.

**53.** Problemele identificate la nivelul infrastructurii și al organizării fluxurilor de mărfuri sunt reflectate și în poziționarea Republicii Moldova în cadrul Indicelui de performanță logistică al Băncii Mondiale. În anul 2023, Republica Moldova a înregistrat un scor general de aproximativ 2,5 puncte, situându-se pe poziția 97, comparativ cu poziția 116 în anul 2018. Deși se constată o îmbunătățire față de anul 2018, performanța generală rămâne sub nivelurile înregistrate în anii 2014 și 2016, ceea ce indică persistența unor constrângeri care afectează eficiența lanțurilor logistice și competitivitatea transportului de mărfuri (*figura 9*).

**54.** Cele mai pronunțate vulnerabilități sunt evidențiate la componentele referitoare la serviciile vamale și infrastructură. În anul 2023, Republica Moldova s-a situat pe poziția 133 la componenta privind serviciile vamale, comparativ cu poziția 98 în anul 2014, iar la componenta infrastructură – pe poziția 132, față de poziția 85 în anul 2014. Evoluția confirmă existența unor constrângeri legate de eficiența proceselor de trecere a frontierei și de calitatea infrastructurii necesare desfășurării operațiunilor logistice. Aceste deficiențe pot conduce la creșterea timpilor de tranzit și a costurilor de transport și pot reduce predictibilitatea fluxurilor comerciale.

**55.** Componenta aferentă transportului prezintă o situație relativ mai favorabilă, Republica Moldova ocupând în anul 2023 poziția 85, față de poziția 90 în anul 2018 și 94 în anul 2016. Totuși, nivelul rămâne inferior celui înregistrat în anul 2014, când țara ocupa poziția 52. Evoluția arată că îmbunătățirea performanței logistice nu depinde exclusiv de dezvoltarea capacității de transport, ci și de calitatea infrastructurii, eficiența procedurilor vamale, funcționarea punctelor de trecere a frontierei și conectarea eficientă a diferitelor moduri de transport.

**Figura 9.** Evoluția Indicelui de performanță logistică al Republicii Moldova și a componentelor selectate




*Sursa: Banca Mondială*

**56.** În condițiile menținerii structurii modale actuale, o eventuală creștere a fluxurilor comerciale va fi preluată preponderent de transportul rutier. În scenariul neintervenției, aceasta poate conduce la intensificarea traficului greu, accelerarea degradării infrastructurii, creșterea cheltuielilor de întreținere și reabilitare, congestionarea principalelor coridoare și a acceselor către punctele de trecere a frontierei, precum și la majorarea costurilor logistice și a impactului transporturilor asupra mediului.

**57.** Analiza evoluțiilor din perioada 2021–2025 permite identificarea următoarelor probleme structurale majore ale sistemului național de transport: (i) dezechilibrul modal pronunțat, cu dependență excesivă de transportul rutier atât pentru transportul de pasageri, cât și pentru cel de mărfuri; (ii) declinul continuu al transportului feroviar, de pasageri și de mărfuri, în contrast cu tendința generală de creștere a mobilității; (iii) integrarea intermodală insuficientă, reflectată în numărul redus de noduri și terminale și în conexiunile slabe de „ultimul kilometru”; (iv) accesul teritorial neuniform la serviciile de transport public, în special în localitățile mici și în mediul rural; (v) valorificarea limitată a potențialului transportului naval și a conectivității maritime; (vi) presiunea crescândă asupra infrastructurii rutiere și riscurile de reziliență asociate concentrării fluxurilor pe un singur mod de transport; (vii) disponibilitatea limitată a datelor dezagregate necesare pentru evaluarea accesului diferitelor categorii de utilizatori la serviciile de transport.

## Secțiunea 2.
## Starea infrastructurii și a transportului rutier

**58.** Transportul rutier reprezintă componenta dominantă a sistemului național de transport și asigură conectivitatea dintre localități, accesul populației la servicii, precum și o parte esențială a fluxurilor economice și comerciale. Prin urmare, starea, capacitatea și nivelul de siguranță al infrastructurii rutiere influențează direct accesibilitatea teritorială, costurile de transport, competitivitatea economiei și calitatea mobilității populației. În același timp, creșterea continuă a parcului de vehicule, intensificarea transportului de mărfuri și reorientarea fluxurilor comerciale spre frontiera cu România amplifică presiunea asupra rețelei și impun adaptarea acesteia la cerințe mai ridicate de capacitate, siguranță, interoperabilitate și reziliență. Principala problemă rezultă astfel din decalajul dintre creșterea accelerată a cererii de mobilitate și capacitatea infrastructurii existente de a răspunde acestei evoluții.

**59.** În acest context, capacitatea sistemului rutier este determinată, în primul rând, de structura și calitatea rețelei de drumuri publice naționale, care potrivit Raportului privind implementarea Programului privind repartizarea mijloacelor

fondului rutier pentru drumurile publice naționale pe anul 2025[1] însumează 5 993,24 km, dintre care 631,0 km sunt drumuri expres, 2 011,64 km drumuri republicane și 3 350,60 km drumuri regionale. Drumurile regionale reprezintă aproximativ 55,9% din lungimea totală a rețelei, drumurile republicane – 33,6%, iar drumurile expres – aproximativ 10,5%. Structura rețelei evidențiază rolul determinant al drumurilor regionale pentru conectarea localităților la centrele administrative și economice și la principalele coridoare naționale și internaționale *(tabelul 1)*. În consecință, deficiențele existente la nivelul drumurilor regionale au un impact direct asupra accesibilității teritoriale și asupra calității conexiunilor dintre localități.

**Tabelul 1.** Structura rețelei drumurilor publice naționale, în funcție de tipul îmbrăcămintei

| Tipul îmbrăcămintei | Total | | Drumuri expres | | Drumuri republicane | | Drumuri regionale | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | km | % | km | % | km | % | km | % |
| **Total** | **5 993,24** | **100** | **631** | **100,00** | **2 011,64** | **100** | **3 350,60** | **100** |
| Din beton de ciment | 272 | 4,54 | 222 | 35,18 | 31 | 1,54 | 19 | 0,57 |
| Din beton asfaltic | 4 832,24 | 80,63 | 409 | 64,82 | 1 941,64 | 96,52 | 2 481,60 | 74,06 |
| Din pietriș | 845 | 14,10 | 0 | 0 | 39 | 1,94 | 806 | 24,06 |
| Din pământ | 44 | 0,73 | 0 | 0 | 0 | 0 | 44 | 1,31 |

*Sursa: S.A. "Administrația Națională a Drumurilor"*

**60.** Din lungimea totală a rețelei, 4 832,24 km, respectiv 80,63%, dispun de îmbrăcăminte din beton asfaltic, iar 272,0 km, sau 4,54%, de îmbrăcăminte din beton de ciment. Totodată, 845,0 km, reprezentând 14,10% din rețea, sunt drumuri din pietriș, iar 44,0 km, respectiv 0,73%, sunt drumuri din pământ. Prin urmare, aproximativ 14,8% din rețeaua drumurilor publice naționale nu dispune de îmbrăcăminte din beton asfaltic sau beton de ciment, ceea ce evidențiază existența unor diferențe importante privind calitatea infrastructurii și condițiile de circulație.

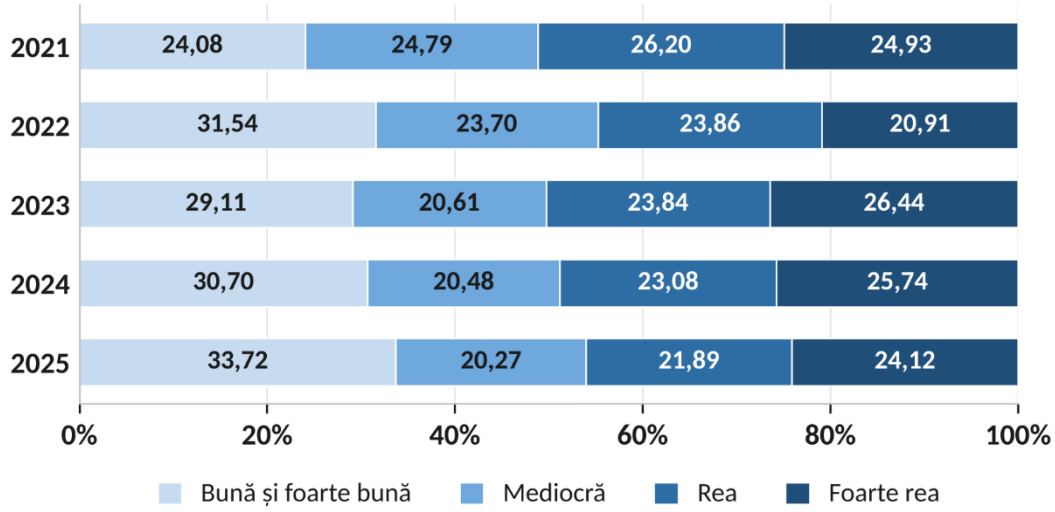
**61.** Disparitățile sunt mai pronunțate în cazul drumurilor regionale, unde aproximativ un sfert din rețea este constituită din drumuri din pietriș sau pământ. Situația afectează în special conectivitatea localităților rurale și poate determina diferențe teritoriale în accesul populației și al agenților economici la servicii, piețe și oportunități de dezvoltare.

**62.** Deficiențele structurale ale rețelei sunt completate de probleme legate de starea tehnică a infrastructurii. În perioada 2021–2025, aceasta a înregistrat o evoluție pozitivă, însă ritmul îmbunătățirii rămâne insuficient în raport cu necesarul acumulat de întreținere și reabilitare (*figura 10*). Ponderea drumurilor evaluate în stare bună și foarte bună s-a majorat de la 24,08% în anul 2021 la 33,72% în anul 2025, cu 9,64 puncte procentuale, iar ponderea drumurilor în stare rea și foarte rea s-a redus de la 51,13% la 46,01%. În pofida progresului înregistrat,

[1] Raport privind implementarea Programului privind repartizarea mijloacelor fondului rutier pentru drumurile publice naționale pe anul 2025

ritmul actual al modernizării nu permite recuperarea suficient de rapidă a deficitului acumulat de lucrări.

**Figura 10.** Evoluția stării drumurilor în perioada 2021–2025, %




*Sursa: S.A. "Administrația Națională a Drumurilor"*

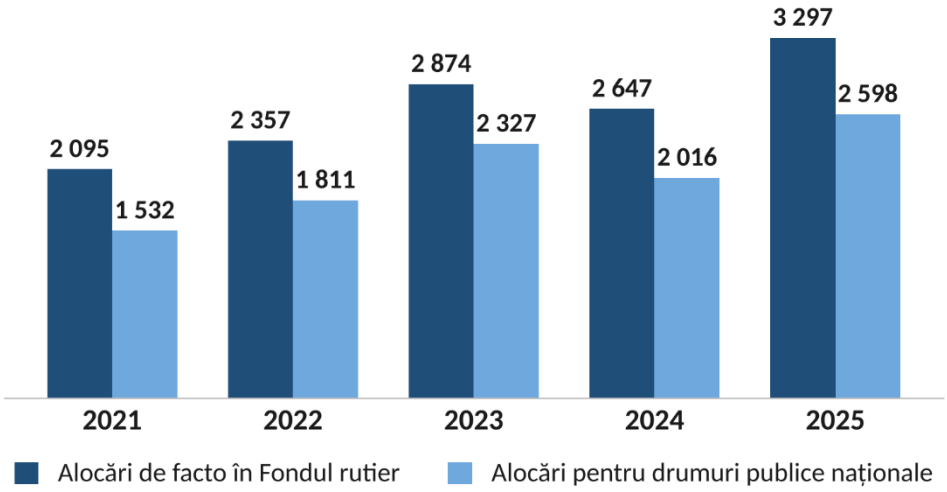
**63.** Dimensiunea acestui deficit este confirmată de situația din anul 2025, când 46,01% din drumurile evaluate continuau să fie în stare rea sau foarte rea, iar alte 20,27% se aflau într-o stare mediocră. Astfel, aproximativ două treimi din rețeaua evaluată nu se încadrau în categoria drumurilor în stare bună și foarte bună. Persistența unei ponderi ridicate a sectoarelor degradate afectează viteza și confortul deplasărilor, majorează costurile de exploatare a vehiculelor și necesarul de reparații și reduce predictibilitatea transportului de pasageri și mărfuri. Problema centrală rămâne, așadar, ponderea foarte ridicată a infrastructurii care necesită intervenții de întreținere, reparație sau reabilitare.

**64.** Efectele stării tehnice sunt amplificate de creșterea volumului de trafic. Utilizarea mai intensă a unei infrastructuri care prezintă deja deficiențe accelerează degradarea sectoarelor vulnerabile, în special în lipsa intervențiilor periodice realizate la timp. Amânarea lucrărilor de întreținere poate transforma deficiențe inițial localizate în degradări structurale și poate impune ulterior lucrări de reabilitare sau reconstrucție semnificativ mai costisitoare. În consecință, caracterul insuficient sau tardiv al întreținerii generează un risc de creștere progresivă a costurilor de intervenție asupra rețelei.

**65.** Necesitatea recuperării deficitului acumulat de întreținere și reabilitare este reflectată și de evoluția resurselor financiare alocate sectorului (*figura 11*). În perioada 2021–2025, alocările de facto în Fondul rutier s-au majorat de la 2 095 milioane lei la 3 297 milioane lei, ceea ce reprezintă o creștere de aproximativ 57,4%. În aceeași perioadă, alocările destinate drumurilor publice naționale au crescut de la 1 532 milioane lei la 2 598 milioane lei, respectiv cu aproximativ 69,6%. Cu toate acestea, majorarea finanțării trebuie analizată în raport cu necesarul acumulat foarte ridicat de lucrări și cu gradul avansat de uzură a rețelei.

**66.** O altă constrângere importantă o constituie caracterul neuniform și puțin predictibil al finanțării. După reducerea alocărilor în anul 2024, acestea au fost majorate semnificativ în anul 2025. Variabilitatea s-a manifestat și în cadrul aceluiași exercițiu bugetar: pentru anul 2025, alocările destinate drumurilor publice naționale au fost aprobate inițial în cuantum de 1 698 milioane lei, ulterior majorate la 2 698 milioane lei și, în final, ajustate la 2 598 milioane lei. Modificările repetate ale nivelului finanțării reduc predictibilitatea programării lucrărilor și complică implementarea eficientă a proiectelor multianuale.

**Figura 11.** Evoluția alocărilor de facto pentru Fondul rutier și drumurile publice naționale în perioada 2021–2025, milioane lei




*Sursa: S.A. "Administrația Națională a Drumurilor"*

**67.** Majorarea resurselor financiare din ultimii ani a permis extinderea volumului lucrărilor de întreținere și reparație și a contribuit la îmbunătățirea graduală a stării rețelei, fără însă a elimina deficitul acumulat de intervenții. Potrivit Raportului privind implementarea Programului Fondului rutier pentru anul 2025, peste 70% din lungimea drumurilor publice naționale are durata de exploatare depășită, ceea ce limitează eficiența intervențiilor curente și generează necesități sporite de reparații periodice, reabilitare și reconstrucție. Prin urmare, problema nu se limitează la volumul anual al finanțării, ci ține de uzura structurală acumulată a unei părți predominante a rețelei.

**68.** Analizele recente privind reforma sistemului de taxare rutieră evidențiază, de asemenea, limite structurale ale mecanismului actual de finanțare, între care corelarea insuficientă dintre nivelul taxării, utilizarea și uzura infrastructurii, caracterul preponderent centralizat al colectării veniturilor și legătura redusă dintre taxare și performanța de mediu a vehiculelor. Aceste constatări evidențiază necesitatea dezvoltării unui model de finanțare mai predictibil și sustenabil, fundamentat progresiv pe principiile „utilizatorul plătește" și „poluatorul plătește" și adaptat cerințelor aplicabile ale acquis-ului Uniunii Europene.

**69.** Situația evidențiază importanța predictibilității finanțării și a programării intervențiilor pe termen multianual, astfel încât lucrările de întreținere și reabilitare

să poată fi realizate înainte ca degradările să atingă niveluri care necesită intervenții capitale semnificativ mai costisitoare.

**70.** Presiunea exercitată asupra unei rețele deja afectate de uzură este amplificată de creșterea continuă a parcului de vehicule. Conform datelor Agenției Servicii Publice, numărul vehiculelor înmatriculate s-a majorat de la 1 173 795 în anul 2022 la 1 385 128 în anul 2025, ceea ce reprezintă o creștere de aproximativ 18% în numai trei ani *(figura 12)*. Această evoluție indică o solicitare tot mai intensă a infrastructurii existente și o creștere constantă a cererii de mobilitate rutieră. Problema constă în faptul că ritmul de creștere a parcului auto este mai rapid decât ritmul de adaptare și modernizare a infrastructurii.

**Figura 12.** Evoluția numărului vehiculelor înmatriculate în perioada 2022–2025




*Sursa: Agenția Servicii Publice*

**71.** Creșterea numărului de vehicule conduce la intensificarea uzurii infrastructurii, în special pe sectoarele cu trafic ridicat, sporește necesitățile de organizare circulației și a parcării și amplifică presiunile asupra rețelei din zonele urbane. Impactul este mai pronunțat în situația în care majorarea fluxurilor de trafic se suprapune peste o infrastructură care prezintă deja un grad avansat de uzură și un deficit acumulat de lucrări de întreținere și reabilitare.

**72.** Aceeași tendință de creștere a parcului auto este reflectată și de evoluția gradului de motorizare, care s-a majorat de la 279 de autoturisme la 1 000 de locuitori în anul 2021 la 378 în anul 2025, ceea ce reprezintă o creștere de aproximativ 35,5% *(figura 13)*. Dinamica evidențiază extinderea rapidă a accesului populației la automobile individuale și, implicit, sporirea presiunii asupra infrastructurii rutiere. Creșterea accelerată a motorizării creează astfel probleme de capacitate și congestie pe sectoarele în care infrastructura nu poate fi extinsă într-un ritm comparabil.

**73.** Creșterea accelerată a gradului de motorizare, în condițiile unei dezvoltări neuniforme a serviciilor de transport public la nivel teritorial, poate conduce la creșterea dependenței de automobilul individual. Această evoluție generează presiuni suplimentare asupra rețelei rutiere, prin intensificarea traficului, creșterea

congestiei și a necesarului de infrastructură pentru circulație și parcare. Totodată, în zonele cu trafic intens, congestia poate afecta regularitatea și predictibilitatea transportului public rutier, diminuând competitivitatea acestuia în raport cu automobilul personal. Menținerea acestei tendințe poate accentua, pe termen mediu, dezechilibrul dintre mobilitatea individuală și transportul public, în special în lipsa unor servicii publice de transport accesibile, fiabile și atractive.

**Figura 13.** Evoluția gradului de motorizare în Republica Moldova în perioada 2021–2025, autoturisme la 1 000 de locuitori

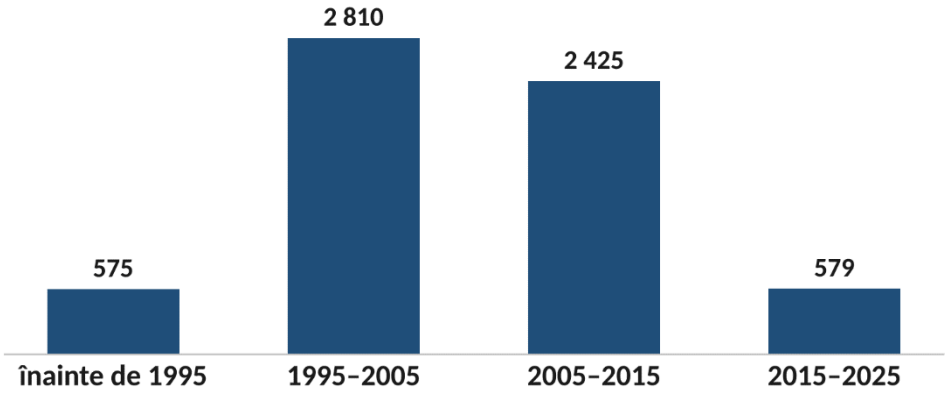



*Sursa: Agenția Servicii Publice*

**74.** Capacitatea transportului public rutier de a constitui o alternativă viabilă la automobilul individual este influențată și de gradul ridicat de învechire a parcului de autobuze. Din totalul de 6 389 de autobuze înregistrate pentru transportul de persoane, 575 au fost fabricate înainte de anul 1995, 2 810 în perioada 1995–2005, 2 425 în perioada 2005–2015 și numai 579 în perioada 2015–2025 *(figura 14)*. Astfel, aproximativ 53% din parc a fost fabricat înainte de anul 2005, iar circa 90,9% înainte de anul 2015. Structura pe vechime evidențiază un ritm redus de reînnoire a parcului și constituie o constrângere pentru îmbunătățirea calității, fiabilității și atractivității serviciilor de transport public rutier.

**75.** Vechimea parcului se reflectă direct în condițiile de prestare a serviciilor. Numai aproximativ 9,1% dintre autobuzele înregistrate au fost fabricate în perioada 2015–2025. Utilizarea unui parc învechit poate implica costuri mai ridicate de întreținere și exploatare, o fiabilitate mai redusă și condiții mai puțin favorabile de confort, accesibilitate și eficiență energetică. Problema este deosebit de importantă pentru localitățile mici și rurale, unde transportul cu autobuzul reprezintă, în multe cazuri, principala alternativă la automobilul personal, iar capacitatea financiară a operatorilor de a reînnoi parcul este limitată. În aceste condiții, ritmul redus de reînnoire a vehiculelor poate afecta atât calitatea și predictibilitatea serviciilor, cât și capacitatea transportului public rutier de a răspunde cererii de mobilitate.

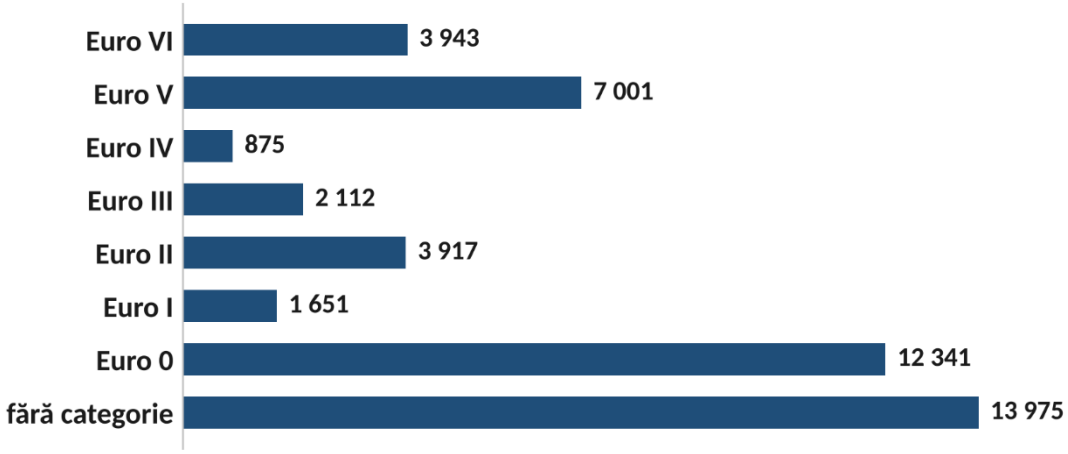
**Figura 14.** Autobuze înregistrate pentru transportul de persoane, după perioada de fabricație




*Sursa: Agenția Națională Transport Auto*

**76.** O situație similară se constată și în structura vehiculelor înregistrate pentru transportul de mărfuri (*figura 15*). Din totalul de aproximativ 45,8 mii de vehicule, 13 975 sunt fără categorie de emisii, iar 12 341 sunt încadrate la Euro 0. Împreună, aceste categorii reprezintă aproximativ 57,4% din total, în timp ce vehiculelor Euro V și Euro VI le revine o pondere cumulată de aproximativ 23,9%. Structura evidențiază gradul ridicat de învechire a unei părți importante a parcului de transport de mărfuri și necesitatea modernizării acestuia, inclusiv din perspectiva costurilor de exploatare, a eficienței energetice și a reducerii impactului asupra mediului. Vechimea parcului poate limita, totodată, capacitatea operatorilor de a răspunde cerințelor tehnice și de mediu tot mai ridicate aplicabile transportului internațional.

**Figura 15.** Vehicule înregistrate pentru transportul de mărfuri, după norma de emisii Euro




*Sursa: Agenția Națională Transport Auto*

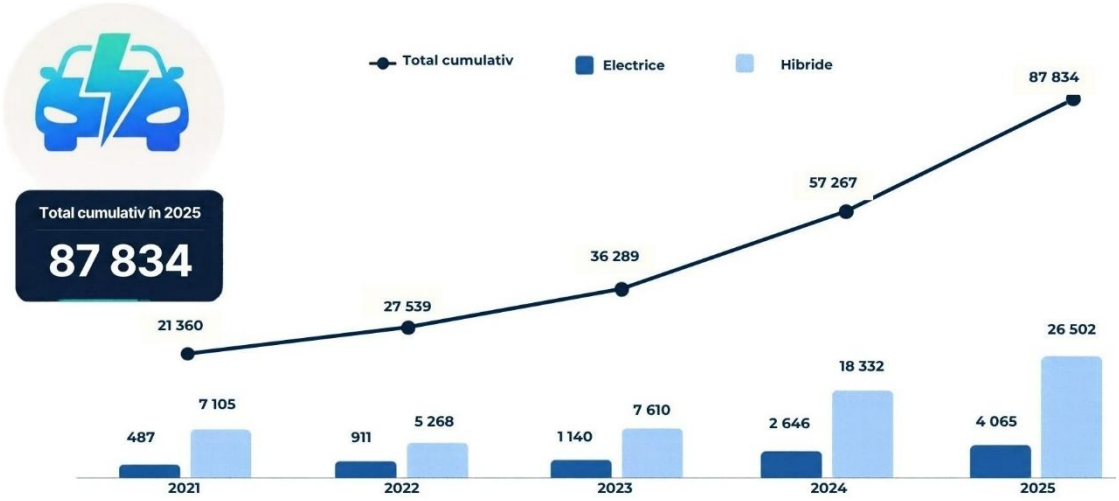
**77.** Dimensiunea și structura pieței transportului rutier sunt reflectate și de numărul operatorilor care au declarat cel puțin un vehicul pentru efectuarea transporturilor naționale sau internaționale. În sectorul transportului de mărfuri

sunt înregistrați 3 485 de operatori, iar în sectorul transportului de persoane – 1 044 de operatori.

**78.** Numărul relativ mare de operatori trebuie analizat însă împreună cu structura și starea parcului de vehicule. O bază extinsă de operatori nu implică, în mod automat, o capacitate ridicată de transport sau un nivel uniform al calității serviciilor, în special în condițiile în care o parte importantă a parcului de autobuze și de vehicule destinate transportului de mărfuri este învechită. Pentru transportul internațional de mărfuri, unde participarea operatorilor este deosebit de ridicată, modernizarea parcului devine importantă inclusiv pentru menținerea competitivității și adaptarea la cerințele pieței europene. În transportul de persoane, provocarea este completată de necesitatea asigurării unei acoperiri teritoriale adecvate și a unor servicii regulate, accesibile și predictibile. Prin urmare, problema sectorului nu ține exclusiv de numărul operatorilor, ci de capacitatea acestora de a furniza servicii competitive cu un parc modern, sigur și eficient.

**79.** În același timp, se constată o tendință favorabilă de tranziție către tehnologii cu emisii mai reduse, reflectată de creșterea rapidă a numărului de vehicule electrice și hibride (*figura 16*). Efectivul cumulativ al acestora s-a majorat de la 21 360 de vehicule în anul 2021 la 87 834 în anul 2025, fiind de peste patru ori mai mare decât la începutul perioadei analizate. Numai între anii 2024 și 2025, efectivul s-a majorat cu 30 567 de vehicule, dintre care 4 065 vehicule electrice și 26 502 vehicule hibride înregistrate în anul 2025. Creșterea rapidă a acestui segment creează însă o nouă presiune asupra infrastructurii necesare pentru susținerea mobilității electrice.

**Figura 16.** Vehicule electrice și hibride înmatriculate în perioada 2021–2025



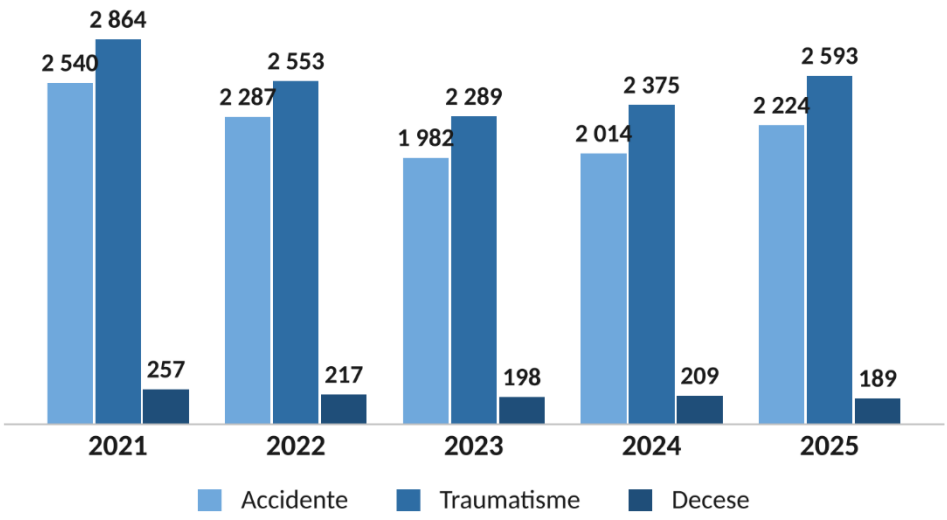

*Sursa: I.P. „Centrul Național pentru Energie Durabilă”*

**80.** Această evoluție reprezintă o tendință favorabilă din perspectiva modernizării parcului și reducerii dependenței de combustibilii convenționali, dar creează și necesitatea dezvoltării într-un ritm corespunzător a infrastructurii de încărcare. Disponibilitatea acesteia în afara marilor centre urbane, amplasarea

stațiilor de-a lungul principalelor coridoare, capacitatea rețelei electrice și interoperabilitatea serviciilor devin factori importanți pentru continuarea electrificării transportului. Dezvoltarea neuniformă a infrastructurii de încărcare poate limita utilizarea vehiculelor electrice pentru deplasările interurbane și poate genera diferențe teritoriale în accesul la mobilitatea cu emisii reduse.

**81.** În pofida progreselor înregistrate în modernizarea și electrificarea parcului auto, creșterea continuă a numărului de vehicule generează în continuare presiuni asupra rețelei rutiere, atât din perspectiva capacității și gestionării traficului, cât și a siguranței circulației. În perioada 2021–2025, numărul accidentelor rutiere s-a redus de la 2 540 la 2 224, respectiv cu aproximativ 12,4%, iar numărul persoanelor traumatizate de la 2 864 la 2 593 (*figura 17*). O evoluție mai favorabilă s-a înregistrat în cazul deceselor, numărul acestora diminuându-se de la 257 în anul 2021 la 189 în anul 2025, respectiv cu aproximativ 26,5%.

**Figura 17.** Evoluția accidentelor rutiere, persoanelor traumatizate și a deceselor în perioada 2021–2025




*Sursa: Inspectoratul Național de Securitate Publică*

**82.** Conform datelor Inspectoratului Național de Securitate Publică, traseele naționale cu cel mai ridicat risc de producere a accidentelor rutiere și consecințele acestora au fost următoarele:

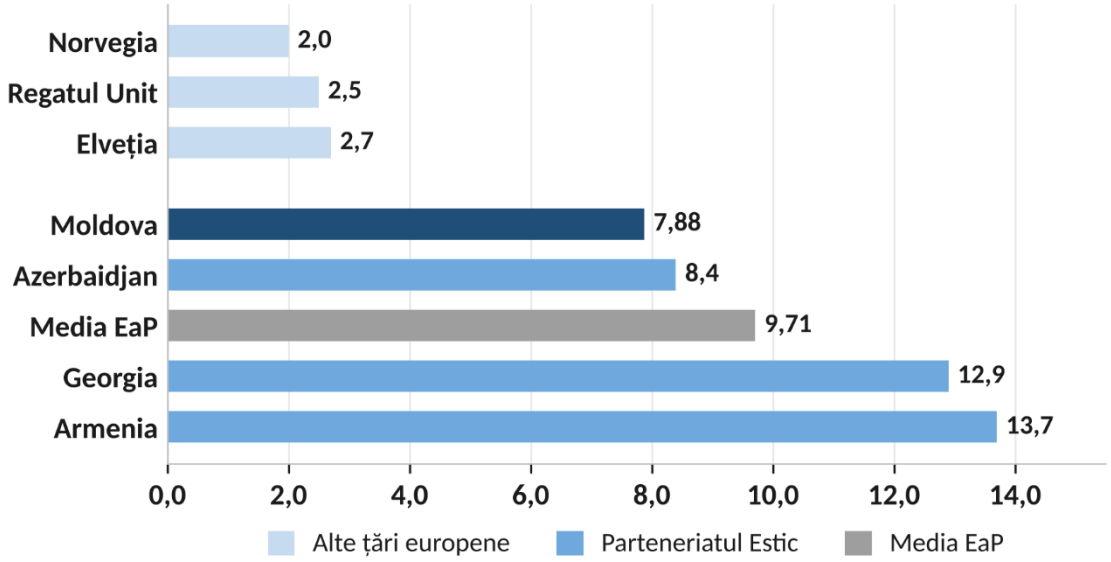
- traseul R6 Chișinău – Orhei – Bălți a înregistrat 77 de accidente soldate cu 17 persoane decedate și 108 persoane traumatizate;
- traseul R3 Chișinău – Hîncești – Cimișlia – Basarabeasca – frontiera cu Ucraina a înregistrat 40 de accidente, soldate cu 2 persoane decedate și 64 de persoane traumatizate;
- traseul M5 – Criva – Bălți – Chișinău – Tiraspol – frontiera cu Ucraina (E584) a înregistrat 33 de accidente, soldate cu 6 persoane decedate și 65 de persoane traumatizate;

- traseul M3 Chișinău – Comrat – Giurgiuleşti – frontiera cu România a înregistrat 30 de accidente, soldate cu 9 persoane decedate și 40 de persoane traumatizate;
- traseul R1 Chișinău – Ungheni – frontiera cu România a înregistrat 22 de accidente soldate cu 5 persoane decedate și 21 de persoane traumatizate.

**83.** Principala cauză a accidentelor rutiere rămâne viteza neadaptată condițiilor de vizibilitate și situației rutiere, care a generat 677 de accidente, respectiv 30,44% din numărul total, soldate cu decesul a 91 de persoane și traumatizarea altor 806 persoane. Astfel, aproape jumătate din numărul total al deceselor înregistrate în anul 2025 a fost asociată acestei cauze.

**84.** Necesitatea unor intervenții suplimentare este confirmată și de comparațiile internaționale. Potrivit profilului de siguranță rutieră al Băncii Mondiale, rata mortalității rutiere în Republica Moldova constituie 7,88 decese la 100 000 de locuitori *(figura 18)*. Aceasta este inferioară mediei de 9,71 pentru grupul țărilor Parteneriatului Estic prezentat în analiză, dar rămâne considerabil mai ridicată decât nivelul înregistrat în unele state europene cu performanțe avansate în domeniu. Diferența evidențiază faptul că potențialul de reducere a mortalității rutiere rămâne semnificativ și că intervențiile izolate nu sunt suficiente pentru atingerea unor niveluri de siguranță comparabile cu cele europene.

**Figura 18**. Rata mortalității rutiere la 100 000 de locuitori – Republica Moldova și state selectate

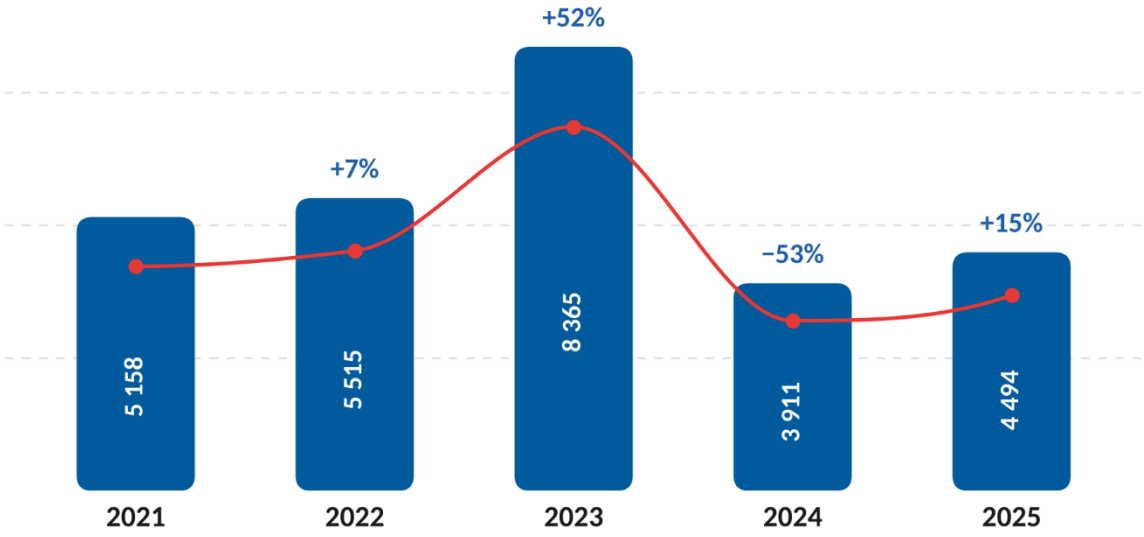



*Sursa: World Bank Road Safety Country Profile – Republica Moldova, 2024*

**85.** În acest context, calitatea și gestionarea infrastructurii de siguranță reprezintă o componentă importantă a răspunsului. În perioada analizată, numărul indicatoarelor rutiere instalate s-a majorat de la 5 158 în anul 2021 la 8 365 în anul 2023, după care s-a redus la 3 911 în anul 2024 și a crescut la 4 494 în anul 2025 *(figura 19)*. Datele reflectă intensități diferite ale lucrărilor de semnalizare de la

un an la altul, dar, analizate separat, nu permit evaluarea nivelului de acoperire, stării sau adecvării semnalizării la nivelul întregii rețele. Problema constă, astfel, în lipsa unei abordări suficient de sistematice, bazate pe inventarierea infrastructurii, evaluarea riscurilor și prioritizarea sectoarelor cu vulnerabilități de siguranță.

**Figura 19.** Instalarea indicatoarelor rutiere în perioada 2021–2025



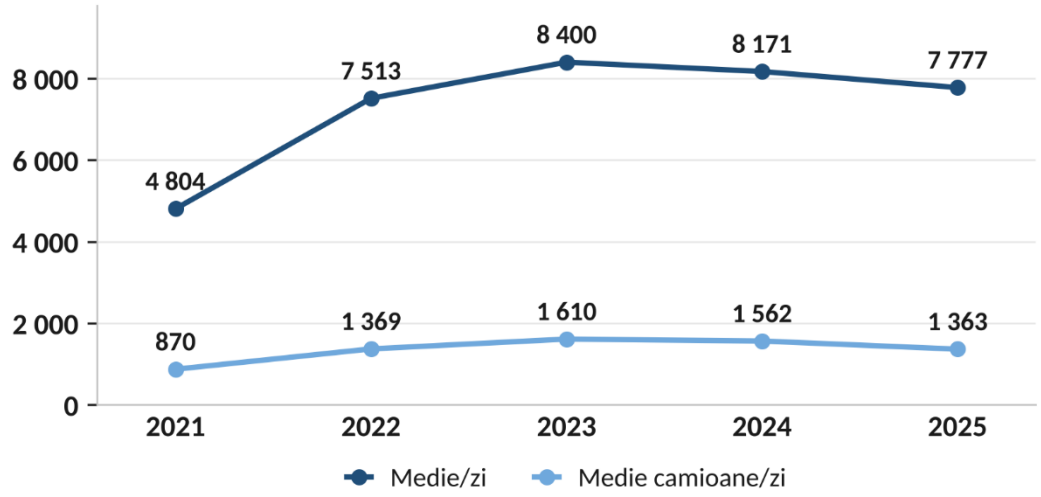

*Sursa: S.A. "Administrația Națională a Drumurilor"*

**86.** Pe lângă presiunile generate de creșterea mobilității interne, rețeaua rutieră este supusă, începând cu anul 2022, unei solicitări suplimentare determinate de modificarea fluxurilor internaționale de transport. Reorientarea lanțurilor logistice, inclusiv ca urmare a perturbării rutelor tradiționale prin Ucraina, a determinat intensificarea traficului către punctele de trecere a frontierei cu România și, implicit, o solicitare mai mare a drumurilor de acces și a infrastructurii conexe. În același timp, integrarea infrastructurii Republicii Moldova în rețeaua TEN-T și modernizarea conexiunilor cu România au devenit esențiale pentru facilitarea accesului la piața europeană și consolidarea rezilienței transporturilor. Această schimbare structurală a fluxurilor evidențiază limitările de capacitate ale infrastructurii orientate spre frontiera cu România și necesitatea adaptării acesteia la noile volume de trafic.

**87.** Caracterul persistent al acestei presiuni este evidențiat și de evoluția mediei zilnice a traficului (*figura 20*). Media zilnică a crescut de la 4 804 vehicule/zi în anul 2021 la 7 513 în anul 2022 și a atins nivelul maxim de 8 400 vehicule/zi în anul 2023. Ulterior, aceasta s-a redus moderat la 8 171 vehicule/zi în anul 2024 și la 7 777 vehicule/zi în anul 2025. În cazul camioanelor, media zilnică s-a majorat de la 870 camioane/zi în anul 2021 la 1 369 în anul 2022 și 1 610 în anul 2023, după care s-a redus la 1 562 în anul 2024 și 1 363 camioane/zi în anul 2025. Chiar și în condițiile reducerii față de maximul înregistrat în anul 2023, în anul 2025

media zilnică a traficului total a rămas cu aproximativ 62% peste nivelul anului 2021, iar cea a traficului de camioane cu aproximativ 57% mai ridicată. Prin urmare, diminuarea observată în ultimii doi ani nu reprezintă o revenire la nivelurile anterioare anului 2022, ci menținerea fluxurilor transfrontaliere la un nivel structural ridicat.

**Figura 20**. Media zilnică a traficului rutier prin PTF-urile comune România–Republica Moldova în perioada 2021–2025




*Sursa: elaborat în baza datelor din Strategia privind dezvoltarea punctelor de trecere a frontierei dintre România și Republica Moldova*

**88.** Menținerea unor volume ridicate de trafic este cu atât mai relevantă cu cât fluxurile sunt distribuite neuniform între punctele de trecere a frontierei. O parte importantă a traficului este concentrată asupra unui număr relativ redus de conexiuni, ceea ce amplifică presiunea asupra infrastructurii aferente acestora.

**89.** În lipsa unor intervenții coordonate, continuarea creșterii gradului de motorizare și a fluxurilor de transport poate conduce la intensificarea congestiei, accelerarea degradării infrastructurii și majorarea costurilor de întreținere și exploatare. Reînnoirea lentă a transportului public poate accentua dependența de automobilul personal, iar creșterea traficului greu poate amplifica solicitarea principalelor coridoare și a infrastructurii de frontieră. Totodată, vulnerabilitățile existente în materie de siguranță rutieră și capacitatea limitată a unor conexiuni cu România pot afecta predictibilitatea mobilității și a fluxurilor comerciale.

**90.** Prin urmare, principala provocare pentru perioada până în anul 2030 constă în adaptarea sistemului rutier la creșterea cererii, fără amplificarea dependenței de automobil și a costurilor generate de degradarea infrastructurii. Aceasta presupune trecerea de la intervenții predominant reactive la o gestionare bazată pe întreținere preventivă și planificare multianuală, modernizarea prioritară a drumurilor regionale și a coridoarelor cu trafic ridicat, reînnoirea parcului de transport public și de mărfuri, îmbunătățirea sistematică a siguranței rutiere, dezvoltarea infrastructurii pentru mobilitatea cu emisii reduse și consolidarea conexiunilor

transfrontaliere și TEN-T. Abordarea integrată a acestor componente este esențială pentru creșterea accesibilității, siguranței și rezilienței transportului rutier și pentru reducerea costurilor economice și sociale generate de neintervenție.

### Secțiunea a 3-a Starea infrastructurii și a transportului feroviar

**91.** Transportul feroviar constituie o componentă strategică a sistemului național de transport, având potențialul de a asigura transportul unor volume mari de mărfuri și pasageri, conectivitatea teritorială și internațională, precum și diversificarea rutelor logistice ale Republicii Moldova. Rolul său este cu atât mai important în contextul creșterii presiunii asupra infrastructurii rutiere, al reorientării fluxurilor comerciale și al necesității integrării sistemului național de transport în rețeaua TEN-T și în spațiul feroviar european. Cu toate acestea, evoluțiile din ultimii ani indică o diminuare a rolului transportului feroviar atât pentru pasageri, cât și pentru mărfuri. Principala problemă constă în decalajul dintre potențialul strategic al transportului feroviar și capacitatea actuală a infrastructurii și serviciilor de a asigura un nivel competitiv de performanță.

**92.** Capacitatea de funcționare a sectorului este determinată, în primul rând, de caracteristicile și starea rețelei feroviare. Aceasta are o lungime de aproximativ 1 127 km, cu ecartament de 1 520 mm, dintre care 1 053,1 km sunt linii cu cale simplă și aproximativ 74 km linii cu cale dublă. Suplimentar, în stațiile Ungheni și Giurgiulești există circa 7,8 km de linii cu ecartament european de 1 435 mm. Rețeaua include 54 de stații, grupate în 7 noduri feroviare, dintre care 44 sunt deschise exclusiv pentru operațiuni de marfă, iar 10 deservesc traficul de pasageri. Rețeaua nu este electrificată, circulația trenurilor fiind asigurată exclusiv prin tracțiune diesel. Configurația predominant cu cale simplă, nivelul redus de interoperabilitate cu rețeaua europeană și lipsa electrificării reprezintă constrângeri structurale pentru dezvoltarea și modernizarea transportului feroviar.

**93.** Interoperabilitatea cu rețeaua feroviară europeană rămâne limitată la puncte izolate. Segmentele cu ecartament european menționate asigură exclusiv schimbul boghiurilor, nu și circulația directă a trenurilor. Principalele legături feroviare cu România sunt incluse în rețeaua TEN-T, fiind identificate drept linii convenționale care necesită modernizare și electrificare. Trecerea de la o interoperabilitate punctuală la una funcțională presupune extinderea ecartamentului european pe sectoarele de acces spre frontieră, electrificarea legăturilor transfrontaliere și alinierea progresivă a parametrilor tehnici la specificațiile de interoperabilitate aplicabile.

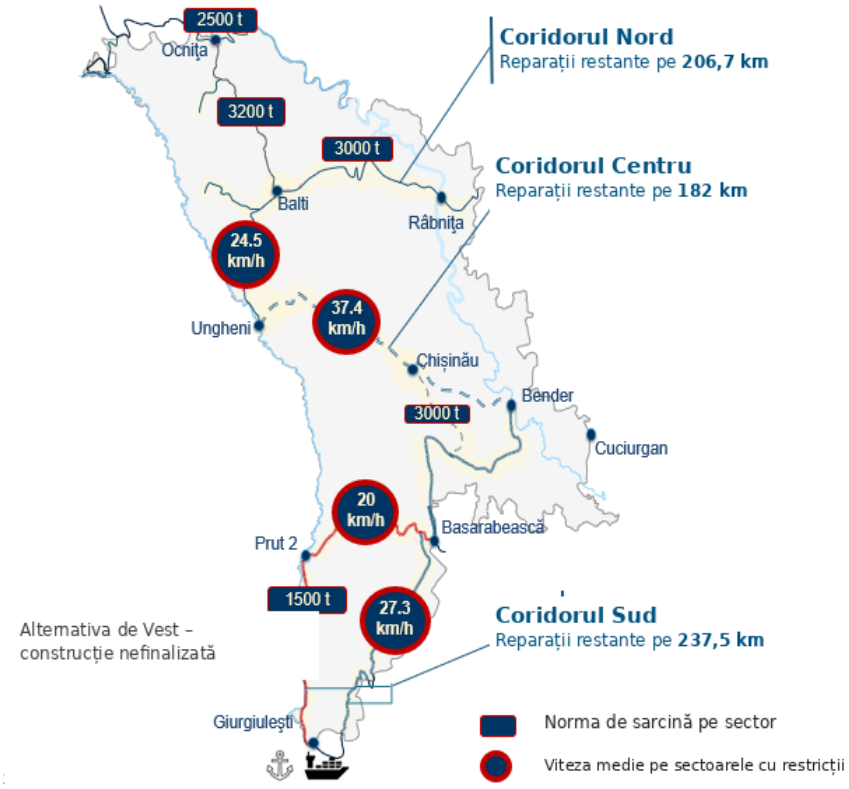
**94.** Aceste constrângeri sunt amplificate de gradul avansat de degradare a infrastructurii, acumulat în condițiile finanțării insuficiente a lucrărilor de întreținere și reînnoire. În prezent, circa 359,9 km de linii principale necesită reparație capitală, iar 256,1 km reparație medie, ceea ce reprezintă, cumulat, aproximativ 54% din lungimea de exploatare a liniilor principale. Totodată, 246 de construcții inginerești necesită reparații capitale, iar alte 274 necesită reparații curente. Dimensiunea volumului de lucrări restante evidențiază existența unui

deficit structural de întreținere și reabilitare care afectează o parte semnificativă a rețelei.

**95.** Deficitul de lucrări se concentrează, în parte, asupra unor elemente critice ale rețelei, a căror stare are efecte disproporționate asupra funcționării acesteia. O vulnerabilitate distinctă o constituie construcțiile inginerești unice, în special singurul tunel feroviar al țării, ale cărui degradări structurale impun lucrări complexe de reconstrucție. În lipsa unor rute alternative, starea acestora condiționează direct continuitatea procesului de transport pe coridoarele deservite, iar indisponibilizarea lor ar afecta funcționarea rețelei în ansamblu. Problema constă astfel nu doar în volumul cumulat al lucrărilor restante, ci și în concentrarea riscului operațional asupra unui număr redus de elemente pentru care nu există soluții de rezervă.

**96.** Distribuția teritorială a restanțelor confirmă caracterul extins al problemei (*figura 21*). Potrivit datelor Î.S. „Calea Ferată din Moldova", lucrările restante de reparație pe principalele coridoare feroviare însumează 206,7 km pe Coridorul Nord, 182 km pe Coridorul Centru și 237,5 km pe Coridorul Sud. Cele mai mari necesități sunt astfel concentrate pe Coridorul Sud, care asigură inclusiv conexiunea spre Giurgiulești și accesul la infrastructura portuară, dar deficiențe importante sunt prezente pe toate cele trei axe principale ale rețelei. Problema nu este, prin urmare, localizată pe un singur tronson, ci afectează sistemic principalele coridoare feroviare ale țării.

**Figura 21.** Principalele constrângeri de capacitate și restanțele de reparații pe coridoarele feroviare Nord, Centru și Sud




*Sursa: Î.S. „Calea Ferată din Moldova"*

**97.** Degradarea infrastructurii se reflectă direct în vitezele de circulație. Deși rețeaua feroviară este proiectată, în general, pentru viteze de 60–80 km/h, la începutul anului 2026 sunt înregistrate circa 216 avertizări privind limitarea vitezei, pe sectoare cu o lungime totală de 584,48 km, inclusiv limitări până la 25 km/h. Nivelul ridicat și extinderea restricțiilor de viteză constituie una dintre principalele cauze ale duratelor mari de transport și ale competitivității reduse a căii ferate în raport cu transportul rutier.

**98.** Restricțiile de viteză sunt determinate în principal de starea tehnică necorespunzătoare a elementelor suprastructurii căii ferate. Analiza tehnică indică faptul că traversele defecte generează aproape 90% din restricțiile de viteză, la care se adaugă uzura șinelor și a sistemelor de prindere, degradarea balastului, problemele terasamentului și drenajul insuficient. O situație deosebită este cea a traverselor din lemn, pentru care durata de exploatare este în mare parte depășită, în timp ce unele traverse din beton armat prezintă degradări fizice. Problema constă astfel nu doar în existența unor sectoare degradate, ci în uzura simultană a mai multor componente esențiale ale infrastructurii, ceea ce impune intervenții complexe și costisitoare.

**99.** Restricțiile de viteză se traduc în viteze tehnice și comerciale efectiv realizate cu mult inferioare parametrilor de proiect, cu durate mari de parcurs atât pentru traficul de pasageri, cât și pentru cel de marfă. Aceleași cauze afectează punctualitatea și predictibilitatea circulației trenurilor, indicatori care influențează direct decizia utilizatorilor de a opta pentru calea ferată. Prin urmare, principala pierdere de competitivitate a transportului feroviar nu se produce la nivelul tarifului, ci al timpului de transport și al fiabilității serviciului.

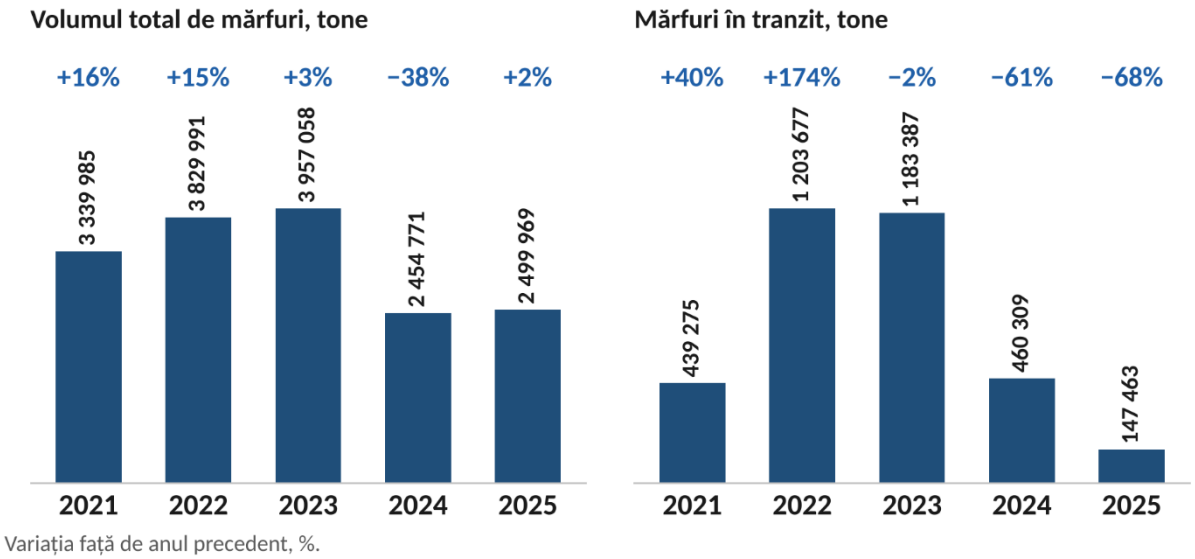
**100.** Limitările infrastructurii se manifestă și prin capacități neuniforme de transport pe diferite sectoare. Normele de masă ale trenurilor variază de la aproximativ 1 500 tone la 3 200 tone, în funcție de sector, ceea ce indică diferențe importante în capacitatea rețelei de a prelua trenuri de marfă grele. Atunci când aceste constrângeri se combină cu viteze reduse și cu necesitatea operațiunilor suplimentare de manevră, eficiența întregului lanț logistic feroviar este afectată. Neuniformitatea parametrilor tehnici limitează utilizarea eficientă a rețelei ca sistem integrat și reduce avantajul economic al transportului feroviar pentru volume mari de mărfuri.

**101.** Starea instalațiilor de semnalizare, centralizare și alimentare cu energie reprezintă o constrângere suplimentară. O parte importantă a acestor sisteme și-a depășit durata de exploatare, iar peste jumătate dintre instalațiile de semnalizare și centralizare sunt utilizate de mai mult de 50 de ani. În unele stații, schimbătoarele de cale continuă să fie acționate manual, iar lipsa pieselor de schimb și a unei baze moderne de reparații afectează fiabilitatea echipamentelor. Gradul ridicat de uzură fizică și tehnologică limitează atât capacitatea operațională, cât și posibilitățile de digitalizare și de integrare a rețelei în sistemul feroviar european.

**102.** Digitalizarea administrării infrastructurii feroviare și a organizării circulației rămâne limitată. Sistemele informatice utilizate funcționează separat și nu asigură gestionarea integrată a circulației trenurilor, a capacității și stării infrastructurii, a materialului rulant și a schimbului de date cu autoritățile vamale și de frontieră. Această fragmentare limitează capacitatea de planificare și de fundamentare a deciziilor investiționale, reduce transparența proceselor de administrare și îngreunează raportarea performanței sectorului. Totodată, absența unei platforme digitale integrate constituie un obstacol pentru interoperabilitatea informațională cu administratorii de infrastructură din statele membre ale Uniunii Europene și pentru participarea la fluxurile de date aferente coridoarelor internaționale de transport.

**103.** Efectele cumulate ale acestor deficiențe sunt vizibile în evoluția transportului de mărfuri. Potrivit datelor operaționale ale Î.S. „Calea Ferată din Moldova" (în continuare – CFM), volumul total al mărfurilor transportate a crescut de la 3,34 milioane tone în anul 2021 la 3,83 milioane tone în 2022 și 3,96 milioane tone în 2023. În anul 2024 s-a produs însă o diminuare accentuată, de aproximativ 38%, până la 2,45 milioane tone, urmată în anul 2025 de o creștere modestă, de circa 2%, până la aproximativ 2,50 milioane tone *(figura 22)*. Astfel, volumul din anul 2025 rămâne cu aproximativ 37% sub nivelul maxim înregistrat în 2023 și cu circa 25% sub nivelul anului 2021. Revenirea marginală din anul 2025 nu compensează declinul din anul precedent și confirmă menținerea transportului feroviar de mărfuri la un nivel redus.

**Figura 22.** Evoluția volumului total și a mărfurilor în tranzit transportate de Î.S. „Calea Ferată din Moldova" în perioada 2021–2025, tone



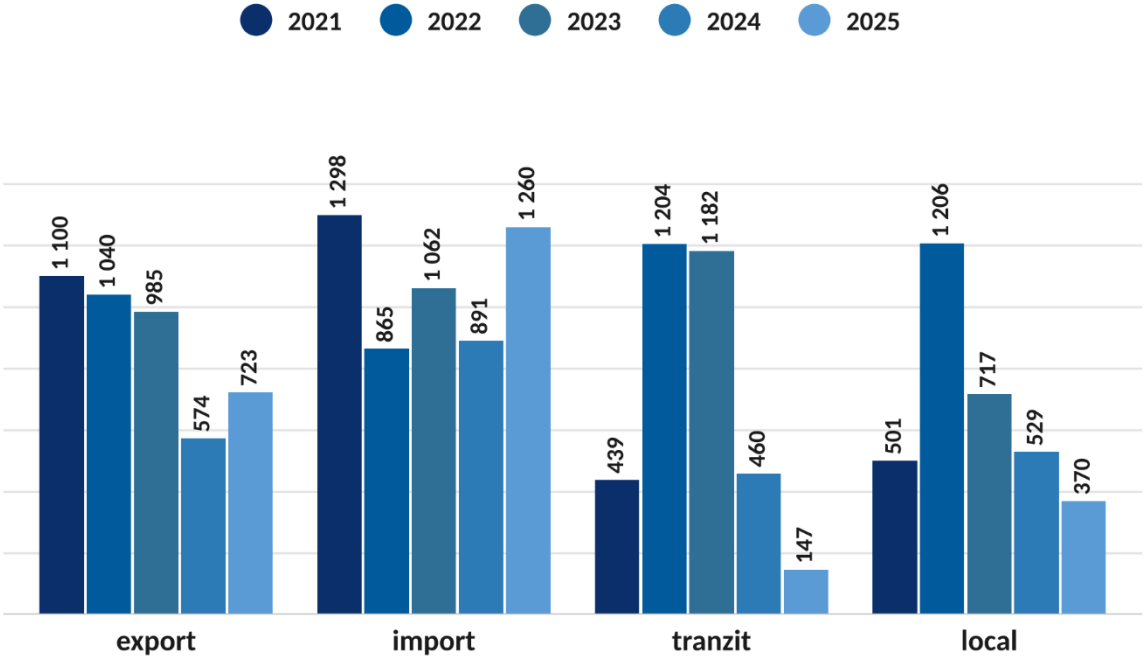

*Sursa: Î.S. „Calea Ferată din Moldova"*

**104.** Structura traficului de marfă evidențiază evoluții diferite între principalele categorii de transport *(figura 23)*. În perioada 2021–2025, volumul mărfurilor

destinate exportului s-a redus de la aproximativ 1,10 milioane tone la 723 mii tone, ceea ce reprezintă o diminuare de circa 34%. După nivelul minim de 574 mii tone înregistrat în anul 2024, exporturile transportate pe calea ferată au înregistrat în 2025 o revenire de aproximativ 26%, fără a recupera însă nivelurile din prima parte a perioadei analizate.

**105.** În cazul importurilor, evoluția a fost mai oscilantă. Volumul acestora s-a redus de la aproximativ 1,30 milioane tone în anul 2021 la 865 mii tone în 2022, după care a variat între 891 mii și 1,06 milioane tone în anii 2023–2024. În anul 2025, importurile au crescut semnificativ, până la aproximativ 1,26 milioane tone, cu circa 41% față de anul precedent, apropiindu-se astfel de nivelul din 2021. Această evoluție face ca importurile să reprezinte în anul 2025 principala componentă a traficului feroviar de mărfuri.

**Figura 23.** Evoluția mărfurilor transportate de Î.S. „Calea Ferată din Moldova", după tipul fluxului, în perioada 2021–2025, mii tone




*Sursa: Î.S. „Calea Ferată din Moldova"*

**106.** Cele mai pronunțate diminuări sunt observate în cazul traficului de tranzit și al transportului local. Volumul mărfurilor aflate în tranzit a crescut de la 439 mii tone în anul 2021 la aproximativ 1,20 milioane tone în anul 2022, menținându-se la circa 1,18 milioane tone în anul 2023. Ulterior, acesta s-a redus la aproximativ 460 mii tone în anul 2024 și la numai 147 mii tone în anul 2025. Astfel, față de nivelul maxim din 2022, traficul de tranzit s-a redus cu aproape 88%. Declinul accelerat al tranzitului indică diminuarea rolului rețelei feroviare naționale în fluxurile logistice regionale și pierderea unei surse importante de trafic și venituri pentru sector.

**107.** O tendință descendentă este observată și în transportul local. După creșterea de la aproximativ 501 mii tone în anul 2021 la 1,21 milioane tone în anul 2022, volumul s-a redus succesiv la 717 mii tone în 2023, 529 mii tone în 2024 și 370 mii tone în 2025. Comparativ cu anul 2022, transportul local s-a diminuat cu aproximativ 69%. Evoluția indică o reducere semnificativă a utilizării căii ferate inclusiv pentru fluxurile interne de mărfuri și evidențiază dificultatea sectorului de a menține volume stabile atât pe piața internă, cât și în traficul internațional.

**108.** Analizate împreună, aceste evoluții indică o schimbare importantă a structurii traficului feroviar. În anul 2022, tranzitul și transportul local reprezentau componente majore ale activității de marfă, în timp ce în anul 2025 traficul este susținut într-o măsură mult mai mare de importuri. Revenirea importurilor și, într-o măsură mai redusă, a exporturilor nu compensează scăderea accentuată a tranzitului și a transportului local. Problema nu constă, prin urmare, numai în reducerea volumului total de mărfuri, ci și în diminuarea și dezechilibrarea bazei de trafic care susține activitatea feroviară.

**109.** Reducerea traficului de marfă este cu atât mai importantă cu cât transportul feroviar ar putea reprezenta o alternativă pentru o parte din fluxurile transportate în prezent pe cale rutieră. În anul 2025, transportului rutier i-a revenit aproximativ 94,8% din volumul total al mărfurilor transportate, în timp ce ponderea feroviarului a fost de numai aproximativ 4,9%. Totodată, cota transportului feroviar în structura importurilor s-a redus la 1,6%, iar în cea a exporturilor la 2,7%. Diminuarea cotei feroviare accentuează dezechilibrul modal și transferă o parte tot mai mare a presiunii logistice asupra infrastructurii rutiere.

**110.** Tendințe similare sunt constatate în transportul feroviar de pasageri. Numărul pasagerilor transportați pe calea ferată s-a redus de la 597,6 mii în anul 2021 la 286,6 mii în anul 2025, după atingerea unui nivel de 774,3 mii în anul 2023. În anul 2025, transportului feroviar i-a revenit doar aproximativ 0,08% din numărul total al pasagerilor transportați. Timpii mari de parcurs și nivelul de performanță al infrastructurii diminuează atractivitatea transportului feroviar inclusiv pentru destinații care ar putea constitui o alternativă la transportul rutier. Problema transportului de pasageri nu este astfel exclusiv una de infrastructură, ci și de disponibilitate, frecvență, predictibilitate și calitate a serviciilor oferite.

**111.** Nivelul redus al cererii este corelat cu dimensiunea foarte restrânsă a ofertei de servicii. Transportul feroviar de pasageri se limitează, în prezent, la un număr redus de relații, operate cu frecvențe scăzute și fără un orar regulat al trenurilor, cu plecări la intervale fixe, ceea ce nu permite planificarea deplasărilor cotidiene în funcție de orarul feroviar. Extinderea numărului de relații deservite, majorarea frecvenței și introducerea unor servicii regulate constituie condiții necesare pentru inversarea tendinței de declin, întrucât, la nivelul actual al ofertei, calea ferată nu poate reprezenta o alternativă pentru navetă și pentru deplasările regionale. Consolidarea sistemului de servicii publice de transport feroviar de pasageri reprezintă principalul instrument prin care poate fi asigurată o ofertă stabilă și predictibilă pe relațiile care nu pot fi operate în regim comercial.

**112.** Problemele de infrastructură și declinul traficului se suprapun peste un proces amplu de reformă instituțională a sectorului feroviar, determinat inclusiv de necesitatea alinierii la acquis-ul Uniunii Europene. Un pas important l-a constituit adoptarea Codului transportului feroviar nr. 19/2022, care a creat cadrul pentru restructurarea sectorului și a transpus parțial Directiva 2012/34/UE privind instituirea spațiului feroviar unic european, precum și alte acte europene relevante în domeniul siguranței și funcționării transportului feroviar. Principala provocare constă în trecerea de la constituirea cadrului normativ la implementarea efectivă a acestuia și adaptarea organizării sectorului la principiile de funcționare ale sistemului feroviar european.

**113.** Totodată, a fost instituit un cadru instituțional distinct pentru reglementarea, supravegherea și investigarea activităților din sector. Agenția Feroviară, creată în anul 2022, exercită atribuțiile autorității naționale de siguranță feroviară, inclusiv în domeniul certificării, autorizării, supravegherii și aplicării cerințelor tehnice și de siguranță. Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi, creat în anul 2023, este responsabil de efectuarea investigațiilor tehnice independente ale accidentelor și incidentelor feroviare. De asemenea, Consiliului Concurenței îi revin atribuții privind monitorizarea pieței serviciilor de transport feroviar și asigurarea condițiilor de concurență echitabilă în contextul deschiderii progresive a pieței. Cu toate acestea, capacitatea instituțională limitată, deficitul de personal de specialitate și necesitatea consolidării competențelor tehnice constituie în continuare constrângeri în calea aplicării depline a cadrului european.

**114.** O componentă centrală a reformei o constituie procesul de reorganizare a CFM, care vizează separarea funcțiilor de administrare a infrastructurii de cele de operare a serviciilor de transport. În contextul implementării Hotărârii Guvernului nr. 38/2026, acest proces a avansat prin inventarierea, evaluarea și delimitarea activelor, pasivelor și funcțiilor ce urmează a fi distribuite între entitățile succesoare. Procesul evidențiază însă o serie de dificultăți majore, inclusiv complexitatea ridicată a separării funcționale și financiare, riscurile de fragmentare instituțională și necesitatea menținerii continuității operaționale a transportului feroviar pe durata reformei.

**115.** Necesitatea reformei organizaționale este accentuată de situația operațională a CFM. Potrivit datelor disponibile, întreprinderea deține 133 de locomotive, dintre care numai aproximativ 40 sunt operaționale, iar din cele 5 582 de vagoane de marfă înregistrate, 2 623 sunt active, în timp ce 2 959 sunt uzate și nu mai sunt utilizate. O parte suplimentară a materialului rulant urmează să ajungă la sfârșitul duratei de exploatare în următorii ani. În aceste condiții, separarea juridică a activităților trebuie însoțită de modernizarea materialului rulant, digitalizarea proceselor și îmbunătățirea eficienței operaționale, pentru ca noile entități să fie viabile și competitive.

**116.** Reforma sectorului urmărește, totodată, pregătirea graduală pentru integrarea în spațiul feroviar unic european și pentru funcționarea într-un mediu concurențial. Procesul presupune continuarea alinierii cadrului normativ la

Directiva 2012/34/UE și legislația secundară aferentă, transpunerea și implementarea specificațiilor tehnice de interoperabilitate, consolidarea capacităților Agenției Feroviare și ale Biroului de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi, precum și dezvoltarea capacității de supraveghere a pieței.

**117.** Reforma presupune, de asemenea, schimbarea modelului de finanțare a sectorului. Până recent, întreținerea infrastructurii a depins în mare măsură de posibilitățile financiare ale CFM, ceea ce a determinat acumularea unui deficit substanțial de lucrări. Noul cadru instituie finanțarea multianuală a administratorului infrastructurii și contractele de servicii publice pentru transportul feroviar de pasageri, astfel încât responsabilitățile statului și ale operatorilor să fie clar delimitate, iar finanțarea să devină mai predictibilă.

**118.** Modernizarea infrastructurii trebuie corelată cu creșterea efectivă a cererii pentru servicii feroviare. Reabilitarea liniilor și majorarea vitezelor nu vor genera automat transferul pasagerilor și mărfurilor către calea ferată dacă nu sunt însoțite de servicii mai frecvente și predictibile, tarife competitive, material rulant corespunzător, conexiuni intermodale și soluții eficiente de „ultimul kilometru”. Totodată, liberalizarea progresivă a pieței trebuie corelată cu capacitatea noilor entități rezultate din reorganizarea CFM de a funcționa într-un mediu competitiv. Problema este, prin urmare, una integrată: reforma instituțională, recuperarea infrastructurii și modernizarea serviciilor trebuie implementate într-un cadru coordonat.

**119.** În ansamblu, sectorul feroviar se confruntă cu un cumul de vulnerabilități: gradul ridicat de uzură a infrastructurii, volumul mare al reparațiilor restante, extinderea restricțiilor de viteză, parametrii neuniformi de capacitate, sistemele de semnalizare învechite, lipsa electrificării, nivelul redus de digitalizare a proceselor de administrare, dependența funcționării rețelei de un număr redus de elemente critice lipsite de rute alternative, materialul rulant uzat, declinul traficului de pasageri și mărfuri și reducerea accentuată a tranzitului. Acestora li se adaugă necesitatea finalizării restructurării CFM, consolidării capacității instituțiilor de reglementare și siguranță și pregătirii sectorului pentru integrarea în piața feroviară europeană. Problema fundamentală constă astfel în caracterul simultan al transformărilor necesare: sectorul trebuie să recupereze un deficit tehnic acumulat de decenii și, în același timp, să implementeze o reformă instituțională și de piață complexă.

**120.** Prin urmare, principala provocare pentru perioada până în anul 2030 constă în realizarea simultană a redresării tehnice și a reformei structurale a sectorului feroviar. Aceasta presupune recuperarea deficitului de întreținere și reparații, eliminarea restricțiilor de viteză, modernizarea sistemelor de semnalizare și management al traficului, digitalizarea proceselor de administrare a infrastructurii, reorganizarea CFM și separarea funcțiilor de administrare a infrastructurii de cele de operare, consolidarea Agenției Feroviare și a organismului de investigare, dezvoltarea interoperabilității cu rețeaua europeană și instituirea unor mecanisme

predictibile de finanțare și servicii publice. În paralel, este necesară crearea condițiilor pentru creșterea traficului feroviar și transferul progresiv al unor fluxuri de pasageri și mărfuri de la transportul rutier. Abordarea integrată a infrastructurii, instituțiilor, finanțării și serviciilor este esențială pentru inversarea declinului sectorului și transformarea transportului feroviar într-o componentă competitivă și rezilientă a sistemului național de transport.

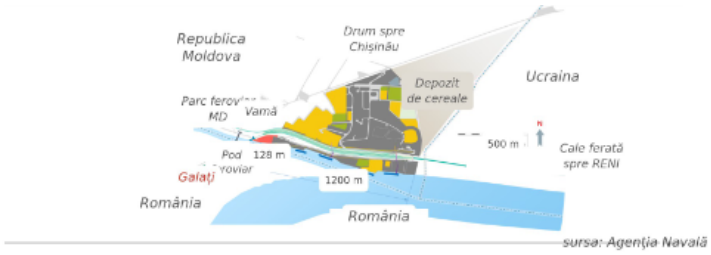
## Secțiunea a 4-a
## Infrastructura și performanța transportului naval

**121.** Transportul naval deține o pondere redusă în structura generală a transporturilor, dar are o importanță strategică pentru conectivitatea externă, diversificarea rutelor logistice și accesul țării la coridoarele fluviale și maritime internaționale. Prin segmentul Dunării și Complexul Portuar Giurgiulești, Republica Moldova dispune de acces la Marea Neagră și la rețeaua europeană de căi navigabile, iar poziționarea în proximitatea României și Ucrainei conferă infrastructurii portuare un rol important în lanțurile logistice regionale. Importanța acesteia s-a accentuat după anul 2022, pe fondul reorientării unor fluxuri comerciale și al necesității diversificării rutelor de transport. Principala problemă constă în decalajul dintre importanța strategică în creștere a transportului naval și nivelul de dezvoltare a infrastructurii, sistemelor de siguranță, capacităților tehnice și serviciilor necesare pentru valorificarea deplină a acestui potențial.

**122.** Nucleul infrastructurii navale este reprezentat de Complexul Portuar Giurgiulești, care concentrează principalele capacități portuare fluviale și maritime ale Republicii Moldova. Complexul este alcătuit din două componente distincte din punct de vedere administrativ și operațional: Portul de Pasageri și Mărfuri Giurgiulești, administrat de Î.S. „Portul Fluvial Ungheni”, și Portul Internațional Liber Giurgiulești, operat de Î.C.S. „Danube Logistics” S.R.L *(figura 24)*.

**123.** Portul de Pasageri și Mărfuri Giurgiulești asigură operarea mărfurilor și deservirea navelor de pasageri, iar Portul Internațional Liber Giurgiulești dispune de terminale specializate pentru diferite categorii de mărfuri. Existența a două componente administrate și operate de entități distincte impune o coordonare eficientă a dezvoltării infrastructurii și a operațiunilor desfășurate la nivelul întregului complex.

**Figura 24.** Structura și principalele facilități ale Complexului Portuar Giurgiulești




| | Facilitate | | Proprietar |
|---|---|---|---|
| Portul Giurgiulești | Portul de pasageri și marfă Giurgiulești | Terminal general de marfă și pasageri | Întreprinderea de Stat „Portul Fluvial Ungheni” |
| | Portul Internațional Liber Giurgiulești | Terminal petrolier<br>Terminale de cereale<br>Terminal de ulei vegetal<br>Terminal de mărfuri lichide în vrac<br>Terminal general de marfă și containere<br>Instalație de transfer al mărfurilor de pe calea ferată direct la navă | Întreprinderea cu capital străin „Danube Logistics” S.R.L. * |

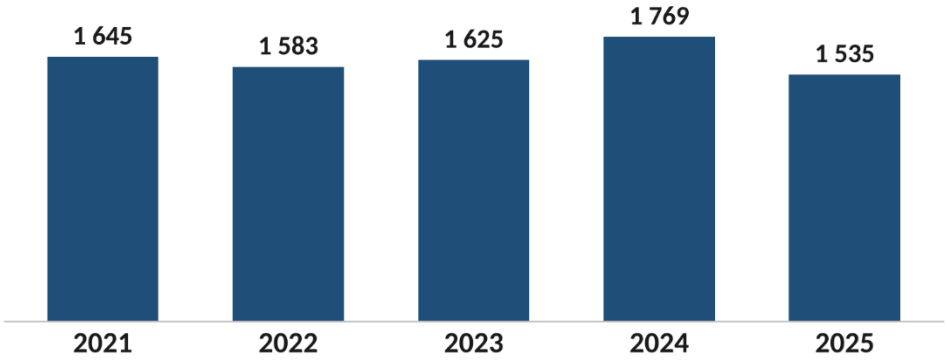
* Începând cu aprilie 2026, operatorul ICS „Danube Logistics” SRL este deținut integral (100%) de Compania Națională Administrația Porturilor Maritime SA Constanța (statul român).

*Sursa: Agenția Navală*

**124.** Infrastructura Complexului Portuar Giurgiulești este configurată pentru operarea produselor petroliere, cerealelor, uleiurilor vegetale, mărfurilor lichide în vrac, mărfurilor generale și containerelor. Totodată, amplasarea infrastructurii rutiere și feroviare în proximitatea terminalelor și existența facilităților pentru transferul direct al mărfurilor între calea ferată și nave conferă complexului un caracter multimodal evident. Acesta dispune de conexiuni feroviare către rețeaua națională și în direcția Reni și Galați, acces rutier spre interiorul țării, infrastructură vamală și spații destinate depozitării și transbordării mărfurilor. În consecință, performanța complexului nu depinde exclusiv de capacitatea terminalelor portuare, ci de funcționarea coordonată a infrastructurii navale, feroviare și rutiere care deservește nodul logistic.

**125.** Utilizarea infrastructurii portuare este reflectată de evoluția numărului de nave care au intrat în Complexul Portuar Giurgiulești în perioada 2021–2025 *(figura 25)*. Numărul acestora a fost de 1 645 în anul 2021, s-a redus la 1 583 în anul 2022, după care a crescut la 1 625 în anul 2023 și a atins nivelul maxim al perioadei, de 1 769 de nave, în anul 2024. În anul 2025, numărul navelor s-a redus la 1 535, cu aproximativ 13,2% față de anul precedent și cu circa 6,7% față de anul 2021. Evoluția indică variații importante ale traficului naval de la un an la altul și confirmă sensibilitatea acestuia la modificările fluxurilor comerciale și logistice regionale.

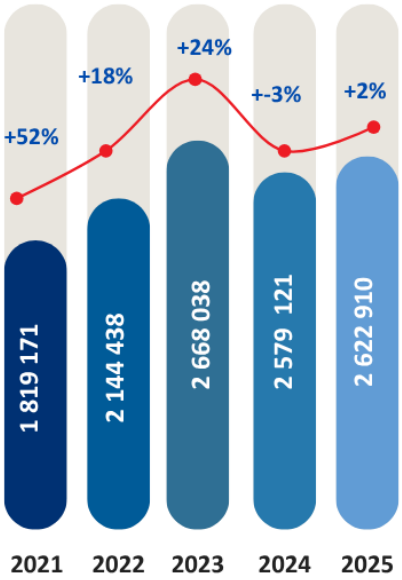
**Figura 25.** Evoluția numărului de nave intrate în Complexul Portuar Giurgiulești în perioada 2021–2025




*Sursa: Agenția Navală*

**126.** Spre deosebire de numărul navelor, volumul mărfurilor procesate în Complexul Portuar Giurgiulești a înregistrat o creștere semnificativă pe ansamblul perioadei analizate *(figura 26)*. Acesta s-a majorat de la aproximativ 1,82 milioane tone în anul 2021 la 2,14 milioane tone în anul 2022 și la 2,67 milioane tone în anul 2023. După o diminuare moderată la 2,58 milioane tone în anul 2024, volumul a crescut la aproximativ 2,62 milioane tone în anul 2025. Astfel, comparativ cu anul 2021, volumul mărfurilor procesate în anul 2025 a fost cu aproximativ 44% mai mare și s-a situat cu numai circa 1,7% sub nivelul maxim înregistrat în anul 2023. Evoluția evidențiază consolidarea rolului Complexului Portuar Giurgiulești în procesarea fluxurilor comerciale, chiar în condițiile unei evoluții oscilante a numărului de nave.

**Figura 26.** Evoluția volumului de mărfuri procesate în Complexul Portuar Giurgiulești în perioada 2021–2025, tone

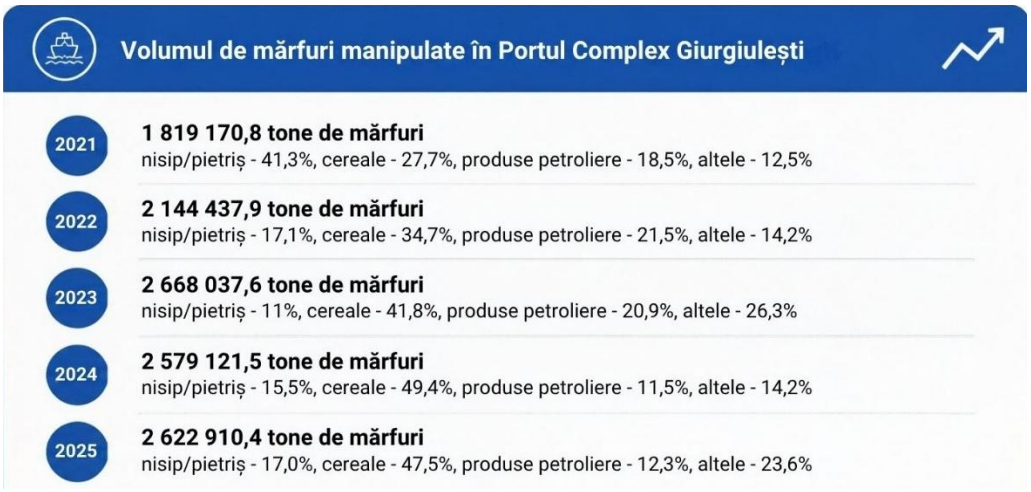



*Sursa: Agenția Navală*

**127.** Diferența dintre evoluția numărului de nave și cea a volumului mărfurilor este deosebit de vizibilă în anul 2025. În timp ce numărul navelor s-a redus cu peste 13% față de anul 2024, volumul mărfurilor procesate a crescut cu aproximativ 2%. Raportarea celor doi indicatori arată că volumul mediu procesat per navă a crescut de la aproximativ 1,1 mii tone în anul 2021 la circa 1,7 mii tone în anul 2025. Această evoluție poate reflecta modificări ale structurii navelor și încărcăturilor și o utilizare mai intensivă a capacităților de operare.

**128.** Structura mărfurilor procesate s-a modificat semnificativ în perioada analizată *(figura 27)*. Ponderea cerealelor a crescut de la 27,7% în anul 2021 la 47,5% în anul 2025, după atingerea nivelului de 49,4% în anul 2024. În același timp, ponderea nisipului și pietrișului s-a redus de la 41,3% la 17%, iar cea a produselor petroliere de la 18,5% la 12,3%. Evoluția indică o orientare mai pronunțată a activității portuare către fluxurile de produse agricole. Concentrarea unei ponderi importante a volumelor asupra cerealelor sporește însă expunerea activității portuare la variațiile producției agricole, condițiile de pe piețele internaționale și modificările rutelor regionale de export.

**Figura 27.** Evoluția structurii mărfurilor procesate în Complexul Portuar Giurgiulești în perioada 2021–2025




*Sursa: Agenția Navală*

**129.** Capacitatea de operare a Portului Internațional Liber Giurgiulești este susținută de infrastructură specializată pentru principalele categorii de mărfuri. Facilitățile existente includ capacități de depozitare pentru produse petroliere și mărfuri lichide de peste 63 mii m³, terminale cerealiere cu o capacitate anuală de manipulare de peste un milion de tone și un terminal pentru containere cu o capacitate de stocare de până la aproximativ 600 TEU. Infrastructura permite, de asemenea, manipularea directă a mărfurilor între navă, transport feroviar și transport rutier. Diversificarea infrastructurii reprezintă un avantaj competitiv, însă valorificarea acesteia este condiționată de capacitatea și fiabilitatea conexiunilor cu rețeaua națională de transport.

**130.** În acest context, intermodalitatea reprezintă una dintre condițiile principale pentru valorificarea potențialului Complexului Portuar Giurgiulești. Conectarea directă a terminalelor la infrastructura feroviară și rutieră permite organizarea unor lanțuri logistice în care mărfurile pot fi transferate între diferitele moduri de transport în cadrul aceluiași nod. Totuși, eficiența acestui model este influențată de starea infrastructurii feroviare spre Giurgiulești, capacitatea drumurilor de acces, disponibilitatea materialului rulant și eficiența operațiunilor de transbordare. Problema trebuie abordată, prin urmare, la nivelul întregului coridor logistic: extinderea capacităților portuare fără modernizarea corespunzătoare a accesului rutier și feroviar poate transfera blocajele din interiorul portului către infrastructura de conexiune.

**131.** În contrast cu rolul în creștere al Complexului Portuar Giurgiulești, valorificarea celorlalte căi navigabile interioare rămâne limitată. Transportul pe râurile Prut și Nistru are o contribuție redusă la structura modală, iar posibilitățile de operare sunt influențate de condițiile hidrologice, infrastructura disponibilă și capacitățile tehnice pentru întreținerea căilor navigabile. Pe râul Prut există capacități portuare de dimensiuni mai reduse, adaptate unor nave cu parametri limitați. Concentrarea activității navale în principal la Giurgiulești limitează valorificarea potențialului transportului fluvial și contribuția acestuia la diversificarea structurii modale.

**132.** Condițiile naturale reprezintă o constrângere suplimentară pentru dezvoltarea transportului naval. Variațiile sezoniere ale nivelului apei, sedimentarea și adâncimile limitate pe anumite sectoare pot influența manevrarea navelor și predictibilitatea operațiunilor. Analizele tehnice privind condițiile de navigație la Giurgiulești evidențiază necesitatea monitorizării continue a adâncimii apei și a parametrilor hidrometeorologici, precum și efectuarea periodică a lucrărilor de curățare și dragare. În lipsa unor capacități tehnice adecvate pentru monitorizarea și menținerea condițiilor de navigație, variațiile hidrologice pot limita atât capacitatea de operare, cât și siguranța traficului naval.

**133.** Creșterea rolului logistic al infrastructurii portuare impune, în paralel, consolidarea cadrului de siguranță și administrare maritimă. Republicii Moldova îi revin responsabilități în calitate de stat de pavilion, stat de coastă și stat portuar, care presupun asigurarea unui cadru normativ și instituțional adecvat pentru siguranța navigației, prevenirea poluării, supravegherea și controlul navelor, pregătirea personalului navigant și investigarea accidentelor și incidentelor maritime. Principala problemă constă în capacitatea încă insuficient dezvoltată a administrației maritime de a exercita în mod integrat și eficient toate aceste responsabilități.

**134.** O vulnerabilitate importantă este asociată sistemului de supraveghere și gestionare a traficului naval. Capacitățile existente permit realizarea unor funcții de bază de monitorizare și comunicare, însă acestea nu asigură încă un nivel suficient de integrare, acoperire și schimb de informații pentru gestionarea eficientă a traficului. Unele echipamente necesită modernizare, iar schimbul de

date între autorități și operatorii implicați este insuficient dezvoltat. Nivelul redus de integrare a sistemelor existente limitează monitorizarea în timp real a traficului, capacitatea de anticipare a riscurilor și intervenția coordonată în situații neprevăzute.

**135.** În ceea ce privește responsabilitățile de stat de coastă, persistă necesitatea consolidării capacităților de avertizare și comunicare pentru navigație, de căutare și salvare, de monitorizare a condițiilor de navigație și de asigurare a mijloacelor necesare orientării și siguranței navelor. Totodată, responsabilitățile instituționale pentru unele dintre aceste funcții necesită o delimitare mai clară, iar capacitățile tehnice și umane trebuie adaptate caracteristicilor traficului naval. Deși accesul Republicii Moldova la Dunăre este limitat teritorial, acesta generează obligații de siguranță și supraveghere care necesită capacități instituționale și operaționale corespunzătoare.

**136.** O altă dimensiune privește exercitarea funcțiilor de stat portuar. Este necesară consolidarea capacității instituționale și operaționale pentru controlul navelor care fac escală în porturile Republicii Moldova și verificarea respectării cerințelor aplicabile privind siguranța, securitatea și protecția mediului. În paralel, este necesară asigurarea unor facilități adecvate pentru gestionarea deșeurilor provenite de la nave și consolidarea cadrului pentru manipularea în siguranță a mărfurilor cu risc sporit. Dezvoltarea activității comerciale a portului trebuie, astfel, însoțită de consolidarea capacității autorităților de a asigura respectarea standardelor internaționale aplicabile.

**137.** În calitate de stat de pavilion, Republica Moldova trebuie să asigure supravegherea corespunzătoare a navelor care arborează pavilionul său și a entităților cărora le sunt delegate anumite activități de inspecție și certificare. În acest sens, sunt necesare consolidarea mecanismelor de supraveghere, dezvoltarea continuă a competențelor inspectorilor și asigurarea unor capacități corespunzătoare pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime. Deficitul de personal specializat și capacitățile administrative limitate constituie o constrângere pentru exercitarea uniformă și eficientă a responsabilităților de stat de pavilion.

**138.** Digitalizarea reprezintă o componentă importantă pentru modernizarea sectorului. Sistemele actuale de raportare, supraveghere și schimb de date necesită o integrare mai bună, astfel încât informațiile relevante să poată fi transmise și utilizate eficient de autoritățile și operatorii implicați. Dezvoltarea unui sistem integrat de schimb electronic de informații ar permite simplificarea formalităților portuare, îmbunătățirea monitorizării traficului și consolidarea cooperării și schimbului de date cu statele vecine. Nivelul insuficient de digitalizare și interoperabilitate reduce eficiența operațiunilor și limitează integrarea transportului naval în sistemele europene de gestionare și schimb de informații.

**139.** Dezvoltarea capacităților comerciale și tehnice trebuie corelată și cu protecția mediului. Manipularea produselor petroliere, cerealelor și a altor mărfuri în vrac implică riscuri specifice de poluare și necesită facilități adecvate pentru

gestionarea deșeurilor provenite de la nave și capacități de intervenție în cazul incidentelor. Persistă necesitatea evaluării riscurilor, asigurării echipamentelor necesare și delimitării clare a responsabilităților instituționale privind prevenirea și gestionarea incidentelor de mediu. Extinderea activității portuare fără dezvoltarea concomitentă a capacităților de prevenire și răspuns la poluare poate amplifica riscurile de mediu asociate operațiunilor navale.

**140.** În ansamblu, analiza evidențiază o evoluție neuniformă a sectorului. Pe de o parte, volumul mărfurilor procesate în Complexul Portuar Giurgiulești s-a majorat considerabil față de anul 2021, iar terminalele specializate și conexiunile cu infrastructura rutieră și feroviară consolidează rolul acestuia ca principal nod naval și multimodal al țării. Pe de altă parte, utilizarea căilor navigabile interioare rămâne redusă, capacitățile de supraveghere, gestionare a traficului și intervenție necesită modernizare, iar nivelul de digitalizare și coordonare instituțională este insuficient. La acestea se adaugă necesitatea consolidării capacităților pentru exercitarea funcțiilor de stat de pavilion. Problema sistemică rezultă din faptul că dezvoltarea rolului comercial și logistic al infrastructurii portuare nu a fost însoțită în același ritm de dezvoltarea capacităților tehnice, instituționale și operaționale necesare pentru susținerea acesteia.

## Secțiunea a 5-a
## Starea infrastructurii și a transportului aerian

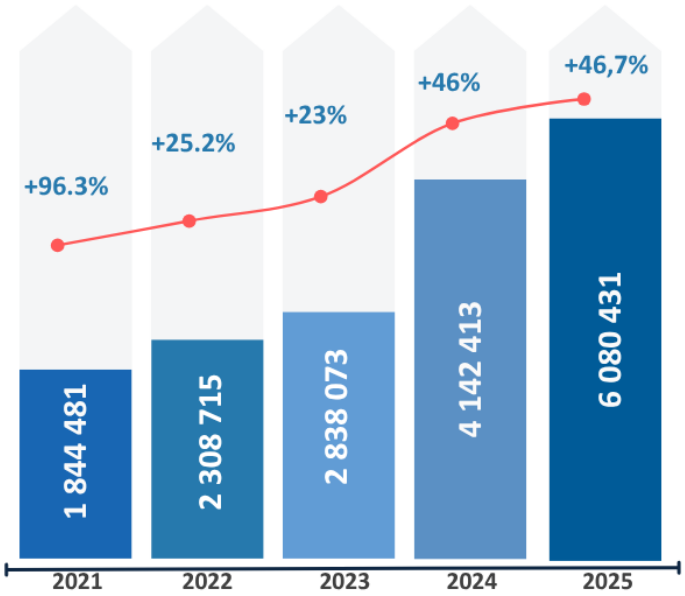
**141.** Transportul aerian reprezintă o componentă strategică a sistemului național de transport, având un rol esențial în conectivitatea internațională a Republicii Moldova, mobilitatea populației, dezvoltarea turismului și facilitarea relațiilor economice cu piețele externe. Importanța acestuia este amplificată de poziția geografică a țării și de necesitatea unor conexiuni rapide cu principalele centre europene. În ultimii ani, sectorul a cunoscut o expansiune accelerată, susținută de creșterea cererii, extinderea rețelei de destinații și prezența unui număr mai mare de operatori aerieni. Aeroportul Internațional „Eugen Doga” – Chișinău reprezintă principalul nod al infrastructurii aeroportuare naționale. Principala provocare constă în adaptarea capacității infrastructurii și a serviciilor aeroportuare la ritmul accelerat de creștere a traficului, fără afectarea siguranței, calității serviciilor și eficienței operaționale.

**142.** Infrastructura aeroportuară națională este caracterizată de o concentrare ridicată a activității la Chișinău. Republica Moldova dispune de două aeroporturi internaționale certificate: Aeroportul Internațional Chișinău și Aeroportul Internațional Mărculești, însă traficul regulat de pasageri este concentrat în prezent la aeroportul din Chișinău. Aeroportul Mărculești se află într-un proces de reorganizare și pregătire pentru dezvoltarea activităților comerciale. Concentrarea traficului de pasageri într-un singur aeroport funcțional pentru curse regulate

reduce redundanța sistemului și sporește vulnerabilitatea acestuia în cazul unor perturbări operaționale sau al atingerii limitelor de capacitate.

**143.** Evoluția traficului de pasageri evidențiază schimbarea semnificativă a dimensiunii sectorului în numai câțiva ani *(figura 28)*. Numărul pasagerilor deserviți de Aeroportul Internațional „Eugen Doga" – Chișinău a crescut de la aproximativ 1,84 milioane în anul 2021 la 2,31 milioane în 2022, 2,84 milioane în 2023, 4,14 milioane în 2024 și 6,08 milioane în 2025. Astfel, în numai patru ani, traficul s-a majorat de peste trei ori. Ritmul de creștere s-a accelerat în ultimii doi ani, fiind de aproximativ 46% în anul 2024 și 46,8% în anul 2025. În anul 2025, aeroportul a deservit 6 080 431 de pasageri, cu aproape 1,94 milioane mai mulți decât în anul precedent. Creșterea într-un ritm mult mai rapid decât adaptarea infrastructurii a determinat o presiune tot mai mare asupra capacității terminalului și a proceselor de deservire a pasagerilor.

**Figura 28.** Evoluția traficului de pasageri la Aeroportul Internațional „Eugen Doga" – Chișinău și distribuția traficului pe companii aeriene în anul 2025



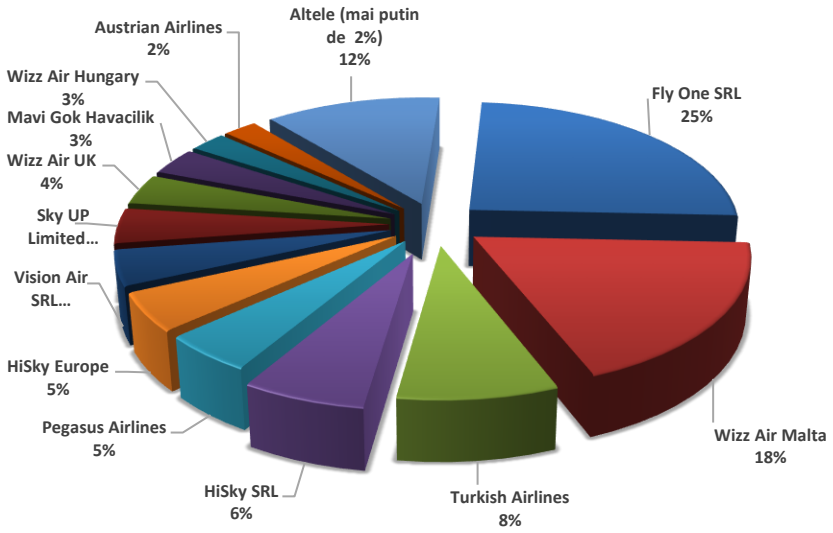

*Sursa: Aeroportul Internațional „Eugen Doga" – Chișinău*

**144.** Tendința ascendentă a continuat și în anul 2026, chiar dacă ritmul de creștere se temperează comparativ cu expansiunea excepțională din anii 2024–2025. În ianuarie 2026, aeroportul a deservit 447,1 mii pasageri, cu 35,4% mai mult decât în ianuarie 2025. În luna iulie 2026, traficul a ajuns la 811,1 mii pasageri, cu 15,3% peste nivelul aceleiași luni din anul precedent, fiind înregistrate 5 402 mișcări de aeronave. Menținerea traficului la niveluri ridicate confirmă caracterul structural, și nu doar conjunctural, al presiunii asupra infrastructurii aeroportuare.

**145.** Extinderea traficului a fost însoțită de diversificarea pieței serviciilor aeriene. În anul 2025, cea mai mare pondere a traficului de pasageri a revenit companiei FlyOne – aproximativ 25%, urmată de Wizz Air Malta – 18%, Turkish

Airlines – 8% și HiSky – 6%. Alte companii au avut ponderi mai reduse, în general de 2–5% *(figura 29)*. Primele două companii au reprezentat împreună aproximativ 43% din traficul aeroportului, în timp ce restul a fost distribuit între un număr relativ mare de operatori. Structura indică existența unei piețe mai diversificate decât în perioadele în care traficul depindea de un număr foarte restrâns de transportatori, dar menține o anumită dependență de deciziile comerciale ale operatorilor care dețin cele mai mari cote de piață.

**Figura 29.** Distribuția traficului aerian de pasageri pe companii aeriene, 2025 (%)




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

**146.** Creșterea traficului a făcut tot mai vizibile constrângerile de capacitate ale terminalului de pasageri. În perioadele de vârf, concentrarea unui număr mare de plecări și sosiri într-un interval scurt generează presiune asupra zonelor de check-in, control de securitate și frontieră, pre îmbarcare, procesare a bagajelor și asupra spațiilor destinate pasagerilor.

**147.** Astfel, modernizarea terminalului trebuie abordată împreună cu dezvoltarea infrastructurii și serviciilor conexe. Creșterea numărului de pasageri și a mișcărilor de aeronave determină necesități suplimentare privind accesul la aeroport, gestionarea fluxurilor în zona terminalului, parcările, manipularea bagajelor, securitatea, controlul de frontieră și capacitatea serviciilor operaționale. Extinderea fizică a terminalului, fără adaptarea concomitentă a proceselor și infrastructurii conexe, riscă să transfere blocajele dintr-o zonă operațională în alta și să limiteze efectele investițiilor realizate.

**148.** O altă vulnerabilitate structurală derivă din nivelul redus de diversificare teritorială a infrastructurii aeroportuare. Dezvoltarea Aeroportului Internațional Mărculești ar putea crea o alternativă pentru anumite categorii de trafic și ar putea contribui la dezvoltarea unor activități cargo. În absența unei infrastructuri aeroportuare regionale funcționale, presiunea asupra Aeroportului Chișinău rămâne ridicată, iar sistemul național dispune de alternative operaționale limitate.

**149.** Dezvoltarea rapidă a traficului trebuie însoțită de menținerea unui nivel ridicat al siguranței și securității aviației civile. Republica Moldova continuă procesul de implementare a Acordului privind Spațiul Aerian Comun cu Uniunea Europeană și de armonizare a cadrului național cu acquis-ul european. În mai 2025, Comisia Europeană a desfășurat o misiune de evaluare care a vizat inclusiv siguranța și securitatea aviației, accesul la piață, concurența, protecția consumatorilor și alte componente ale cadrului european. Creșterea pieței amplifică necesitatea ca dezvoltarea comercială să fie susținută de o capacitate corespunzătoare de reglementare, certificare și supraveghere.

**150.** Creșterea traficului implică, de asemenea, necesitatea adaptării serviciilor de navigație aeriană și a capacităților operaționale la un număr mai mare de zboruri, menținând simultan standardele de siguranță și eficiență. Dezvoltarea rețelei de rute, intensificarea traficului în perioadele de vârf și contextul regional complex impun o coordonare eficientă între operatorul aeroportuar, furnizorul serviciilor de navigație aeriană, transportatori și autoritățile responsabile de siguranță și securitate. Creșterea capacității fizice a aeroportului trebuie, prin urmare, să fie însoțită de dezvoltarea corespunzătoare a capacității operaționale și instituționale a întregului sistem aeronautic.

**151.** În ansamblu, sectorul aerian se caracterizează printr-o dinamică mult mai favorabilă decât celelalte moduri de transport analizate. Traficul de pasageri a crescut accelerat, rețeaua de destinații s-a diversificat, numărul operatorilor s-a majorat, iar conectivitatea internațională a Republicii Moldova s-a îmbunătățit semnificativ. În același timp, această evoluție a accentuat o serie de constrângeri: concentrarea traficului la Aeroportul Chișinău, capacitatea limitată a terminalului în raport cu cererea actuală, necesitatea modernizării infrastructurii conexe, lipsa unei alternative regionale funcționale și necesitatea consolidării continue a capacității de reglementare și supraveghere. Problema fundamentală a sectorului nu este insuficiența cererii, ci capacitatea infrastructurii și instituțiilor de a susține în mod durabil ritmul de creștere înregistrat.

**152.** În lipsa unor intervenții coordonate, continuarea creșterii traficului poate accentua congestionarea terminalului și a infrastructurii conexe, poate reduce calitatea serviciilor și poate limita posibilitatea atragerii unor noi operatori și destinații. Totodată, concentrarea traficului într-un singur aeroport pentru curse regulate menține o vulnerabilitate structurală a sistemului național. Neadaptarea infrastructurii și a capacităților operaționale la evoluția cererii riscă să transforme creșterea rapidă a transportului aerian dintr-un avantaj de conectivitate într-o constrângere pentru dezvoltarea ulterioară a sectorului.

## III. OBIECTIVE GENERALE ȘI SPECIFICE

**153.** Implementarea prezentului Program se fundamentează pe viziunea strategică stabilită prin Strategia de mobilitate 2030, aprobată prin Hotărârea

Guvernului nr. 589/2024, privind dezvoltarea unui sistem de transport durabil, sigur, eficient, interoperabil și integrat în sistemul european de transport. Programul asigură operaționalizarea acestei viziuni pentru perioada 2026–2030, prin transpunerea obiectivelor și direcțiilor prioritare ale Strategiei în rezultate concrete și măsurabile.

**154.** În cadrul Programului, domeniile de intervenție ale Strategiei sunt grupate în cinci obiective generale, în funcție de interdependența acestora. Transportul rutier de persoane și transportul rutier de mărfuri sunt abordate integrat în cadrul obiectivului general 2, iar transportul pe căi navigabile interioare și transportul maritim și portuar sunt abordate integrat în cadrul obiectivului general 4. Această structurare nu reduce aria de intervenție stabilită prin Strategie, direcțiile prioritare relevante fiind preluate și operaționalizate prin obiectivele specifice și Planul de acțiuni al Programului.

**155.** Obiectivele Programului sunt adaptate evoluțiilor sectoriale și necesităților actuale de dezvoltare a sistemului de transport, ținând cont de starea infrastructurii, calitatea și accesibilitatea serviciilor, necesitatea asigurării unei finanțări sustenabile, tranziția către forme de mobilitate cu emisii reduse, digitalizarea, dezvoltarea intermodalității, precum și de prioritățile aferente procesului de integrare europeană.

**156.** Obiectivele generale reflectă principalele domenii de intervenție ale Programului pentru perioada 2026–2030, iar obiectivele specifice transpun aceste priorități în rezultate măsurabile, în vederea asigurării coerenței dintre problemele identificate, acțiunile planificate, indicatorii de monitorizare și rezultatele scontate. În acest sens, prezentul Program stabilește următoarele obiective generale și specifice.

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

**157.** Obiectivul urmărește îmbunătățirea stării și a performanței infrastructurii rutiere prin consolidarea managementului activelor, modernizarea și reabilitarea rețelei de drumuri și instituirea unor mecanisme sustenabile și predictibile de finanțare. Intervențiile vor contribui la creșterea conectivității și accesibilității teritoriale, precum și la apropierea infrastructurii rutiere de standardele și cerințele aplicabile la nivelul Uniunii Europene.

**158.** ***Obiectivul specific 1.1.*** Creșterea, până în anul 2030, a performanței și siguranței circulației pe rețeaua de drumuri publice naționale, prin reabilitarea și modernizarea prioritară a coridoarelor TEN-T și a sectoarelor cu restricții de viteză.

**159.** ***Obiectivul specific 1.2.*** Asigurarea, până în anul 2030, a unui mecanism sustenabil și predictibil de finanțare și gestionare a infrastructurii rutiere.

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

**160.** Obiectivul urmărește îmbunătățirea accesibilității și calității serviciilor de transport rutier, modernizarea și digitalizarea acestora, precum și tranziția către utilizarea unor vehicule mai curate și mai eficiente energetic. Totodată, intervențiile vor contribui la eficientizarea transportului rutier de mărfuri, facilitarea accesului operatorilor la piețele internaționale și integrarea progresivă a soluțiilor de mobilitate durabilă.

**161.** ***Obiectivul specific 2.1.*** Asigurarea, până în anul 2030, a unor servicii de transport public de persoane accesibile, de calitate și digitalizate, cu acoperire teritorială extinsă.

**162.** ***Obiectivul specific 2.2.*** Creșterea, până în anul 2030, a competitivității transportului rutier de mărfuri, prin digitalizarea proceselor de transport și facilitarea accesului operatorilor la piețele internaționale.

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

**163.** Obiectivul urmărește continuarea reformei structurale și instituționale a sectorului feroviar, crearea unui cadru sustenabil de finanțare și acces la infrastructură și modernizarea rețelei feroviare. Intervențiile vor contribui la creșterea performanței și competitivității transportului feroviar, îmbunătățirea interoperabilității și integrarea progresivă în spațiul feroviar unic european.

**164.** ***Obiectivul specific 3.1.*** Asigurarea, până în anul 2030, a unui cadru instituțional, financiar și tarifar funcțional și sustenabil pentru dezvoltarea și operarea infrastructurii feroviare.

**165.** ***Obiectivul specific 3.2***. Creșterea, până în anul 2030, a performanței infrastructurii feroviare, prin reabilitarea și modernizarea coridoarelor prioritare și a sistemelor de semnalizare și management al traficului, astfel încât viteza medie a transportului feroviar să se majoreze cu cel puțin 50% față de nivelul de referință.

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

**166.** Obiectivul urmărește valorificarea potențialului transportului naval prin revitalizarea transportului pe căile navigabile interioare, dezvoltarea și modernizarea infrastructurii portuare și consolidarea cadrului normativ și instituțional. Intervențiile vor contribui la diversificarea opțiunilor de transport de mărfuri, dezvoltarea multimodalității și integrarea sectorului naval în rețelele și standardele europene și internaționale.

**167.** ***Obiectivul specific 4.1.*** Creșterea, până în anul 2030, a capacității și performanței infrastructurii portuare și de navigație, prin extinderea și digitalizarea infrastructurii portuare și a serviciilor de navigație, astfel încât volumul mărfurilor

procesate în Complexul Portuar Giurgiulești să crească cu cel puțin 15% față de anul 2025.

**168.** ***Obiectivul specific 4.2.*** Creșterea, până în anul 2030, a siguranței navigației și a conformității transportului naval cu standardele europene și internaționale aplicabile.

**Obiectivul general 5. Transport aerian sigur, accesibil și sustenabil**

**169.** Obiectivul urmărește dezvoltarea unui sistem de transport aerian sigur, competitiv și accesibil, prin consolidarea cadrului normativ și instituțional, modernizarea capacităților aeroportuare și creșterea conectivității aeriene. Intervențiile vor susține integrarea sectorului în piața europeană a transportului aerian, aplicarea standardelor europene și internaționale și creșterea atractivității aeroporturilor pentru pasageri și operatorii aerieni.

**170.** ***Obiectivul specific 5.1.*** Consolidarea, până în anul 2030, a siguranței, securității și sustenabilității transportului aerian, în concordanță cu cerințele europene și internaționale aplicabile.

**171.** ***Obiectivul specific 5.2.*** Creșterea, până în anul 2030, a conectivității și accesibilității transportului aerian, prin dezvoltarea serviciilor și capacităților aeroportuare.

## IV. INDICATORI DE MONITORIZARE

**172.** Monitorizarea implementării Programului se va realiza în baza unui sistem de indicatori structurat pe două niveluri, care asigură legătura dintre obiectivele Programului, rezultatele obținute prin realizarea măsurilor planificate și efectele urmărite la nivelul sistemului de transport. În acest sens, indicatorii de rezultat sunt aferenți obiectivelor specifice și permit evaluarea progresului direct generat prin implementarea reformelor, proiectelor și măsurilor prevăzute de Program, iar indicatorii de impact sunt aferenți obiectivelor generale și reflectă schimbările preconizate pe termen mediu, ca urmare a implementării Programului.

**173.** Indicatorii de rezultat au fost stabiliți în funcție de relevanța acestora pentru obiectivele specifice, caracterul măsurabil, disponibilitatea datelor, precum și posibilitatea monitorizării periodice de către autoritățile și instituțiile responsabile.

**174.** Monitorizarea indicatorilor de rezultat va permite aprecierea gradului de realizare a obiectivelor specifice, identificarea eventualelor întârzieri sau abateri față de țintele stabilite și, după caz, ajustarea intervențiilor Programului. Evoluția acestora va fi analizată în corelare cu indicatorii de impact, astfel încât să poată fi evaluată măsura în care rezultatele obținute contribuie la realizarea obiectivelor generale ale Programului și, implicit, la atingerea obiectivelor și țintelor stabilite prin Strategia de mobilitate 2030.

**175.** Indicatorii de rezultat aferenți obiectivelor specifice ale Programului sunt prezentați în tabelul de mai jos.

Tabelul 2

**Indicatori de rezultat pentru obiectivele specifice**

| Nr. crt. | Obiective specifice | Indicatori de rezultat | Unitatea de măsură | Valoare de referință (2025) | Țintă intermediară (2027) | Țintă care urmează a fi atinsă (2030) | Furnizor de date |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
| **Obiectivul general 1. Creșterea fiabilității și rezilienței mobilității rutiere prin îmbunătățirea stării infrastructurii de drumuri.** | | | | | | | |
| 1. | **Obiectivul specific 1.1.** Creșterea, până în anul 2030, a performanței și siguranței circulației pe rețeaua de drumuri publice naționale, prin reabilitarea și modernizarea prioritară a coridoarelor TEN-T și a sectoarelor cu restricții de viteză. | Reducerea timpului de parcurs pe coridoarele afectate de proiectele majore de infrastructură | % față de anul 2025 | 0 | 5 | 20 | S.A. „Administrația Națională a Drumurilor” |
| | | Ponderea lucrărilor de reabilitare/modernizare executate pe coridoarele rețelei TEN-T din lungimea totală reabilitată | % | 0 | 20 | 45 | Administrația Națională a Drumurilor |
| | | Numărul sectoarelor de drumuri publice naționale cu frecvență sporită a accidentelor rutiere (puncte negre) | unități | 24 (2022) | 19 | 12 | S.A. „Administrația Națională a Drumurilor”; Ministerul Afacerilor Interne |
| 2. | **Obiectivul specific 1.2**. Asigurarea, până în anul 2030, a unui mecanism sustenabil și predictibil de finanțare și gestionare a infrastructurii rutiere. | Valoarea asistenței financiare și tehnice externe acordate pentru dezvoltarea infrastructurii (ODD 9.a.1) | milioane dolari SUA | 489 (2023) | 600 | 800 | Baza de date UNSTATS |
| | | Ponderea rețelei de drumuri naționale gestionate printr-un sistem funcțional de | % | 20 | 60 | 90 | Administrația Națională a Drumurilor |

| Nr. crt. | Obiective specifice | Indicatori de rezultat | Unitatea de măsură | Valoare de referință (2025) | Țintă intermediară (2027) | Țintă care urmează a fi atinsă (2030) | Furnizor de date |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
| | | management al activelor rutiere | | | | | |
| | | Gradul de operaționalizare a sistemului de taxare pentru utilizarea infrastructurii rutiere naționale, aliniat acquis-ului Uniunii Europene | % | 0 | 0 | 100 | Administrația Națională a Drumurilor |
| **Obiectivul general 2. Dezvoltarea unui sistem de transport rutier de persoane și mărfuri eficient, accesibil și sustenabil, orientat spre tranziția la o mobilitate durabilă** | | | | | | | |
| 3. | **Obiectivul specific 2.1.** Asigurarea, până în anul 2030, a unor servicii de transport public de persoane accesibile, de calitate și digitalizate, cu acoperire teritorială extinsă. | Numărul orașelor în care utilizarea serviciilor digitalizate de transport urban a îmbunătățit accesul utilizatorilor la informații în timp real și predictibilitatea călătoriilor | unități | 3 | 10 | 15 | Administrația Publică Locală; Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale |
| | | Indicele ponderii vehiculelor cu vechime de peste 20 de ani utilizate în transportul regulat de persoane | indice (2025 = 100) | 100 | 85 | 75 | Agenția Servicii Publice; Agenția Națională Transport Auto |
| | | Numărul rutelor regulate de transport rutier de persoane în trafic raional și interraional aflate în funcțiune, unități | unități | 1640 | 1700 | 1800 | Agenția Națională Transport Auto |
| 4. | **Obiectivul specific 2.2.** Creșterea, până în anul 2030, a | Numărul de operatori de transport rutier de mărfuri din | unități | 2 658 | 2 930 | 3 390 | Agenția Națională Transport Auto |

| Nr. crt. | Obiective specifice | Indicatori de rezultat | Unitatea de măsură | Valoare de referință (2025) | Țintă intermediară (2027) | Țintă care urmează a fi atinsă (2030) | Furnizor de date |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
| | competitivității transportului rutier de mărfuri, prin digitalizarea proceselor de transport și facilitarea accesului operatorilor la piețele internaționale. | Republica Moldova care efectuează curse internaționale | | | | | |
| | | Ponderea cererilor pentru serviciile ANTA depuse în format electronic din totalul cererilor depuse | % | 93,8 | 97 | 100 | Agenția Națională Transport Auto; Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării |
| **Obiectivul general 3. Servicii feroviare modernizate și eficiente, complet integrate în spațiul feroviar unic european.** | | | | | | | |
| 5. | **Obiectivul specific 3.1**. Asigurarea, până în anul 2030, a unui cadru instituțional, financiar și tarifar funcțional și sustenabil pentru dezvoltarea și operarea infrastructurii feroviare. | Gradul de implementare a restructurării sectorului feroviar și a separării administrării infrastructurii de operarea serviciilor | % | 25 | 100 | 100 | Agenția Proprietății Publice |
| | | Gradul de acoperire financiară a necesarului anual de întreținere/reînnoire a infrastructurii feroviare | % | 5 | 35 | 70 | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale |
| 6. | **Obiectivul specific 3.2**. Creșterea, până în anul 2030, a performanței infrastructurii feroviare, prin reabilitarea și modernizarea coridoarelor prioritare și a | Viteza medie a transportului feroviar | km/h | 30 | 35 | 45 | Î.S. Calea Ferată din Moldova |
| | | Ponderea lungimii sectoarelor feroviare cu restricții de viteză la începutul Programului pe care aceste | % | 0 | 13 | 40 | Î.S. „Calea Ferată din Moldova” |

| Nr. crt. | Obiective specifice | Indicatori de rezultat | Unitatea de măsură | Valoare de referință (2025) | Țintă intermediară (2027) | Țintă care urmează a fi atinsă (2030) | Furnizor de date |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
| | sistemelor de semnalizare și management al traficului, astfel încât viteza medie a transportului feroviar să se majoreze cu cel puțin 50% față de nivelul de referință. | restricții au fost eliminate | | | | | |
| **Obiectivul general 4. Dezvoltarea transportului naval și a infrastructurii portuare pentru asigurarea unui sistem eficient, sustenabil și competitiv, aliniat standardelor europene și internaționale** | | | | | | | |
| 7. | **Obiectivul specific 4.1.** Creșterea, până în anul 2030, a capacității și performanței infrastructurii portuare și de navigație, prin extinderea și digitalizarea infrastructurii portuare și a serviciilor de navigație, astfel încât volumul mărfurilor procesate în Complexul Portuar Giurgiulești să crească cu cel puțin 15% față de anul 2025. | Traficul anual de nave în complexul portuar Giurgiulești, număr de intrări | unități | 1535 | 1700 | 2200 | Agenția Navală |
| | | Volumul mărfurilor procesate în Complexul Portuar Giurgiulești | mii tone | 2 620 | 2 750 | 3 020 | Agenția Navală |
| 8. | **Obiectivul specific 4.2**. Creșterea, până în anul 2030, a siguranței navigației și a conformității | Ponderea navelor inspectate la care nu au fost constatate deficiențe majore privind siguranța navigației | % | 80 | 90 | 95 | Agenția Navală |

| Nr. crt. | Obiective specifice | Indicatori de rezultat | Unitatea de măsură | Valoare de referință (2025) | Țintă intermediară (2027) | Țintă care urmează a fi atinsă (2030) | Furnizor de date |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** |
| | transportului naval cu standardele europene și internaționale aplicabile | Gradul de implementare a Sistemului de informații fluviale (RIS) | % | 25 | 50 | 100 | Agenția Navală |
| **Obiectivul general 5. Transport aerian sigur, accesibil și sustenabil** | | | | | | | |
| 9. | **Obiectivul specific 5.1.** Consolidarea, până în anul 2030, a siguranței, securității și sustenabilității transportului aerian, în concordanță cu cerințele europene și internaționale aplicabile. | Agenți aeronautici certificați pe domeniile aviației civile | unități | 14 | 18 | 20 | Autoritatea Aeronautică Civilă |
| | | Numărul companiilor aeriene care au operat curse comerciale regulate și neregulate spre/dinspre Republica Moldova | unități | 33 | 40 | 45 | Autoritatea Aeronautică Civilă |
| 10. | **Obiectivul specific 5.2.** Creșterea, până în anul 2030, a conectivității și accesibilității transportului aerian, prin dezvoltarea serviciilor și capacităților aeroportuare | Capacitatea de procesare a pasagerilor a infrastructurii aeroportuare | pasageri/ oră | 800 | 1 100 | 1 200 | Aeroportul Internațional „Eugen Doga” – Chișinău |
| | | Numărul destinațiilor deservite prin curse aeriene regulate | unități | 60 | 70 | 80 | Autoritatea Aeronautică Civilă |

# V. IMPACTUL

**176.** Implementarea Programului va genera, pe termen mediu, schimbări la nivelul sistemului național de transport și al mobilității persoanelor și mărfurilor, prin îmbunătățirea calității și rezilienței infrastructurii, creșterea accesibilității și eficienței serviciilor de transport, sporirea siguranței, dezvoltarea unor soluții de mobilitate durabilă și consolidarea conectivității Republicii Moldova cu rețeaua europeană de transport.

**177.** Efectele preconizate rezultă din realizarea cumulativă a acțiunilor și reformelor prevăzute de Program și sunt corelate cu obiectivele generale și specifice ale acestuia. Progresul înregistrat prin realizarea indicatorilor de rezultat aferenți obiectivelor specifice va contribui, în mod gradual, la producerea schimbărilor urmărite la nivelul obiectivelor generale și, implicit, la atingerea indicatorilor de impact și a țintelor stabilite prin Strategia de mobilitate 2030.

**178.** În domeniul infrastructurii rutiere, implementarea Programului va contribui la îmbunătățirea stării tehnice, fiabilității și rezilienței rețelei de drumuri și a conectivității între localități, oferind populației și întreprinderilor condiții de deplasare mai sigure și predictibile. Reabilitarea și întreținerea infrastructurii, gestionarea eficientă a activelor rutiere și consolidarea mecanismelor de finanțare vor susține reducerea timpului de parcurs și a numărului sectoarelor cu frecvență sporită a accidentelor, precum și extinderea utilizării sistemului de management al activelor rutiere. Aceste rezultate, urmărite prin indicatorii de rezultat ai Programului, vor contribui, cumulativ, la creșterea ponderii drumurilor în stare bună și foarte bună și la reducerea ratelor accidentelor și deceselor rutiere.

**179.** În transportul rutier de persoane, efectele preconizate constau în îmbunătățirea accesului la servicii regulate, de calitate și mai ușor de utilizat, inclusiv în localitățile mici și în mediul rural. Extinderea acoperirii teritoriale, reînnoirea vehiculelor și organizarea mai eficientă a rutelor vor crea condiții pentru deplasări cotidiene mai fiabile. Digitalizarea serviciilor și îmbunătățirea accesului la informații vor facilita planificarea călătoriilor și utilizarea transportului public.

**180.** În transportul rutier de mărfuri, simplificarea procedurilor administrative, digitalizarea documentelor și interconectarea sistemelor informaționale vor contribui la reducerea timpului necesar îndeplinirii formalităților și la îmbunătățirea condițiilor de activitate ale operatorilor. Facilitarea accesului la piețele internaționale și îmbunătățirea conexiunilor logistice vor sprijini predictibilitatea livrărilor și competitivitatea întreprinderilor. Aceste schimbări vor contribui la dezvoltarea activității de transport și la îmbunătățirea performanței logistice, evoluția volumului și parcursului mărfurilor.

**181.** În sectorul feroviar, modernizarea infrastructurii și realizarea reformei instituționale și financiare vor contribui la creșterea fiabilității și competitivității serviciilor de transport. Îmbunătățirea stării infrastructurii, eliminarea restricțiilor de viteză și modernizarea organizării circulației vor susține reducerea duratei deplasărilor și creșterea predictibilității acestora. Delimitarea responsabilităților de administrare a infrastructurii și de operare a serviciilor, împreună cu mecanismele sustenabile de finanțare, vor crea condiții pentru funcționarea mai eficientă a sectorului.

**182.** În transportul naval, dezvoltarea infrastructurii portuare și a serviciilor de navigație va contribui la utilizarea mai eficientă a capacităților existente și la îmbunătățirea condițiilor de operare. Digitalizarea schimbului de informații și

consolidarea capacităților de supraveghere și control vor sprijini siguranța navigației și respectarea standardelor europene și internaționale.

**183.** În transportul aerian, adaptarea infrastructurii aeroportuare și a capacităților operaționale la evoluția traficului va contribui la îmbunătățirea condițiilor de deservire a pasagerilor și la gestionarea mai eficientă a fluxurilor. Dezvoltarea serviciilor și a conexiunilor aeriene va facilita mobilitatea internațională a populației și accesul întreprinderilor la pieţele externe. Consolidarea capacităților de reglementare, certificare și supraveghere va susține dezvoltarea sectorului în condiții de siguranță și securitate. Aceste rezultate vor contribui la consolidarea conectivității și la integrarea continuă a Republicii Moldova în piața europeană a transportului aerian.

**184.** La nivel transversal, dezvoltarea conexiunilor intermodale, a infrastructurii logistice și a interoperabilității sistemelor informaționale va facilita transferul pasagerilor și mărfurilor între modurile de transport. O mai bună coordonare a infrastructurii și serviciilor va contribui la reducerea blocajelor și la creșterea flexibilității sistemului în cazul perturbării unor rute. Totodată, promovarea transportului public și a soluțiilor cu emisii reduse va crea condiții pentru utilizarea mai eficientă a energiei și diminuarea poluării asociate transporturilor. Amploarea acestor beneficii va depinde de tehnologiile aplicate, utilizarea efectivă a serviciilor și transferul modal realizat.

**185.** Din perspectiva egalității de gen și a principiului „a nu lăsa pe nimeni în urmă”, Programul urmărește îmbunătățirea accesului echitabil la infrastructura și serviciile de transport și reducerea barierelor de mobilitate. Planificarea și implementarea intervențiilor vor ține cont de necesitățile femeilor și bărbaților, ale persoanelor cu dizabilități și cu mobilitate redusă, vârstnicilor, copiilor și populației din zonele insuficient deservite. Îmbunătățirea accesibilității fizice și informaționale și a disponibilității serviciilor va facilita participarea acestor grupuri la activități educaționale, economice și sociale.

**186.** În ansamblu, realizarea Programului va contribui la atingerea obiectivelor și indicatorilor Strategiei de mobilitate 2030 prin transformarea obiectivelor generale și direcțiilor prioritare în rezultate concrete la nivelul infrastructurii și serviciilor de transport și, ulterior, în efecte durabile asupra mobilității, conectivității, siguranței, competitivității și sustenabilității sistemului național de transport.

**187.** Pentru evaluarea efectelor pe termen mediu generate prin implementarea Programului și a contribuției acestora la atingerea obiectivelor generale, sunt stabiliți indicatorii de impact prezentați în tabelul de mai jos.

Tabelul 3

**Indicatori de impact ai Programului**

| Nr. crt. | Indicatori de impact | Unitatea de măsură | Valoare de referință (2025) | Ținta intermediară (2027) | Ținta care urmează a fi atinsă (2030) | Furnizor de date |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** |
| **Obiectivul general 1. Creșterea fiabilității și rezilienței mobilității rutiere prin îmbunătățirea stării infrastructurii de drumuri.** | | | | | | |
| 1. | Ponderea drumurilor publice naționale în stare „rea” și „foarte rea” la nivel de rețea | % | 46,01 | 25 | 10 | S.A. „Administrația Națională a Drumurilor” |
| 2. | Starea drumurilor publice naționale, ponderea drumurilor în stare „bună” și „foarte bună” | % | 33,72 | 50 | 75 | S.A. „Administrația Națională a Drumurilor” |
| 3. | Rata accidentelor rutiere la 100 de mii de populație (ODD 11.2.1.3) | Accidente la 100 000 de locuitor | 93,3 | 74,6 | 70 | Ministerul Afacerilor Interne |
| 4. | Rata deceselor cauzate de accidentele rutiere la 100 de mii de populație | Decese la 100 000 de locuitor | 7,88 | 6,2 | 5,1 | Ministerul Afacerilor Interne |
| 5. | Indicele de performanță logistică (LPI) | Puncte, pe o scară de la 1 la 5 | 2,5 (2023) | 3,0 | 3,5 | Banca Mondială |
| **Obiectivul general 2. Dezvoltarea unui sistem de transport rutier de persoane și mărfuri eficient, accesibil și sustenabil, orientat spre tranziția la o mobilitate durabilă** | | | | | | |
| 6. | Rata de reducere a emisiilor de $CO_2$ generate de transportul rutier | % față de 2025 | 0 | 7 | 15 | Agenția de Mediu |
| 7. | Pasageri transportați cu autobuze și microbuze | mii | 137 071,5 | 158 600,0 | 182 000,0 | Biroul Național de Statistică; Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale |
| 8. | Parcursul pasagerilor transportați cu transportul public | mil. pasageri-km | 3 364,1 | 4 350,0 | 4 960,0 | Biroul Național de Statistică; Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale |

| Nr. crt. | Indicatori de impact | Unitatea de măsură | Valoare de referință (2025) | Ținta intermediară (2027) | Ținta care urmează a fi atinsă (2030) | Furnizor de date |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** |
| | | | | | | |
| 9. | Volumul mărfurilor transportate cu transportul rutier | mii tone | 48 509,4 | 50 950 | 54 000 | Biroul Național de Statistică; Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale |
| 10. | Parcursul mărfurilor transportate cu transportul rutier | mil. tone-km | 7 706,1 | 8 860 | 10 020 | Biroul Național de Statistică; Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale |
| 11. | Ponderea autoturismelor electrice și hibride în totalul de autoturisme | % | 7 | 9 | 15 | Agenția Servicii Publice |
| **Obiectivul general 3. Servicii feroviare modernizate și eficiente, complet integrate în spațiul feroviar unic european.** | | | | | | |
| 12. | Cota modală a transportului feroviar de mărfuri | % | 4,9 | 7 | 10 | Biroul Național de Statistică; Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale |
| 13. | Parcursul de pasageri pe calea ferată | mil. pasageri-km | 34,3 | 41,2 | 47,1 | Biroul Național de Statistică; Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale |
| **Obiectivul general 4. Dezvoltarea transportului naval și a infrastructurii portuare pentru asigurarea unui sistem eficient, sustenabil și competitiv, aliniat standardelor europene și internaționale** | | | | | | |
| 14. | Volumul transportului de mărfuri pe căi navigabile interioare | mii tone | 140,0 | 150,6 | 168,0 | Biroul Național de Statistică |

| Nr. crt. | Indicatori de impact | Unitatea de măsură | Valoare de referință (2025) | Ținta intermediară (2027) | Ținta care urmează a fi atinsă (2030) | Furnizor de date |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 15. | Statutul pavilionului național în cadrul Memorandumului de la Paris privind controlul statului portului (Paris MoU) | Categorie: lista albă, gri sau neagră | Lista neagră | Lista gri | Lista albă | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale |
| **Obiectivul general 5. Transport aerian sigur, accesibil și sustenabil** | | | | | | |
| 16. | Coeficientul de îmbarcare a pasagerilor pe aeronavele care efectuează zboruri spre/dinspre Moldova, pasager per zbor | Pasageri/zbor | 134 | 150 | 160 | Î.S. „Aeroportul Internațional „Eugen Doga” – Chișinău” |
| 17. | Traficul anual de pasageri în transportul aerian | mii pasageri | 6 080,4 | 7 700,0 | 10 000,0 | Î.S. „Aeroportul Internațional „Eugen Doga” – Chișinău” |

## VI. COSTURI

**188.** Implementarea Programului presupune mobilizarea unor resurse financiare semnificative, determinate de amploarea reformelor și a proiectelor investiționale planificate pentru perioada 2026–2030 în domeniul infrastructurii și serviciilor de transport rutier, feroviar, naval și aerian. Necesarul financiar aferent fiecărei acțiuni este estimat în Planul de acțiuni, cu indicarea costului total, repartizarea acestuia pe ani de implementare, sursele de finanțare și, după caz, a costurilor pentru care, la etapa elaborării Programului, nu au fost identificate surse de acoperire.

**189.** În baza estimărilor consolidate în Planul de acțiuni, costul total al implementării Programului constituie 77 313 343,5 mii lei, dintre care 17 269 634,4 mii lei (22,3%) urmează a fi acoperite din bugetul de stat, 40 472 253,3 mii lei (52,3%) din surse externe, iar 19 571 455,8 mii lei (25,3%) reprezintă costuri pentru care, la etapa elaborării Programului, sursele de finanțare nu au fost identificate sau confirmate integral.

**190.** Costurile acoperite din bugetul de stat cuprind, în principal, mijloacele Fondului rutier destinate întreținerii, reparației și gestionării drumurilor publice naționale, alocațiile pentru măsurile finanțate în cadrul Planului de creștere economică pentru Republica Moldova, precum și costurile aferente acțiunilor de reglementare, consolidării capacităților instituționale și cofinanțării proiectelor finanțate din surse externe.

**191.** Costurile acoperite din surse externe includ și costurile proiectelor investiționale din portofoliul Planului de creștere economică validate pentru finanțare din componenta NIP, aflate în etapa de pregătire. Costurile proiectelor din portofoliu aflate în așteptare pentru ciclul de finanțare de după anul 2028 (construcția liniei de cale ferată electrificate Ungheni–Chișinău, construcția terminalului logistic multimodal Chișinău și extinderea portului Giurgiulești) sunt reflectate drept costuri neacoperite.

**192.** Pentru proiectele a căror perioadă de implementare depășește anul 2030, în Program sunt incluse doar costurile aferente perioadei de implementare a acestuia și anume anii 2026–2030.

**193.** Necesarul financiar este estimat la 5 223 282,3 mii lei pentru anul 2026, 6 446 877,9 mii lei în 2027, 21 773 990,4 mii lei în 2028, 20 684 027,1 mii lei în 2029 și 23 185 165,8 mii lei în 2030.

**194.** Acoperirea necesarului financiar va fi planificată în corelare cu cadrul bugetar pe termen mediu și cu programele și subprogramele bugetare aferente sectorului transporturilor. Finanțarea de la bugetul de stat va fi realizată, în principal, prin Programul bugetar 64 „Dezvoltarea transporturilor”, care include subprogramul 6402 „Dezvoltarea drumurilor”, subprogramul 6403 „Dezvoltarea transportului naval”, subprogramul 6404 „Dezvoltarea transportului rutier”, subprogramul 6405 „Dezvoltarea transportului feroviar” și subprogramul 6406 „Dezvoltarea transportului aerian”.

**195.** În cadrul acestei arhitecturi bugetare, finanțarea acțiunilor aferente elaborării politicilor, coordonării, managementului și administrării în domeniul infrastructurii și transporturilor se va asigura, complementar, prin subprogramul 6101 „Elaborarea politicii și managementul în domeniul infrastructurii și dezvoltării regionale”.

**196.** Necesitățile de finanțare aferente implementării Programului vor fi propuse spre includere și actualizare în Cadrul bugetar pe termen mediu și în bugetele anuale, în conformitate cu prevederile Legii finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr. 181/2014. Planificarea alocațiilor se va realiza în funcție de prioritățile stabilite, gradul de pregătire a intervențiilor și capacitatea de implementare. Planificarea resurselor va ține cont de prioritățile stabilite, gradul de pregătire a intervențiilor și capacitatea de implementare. Finanțarea din bugetul de stat se va realiza în limitele alocațiilor aprobate anual autorităților și instituțiilor responsabile.

**197.** Având în vedere amploarea necesităților investiționale din sectorul transporturilor și limitele resurselor financiare bugetare, implementarea Programului nu se va baza exclusiv pe finanțarea de la bugetul de stat. În acest context, o atenție prioritară va fi acordată mobilizării resurselor externe pentru proiectele majore de infrastructură, inclusiv pentru dezvoltarea și modernizarea conexiunilor aferente rețelei transeuropene de transport, reabilitarea infrastructurii rutiere și feroviare, dezvoltarea infrastructurii portuare și a transportului multimodal, modernizarea infrastructurii aeroportuare, precum și implementarea

soluțiilor de mobilitate durabilă și digitalizare. Finanțarea externă va completa resursele bugetare naționale și va contribui la reducerea presiunii asupra bugetului de stat.

**198.** Pentru asigurarea transparenței financiare, necesarul aferent acțiunilor și proiectelor ale căror surse de finanțare nu sunt identificate sau confirmate integral va fi reflectat distinct drept cost neacoperit. Identificarea surselor pentru acoperirea acestuia va constitui o responsabilitate comună a autorităților și instituțiilor responsabile de implementare, prin integrarea treptată a necesităților în procesul bugetar, atragerea asistenței externe și valorificarea altor mecanisme de finanțare disponibile. Inițierea acțiunilor respective se va realiza numai după identificarea și aprobarea surselor de finanțare, în conformitate cu cadrul bugetar pe termen mediu și cu procedurile aplicabile investițiilor publice.

**199.** Costurile estimate pentru implementarea Programului, repartizate pe obiective specifice, ani și surse de finanțare, sunt prezentate în tabelul de mai jos și detaliate la nivelul fiecărei acțiuni în Planul de acțiuni. Datele financiare vor fi actualizate periodic în cadrul procesului de monitorizare a implementării Programului și al elaborării Cadrului bugetar pe termen mediu.

Tabelul 4

**Costuri pentru punerea în aplicare a Programului**

| Obiectivul specific | Codul subprog-ramului bugetar | Costuri totale (mii lei) | Costuri pe ani (mii lei) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Anul 2026 | Anul 2027 | Anul 2028 | Anul 2029 | Anul 2030 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| **Obiectivul specific 1.1 Creșterea, până în anul 2030, a performanței și siguranței circulației pe rețeaua de drumuri publice naționale, prin reabilitarea și modernizarea prioritară a coridoarelor TEN-T și a sectoarelor cu restricții de viteză** | 6402; 6404; | 47 884 446,4 | 4 058 595,3 | 4 830 530,2 | 12 443 755,4 | 11 858 206,8 | 14 693 358,7 |
| Costuri acoperite din bugetul de stat | | 16 079 694,4 | 2 780 595,3 | 3 768 499,1 | 3 530 200,0 | 3 000 200,0 | 3 000 200,0 |
| Costuri acoperite din asistența externă | | 30 020 752,0 | 1 278 000,0 | 1 062 031,1 | 7 862 888,8 | 8 491 340,2 | 11 326 491,9 |
| Costuri neacoperite | | 1 784 000,0 | 0,0 | 0,0 | 1 050 666,6 | 366 666,6 | 366 666,8 |
| **Obiectivul specific 1.2 Asigurarea, până în anul 2030, a unui mecanism sustenabil și predictibil de finanțare și gestionare a infrastructurii rutiere** | 6101 6402 | 94 294,8 | 215,8 | 45 890,0 | 8 189,0 | 40 000,0 | 0,0 |
| Costuri acoperite din bugetul de stat | | 604,8 | 215,8 | 200,0 | 189,0 | 0,0 | 0,0 |
| Costuri acoperite din asistența externă | | 90 690,0 | 0,0 | 42 690,0 | 8 000,0 | 40 000,0 | 0,0 |
| Costuri neacoperite | | 3 000,0 | 0,0 | 3 000,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **Obiectivul specific 2.1. Asigurarea, până în anul 2030, a unor servicii de transport public de persoane accesibile, de calitate și digitalizate, cu acoperire teritorială extinsă.** | 6101 6404 | 165 001,9 | 634,6 | 967,0 | 52 400,0 | 55 500,0 | 55 500,3 |
| Costuri acoperite din bugetul de stat | | 801,6 | 234,6 | 567,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Costuri acoperite din asistența externă | | 1 200,0 | 400,0 | 400,0 | 400,0 | 0,0 | 0,0 |
| Costuri neacoperite | | 163 000,3 | 0,0 | 0,0 | 52 000,0 | 55 500,0 | 55 500,3 |
| **Obiectivul specific 2.2. Creșterea, până în anul 2030, a competitivității transportului rutier de mărfuri, prin digitalizarea proceselor de transport și facilitarea accesului operatorilor la piețele internaționale.** | 6101 6404 | 86 609,9 | 606,9 | 10 836,0 | 8 559,0 | 3 739,0 | 62 869,0 |
| Costuri acoperite din bugetul de stat | | 20 419,9 | 606,9 | 5 086,0 | 7 239,0 | 3 619,0 | 3 869,0 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Costuri acoperite din asistența externă | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Costuri neacoperite | | 66 190,0 | 0,0 | 5 750,0 | 1 320,0 | 120,0 | 59 000,0 |
| **Obiectivul specific 3.1. Asigurarea, până în anul 2030, a unui cadru instituțional, financiar și tarifar funcțional și sustenabil pentru dezvoltarea și operarea infrastructurii feroviare.** | 6101<br>6405 | 2 354 343,2 | 31 642,5 | 300 189,0 | 608 546,9 | 675 860,9 | 738 103,9 |
| Costuri acoperite din bugetul de stat | | 1 010 631,5 | 30 442,5 | 300 189,0 | 80 000,0 | 300 000,0 | 300 000,0 |
| Costuri acoperite din asistența externă | | 1 200,0 | 1 200,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Costuri neacoperite | | 1 342 511,7 | 0,0 | 0,0 | 528 546,9 | 375 860,9 | 438 103,9 |
| **Obiectivul specific 3.2. Creșterea, până în anul 2030, a performanței infrastructurii feroviare, prin reabilitarea și modernizarea coridoarelor prioritare și a sistemelor de semnalizare și management al traficului, astfel încât viteza medie a transportului feroviar să se majoreze cu cel puțin 50% față de nivelul de referință** | 6405 | 17 913 606,4 | 1 106 818,4 | 1 024 418,4 | 5 497 025,3 | 5 218 110,4 | 5 067 233,9 |
| Costuri acoperite din bugetul de stat | | 139 796,3 | 67 796,3 | 24 000,0 | 24 000,0 | 24 000,0 | 0,0 |
| Costuri acoperite din asistența externă | | 2 461 414,9 | 1 034 727,8 | 901 205,1 | 386 581,5 | 119 576,1 | 19 324,4 |
| Costuri neacoperite | | 15 312 395,2 | 4 294,3 | 99 213,3 | 5 086 443,8 | 5 074 534,3 | 5 047 909,5 |
| **Obiectivul specific 4.1. Creșterea, până în anul 2030, a capacității și performanței infrastructurii portuare și de navigație, prin extinderea și digitalizarea infrastructurii portuare și a serviciilor de navigație, astfel încât volumul mărfurilor procesate în Complexul Portuar Giurgiulești să crească cu cel puțin 15% față de anul 2025.** | 6403;<br>6405 | 744 348,4 | 20 476,4 | 1 792,0 | 435 770,0 | 220 310,0 | 66 000,0 |
| Costuri acoperite din bugetul de stat | | 310,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 310,0 | 0,0 |
| Costuri acoperite din asistența externă | | 20 476,4 | 20 476,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Costuri neacoperite | | 723 562,0 | 0,0 | 1 792,0 | 435 770,0 | 220 000,0 | 66 000,0 |
| **Obiectivul specific 4.2. Creșterea, până în anul 2030, a siguranței navigației și a conformității transportului naval cu standardele europene și internaționale aplicabile** | 6101<br>6403 | 168 923,2 | 631,6 | 78 942,6 | 81 149,0 | 8 100,0 | 100,0 |
| Costuri acoperite din bugetul de stat | | 2 223,2 | 631,6 | 742,6 | 649,0 | 100,0 | 100,0 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Costuri acoperite din asistența externă | | 200,0 | 0,0 | 200,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Costuri neacoperite | | 166 500,0 | 0,0 | 78 000,0 | 80 500,0 | 8 000,0 | 0,0 |
| **Obiectivul specific 5.1. Consolidarea, până în anul 2030, a siguranței, securității și sustenabilității transportului aerian, în concordanță cu cerințele europene și internaționale aplicabile.** | 6101<br>6406 | 24 549,3 | 3 660,8 | 9 812,7 | 7 075,8 | 2 000,0 | 2 000,0 |
| Costuri acoperite din bugetul de stat | | 14 252,7 | 2 715,8 | 5 136,9 | 2 400,0 | 2 000,0 | 2 000,0 |
| Costuri acoperite din asistența externă | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Costuri neacoperite | | 10 296,6 | 945,0 | 4 675,8 | 4 675,8 | 0,0 | 0,0 |
| **Obiectivul specific 5.2. Creșterea, până în anul 2030, a conectivității și accesibilității transportului aerian, prin dezvoltarea serviciilor și capacităților aeroportuare.** | 6101<br>6406 | 7 877 220,0 | 0,0 | 143 500,0 | 2 631 520,0 | 2 602 200,0 | 2 500 000,0 |
| Costuri acoperite din bugetul de stat | | 900,0 | 0,0 | 300,0 | 300,0 | 300,0 | 0,0 |
| Costuri acoperite din asistența externă | | 7 876 320,0 | 0,0 | 143 200,0 | 2 631 220,0 | 2 601 900,0 | 2 500 000,0 |
| Costuri neacoperite | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **Total** | | **77 313 343,5** | **5 223 282,3** | **6 446 877,9** | **21 773 990,4** | **20 684 027,1** | **23 185 165,8** |
| **Costuri acoperite din bugetul de stat** | | **17 269 634,4** | **2 883 238,8** | **4 104 720,6** | **3 644 977,0** | **3 330 529,0** | **3 306 169,0** |
| **Costuri acoperite din asistența externă** | | **40 472 253,3** | **2 334 804,2** | **2 149 726,2** | **10 889 090,3** | **11 252 816,3** | **13 845 816,3** |
| **Costuri neacoperite** | | **19 571 455,8** | **5 239,3** | **192 431,1** | **7 239 923,1** | **6 100 681,8** | **6 033 180,5** |

## VII. RISCURI DE IMPLEMENTARE

**200.** Implementarea Programului poate fi influențată de factori interni și externi care pot afecta realizarea în termenele stabilite a acțiunilor prevăzute, atingerea indicatorilor de rezultat și, implicit, contribuția Programului la realizarea obiectivelor și indicatorilor de impact ai Strategiei de mobilitate 2030.

**201.** Riscurile de implementare au fost identificate în corelare cu riscurile și provocările evidențiate în Strategie, cu problemele și constrângerile constatate în analiza situației, precum și cu specificul intervențiilor planificate pentru perioada 2026–2030. Având în vedere caracterul operațional al Programului, riscurile sunt detaliate pe categorii tematice, astfel încât să reflecte factorii care pot influența nemijlocit realizarea reformelor, proiectelor investiționale și măsurilor prevăzute în Planul de acțiuni.

**202.** Probabilitatea de materializare și impactul potențial al riscurilor sunt evaluate utilizând trei niveluri: scăzut, mediu și ridicat. Principalele riscuri identificate, precum și măsurile de diminuare aferente, sunt prezentate în tabel.

| Nr. | Risc | Probabilitate | Impact | Măsuri de diminuare a riscurilor |
|---|---|---|---|---|
| **Riscuri organizaționale** | | | | |
| 1 | Capacitatea instituțională și tehnică insuficientă, inclusiv deficitul de personal calificat, pentru implementarea concomitentă a reformelor și proiectelor prevăzute în Program | Ridicată | Ridicat | Consolidarea capacităților instituționale și profesionale prin instruire continuă, asistență tehnică și transfer de expertiză, precum și dezvoltarea competențelor în domeniul managementului proiectelor, achizițiilor, elaborării politicilor, armonizării legislației, monitorizării și evaluării, inclusiv prin aplicarea măsurilor de atragere și menținere a personalului calificat. |
| 2 | Insuficiența și predictibilitatea redusă a resurselor financiare necesare realizării proiectelor și reformelor pe întreaga perioadă de implementare | Ridicată | Ridicat | Corelarea priorităților Programului cu Cadrul bugetar pe termen mediu și cu bugetele anuale, prin planificarea multianuală a investițiilor, etapizarea intervențiilor în funcție de disponibilitatea resurselor și gradul de maturitate a proiectelor, precum și pregătirea și promovarea proiectelor eligibile pentru finanțare externă. |
| 3 | Stabilirea unor ținte sau termene care nu corespund ritmului efectiv de implementare, capacităților instituționale ori resurselor disponibile | Medie | Mediu | Monitorizarea anuală a evoluției indicatorilor în raport cu valorile de referință și țintele stabilite, prin analiza abaterilor și a cauzelor acestora, prioritizarea măsurilor cu contribuție directă la atingerea țintelor și ajustarea etapizării acțiunilor în funcție de rezultatele monitorizării. |
| 4 | Coordonarea insuficientă și delimitarea neclară a responsabilităților între autoritățile și instituțiile | Medie | Ridicat | Delimitarea clară a responsabilităților și desemnarea responsabilului principal pentru fiecare |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | implicate în implementarea acțiunilor cu caracter transversal | | | acțiune, prin instituirea unui mecanism periodic de coordonare interinstituțională, stabilirea termenelor pentru furnizarea contribuțiilor și datelor, precum și examinarea operativă a blocajelor care pot afecta implementarea. |
| 5 | Reducerea continuității reformelor ca urmare a modificării priorităților instituționale sau a implicării insuficiente a factorilor de decizie | Medie | Ridicat | Ancorarea reformelor în documentele naționale de planificare și în angajamentele aferente procesului de aderare la Uniunea Europeană, prin asigurarea continuității măsurilor prin cadrul normativ, planificarea multianuală și stabilirea clară a responsabilităților instituționale, precum și prin informarea periodică a factorilor de decizie cu privire la progresul înregistrat și constrângerile identificate. |
| **Riscuri tehnice și operaționale** | | | | |
| 6 | Întârzieri în pregătirea proiectelor investiționale și atingerea unui nivel insuficient de maturitate tehnică pentru lansarea acestora | Medie | Ridicat | Pregătirea anticipată a studiilor de prefezabilitate și fezabilitate, a documentației tehnice și a procedurilor de autorizare, concomitent cu constituirea și actualizarea portofoliului de proiecte mature și aplicarea unor criterii unitare de prioritizare a investițiilor. |
| 7 | Întârzieri în implementarea proiectelor ca urmare a procedurilor de achiziție, contractare, autorizare, acces la terenuri sau execuție a lucrărilor | Medie | Ridicat | Planificarea integrată a etapelor administrative și tehnice, prin monitorizarea termenelor și a etapelor critice, consolidarea managementului contractelor și identificarea timpurie a constrângerilor privind terenurile, utilitățile, autorizarea și procedurile de achiziție. |
| 8 | Dificultăți în armonizarea cadrului normativ cu acquis- | Medie | Ridicat | Planificarea integrată a măsurilor de transpunere, |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | ul Uniunii Europene și în asigurarea capacității necesare pentru aplicarea efectivă a acestuia | | | punere în aplicare și aliniere, în funcție de natura actului Uniunii Europene, concomitent cu pregătirea cadrului instituțional, a procedurilor administrative, a instrumentelor tehnice și a resurselor necesare aplicării efective a acestora. |
| 9 | Calitatea insuficientă, fragmentarea sau disponibilitatea tardivă a datelor necesare planificării, fundamentării deciziilor și monitorizării indicatorilor Programului, inclusiv lipsa datelor dezagregate după sex, vârstă, dizabilitate, mediu de reședință și regiune, necesare evaluării progresului din perspectiva egalității de gen și a principiului „a nu lăsa pe nimeni în urmă”. | Medie | Mediu | Stabilirea unor metodologii unitare de colectare și calcul al datelor, prin definirea clară a responsabilităților furnizorilor de date și a termenelor de raportare, aplicarea standardelor relevante ale Uniunii Europene, verificarea periodică a calității și coerenței datelor și dezvoltarea interoperabilității sistemelor informaționale, precum și colectarea și raportarea progresivă a datelor dezagregate de către furnizorii de date, în cooperare cu Biroul Național de Statistică. |
| 10 | Neconcordanța dintre programarea și alocarea resurselor financiare și progresul fizic al lucrărilor, serviciilor și reformelor | Medie | Mediu | Corelarea alocării resurselor financiare cu gradul de maturitate și progresul efectiv al intervențiilor, prin monitorizarea integrată a execuției fizice și financiare, fundamentarea redistribuirii resurselor în baza progresului și a rezultatelor obținute și consolidarea transparenței în utilizarea fondurilor. |
| **Riscuri externe** | | | | |
| 11 | Incertitudinea privind evoluția fluxurilor de pasageri și mărfuri și modificarea structurii cererii pentru diferitele moduri de transport | Ridicată | Mediu | Monitorizarea periodică a evoluției fluxurilor de transport și a indicatorilor de piață, prin utilizarea scenariilor alternative în fundamentarea proiectelor, etapizarea investițiilor în funcție de evoluția cererii și actualizarea priorităților pe baza datelor disponibile. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 12 | Capacitatea limitată a pieței de a asigura furnizori specializați, operatori economici și expertiză tehnică pentru proiectele investiționale complexe | Ridicată | Mediu | Consultarea pieței înainte de lansarea proiectelor complexe, prin planificarea realistă a procedurilor de achiziție și a termenelor de execuție, facilitarea participării operatorilor economici calificați și promovarea cooperării dintre furnizorii internaționali și companiile locale, inclusiv prin transfer de expertiză. |
| 13 | Persistența instabilității regionale și perturbarea coridoarelor de transport, a fluxurilor logistice și a operațiunilor transfrontaliere | Ridicată | Ridicat | Diversificarea rutelor de transport și dezvoltarea conexiunilor alternative, prin consolidarea intermodalității și a redundanței rețelelor, coordonarea măsurilor de facilitare a fluxurilor cu România și Ucraina și integrarea scenariilor de perturbare regională în planificarea proiectelor și serviciilor de transport. |
| 14 | Intensificarea efectelor schimbărilor climatice asupra infrastructurii și continuității serviciilor de transport | Medie | Ridicat | Integrarea evaluării vulnerabilităților climatice în procesul de pregătire a proiectelor, prin aplicarea criteriilor de reziliență în proiectarea, construcția, reabilitarea și întreținerea infrastructurii, prioritizarea intervențiilor în sectoarele vulnerabile și consolidarea întreținerii preventive și a mecanismelor de asigurare a continuității serviciilor. |
| 15 | Reticența unor părți interesate față de reformele care modifică organizarea pieței, mecanismele de finanțare, tarifare sau condițiile de prestare a serviciilor | Scăzută | Mediu | Consultarea timpurie a părților interesate și informarea transparentă cu privire la argumentele, beneficiile și efectele măsurilor propuse, prin aplicarea etapizată, după caz, a reformelor și asigurarea unei comunicări adecvate privind modificările cadrului normativ și procesul de implementare a schimbărilor.. |

# VIII. AUTORITĂȚI ȘI INSTITUȚII RESPONSABILE

**203.** Coordonarea generală a procesului de implementare a Programului revine Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în calitate de autoritate publică centrală responsabilă de elaborarea și coordonarea politicilor publice în domeniul transporturilor și infrastructurii de transport. Ministerul asigură coordonarea interinstituțională, urmărește realizarea obiectivelor și acțiunilor Programului, asigură corelarea implementării acestuia cu obiectivele și direcțiile prioritare ale Strategiei de mobilitate 2030 și, după caz, propune măsuri pentru soluționarea dificultăților identificate în procesul de implementare.

**204.** Implementarea acțiunilor Programului este asigurată de autoritățile și instituțiile indicate în Planul de acțiuni, potrivit competențelor și responsabilităților atribuite acestora. În cazul acțiunilor pentru care sunt desemnați mai mulți responsabili, prima autoritate sau instituție indicată în Planul de acțiuni are rolul de responsabil principal, coordonează realizarea acțiunii și consolidează contribuțiile instituțiilor coresponsabile.

**205.** S.A. „Administrația Națională a Drumurilor” realizează acțiunile atribuite în domeniul infrastructurii rutiere privind evaluarea stării drumurilor, administrarea activelor rutiere, întreținerea, reabilitarea și dezvoltarea rețelei rutiere, precum și dezvoltarea sistemelor informaționale aferente.

**206.** Agenția Națională Transport Auto asigură, în limitele competențelor stabilite prin Codul transporturilor rutiere și alte acte normative, implementarea documentelor de politici publice şi strategiilor naționale de dezvoltare în domeniul transporturilor rutiere, organizarea și supravegherea activităților de transport, digitalizarea serviciilor, asigură interoperabilitatea registrelor, calificarea profesională, implementarea cerințelor referitoare la tahografe, precum și realizarea acțiunile ce îi revin potrivit Planului de acțiuni.

**207.** Agenția Feroviară participă la realizarea măsurilor privind cadrul de reglementare, supravegherea și siguranța transportului feroviar.

**208.** Administratorul infrastructurii feroviare realizează acțiunile atribuite privind proiectarea, reabilitarea, modernizarea, întreținerea și administrarea infrastructurii feroviare, inclusiv implementarea contractului multianual de infrastructură și dezvoltarea conexiunilor feroviare cu terminalele logistice.

**209.** Operatorul de transport feroviar de pasageri desemnat participă la încheierea și implementarea contractelor de servicii publice și la realizarea obligațiilor aferente.

**210.** Agenția Navală realizează acțiunile atribuite în domeniul transportului naval privind siguranța navigației, calificarea și certificarea personalului navigant, digitalizarea serviciilor, dezvoltarea sistemelor de informare și monitorizare a traficului naval și cooperarea cu structurile europene relevante.

**211.** Î.S. „Portul Fluvial Ungheni” participă la realizarea acțiunilor atribuite privind dezvoltarea facilităților Portului de Stat de Pasageri și Mărfuri din Giurgiulești și a conexiunilor acestora cu infrastructura de transport.

**212.** Autoritatea Aeronautică Civilă realizează acțiunile atribuite privind digitalizarea proceselor de certificare, supraveghere și control și dezvoltarea sistemelor informaționale din domeniul aviației civile.

**213.** Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” realizează acțiunile atribuite privind dezvoltarea infrastructurii și a serviciilor aeroportuare.

**214.** Î.S. „MOLDATSA”, în calitate de furnizor de servicii de navigație aeriană, participă la realizarea acțiunilor atribuite în domeniul managementului traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană (ATM/ANS), inclusiv privind modernizarea și digitalizarea infrastructurii ATM/ANS, dezvoltarea sistemelor de comunicații, navigație și supraveghere, creșterea interoperabilității cu sistemele europene de management al traficului aerian și implementarea cerințelor aplicabile ale Cerului Unic European, în conformitate cu cadrul normativ național și angajamentele Republicii Moldova în procesul de integrare europeană.

**215.** Autoritățile administrației publice locale contribuie la implementarea Programului în domeniile care țin de competențele acestora, inclusiv în ceea ce privește infrastructura rutieră locală, transportul public local, mobilitatea urbană și proiectele locale relevante pentru realizarea obiectivelor Programului.

**216.** La implementarea Programului pot participa, în calitate de parteneri, instituții financiare internaționale, parteneri de dezvoltare, organizații ale societății civile, instituții din mediul academic și de cercetare, organizații profesionale și asociative, operatori de transport și alți reprezentanți ai sectorului privat. Aceștia pot contribui, după caz, prin asistență tehnică și financiară, investiții, expertiză, transfer de cunoștințe și bune practici, furnizarea de date și participarea la proiectele relevante. Entitățile din afara sectorului public implicate în realizarea unor acțiuni vor fi indicate, după caz, în Planul de acțiuni în calitate de parteneri.

**217.** Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale asigură coordonarea interinstituțională a implementării Programului prin organizarea consultărilor cu autoritățile și instituțiile responsabile, în vederea examinării progresului, identificării dificultăților și stabilirii, de comun acord, a măsurilor necesare pentru soluționarea acestora. Pentru facilitarea comunicării și a schimbului de informații, fiecare autoritate și instituție responsabilă desemnează o persoană de contact pentru implementarea Programului.

**218.** În cadrul acestui mecanism de coordonare, pentru acțiunile care implică mai multe autorități și instituții, responsabilul principal stabilește, de comun acord cu instituțiile coresponsabile, repartizarea sarcinilor, etapele de realizare și termenele de prezentare a contribuțiilor, în conformitate cu Planul de acțiuni. Autoritățile administrației publice locale și partenerii prevăzuți în prezentul capitol sunt implicați, potrivit competențelor și rolurilor acestora, prin consultări tematice, schimb de date și expertiză, precum și prin participarea la pregătirea și implementarea proiectelor relevante.

# IX. PROCEDURI DE MONITORIZARE, EVALUARE ȘI RAPORTARE

**219.** Monitorizarea implementării Programului este un proces continuu, care se desfășoară pe întreaga perioadă de implementare și are drept scop urmărirea gradului de realizare a acțiunilor și obiectivelor și a evoluției indicatorilor în raport cu țintele stabilite, identificarea dificultăților și a cauzelor acestora, precum și stabilirea măsurilor necesare de remediere. Monitorizarea este completată de evaluarea finală a Programului, realizată în conformitate cu prevederile prezentului capitol.

**220.** Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale coordonează procesul de monitorizare, evaluare și raportare a Programului. În acest scop, Ministerul colectează, consolidează și analizează informațiile prezentate de autoritățile și instituțiile responsabile și elaborează rapoartele de monitorizare și de evaluare finală a Programului.

**221.** Autoritățile și instituțiile responsabile de implementarea acțiunilor, indicate în Planul de acțiuni, colectează și verifică datele aferente acțiunilor și indicatorilor ce le revin, asigură veridicitatea și completitudinea acestora și le prezintă Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. Informațiile prezentate includ rezultatele obținute, valorile indicatorilor, resursele financiare utilizate, problemele și riscurile identificate, cauzele eventualelor întârzieri, precum și propunerile de soluționare.

**222.** Progresul în implementarea Programului se măsoară în baza indicatorilor de monitorizare aferenți acțiunilor din Planul de acțiuni, a indicatorilor de rezultat stabiliți pentru obiectivele specifice în Tabelul 2 și a indicatorilor de impact aferenți obiectivelor generale în Tabelul 3, prin raportarea valorilor înregistrate la valorile de referință și la țintele intermediare și finale. Suplimentar, în procesul de monitorizare se utilizează date statistice, informații privind executarea resurselor financiare și implementarea proiectelor investiționale, precum și alte surse relevante.

**223.** Datele aferente indicatorilor de monitorizare din Planul de acțiuni și indicatorilor de rezultat se colectează anual de autoritățile și instituțiile responsabile, în baza datelor administrative și a evidențelor proprii. Datele aferente indicatorilor de impact se preiau din statisticile oficiale și din sursele indicate în Tabelul 3, cu periodicitatea publicării acestora. În măsura disponibilității, datele se colectează și se prezintă dezagregat pe sexe, grupe de vârstă, statut de dizabilitate, mediu de reședință și regiuni de dezvoltare, în vederea aprecierii efectelor Programului asupra diferitor categorii de beneficiari.

**224.** Anual, până la data de 1 martie a anului următor celui de raportare, autoritățile și instituțiile responsabile prezintă Ministerului informațiile prevăzute la pct. 218. Ministerul poate solicita date și clarificări suplimentare pentru verificarea sau completarea informațiilor raportate.

**225.** În baza informațiilor consolidate, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale elaborează raportul anual de monitorizare a implementării Programului și îl prezintă Guvernului până la data de 30 aprilie a anului următor celui de raportare. Raportul cuprinde o parte descriptivă, care reflectă progresul în realizarea obiectivelor, evoluția indicatorilor în raport cu țintele, resursele utilizate, principalele probleme și riscuri, lecțiile învățate și măsurile propuse pentru îmbunătățirea implementării, precum și o parte operațională privind stadiul realizării acțiunilor din Planul de acțiuni.

**226.** Monitorizarea și raportarea Programului se corelează cu cele ale Strategiei de mobilitate 2030. Informațiile colectate se utilizează și pentru raportarea progresului privind implementarea Strategiei, în vederea asigurării coerenței și evitării duplicării solicitărilor de date.

**227.** Evaluarea Programului se realizează la finalul perioadei de implementare. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale elaborează și prezintă Guvernului raportul final de evaluare până la data de 30 aprilie 2031.

**228.** Evaluarea finală urmărește aprecierea gradului de realizare a obiectivelor și rezultatelor Programului, a nivelului de atingere a indicatorilor și țintelor stabilite, precum și a relevanței, eficacității, eficienței, impactului și durabilității intervențiilor. Evaluarea va reflecta, de asemenea, contribuția Programului la realizarea obiectivelor Strategiei de mobilitate 2030.

**229.** Evaluarea se realizează intern, de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, sau extern, cu implicarea, după caz, a experților independenți, instituțiilor de cercetare, a mediului academic, a partenerilor de dezvoltare și a altor entități specializate.

**230.** În vederea asigurării transparenței, proiectele rapoartelor de monitorizare și de evaluare finală se consultă, după caz, cu părțile interesate, inclusiv cu partenerii de dezvoltare, autoritățile administrației publice locale, operatorii de transport și organizațiile societății civile. Propunerile și recomandările formulate se examinează la definitivarea rapoartelor.

**231.** Rapoartele de monitorizare și de evaluare a Programului se coordonează cu Cancelaria de Stat în conformitate cu cadrul normativ privind planificarea strategică și se publică pe situl web oficial al Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

**232.** Constatările și recomandările rezultate din monitorizare și evaluare se utilizează pentru ajustarea intervențiilor Programului pe parcursul implementării, planificarea acțiunilor ulterioare și, după caz, elaborarea sau actualizarea documentelor de politici publice din domeniul mobilității.

## X. PLAN
## de acțiuni pentru implementarea

| Nr. crt. | Acțiuni unice identificabile | Indicator de monitorizare | Termenul de realizare | Responsabil | Costul total *(mii lei)* | Costuri totale repartizate pe surse de finanțare, *(mii lei)* | | | Costuri de implementare pe ani, *(mii lei)* | | | | | Cod program / subprogram bugetar |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Bugetul de stat | Surse externe | Surse neacoperite | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| **Obiectivul general 1. Creșterea fiabilității și rezilienței mobilității rutiere prin îmbunătățirea stării infrastructurii de drumuri.** | | | | | | | | | | | | | | |
| ***Obiectivul specific 1.1. Creșterea, până în anul 2030, a performanței și siguranței circulației pe rețeaua de drumuri publice naționale, prin reabilitarea și modernizarea prioritară a coridoarelor TEN-T și a sectoarelor cu restricții de viteză.*** | | | | | | | | | | | | | | |
| **1.1.1** | Dezvoltarea Sistemului informațional „Registrul drumurilor publice” | Sistem informațional dezvoltat și implementat;<br>Drumuri publice naționale incluse în Registru – 100% | Trim. III 2027 | AND | 7 100,0 | 7 100,0 | | | 7 100,0 | | | | | 6402 Fondul rutier |
| **1.1.2** | Evaluarea periodică a stării tehnice a rețelei de drumuri publice naționale și instituirea monitorizării anuale | Raport anual privind starea tehnică a rețelei elaborat și publicat | 2027-2030 | AND | 800,0 | 800,0 | | | | 200,0 | 200,0 | 200,0 | 200,0 | 6402 Fondul rutier |
| **1.1.3** | Elaborarea studiului de fezabilitate pentru construcția Autostrăzii A8 Ungheni-Chișinău-Odesa | Studiu elaborat | Trim. III 2027 | MIDR | 87 880,9 | 87 880,9 | | | | 87 880,9 | | | | 6402 Fondul rutier |
| **1.1.4** | Realizarea studiului de fezabilitate pentru modernizarea și construcția centurii mun. Chișinău (sectoarele 3, 4, 5 și 6) | Studiu realizat | Trim. III 2027 | MIDR | 3 831,1 | | 3 831,1 | | | 3 831,1 | | | | EPIC |

| Nr. crt. | Acțiuni unice identificabile | Indicator de monitorizare | Termenul de realizare | Responsabil | Costul total *(mii lei)* | Costuri totale repartizate pe surse de finanțare, *(mii lei)* | | | Costuri de implementare pe ani, *(mii lei)* | | | | | Cod program / subprogram bugetar |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Bugetul de stat | Surse externe | Surse neacoperite | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| **1.1.5** | Finanțarea întreținerii, reparațiilor și gestionării drumurilor prin Fondul rutier | 100% din lucrările prevăzute anual în Programul Fondului rutier executate | 2026-2030 | MIDR AND | 13 796 641,2 | 13 796 641,2 | | | 2 121 223,0 | 2 675 418,2 | 3 000 000,0 | 3 000 000,0 | 3 000 000,0 | 6402 |
| **1.1.6** | Reabilitarea drumului R34 Hîncești - Leova - Cantemir - Cahul - Giurgiulești | 125 km de drumuri naționale reabilitate | Trim. IV 2030 | AND | 1 777 322,0 | | 1 777 322,0 | | 1 026 000,0 | 290 000,0 | 155 000,0 | 105 000,0 | 201 322,0 | BERD BEI 6402 |
| **1.1.7** | Construcția drumului de ocolire a orașului Cimișlia, parte a drumului M3 Chișinău–Comrat–Giurgiulești–frontiera cu România | 2,7 km de drum construiți | Trim. IV 2030 | AND | 815 048,7 | | 815 048,7 | | 120 000,0 | 110 000,0 | 80 000,0 | 345 000,0 | 160 048,7 | BEI |
| **1.1.8** | Modernizarea și extinderea drumului M5 frontiera cu Ucraina-Criva-Bălți-Chișinău-Tiraspol-frontieră cu Ucraina ( Bălți-Rîșcani) | 93,8 km de drum național modernizați și extinși | Trim. IV 2030 | AND | 2 548 022,6 | | 2 548 022,6 | | 23 000,0 | 200 000,0 | 200 000,0 | 460 000,0 | 1 665 022,6 | BEI 6402 |
| **1.1.9** | Reconstrucția drumului M2, drumul de centură al municipiului Chișinău (sectorul nr. 2) | 8,2 km de drum reconstruiți | Trim. IV 2030 | AND | 1 469 170,3 | | 1 469 170,3 | | | 40 000,0 | 80 000,0 | 300 000,0 | 1 049 170,3 | BERD |
| **1.1.10** | Reabilitarea drumului M1 Leușeni–Chișinău | 85 km de drumuri naționale reabilitate | Trim. IV 2030 | AND | 1 563 199,7 | | 1 563 199,7 | | | 50 000,0 | 70 000,0 | 30 000,0 | 1 413 199,7 | BERD |
| **1.1.11** | Modernizarea drumurilor de acces la punctele de trecere a frontierei | 2 drumuri de acces modernizate | Trim. I 2029 | AND | 223 600,0 | | 223 600,0 | | 4 000,0 | 130 000,0 | 89 600,0 | | | BM UE |

| Nr. crt. | Acțiuni unice identificabile | Indicator de monitorizare | Termenul de realizare | Responsabil | Costul total *(mii lei)* | Costuri totale repartizate pe surse de finanțare, *(mii lei)* | | | Costuri de implementare pe ani, *(mii lei)* | | | | | Cod program / subprogram bugetar |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Bugetul de stat | Surse externe | Surse neacoperite | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| | Leușeni–Albița și Ungheni–Ungheni | și recepționate;<br>13 km de drumuri de acces modernizați | | | | | | | | | | | | |
| **1.1.12** | Inițierea și realizarea lucrărilor de reconstrucție, lărgire și construcție a sectoarelor drumurilor naționale R7 și M3 | 132 km de drumuri naționale reconstruiți | Trim. III 2028-2030 | AND | 7 946 000,0 | | 7 262 000,0 | 684 000,0 | | | 3 463 391,0 | 2 241 304,0 | 2 241 305,0 | BERD<br>NIP<br>CEF |
| **1.1.13** | Reconstrucția celor trei coridoare din cadrul Proiectului „Conectivitate rurală în Moldova” *(Coridorul 5 – Țepilova–Vănțina–Căinarii Vechi–Mîndîc–Zgurița–Mărculești; Coridorul 8 – Cornești–Boghenii Noi–Năpădeni–Dereneu; Coridorul 24 – Tartaul–Goteşti–Baimaclia–Taraclia de Salcie–Bobocica)* | 111 km de drumuri reconstruiți | Trim. IV 2030 | AND | 1 139 987,4 | | 1 139 987,4 | | 105 000,0 | 238 200,0 | 310 400,0 | 450 000,0 | 36 387,4 | BM |
| **1.1.14** | Reabilitarea drumului național R13 Bălți–Florești, inclusiv a accesului către Aeroportul Internațional „Mărculești” | 42 km de drumuri naționale reabilitate | Trim. III 2030 | AND | 1 100 000,0 | | | 1 100 000,0 | | | 366 666,6 | 366 666,6 | 366 666,8 | 6402 |
| **1.1.15** | Reabilitarea și îmbunătățirea | 46,91 km de drum reabilitate | Trim. IV 2028 | AND MIDR | 2 149 528,2 | 2 149 528,2 | | | 649 528,2 | 1 000 000,0 | 500 000,0 | | | FNDRL, Planul de creștere |

| Nr. crt. | Acțiuni unice identificabile | Indicator de monitorizare | Termenul de realizare | Responsabil | Costul total *(mii lei)* | Costuri totale repartizate pe surse de finanțare, *(mii lei)* | | | Costuri de implementare pe ani, *(mii lei)* | | | | | Cod program / subprogram bugetar |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Bugetul de stat | Surse externe | Surse neacoperite | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| | infrastructurii străzilor locale | 25 km de trotuare reabilitate<br>4 km de piste pentru bicicliști amenajate | | | | | | | | | | | | |
| **1.1.16** | Lansarea lucrărilor de construcție a drumului de centură a mun. Chișinău (secțiunile 3, 4, 5, și 6) | Lucrări de construcție lansate pe 47 km;<br>circa 70% din lucrări executate până la finele anului 2030 | Trim. I 2028-Trim.IV 2030 | AND | 8 141 647,1 | | 8 141 647,1 | | | | 2 713 882,4 | 2 713 882,4 | 2 713 882,3 | BEI, BERD, UE (NIP), Guvernul RM |
| **1.1.17** | Lansarea lucrărilor de construcție autostrăzii Ungheni - Chișinău – Odesa (sectorul Ungheni – Chișinău) | Lucrări de construcție lansate pe 96 km<br>circa 85% din lucrări executate până la finele anului 2030 | Trim. II 2028-Trim.IV 2030 | AND | 5 076 923,1 | | 5 076 923,1 | | | | 1 384 615,4 | 1 846 153,8 | 1 846 153,9 | BEI, BERD, UE (NIP), Guvernul RM |
| **1.1.18** | Implementarea activităților de siguranță rutieră, inclusiv efectuarea inspecțiilor de siguranță rutieră pe rețeaua de drumuri publice | Inspecții de siguranță rutieră efectuate – 1 200 km anual | 2026-2028 | MIDR, ANTA | 37 744,1 | 37 744,1 | | | 2 744,1 | 5 000,0 | 30 000,0 | | | Planul de creștere |
| ***Obiectivul specific 1.2. Asigurarea, până în anul 2030, a unui mecanism sustenabil și predictibil de finanțare și gestionare a infrastructurii rutiere*** | | | | | | | | | | | | | | |
| **1.2.1** | Alinierea sistemului național de taxare a infrastructurii rutiere la acquis-ul UE, prin | Lege adoptată | Trim. IV 2027 | MIDR MF | 207,9 | 207,9 | | | 107,9 | 100,0 | | | | 6101 |

| Nr. crt. | Acțiuni unice identificabile | Indicator de monitorizare | Termenul de realizare | Responsabil | Costul total *(mii lei)* | Costuri totale repartizate pe surse de finanțare, *(mii lei)* | | | Costuri de implementare pe ani, *(mii lei)* | | | | | Cod program / subprogram bugetar |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Bugetul de stat | Surse externe | Surse neacoperite | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| | transpunerea și aplicarea cadrului european relevant | | | | | | | | | | | | | |
| **1.2.2** | Modernizarea și extinderea SI „e-Vinieta” pentru operaționalizarea sistemului național de taxare rutieră | SI „e-Vinieta” modernizat și funcțional | Trim. IV 2027 | AND | 3 000,0 | | | 3 000,0 | | 3 000,0 | | | | 6402 |
| **1.2.3** | Instituirea cadrului normativ privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și schimbul transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere | Lege adoptată;<br>2 Hotărâri de Guvern adoptată | Trim. IV 2027 | MIDR | 207,9 | 207,9 | | | 107,9 | 100,0 | | | | 6101 |
| **1.2.4** | Elaborarea Planului General Național al Sectorului Rutier | Plan general elaborat și aprobat;<br>Necesar de investiții și de întreținere pentru 10 ani determinat | Trim. IV 2029 | MIDR | 40 000,0 | | 40 000,0 | | | | | 40 000,0 | | NIP |
| **1.2.5** | Elaborarea și implementarea Planului de Acțiune pentru Guvernanța Corporativă | Plan de acțiuni elaborat | Trim. IV 2028 | MIDR | 8 000,0 | | 8 000,0 | | | | 8 000,0 | | | EPIC |
| **1.2.6** | Elaborarea și aprobarea cadrului normativ și metodologic privind managementul activelor rutiere și standardele ciclului de proiect | Cadru normativ aprobat | Trim. IV 2028 | MIDR AND | 189,0 | 189,0 | | | | | 189,0 | | | 6101 |
| **1.2.7** | Achiziționarea echipamentelor pentru | Echipamente pentru managementu | Trim. IV 2027 | AND | 42 690,0 | | 42 690,0 | | | 42 690,0 | | | | BERD Proiectul „Moldov |

| Nr. crt. | Acțiuni unice identificabile | Indicator de monitorizare | Termenul de realizare | Responsabil | Costul total *(mii lei)* | Costuri totale repartizate pe surse de finanțare, *(mii lei)* | | | Costuri de implementare pe ani, *(mii lei)* | | | | | Cod program / subprogram bugetar |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Bugetul de stat | Surse externe | Surse neacoperite | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| | managementul activelor rutiere | l activelor rutiere livrate și puse în funcțiune | | | | | | | | | | | | a Drumuri V” |
| **Obiectivul general 2. Dezvoltarea unui sistem de transport rutier de persoane și mărfuri eficient, accesibil și sustenabil, orientat spre tranziția la o mobilitate durabilă** | | | | | | | | | | | | | | |
| ***Obiectivul specific 2.1. Asigurarea, până în anul 2030, a unor servicii de transport public de persoane accesibile, de calitate și digitalizate, cu acoperire teritorială extinsă.*** | | | | | | | | | | | | | | |
| **2.1.1** | Aprobarea cadrului normativ privind drepturile pasagerilor în transportul rutier cu autobuzul și autocarul | Lege adoptată | Trim. II 2027 | MIDR | 189,0 | 189,0 | | | | 189,0 | | | | 6101 |
| **2.1.2** | Aprobarea cadrului normativ privind obligațiile de serviciu public și contractul de servicii publice și compensarea rutelor | Hotărâre de Guvern adoptată | Trim. II 2027 | MIDR | 189,0 | 189,0 | | | | 189,0 | | | | 6101 |
| **2.1.3** | Programul de susținere a transportului rutier de persoane prin servicii regulate (PSO) | Contracte de servicii publice atribuite | 2028-2030 | MIDR | 6 000,0 | | | 6 000,0 | | | 2 000,0 | 2 000,0 | 2 000,0 | 6404 |
| **2.1.4** | Elaborarea Conceptului privind formarea rețelei naționale de rute regulate de persoane | Concept elaborat și validat | Trim. IV 2026 | MIDR | 117,3 | 117,3 | | | 117,3 | | | | | 6101 |
| **2.1.5** | Stabilirea procedurii de formare și gestionare a rețelei naționale de rute regulate de transport rutier de persoane. | Hotărâre de Guvern adoptată | Trim. I 2027 | MIDR | 189,0 | 189,0 | | | | 189,0 | | | | 6101 |
| **2.1.6** | Reînnoirea parcului de vehicule antrenat în efectuarea transportului de persoane prin servicii regulate | Flotă de transport de pasageri prin servicii regulate | Trim. IV 2030 | MIDR | 150 000,0 | | | 150 000,0 | | | 50 000,0 | 50 000,0 | 50 000,0 | |

| Nr. crt. | Acțiuni unice identificabile | Indicator de monitorizare | Termenul de realizare | Responsabil | Costul total *(mii lei)* | Costuri totale repartizate pe surse de finanțare, *(mii lei)* | | | Costuri de implementare pe ani, *(mii lei)* | | | | | Cod program / subprogram bugetar |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Bugetul de stat | Surse externe | Surse neacoperite | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| | | reînnoită – 25% | | | | | | | | | | | | |
| **2.1.7** | Instituirea cadrului metodologic privind elaborarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă | Hotărâre de Guvern adoptată | Trim. IV 2026 | MIDR | 117,3 | 117,3 | | | 117,3 | | | | | 6101 |
| **2.1.8** | Elaborarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă în municipii | 6 Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă elaborate și aprobate | Trim. IV 2028 | APL | 1 200,0 | | 1 200,0 | | 400,0 | 400,0 | 400,0 | | | Asistența tehnică |
| **2.1.9** | Dezvoltarea platformei publice de informare despre trafic pentru utilizatori cu date în timp real | Platformă dezvoltată | Trim. IV 2030 | Entitate responsabilă de STI | 7 000,3 | | | 7 000,3 | | | | 3 500,0 | 3 500,3 | 6404 |
| ***Obiectivul specific 2.2. Creșterea, până în anul 2030, a competitivității transportului rutier de mărfuri, prin digitalizarea proceselor de transport și facilitarea accesului operatorilor la piețele internaționale.*** | | | | | | | | | | | | | | |
| **2.2.1** | Modificarea Codului transporturilor rutiere nr.150/2014 în vederea alinierii acestuia la acquis-ul UE relevant privind accesul la piața transportului rutier de mărfuri, condițiile de exercitare a activității de operator de transport, normele privind timpul de conducere, perioadele de odihnă și timpul de lucru al conducătorilor auto | Lege adoptată | Trim. II 2027 | MIDR | 189,0 | 189,0 | | | 100,0 | 89,0 | | | | 6101 |
| | | Platformă implementată | Trim. I 2028 | ANTA | 1 220,0 | 1 220,0 | | | | 500,0 | 720,0 | | | Planul de creștere |

| Nr. crt. | Acțiuni unice identificabile | Indicator de monitorizare | Termenul de realizare | Responsabil | Costul total *(mii lei)* | Costuri totale repartizate pe surse de finanțare, *(mii lei)* | | | Costuri de implementare pe ani, *(mii lei)* | | | | | Cod program / subprogram bugetar |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Bugetul de stat | Surse externe | Surse neacoperite | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| **2.2.2** | Dezvoltarea și implementarea Platformei de atestare profesională | Proces de atestare profesională digitalizat – 100% | | | | | | | | | | | | |
| **2.2.3** | Modernizarea sistemului „E-autorizație transport” | Sistem informațional modernizat | Trim. IV 2028 | ANTA | 2400,0 | | | 2400,0 | | 1 200,00 | 1 200,00 | | | 6404 |
| **2.2.4** | Asigurarea interoperabilității registrului național al operatorilor de transport rutier în vederea interconectării cu Registrul European al Întreprinderilor de Transport Rutier (ERRU) | Specificații tehnice de interconectare cu ERRU aprobate<br>Registrul operatorilor de transport rutier interconectat | Trim. IV 2030 | ANTA AGE | 250 | 250 | | | | | | | 250 | 6404 |
| **2.2.5** | Aprobarea Regulamentului privind procedura de examinare pentru obținerea certificatului de competență profesională în domeniul transporturilor rutiere și al activităților conexe | Hotărâre de Guvern adoptată | Trim. II 2027 | MIDR ANTA AGE | 189,0 | 189,0 | | | | 189,0 | | | | 6404 |
| **2.2.6** | Modernizarea centrelor de formare profesională prin adoptarea unor instrumente moderne de instruire, precum simulările interactive, platformele digitale pentru testare și evaluare, precum și modulele de e-learning | 2 Centre de formare profesionale modernizate | Trim. IV 2027 | ANTA | 2 150,0 | | | 2 150,0 | | 2 150,0 | | | | 6404 |

| Nr. crt. | Acțiuni unice identificabile | Indicator de monitorizare | Termenul de realizare | Responsabil | Costul total *(mii lei)* | Costuri totale repartizate pe surse de finanțare, *(mii lei)* | | | Costuri de implementare pe ani, *(mii lei)* | | | | | Cod program / subprogram bugetar |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Bugetul de stat | Surse externe | Surse neacoperite | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| **2.2.7** | Elaborarea Planului de implementare a politicii privind tahografele inteligente de către Centrul Comun de Cercetare (JRC) | Plan elaborat și validat de JRC | Trim. IV 2026 | MIDR | 117,9 | 117,9 | | | 117,9 | | | | | 6101 |
| **2.2.8** | Implementarea tahografului inteligent la nivel național, în conformitate cu cerințele europene privind monitorizarea timpului de muncă și odihnă | Mecanismul național de gestionare și control al tahografelor inteligente operațional | Trim. I 2028 | ANTA MIDR | 3 600,0 | 3 600,0 | | | 200,0 | 500,0 | 2 900,0 | | | Planul de creștere |
| **2.2.9** | Asigurarea funcționării Platformei de coordonare a traseelor de navigare în baza gabaritelor introduse și/sau date geospațiale în cadrul Agenției Naționale Transport Auto | Platforma de coordonare a traseelor de navigare în baza gabaritelor implementată | Trim. IV 2029 | ANTA | 2 640,0 | | | 2 640,0 | | 2 400,0 | 120,0 | 120,0 | | 6404 |
| **2.2.10** | Operaționalizarea sistemelor inteligente de transport (STI), inclusiv desemnarea entității responsabile de coordonarea, administrarea, dezvoltarea și monitorizarea acestora. | Entitate responsabilă desemnată; Sistem STI operaționalizat | 2027-2028 | MIDR | 14 476,0 | 14 476,0 | | | | 3 619,0 | 3 619,0 | 3 619,0 | 3 619,0 | Planul de creștere |
| **2.2.11** | Stabilirea standardelor de siguranță și securitate privind spațiile de parcare pentru vehiculele de marfă | Hotărâre de Guvern adoptată | Trim. II 2027 | MIDR | 189,0 | 189,0 | | | 189,0 | | | | | 6101 |
| **2.2.12** | Dezvoltarea sistemului informațional pentru asigurarea schimbului electronic de informații de | Sistem funcțional | Trim. IV 2030 | MIDR | 59 000,0 | | | 59 000,0 | | | | | 59 000,0 | 6404 |

| Nr. crt. | Acțiuni unice identificabile | Indicator de monitorizare | Termenul de realizare | Responsabil | Costul total *(mii lei)* | Costuri totale repartizate pe surse de finanțare, *(mii lei)* | | | Costuri de implementare pe ani, *(mii lei)* | | | | | Cod program / subprogram bugetar |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Bugetul de stat | Surse externe | Surse neacoperite | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| | reglementare referitoare la transportul de mărfuri (eFTI) | | | | | | | | | | | | | |
| **2.2.13** | Adoptarea Legii privind transporturile combinate | Lege adoptată | Trim. II 2027 | MIDR | 189,0 | 189,0 | | | | 189,0 | | | | 6101 |
| **Obiectivul general 3. Servicii feroviare modernizate și eficiente, complet integrate în spațiul feroviar unic european.** | | | | | | | | | | | | | | |
| ***Obiectivul specific 3.1. Asigurarea, până în anul 2030, a unui cadru instituțional, financiar și tarifar funcțional și sustenabil pentru dezvoltarea și operarea infrastructurii feroviare.*** | | | | | | | | | | | | | | |
| **3.1.1** | Finalizarea reorganizării Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” în două societăți pe acțiuni: Societatea pe Acțiuni „CFM Infra” și Societatea pe Acțiuni „CFM Marfă și Pasageri” | 2 societăți pe acțiuni constituite și operaționalizate | Trim. IV 2026 | MIDR APP | 30 000,0 | 30 000,0 | | | 30 000,0 | | | | | 6405 |
| **3.1.2** | Elaborarea și aprobarea planurilor de afaceri ale Î.S. „Calea Ferată din Moldova” și S.A. „CFM Marfă și Pasageri” | Planuri de afaceri aprobate | Trim. IV 2026 | MIDR APP | 1 200,0 | | 1 200,0 | | 1 200,0 | | | | | Asistență tehnică din partea TCT |
| **3.1.3** | Încheierea și punerea în aplicare a Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii feroviare | Contract multianual încheiat<br>Rapoarte anuale de performanță prezentate, anual | 2027-2030 | MIDR; administratorul infrastructurii feroviare | 1 975 860,0 | 660 000,0 | | 1 315 860,0 | | 220 000,0 | 519 663,0 | 586 977,0 | 649 220,0 | Planul de creștere 6405 |
| **3.1.4** | Încheierea și implementarea contractelor de servicii | Contracte de servicii publice încheiate | 2027-2030 | MIDR; operatorul de transport | 346 651,7 | 320 000,0 | | 26 651,7 | | 80 000,0 | 88 883,9 | 88 883,9 | 88 883,9 | Planul de creștere 6405 |

| Nr. crt. | Acțiuni unice identificabile | Indicator de monitorizare | Termenul de realizare | Responsabil | Costul total *(mii lei)* | Costuri totale repartizate pe surse de finanțare, *(mii lei)* | | | Costuri de implementare pe ani, *(mii lei)* | | | | | Cod program / subprogram bugetar |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Bugetul de stat | Surse externe | Surse neacoperite | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| | publice pentru transportul feroviar de pasageri | Rapoarte privind compensațiile aprobate, anual | | feroviar de pasageri | | | | | | | | | | |
| **3.1.5** | Modificarea Codului transportului feroviar nr. 19/2022 în vederea alinierii la acquis-ul Uniunii Europene privind spațiul feroviar unic european și siguranța feroviară | Lege adoptată | Trim. IV 2027 | MIDR | 207,9 | 207,9 | | | 207,9 | | | | | 6101 |
| **3.1.6** | Aprobarea metodologiei de calcul al costurilor direct generate de exploatarea serviciului de transport feroviar | Hotărâre de Guvern adopată | Trim. IV 2026 | MIDR | 117,3 | 117,3 | | | 117,3 | | | | | 6101 |
| **3.1.7** | Stabilirea unor criterii clare și transparente pentru acordarea capacităților de infrastructură feroviară | Hotărâre de Guvern adoptată | Trim. IV 2026 | MIDR | 117,3 | 117,3 | | | 117,3 | | | | | 6101 |
| **3.1.8** | Modificarea Hotărârii Guvernului nr. 593/2023 privind drepturile și obligațiile pasagerilor în transportul feroviar și regulile de furnizare a serviciilor în transportul feroviar de pasageri | Hotărâre de Guvern adoptată | Trim. I 2027 | MIDR | 189,0 | 189,0 | | | | 189,0 | | | | 6101 |
| ***Obiectivul specific 3.2. Creșterea, până în anul 2030, a performanței infrastructurii feroviare, prin reabilitarea și modernizarea coridoarelor prioritare și a sistemelor de semnalizare și management al traficului, astfel încât viteza medie a transportului feroviar să se majoreze cu cel puțin 50% față de nivelul de referință*** | | | | | | | | | | | | | | |
| **3.2.1** | Elaborarea studiului de fezabilitate și proiectarea liniei feroviare electrificate cu ecartament | Studiu elaborat | Trim. III 2027 | MIDR | 9 577,9 | | 9 577,9 | | 9 577,9 | | | | | Asistență tehnică UE/BEI |

| Nr. crt. | Acțiuni unice identificabile | Indicator de monitorizare | Termenul de realizare | Responsabil | Costul total *(mii lei)* | Costuri totale repartizate pe surse de finanțare, *(mii lei)* | | | Costuri de implementare pe ani, *(mii lei)* | | | | | Cod program / subprogram bugetar |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Bugetul de stat | Surse externe | Surse neacoperite | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| | de 1 435 mm Ungheni–Chișinău–Revaca–Aeroport | | | | | | | | | | | | | |
| **3.2.2** | Lansarea lucrărilor de construcției liniei de cale ferată electrificată Ungheni-Chișinău | Lucări de construcție lansate | Trim.I 2028 | MIDR | 13 687 000,0 | | | 13 687 000,0 | | | 4 563 000 | 4 562 000 | 4 562 000 | Proiect de investiții (Plan de creștere) în așteptare |
| **3.2.3** | Proiectarea și executarea lucrărilor de reabilitare și electrificare a tronsonului Iași–frontiera de stat România/Republica Moldova–Ungheni | Documentație tehnică elaborată;<br>Lucrările prevăzute pentru segmentul Republicii Moldova executate și recepționate | Trim. IV 2029 | Administratorul infrastructurii feroviare | 189 523,4 | 72 000,0 | 117 523,4 | | 20 000,0 | 64 646,0 | 80 877,4 | 24 000,0 | | Mecanismul pentru Interconectarea Europei<br>6405 |
| **3.2.4** | Proiectarea și executarea lucrărilor de reparație a șase sectoare pe tronsonul Cahul-Giurgiulești | Documentație tehnică aprobată<br>6 sectoare (circa 0,8 km) reparate și consolidate | Trim. IV 2027 | Administratorul infrastructurii feroviare | 120 000,0 | 60 000,0 | | 60 000,0 | 60 000,0 | 60 000,0 | | | | 6405 |
| **3.2.5** | Finalizarea lucrărilor de reabilitare și punerea în exploatare a tronsonului feroviar Prut-2–Fălciu | Tronson feroviar reabilitat, recepționat și pus în exploatare | Trim. IV 2026 | Administratorul infrastructurii feroviare | 7 796,3 | 7 796,3 | | | 7 796,3 | | | | | 6405 |

| Nr. crt. | Acțiuni unice identificabile | Indicator de monitorizare | Termenul de realizare | Responsabil | Costul total *(mii lei)* | Costuri totale repartizate pe surse de finanțare, *(mii lei)* | | | Costuri de implementare pe ani, *(mii lei)* | | | | | Cod program / subprogram bugetar |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Bugetul de stat | Surse externe | Surse neacoperite | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| **3.2.6** | Finalizarea reabilitării coridorului feroviar Centru–Sud pe tronsonul Tighina–Căușeni–Basarabeasca–Etulia–Giurgiulești | 233 km de cale ferată reabilitați | Trim. IV 2027 | Administratorul infrastructurii feroviare | 1 543 550,0 | | 1 543 550,0 | | 992 282,0 | 551 268,0 | | | | Asistență financiară BERD/ BEI |
| **3.2.7** | Pregătirea documentației de achiziție, proiectarea și executarea lucrărilor de reabilitare a infrastructurii feroviare pe coridorul Vălcineț–Ocnița–Bălți–Ungheni–Chișinău–Căinari. | Documentație tehnică elaborată și recepționată pentru lucrările de reabilitare | 2027-2029 | Administratorul infrastructurii feroviare | 582 519,6 | | 582 519,6 | | | 257 774,4 | 257 774,4 | 66 970,8 | | Asistență financiară BEI/BERD/UE |
| **3.2.8** | Elaborarea studiului de fezabilitate pentru dezvoltarea terminalului logistic intermodal Chișinău | Studiu de fezabilitate elaborat | Trim. I 2027 | MIDR | 15 000,0 | | 15 000,0 | | 7 500,0 | 7 500,0 | | | | Asistența tehnică EPIC |
| **3.2.9** | Construcția Terminalului logistic multimodal Chișinău | Terminal construit | Trim. IV 2030 | MIDR | 1 021 300,0 | | | 1 021 300,0 | | | 340 400,0 | 340 450,0 | 340 450,0 | Proiect de investiții (Plan de creștere) în așteptare |
| **3.2.10** | Construirea și punerea în funcțiune a etapei inițiale a Hubului Logistic Multimodal Berești | Etapa inițială a terminalului construită și recepționată (circa 18 ha)<br>Infrastructură feroviară internă și externă reabilitată | 2026-2030 | MIDR | 347 839,2 | | 193 244,0 | 154 595,2 | 9 662,2 | 79 230,0 | 129 473,5 | 94 689,6 | 34 783,9 | 6405<br>Componenta finanțată de România prin SAFE |

| Nr. crt. | Acțiuni unice identificabile | Indicator de monitorizare | Termenul de realizare | Responsabil | Costul total *(mii lei)* | Costuri totale repartizate pe surse de finanțare, *(mii lei)* | | | Costuri de implementare pe ani, *(mii lei)* | | | | | Cod program / subprogram bugetar |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Bugetul de stat | Surse externe | Surse neacoperite | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| | | Drum de legătură construit | | | | | | | | | | | | |
| **3.2.11** | Proiectarea și construcția căii ferate de acces către noile facilități ale Portului de Stat de Pasageri și Mărfuri din Giurgiulești (Î.S. „Portul Fluvial Ungheni”) | Proiect tehnic aprobat<br>400 m de cale ferată de acces construiți și recepționați | Trim. IV 2028 | MIDR Administratorul infrastructurii feroviare | 19 500,0 | | | 19 500,0 | | 4 000,0 | 15 500,0 | | | 6405 |
| **3.2.12** | Elaborarea studiului de fezabilitate a obiectivelor de alimentare cu energie electrică și elaborarea documentației de proiect. | Studiul de fezabilitate elaborat | Trim.III 2028 | Administratorul infrastructurii feroviare | 15 000,0 | | | 15 000,0 | | | 15 000,0 | | | 6405 |
| **3.2.13** | Modernizarea infrastructurii de alimentare cu energie electrică și instituirea sistemului automatizat de monitorizare energetică | 15 transformatoare și 10 instalații de distribuție modernizate<br>250 km de cabluri reconstruite<br>sistem SCADA și 50 de unități RTU instalate | 2028–2030 | Administratorul infrastructurii feroviare | 355 000,0 | | | 355 000,0 | | | 95 000,0 | 130 000,0 | 130 000,0 | 6405 |
| **Obiectivul general 4. Dezvoltarea transportului naval și a infrastructurii portuare pentru asigurarea unui sistem eficient, sustenabil și competitiv, aliniat standardelor europene și internaționale** | | | | | | | | | | | | | | |
| ***Obiectivul specific 4.1 Creșterea, până în anul 2030, a capacității și performanței infrastructurii portuare și de navigație, prin extinderea și digitalizarea infrastructurii portuare și a serviciilor de navigație, astfel încât volumul mărfurilor procesate în Complexul Portuar Giurgiulești să crească cu cel puțin 15% față de anul 2025.*** | | | | | | | | | | | | | | |
| **4.1.1** | Elaborarea studiilor tehnice și de mediu și a proiectului de modernizare a hubului multimodal Giurgiulești | Studiu elaborat | Trim. II 2027 | MIDR | 20 476,4 | | 20 476,4 | | 20 476,4 | | | | | EPIC |

| Nr. crt. | Acțiuni unice identificabile | Indicator de monitorizare | Termenul de realizare | Responsabil | Costul total *(mii lei)* | Costuri totale repartizate pe surse de finanțare, *(mii lei)* | | | Costuri de implementare pe ani, *(mii lei)* | | | | | Cod program / subprogram bugetar |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Bugetul de stat | Surse externe | Surse neacoperite | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| **4.1.2** | Extinderea portului de pasageri și mărfuri Giurgiulești | Infrastructură construită | Trim. IV 2029 | MIDR Î.S. „Portul Fluvial Ungheni” | 600 000,0 | | | 600 000,0 | | | 400 000,0 | 200 000,0 | | Proiect de investiții (Plan de creștere) în așteptare |
| **4.1.3** | Dezvoltarea și operaționalizarea Sistemului informațional „Ghișeul unic în domeniul maritim” | Sistem informațional funcțional | Trim. IV 2028 | AN | 8050,0 | | | 8050,0 | | 780,00 | 7 270,00 | | | 6403 |
| **4.1.4** | Dezvoltarea Sistemului informațional „Servicii Informaționale Fluviale” | Sistem informațional funcțional | Trim. IV 2028 | AN | 9512,0 | | | 9512,0 | | 1012,0 | 8 500,00 | | | 6403 |
| **4.1.5** | Achiziționarea echipamentelor și programelor software pentru înființarea Serviciului VTMIS în Republica Moldova | Echipamente și software achiziționate | Trim. IV 2030 | AN | 30 000,0 | | | 30 000,0 | | | | | 30 000,0 | 6403 |
| **4.1.6** | Consolidarea interoperabilității sistemelor maritime naționale cu platformele digitale ale Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă | Interfețe de schimb de date operaționale | Trim. IV 2029 | AN | 310,0 | 310,0 | | | | | | 310,0 | | 6403 |
| **4.1.7** | Realizarea lucrărilor de amenajare și întreținere a șenalului navigabil și modernizarea mijloacelor de semnalizare pe | Semnalizare instalată sau modernizată | 2028-2030 | MIDR AN MM | 60 000,0 | | | 60 000,0 | | | 20 000,0 | 20 000,0 | 20 000,0 | 6403 |

| Nr. crt. | Acțiuni unice identificabile | Indicator de monitorizare | Termenul de realizare | Responsabil | Costul total *(mii lei)* | Costuri totale repartizate pe surse de finanțare, *(mii lei)* | | | Costuri de implementare pe ani, *(mii lei)* | | | | | Cod program / subprogram bugetar |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Bugetul de stat | Surse externe | Surse neacoperite | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| | sectoarele prioritare ale căilor navigabile interioare. | | | | | | | | | | | | | |
| **4.1.8** | Implementarea sistemelor de transport inteligente pentru gestionarea traficului portuar și digitalizarea operațiunilor de acostare, încărcare și descărcare în portul Giurgiulești. | Sistem implementat | Trim. IV 2030 | AN | 16 000,0 | | | 16 000,0 | | | | | 16 000,0 | 6403 |
| ***Obiectivul specific 4.2. Creșterea, până în anul 2030, a siguranței navigației și a conformității transportului naval cu standardele europene și internaționale aplicabile*** | | | | | | | | | | | | | | |
| **4.2.1** | Elaborarea și adoptarea noului Cod al transportului naval | Cod adoptat | Trim. III 2027 | MIDR | 207,99 | 207,99 | | | | 207,99 | | | | 6101 |
| **4.2.2** | Asigurarea aderării Republicii Moldova la convențiile și protocoalele internaționale prioritare în domeniul transportului naval și maritim | Legi adoptate | Trim. IV 2027 | MIDR | 469,2 | 469,2 | | | 234,6 | 234,6 | | | | 6101 |
| **4.2.3** | Consolidarea sistemului de formare, certificare și recunoaștere a calificărilor navigatorilor | Bază de date funcțională<br>Centre de formare recunoscute | Trim. IV 2028 | MIDR AN | 449 | 449 | | | | | 449 | | | 6403 |
| **4.2.4** | Consolidarea prevenirii și răspunsului la poluarea provenită de la nave și | Acte normative adoptate | Trim. IV 2028 | MIDR AN | 2 889,08 | 189,08 | 200,0 | 2 500,0 | 189,08 | 200,0 | 2 500,0 | | | 6101 6403 EMSA |

| Nr. crt. | Acțiuni unice identificabile | Indicator de monitorizare | Termenul de realizare | Responsabil | Costul total *(mii lei)* | Costuri totale repartizate pe surse de finanțare, *(mii lei)* | | | Costuri de implementare pe ani, *(mii lei)* | | | | | Cod program / subprogram bugetar |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Bugetul de stat | Surse externe | Surse neacoperite | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| | pregătirea dezvoltării instalațiilor portuare de preluare a deșeurilor în complexul portuar Giurgiulești | Necesar de echipamente și soluție tehnică stabilite | | Î.S. „Portul Fluvial Ungheni” | | | | | | | | | | |
| **4.2.5** | Realizarea etapelor tehnice, instituționale și diplomatice necesare aderării Republicii Moldova la Paris MoU | Dosar de conformitate prezentat<br>Evaluarea Paris MoU realizată<br>Recomandări implementate – 100% | Trim. IV 2030 | MIDR AN | 400,0 | 400,0 | | | | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 6101 |
| **4.2.6** | Elaborarea, aprobarea și inițierea implementării Planului de acțiuni pentru instituirea unui sistem de management al calității certificat în domeniul controlului statului de pavilion și al controlului statului portului | Plan de acțiuni aprobat<br>Proceduri ale sistemului de management al calității elaborate și aplicate | Trim. IV 2028 | AN | 300,0 | 300,0 | | | 100,0 | 100,0 | 100,0 | | | 6403 |
| **4.2.7** | Instituirea cadrului de monitorizare, raportare și verificare a emisiilor de gaze cu efect de seră și de utilizare a combustibililor regenerabili și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim. | 2 Hotărâri de Guvern adoptate | Trim. I 2027 | MIDR AN | 207,9 | 207,9 | | | 107,9 | 100,0 | | | | 6101 |

| Nr. crt. | Acțiuni unice identificabile | Indicator de monitorizare | Termenul de realizare | Responsabil | Costul total *(mii lei)* | Costuri totale repartizate pe surse de finanțare, *(mii lei)* | | | Costuri de implementare pe ani, *(mii lei)* | | | | | Cod program / subprogram bugetar |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Bugetul de stat | Surse externe | Surse neacoperite | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| **4.2.8** | Achiziționarea remorcherelor pentru asigurarea siguranței navigației în Complexul Portuar Giurgiulești | 2 remorchere achiziționate | 2027-2029 | AN | 164 000,0 | | | 164 000,0 | | 78 000,0 | 78 000,0 | 8 000,0 | | 6403 |
| **Obiectivul general 5. Transport aerian sigur, accesibil și sustenabil** | | | | | | | | | | | | | | |
| ***Obiectivul specific 5.1. Consolidarea, până în anul 2030, a siguranței, securității și sustenabilității transportului aerian, în concordanță cu cerințele europene și internaționale aplicabile.*** | | | | | | | | | | | | | | |
| **5.1.1** | Dezvoltarea și operaționalizarea sistemului informațional pentru digitalizarea proceselor de certificare, licențiere, supraveghere și control ale Autorității Aeronautice Civile | Sistem informațional operațional | Trim. IV 2028 | AAC | 10 296,6 | | | 10 296,6 | 945,0 | 4 675,8 | 4 675,8 | | | 6406 |
| **5.1.2** | Dezvoltarea Sistemului informațional „Registrul aerian al Republicii Moldova” | Sistemul informațional dezvoltat | Trim. IV 2028 | AAC | 3 000,0 | 3 000,0 | | | 100,0 | 2 500,0 | 400,0 | | | 6406 |
| **5.1.3** | Adoptarea noului Cod aerian al Republicii Moldova | Cod aerian adoptat | Trim. IV 2026 | MIDR | 207,9 | 207,9 | | | 207,9 | | | | | 6101 |
| **5.1.4** | Armonizarea cadrului normativ secundar în domeniul siguranței aviației civile cu acquis-ul Uniunii Europene privind aerodromurile, operațiunile aeriene, navigabilitatea, licențierea personalului și raportarea evenimentelor de aviație | 5 acte normative aprobate | Trim. IV 2027 | MIDR AAC | 415,8 | 415,8 | | | 207,9 | 207,9 | | | | 6101 |
| **5.1.5** | Adoptarea Legii privind securitatea aeronautică | Lege adoptată | Trim. I 2027 | MIDR | 189,0 | 189,0 | | | 100,0 | 89,0 | | | | 6101 |

| Nr. crt. | Acțiuni unice identificabile | Indicator de monitorizare | Termenul de realizare | Responsabil | Costul total *(mii lei)* | Costuri totale repartizate pe surse de finanțare, *(mii lei)* | | | Costuri de implementare pe ani, *(mii lei)* | | | | | Cod program / subprogram bugetar |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Bugetul de stat | Surse externe | Surse neacoperite | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| **5.1.6** | Actualizarea și inițierea implementării programelor naționale privind securitatea aviației civile, controlul calității și instruirea și certificarea personalului de securitate aeronautică | Programe naționale actualizate și aprobate | Trim. II 2027 | MIDR AAC | 251,0 | 251,0 | | | | 251,0 | | | | 6101 |
| **5.1.7** | Instituirea cadrului național de punere în aplicare a cerințelor privind utilizarea combustibililor durabili în aviație – ReFuelEU Aviation | Hotărâre de Guvern adoptată | Trim. II 2027 | MIDR | 189,0 | 189,0 | | | 100,0 | 89,0 | | | | 6101 |
| **5.1.8** | Consolidarea capacităților instituționale și profesionale ale Autorității Aeronautice Civile pentru certificarea și supravegherea bazată pe risc a agenților aeronautici | Personal de inspecție instruit și calificat | 2027-2030 | AAC | 10 000,0 | 10 000,0 | | | 2 000,0 | 2 000,0 | 2 000,0 | 2 000,0 | 2 000,0 | 6406 |
| ***Obiectivul specific 5.2. Creșterea, până în anul 2030, a conectivității și accesibilității transportului aerian, prin dezvoltarea serviciilor și capacităților aeroportuare.*** | | | | | | | | | | | | | | |
| **5.2.1** | Elaborarea Master-planului strategic pentru dezvoltarea activităților, teritoriilor și facilităților Aeroportului Internațional Chișinău și Aeroportului Internațional Mărculești | Master-plan elaborat | Trim. II 2028 | Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” MIDR | 20 000,0 | | 20 000,0 | | | 10 000,0 | 10 000,0 | | | Sursele Aeroportului |
| **5.2.2** | Construcția terminalului nou și modernizarea pistei, a căilor de rulare și a | Terminal extins și dat în exploatare | Trim. IV 2027 - 2030 | Î.S. „Aeroportul | 7 500 000,0 | | 7 500 000,0 | | | | 2 500 000,0 | 2 500 000,0 | 2 500 000,0 | UE NIP |

| Nr. crt. | Acțiuni unice identificabile | Indicator de monitorizare | Termenul de realizare | Responsabil | Costul total *(mii lei)* | Costuri totale repartizate pe surse de finanțare, *(mii lei)* | | | Costuri de implementare pe ani, *(mii lei)* | | | | | Cod program / subprogram bugetar |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Bugetul de stat | Surse externe | Surse neacoperite | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| | platformelor de staționare ale Aeroportului Internațional „Eugen Doga” Chișinău | Spații aeroportuare reconstruite, extinse și modernizate – minimum 5 000 m² | | Internațional Chișinău” MIDR APP | | | | | | | | | | Sursele aeroportului |
| **5.2.3** | Revitalizarea Aeroportului Internațional Mărculești | Infrastructura aeroportuară dezvoltată | Trim. IV 2029 | MIDR APP | 100 000,0 | | 100 000,0 | | | 50 000,00 | 25 000,00 | 25 000,00 | | Sursele Aeroportului |
| **5.2.4** | Dezvoltarea cadrului bilateral privind serviciile aeriene și facilitarea accesului operatorilor aerieni pe piața transportului aerian | Numărul destinațiilor noi deservite prin curse aeriene regulate în baza acordurilor bilaterale vizate | 2027–2030 | MIDR AAC | 900,0 | 900,0 | | | | 300,0 | 300,0 | 300,0 | | 6101 |
| **5.2.5** | Modernizarea sistemelor de procesare a pasagerilor și bagajelor, de control de securitate și de informare a pasagerilor | Sisteme de procesare a pasagerilor și bagajelor modernizate și operaționale | Trim. IV 2030 | Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” MIDR | 100 000,0 | | 100 000,0 | | | 20 000,0 | 40 000,0 | 40 000,0 | | Sursele Aeroportului |
| **5.2.6** | Adaptarea infrastructurii și serviciilor aeroportuare la necesitățile persoanelor cu dizabilități și ale persoanelor cu mobilitate redusă | Facilități aeroportuare adaptate pentru persoanele cu dizabilități și cu mobilitate redusă | Trim. IV 2030 | Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” MIDR | 8 000,0 | | 8 000,0 | | | 1 000,0 | 3 000,0 | 4 000,0 | | Sursele Aeroportului |

| Nr. crt. | Acțiuni unice identificabile | Indicator de monitorizare | Termenul de realizare | Responsabil | Costul total *(mii lei)* | Costuri totale repartizate pe surse de finanțare, *(mii lei)* | | | Costuri de implementare pe ani, *(mii lei)* | | | | | Cod program / subprogram bugetar |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Bugetul de stat | Surse externe | Surse neacoperite | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | |
| | | Mecanism de monitorizare a drepturilor pasagerilor instituit | | | | | | | | | | | | |
| **5.2.7** | Modernizarea și digitalizarea infrastructurii și sistemelor de management al traficului aerian și de navigație aeriană în vederea alinierii la cerințele europene aplicabile | Sisteme ATM/ANS modernizate și/sau digitalizate | 2027–2029 | Î.S. „MOLDATSA | 8 600 | | 8 600 | | | 2 600 | 2 200 | 3 800 | | Bugetul Î.S. „MOLDATSA |
| **5.2.8** | Implementarea cerințelor Common Project One (CP1) aplicabile domeniului ATM/ANS, inclusiv a funcționalităților necesare modernizării managementului traficului aerian | Funcționalități aplicabile implementate | 2028–2029 | Î.S. „MOLDATSA | 7 800 | | 7 800 | | | | 2 700 | 5 100 | | Bugetul Î.S. „MOLDATSA |
| **5.2.9** | Modernizarea infrastructurii tehnice de comunicații, navigație și supraveghere necesare furnizării serviciilor de navigație aeriană | Echipamente/ sisteme CNS modernizate sau înlocuite | 2027–2029 | Î.S. „MOLDATSA | 131 920 | | 131 920 | | | 59 600 | 48 320 | 24 000 | | Bugetul Î.S. „MOLDATSA |
| **Cost total** | | | | | **77 313 343,5** | **17 269 634,4** | **40 472 253,3** | **19 571 455,8** | **5 223 282,3** | **6 446 877,9** | **21 773 990,4** | **20 684 027,1** | **23 185 165,8** | |