

CONCEPTUL

Programului de implementare, pentru anii 2026-2030, a Strategiei de mobilitate 2030

Prezentul Concept este elaborat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în conformitate cu prevederile subpunctului 63.3 din Regulamentul cu privire la planificarea strategică, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 386/2020.

Programul va constitui principalul instrument de operaționalizare a obiectivelor și direcțiilor prioritare stabilite de Strategia de mobilitate 2030 și va contribui la realizarea angajamentelor Republicii Moldova asumate în procesul de aderare la Uniunea Europeană, inclusiv în Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.306/2025.

1. Denumirea documentului	Programul de implementare, pentru anii 2026-2030, a Strategiei de mobilitate 2030
2. Tipul documentului de politici publice care se propune a fi elaborat și perioada planificată de implementare	Documentul de politici publice propus spre elaborare este un Program, care urmează a fi aprobat prin hotărâre de Guvern și implementat în perioada 2026–2030. Programul va constitui principalul instrument de operaționalizare a celor 7 obiective generale și direcții prioritare stabilite în Strategia de mobilitate 2030 prin stabilirea de acțiuni concrete, măsurabile și fundamentate din punct de vedere financiar. Deși, Strategia de mobilitate 2030 prevede implementarea obiectivelor sale prin programe succesive, se propune elaborarea unui singur Program pentru perioada 2026–2030, în vederea consolidării, într-un cadru operațional unic, coerent și integrat, a intervențiilor rămase până la finalul perioadei de implementare a Strategiei. Această abordare este conformă cu cadrul național de planificare strategică, potrivit căruia Programul reprezintă un document de politici publice pe termen mediu, cu o durată de implementare de 3–5 ani. Astfel, perioada 2026–2030 corespunde orizontului temporal specific acestui tip de document și permite planificarea unitară, etapizată și predictibilă a acțiunilor necesare pentru atingerea obiectivelor Strategiei de mobilitate 2030. Programul va acoperi toate modurile de transport și domeniile de intervenție prevăzute de Strategia de mobilitate 2030, inclusiv infrastructura rutieră, transportul rutier de persoane și de mărfuri, transportul feroviar, transportul pe căi navigabile interioare, transportul maritim și transportul aerian. Elaborarea Programului se va realiza în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 386/2020 cu privire la planificarea strategică și ale Legii nr. 100/2017, care va detalia măsurile prioritare, termenele de realizare, instituțiile responsabile, resursele necesare și indicatorii de monitorizare.
3. Problemele din domeniu care vor fi abordate în documentul de politici publice	Elaborarea Programului este determinată, în primul rând, de necesitatea instituirii unui cadru operațional unic, coerent și fundamentat financiar pentru realizarea obiectivelor Strategiei de mobilitate 2030. În lipsa unui asemenea cadru, intervențiile din sectorul transporturilor riscă să fie realizate fragmentat, fără o corelare suficientă între prioritățile strategice, reformele sectoriale, proiectele de investiții, capacitățile instituționale, sursele de finanțare și indicatorii de rezultat.

Pasageri transportați în dinamică, (mii pasageri)



Evoluțiile din perioada 2023–2025 evidențiază o creștere semnificativă a cererii de mobilitate și a solicitării infrastructurii de transport. Conform datelor Biroului Național de Statistică, numărul total al pasagerilor transportați a crescut de la 288,8 milioane în anul 2023 la 356,8 milioane în anul 2025, ceea ce reprezintă o majorare cumulată de aproximativ 24%. Numai în anul 2025, numărul pasagerilor transportați s-a majorat cu 9,06% față de anul precedent. Această evoluție confirmă intensificarea deplasărilor populației și a legăturilor economice și sociale dintre localități, dar generează,

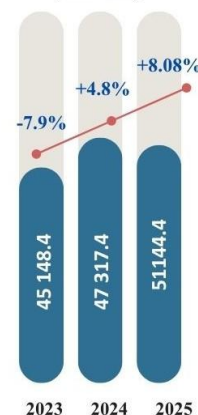
în același timp, presiuni suplimentare asupra infrastructurii, capacității serviciilor publice de transport și sistemelor de organizare și gestionare a traficului.

Una dintre principalele probleme structurale este dezechilibrul pronunțat al distribuției modale. Transportul rutier și transportul public urban cumulează peste 99% din numărul total al pasagerilor transportați, în timp ce transportul feroviar de pasageri deține o cotă mai mică de 1%, iar transportul naval reprezintă aproximativ 0,03%. Dependența excesivă de transportul rutier contribuie la intensificarea traficului, congestionarea zonelor urbane și a principalelor coridoare, uzura accelerată a infrastructurii, creșterea costurilor de întreținere și amplificarea impactului transporturilor asupra mediului. Totodată, ponderea redusă a transportului feroviar și fluvial reflectă atractivitatea și competitivitatea limitată a acestor moduri de transport, precum și nivelul insuficient de dezvoltare a unui sistem național multimodal.

În domeniul transportului rutier de persoane persistă necesitatea modernizării serviciilor regulate, optimizării rețelelor de rute, creșterii calității, accesibilității și predictibilității serviciilor, reînnoirii parcului de vehicule și dezvoltării transportului public local și interurban. Rămân insuficient dezvoltate digitalizarea serviciilor, corelarea transportului public cu planificarea mobilității urbane.

Creșterea mobilității este însoțită și de majorarea volumului de mărfuri transportate. În perioada 2023–2025, volumul total al mărfurilor transportate a crescut de la 45,1 milioane de tone la 51,1 milioane de tone, ceea ce reprezintă o majorare de aproximativ 13,3%. În anul 2025, transportul rutier a concentrat 94,8% din volumul total al mărfurilor, echivalentul a aproximativ 48,5 milioane de tone. Totodată, transportului rutier i-au revenit aproximativ 79,2% din importuri și 78,4% din exporturi. Această concentrare exercită presiuni considerabile asupra rețelei de drumuri, punctelor de trecere a frontierei și infrastructurii logistice, generând riscuri de congestionare, creștere a timpilor de așteptare și majorare a costurilor de transport și logistică.

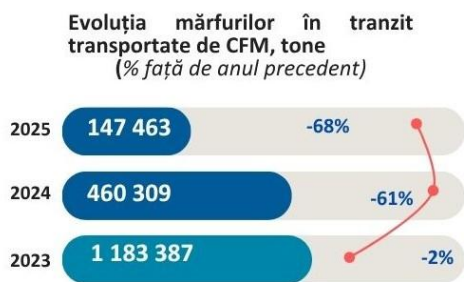
Mărfuri transportate în dinamică (mii tone)



Capacitatea insuficientă a punctelor de trecere a frontierei, nivelul redus de digitalizare a procedurilor, lipsa unor terminale logistice și

intermodale performante și conectivitatea insuficientă dintre modurile de transport limitează eficiența lanțurilor de aprovizionare și competitivitatea operatorilor economici. În acest context, este necesară modernizarea infrastructurii de frontieră, dezvoltarea transportului combinat și a terminalelor intermodale, precum și îmbunătățirea conexiunilor dintre infrastructura rutieră, feroviară, portuară și aeroportuară.

O problemă majoră o constituie competitivitatea redusă a transportului feroviar. În anul 2025, transportul feroviar a reprezentat



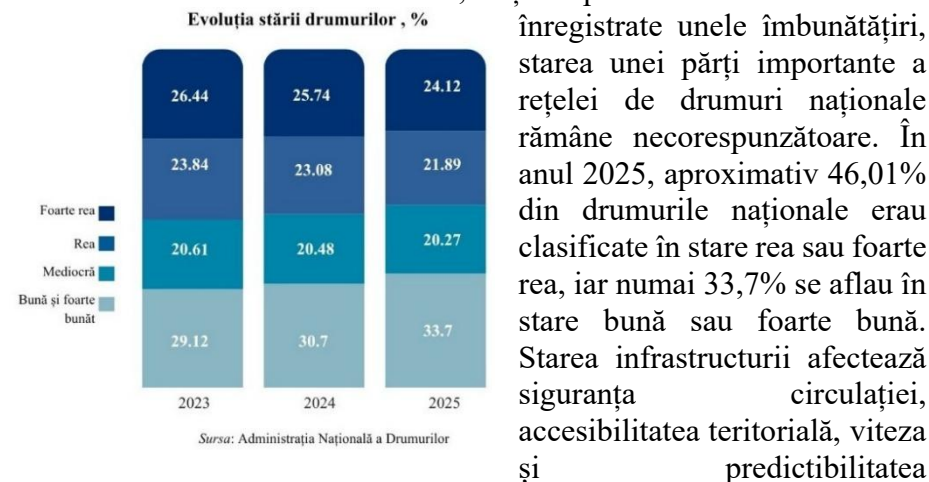
numai 4,9% din volumul total al mărfurilor transportate. Totodată, se atestă și diminuarea transportului feroviar de tranzit, de la 1,18 milioane de tone în anul 2023 la 147,5 mii de tone în anul 2025, ceea ce reprezintă o reducere de aproximativ

87,5%. Această evoluție reflectă degradarea infrastructurii, vitezele comerciale reduse, uzura materialului rulant, capacitățile operaționale și financiare limitate, calitatea insuficientă a serviciilor și implementarea întârziată a reformei structurale a sectorului feroviar. Menținerea acestei tendințe poate conduce la diminuarea rolului Republicii Moldova în cadrul coridoarelor logistice regionale și la redirecționarea fluxurilor de mărfuri către rute alternative.

Transportul pe căi navigabile interioare continuă să dețină un rol marginal, reprezentând aproximativ 0,3% din volumul mărfurilor transportate în anul 2025. Dezvoltarea acestuia este limitată de degradarea și valorificarea insuficientă a infrastructurii de navigație, lipsa întreținerii sistematice a șenalelor navigabile, uzura flotei, capacitățile instituționale reduse și conexiunile intermodale insuficient dezvoltate.

În domeniul transportului aerian, creșterea accelerată a traficului generează necesitatea adaptării capacităților infrastructurii aeroportuare. În anul 2025, fluxul total de pasageri îmbarcați și debarcați pe Aeroportul Internațional Chișinău „Eugen Doga” a depășit 6,1 milioane de persoane, traficul majorându-se cu 46,8% față de anul precedent. Această evoluție confirmă consolidarea conectivității internaționale a Republicii Moldova, dar exercită presiuni asupra capacității terminalului, infrastructurii aeroportuare, sistemelor de securitate, procesării pasagerilor și accesibilității terestre. În consecință, sunt necesare investiții în modernizarea și extinderea infrastructurii, îmbunătățirea conexiunilor aeroportului cu municipiul Chișinău și cu regiunile țării, precum și continuarea alinierii la standardele Uniunii Europene și la standardele internaționale în domeniul aviației civile.

În domeniul infrastructurii rutiere, deși în perioada analizată au fost



înregistrate unele îmbunătățiri, starea unei părți importante a rețelei de drumuri naționale rămâne necorespunzătoare. În anul 2025, aproximativ 46,01% din drumurile naționale erau clasificate în stare rea sau foarte rea, iar numai 33,7% se aflau în stare bună sau foarte bună. Starea infrastructurii afectează siguranța circulației, accesibilitatea teritorială, viteza și predictibilitatea

transporturilor și generează costuri suplimentare pentru utilizatori și operatorii economici. Totodată, intensificarea transportului rutier de pasageri și mărfuri accelerează uzura infrastructurii și majorează necesarul de finanțare pentru întreținere, reabilitare și modernizare.

Problemele din domeniul infrastructurii rutiere sunt amplificate de insuficiența lucrărilor de întreținere periodică, lipsa unui sistem deplin operațional de management al activelor rutiere, predictibilitatea redusă a finanțării și capacitatea insuficientă de pregătire și implementare a proiectelor.

În domeniul siguranței rutiere, datele Inspectoratului Național de Securitate Publică indică faptul că, în anul 2025, au fost înregistrate 2 224 de accidente rutiere, cu 10,4% mai multe decât în anul 2024, iar numărul persoanelor traumatizate a crescut cu 9,2%, ajungând la 2 593 de persoane. Deși numărul persoanelor decedate s-a redus de la 209 în anul 2024 la 189 în anul 2025, creșterea simultană a numărului de accidente și a persoanelor traumatizate demonstrează că riscul rutier rămâne ridicat. Persistă deficiențe privind siguranța infrastructurii, managementul vitezei, organizarea traficului, eliminarea sectoarelor periculoase și protecția utilizatorilor vulnerabili, inclusiv a pietonilor, bicicliștilor și motocicliștilor.

În general, sectorul transporturilor se confruntă cu capacități administrative și tehnice insuficiente, deficit de personal calificat, fragmentarea datelor, nivelul redus de digitalizare și interoperabilitate a sistemelor, mecanisme insuficient dezvoltate de monitorizare și evaluare, precum și dificultăți în pregătirea proiectelor mature și eligibile pentru finanțare. Totodată, predominanța transportului rutier determină un consum ridicat de combustibili și contribuie la emisiile de gaze cu efect de seră, poluarea aerului și poluarea fonică. Infrastructura de transport este expusă, în același timp, riscurilor generate de fenomenele climatice extreme, ceea ce impune integrarea măsurilor de adaptare la schimbările climatice și de sporire a rezilienței infrastructurii în procesele de proiectare, construcție, întreținere și modernizare.

Prin urmare, Programul va aborda într-o manieră integrată dezechilibrul structurii modale, starea necorespunzătoare a infrastructurii, competitivitatea redusă a transportului feroviar, valorificarea insuficientă a transportului naval și fluvial, capacitatea limitată a infrastructurii logistice și de frontieră, nivelul ridicat al riscului rutier, presiunile asupra infrastructurii aeroportuare,

	digitalizarea insuficientă, impactul transporturilor asupra mediului și necesitatea consolidării capacităților instituționale și financiare. Intervențiile vor fi orientate spre modernizarea infrastructurii și serviciilor de transport, dezvoltarea intermodalității, sporirea siguranței, accesibilității și rezilienței sistemului, reducerea impactului asupra mediului, integrarea rețelei naționale în sistemul european de transport și instituirea unui mecanism coerent de prioritzare, finanțare, monitorizare și evaluare a direcțiilor de acțiune prevăzute de Strategia de mobilitate 2030.
4. Scopul elaborării documentului de politici publice	Scopul elaborării Programului constă în asigurarea unui cadru operațional unic, coerent și fundamentat financiar pentru implementarea obiectivelor și direcțiilor prioritare stabilite prin Strategia de mobilitate 2030, prin transpunerea acestora în acțiuni concrete, măsurabile și realizabile pentru orizontul de timp 2026–2030. Necesitatea elaborării Programului este determinată de creșterea continuă a cererii de mobilitate a populației și a volumului transporturilor de mărfuri, de dependența excesivă a sistemului național de transport de infrastructura rutieră, de starea necorespunzătoare a unei părți importante a infrastructurii, precum și de competitivitatea redusă a transportului feroviar și valorificarea insuficientă a transportului naval și intermodal. Totodată, persistă deficiențe privind siguranța rutieră, capacitatea infrastructurii logistice și a punctelor de trecere a frontierei, accesibilitatea serviciilor de transport, digitalizarea proceselor și reziliența infrastructurii la schimbările climatice. Elaborarea Programului este justificată și de necesitatea stabilirii în mod clar a priorităților de intervenție, rezultatele preconizate, indicatorii de monitorizare, responsabilitățile instituționale, termenele de realizare, costurile estimate și sursele de finanțare. Programul va asigura, de asemenea, corelarea politicilor naționale din domeniul transporturilor cu prioritățile de dezvoltare economică și regională, cu cadrul bugetar pe termen mediu și cu angajamentele asumate de Republica Moldova în cadrul procesului de aderare la Uniunea Europeană, inclusiv cele referitoare la politica în domeniul transporturilor și la integrarea infrastructurii naționale în rețeaua transeuropeană de transport. Ca urmare a implementării Programului, se urmărește dezvoltarea unui sistem de transport mai sigur, accesibil, eficient, durabil, rezilient și multimodal, capabil să răspundă necesităților de mobilitate ale populației și mediului de afaceri. Situația dorită presupune îmbunătățirea stării infrastructurii, creșterea calității și predictibilității serviciilor de transport, sporirea competitivității transportului feroviar, naval și intermodal, reducerea riscului rutier, modernizarea infrastructurii logistice și de frontieră și îmbunătățirea conectivității interne și internaționale. Totodată, implementarea Programului va contribui la reducerea dezechilibrului dintre modurile de transport, la creșterea accesibilității teritoriale, la diminuarea costurilor logistice, la reducerea impactului transporturilor asupra mediului și la sporirea rezilienței infrastructurii critice. Până la finalul perioadei de implementare se urmărește instituirea unui sistem funcțional de planificare, prioritzare, finanțare, monitorizare și evaluare a intervențiilor din sector, orientat spre rezultate măsurabile și compatibil cu standardele și cerințele Uniunii Europene.

5. Concordanța cu documentele de politici publice, de planificare și angajamentele internaționale	Programul constituie principalul instrument de implementare a Strategiei de mobilitate 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 589/2024, și va asigura transpunerea celor șapte obiective generale și a direcțiilor prioritare ale Strategiei în acțiuni concrete, rezultate măsurabile, indicatori de monitorizare, responsabilități instituționale, termene de realizare, costuri estimate și surse de finanțare pentru perioada 2026–2030. Prin caracterul său operațional, Programul va asigura continuitatea și coerența intervențiilor planificate în domeniul infrastructurii și serviciilor de transport rutier, feroviar, naval, portuar și aerian, precum și corelarea acestora cu prioritățile naționale de dezvoltare, procesul de integrare europeană și cadrul bugetar pe termen mediu. Programul va contribui direct la realizarea obiectivului 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. În acest sens, acțiunile Programului vor fi corelate cu direcțiile de intervenție și indicatorii privind modernizarea infrastructurii de transport, îmbunătățirea conectivității teritoriale, sporirea siguranței rutiere, creșterea accesibilității serviciilor de transport și reducerea impactului sectorului asupra mediului. Totodată, Programul va contribui la realizarea Obiectivelor de Dezvoltare Durabilă asumate de Republica Moldova și reflectate în cadrul național de monitorizare a implementării Agendei de Dezvoltare Durabilă 2030, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 953/2022, în special: • ODD 9 – Industrie, inovație și infrastructură, ținta 9.1, prin dezvoltarea unei infrastructuri de transport de calitate, fiabile, durabile, reziliente și sigure, care să susțină dezvoltarea economică și creșterea bunăstării populației, cu asigurarea unui acces larg și echitabil; • ODD 11 – Orașe și comunități durabile, ținta 11.2, prin asigurarea accesului la sisteme de transport sigure, echitabile, accesibile și durabile pentru toți, îmbunătățirea siguranței rutiere și dezvoltarea serviciilor de transport public; • ODD 13 – Acțiune climatică, ținta 13.2, prin integrarea măsurilor de atenuare și adaptare la schimbările climatice în politicile, proiectele și procesele de planificare din domeniul transporturilor. În ceea ce privește concordanța cu documentele naționale de politici publice și de planificare sectorială, Programul va fi corelat, în principal, cu următoarele documente: • 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 antreprenariat și investiții și pregătirea economiei pentru aderarea la Uniunea Europeană. Modernizarea infrastructurii de transport, îmbunătățirea conectivității, reducerea costurilor logistice și facilitarea accesului operatorilor economici la piețele externe vor contribui la sporirea competitivității economiei naționale și la atragerea investițiilor; • Strategia de mediu pentru anii 2024–2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 409/2024, prin contribuția Programului la
---	---

îmbunătățirea calității aerului, reducerea impactului negativ al transporturilor asupra mediului, promovarea utilizării eficiente a resurselor, dezvoltarea mobilității durabile și integrarea considerentelor de mediu și climatice în planificarea, proiectarea, construcția și administrarea infrastructurii de transport;

- Programul de dezvoltare cu emisii reduse al Republicii Moldova până în anul 2030, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 659/2023, în special cu obiectivul specific nr. 2 privind reducerea, până în anul 2030, a emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din sectorul transporturilor cu 52% în scenariul necondiționat și cu până la 55% în scenariul condiționat, comparativ cu nivelul anului 1990. În acest sens, Programul va promova modernizarea transportului public, dezvoltarea transportului feroviar și intermodal, utilizarea vehiculelor și combustibililor cu emisii reduse, eficiența energetică și mobilitatea activă;

- Programul național de siguranță rutieră pentru anii 2025–2030, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 326/2025, în special în partea ce ține de obiectivul general privind creșterea nivelului de siguranță a infrastructurii rutiere. Intervențiile vor urmări modernizarea sectoarelor cu risc sporit, îmbunătățirea organizării și managementului traficului, protecția utilizatorilor vulnerabili, consolidarea managementului vitezei și integrarea cerințelor de siguranță în toate etapele de dezvoltare și administrare a infrastructurii;

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. Totodată, 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”.

Din perspectiva planificării financiare, implementarea Programului se va realiza, în principal, în limitele alocațiilor aprobate anual autorităților și instituțiilor publice responsabile, prin intermediul programelor și subprogramelor bugetare relevante. Finanțarea acțiunilor planificate va fi asigurată inclusiv 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”;
- subprogramul 6406 „Dezvoltarea transportului aerian”.

Suplimentar resurselor bugetului de stat, pentru realizarea acțiunilor și proiectelor investiționale vor putea fi mobilizate asistență financiară și tehnică din partea partenerilor de dezvoltare, granturi și fonduri ale Uniunii Europene, împrumuturi oferite de instituțiile financiare internaționale, contribuții ale sectorului privat, resurse mobilizate prin parteneriate public-private, precum și alte surse de finanțare permise de legislație.

Prin urmare, Programul se va poziționa drept principalul instrument operațional de coordonare a reformelor, investițiilor și măsurilor instituționale din domeniul transporturilor pentru perioada 2026–2030. Acesta va asigura coerența dintre Strategia de mobilitate 2030,

	documentele naționale de politici publice și de planificare, cadrul bugetar pe termen mediu, prioritățile guvernamentale și angajamentele internaționale asumate de Republica Moldova, inclusiv cele aferente procesului de aderare la Uniunea Europeană.
6. Perioada planificată pentru elaborarea documentului de politici publice	Proiectul documentului de politici publice urmează a fi elaborat pe parcursul trimestrului III al anului 2026, în conformitate cu cadrul național de planificare strategică. Totodată, în vederea asigurării unui proces decizional echitabil în elaborarea Programului, precum și participării active a tuturor părților interesate, în conformitate cu prevederile Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, ulterior coordonării conceptului cu celelalte instituții implicate, acesta urmează a fi plasat spre consultări publice pe pagina web a ministerului și nemijlocit pe platforma particip.gov.md, și transmis direcționat la adresa părților interesate.
7. Părțile implicate	Elaborarea Programului va fi coordonată de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în calitate de autoritate publică centrală responsabilă de elaborarea și coordonarea politicilor în domeniul transporturilor și infrastructurii de transport. De asemenea, în dependență de intervențiile necesare în domeniile vizate de document, vor fi atrase în calitate de părți următoarele autorități/entități publice: - Ministerul Afacerilor Interne; - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Mediului; - Agenția Națională Transport Auto - Agenția Navală - Agenția Feroviară - Autoritatea Aeronautică Civilă - S.A „Administrația Națională a Drumurilor” - Î.S. pentru Utilizarea Spațiului Aerian și Deservirea Traficului Aerian „MOLDATSA” - Î.S. „Calea Ferată din Moldova” - Î.S. Aeroportului Internațional „Eugen Doga” – Chișinău - Î.S. „Portul Fluvial Ungheni - Î.S. „Bacul Molovata” - Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi. Procesul de elaborare și consultare se va desfășura transparent și participativ, în conformitate cu Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, Legea nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional și Hotărârea Guvernului nr. 967/2016 privind mecanismul de consultare publică cu societatea civilă în procesul decizional.