

## Strategia de mobilitate: cum asigurăm modernizarea infrastructurii, competitivitatea transportului autohton și buna guvernanță în sistem?

Vitalie Rapcea

Director de program, Expert-Grup

Iulie, 2024

Deși planificată pentru trimestrul III 2023<sup>1</sup>, 9 luni mai târziu, la 21 mai 2024 Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) a publicat pentru consultări publice proiectul "Strategiei de Mobilitate 2030"<sup>2</sup>. Documentul prezintă un interes sporit din mai multe motive: i) prezența semnificativă a statului în transport prin întreprinderile pe care le deține și administrează; ii) calitatea austeră și costul înalt a serviciilor prestate de companiile cu capital de stat din domeniul transportului; iii) reformele în derulare care pot crește prezența statului în sector; iv) riscul major de clientelism prin politizarea repartizării mijloacelor destinate pentru infrastructura de transport; v) importanța deosebită pe care o exercită mobilitatea asupra întregii economii naționale; vi) mărimea finanțării externe destinate pentru acest sector și riscul utilizării ineficiente a mijloacelor împrumutate; vii) insuficiența resurselor bugetare pentru reabilitarea infrastructurii și riscurile majore de delapidare a patrimoniului public prin concesiuni sau parteneriate public-private în domeniul transporturilor etc. Această notă analitică vine cu o serie de propuneri și recomandări care au drept scop: i) promovarea unei abordări integrate asupra mobilității; ii) corelarea problemelor din domeniul transportului și mobilității cu soluțiile propuse în acest document de politici publice; iii) corelarea strategiei de mobilitate cu strategia de proprietate a statului; iv) asigurarea consecvenței strategiei de mobilitate cu precedentele documente de planificare strategică în domeniul transportului; v) includerea măsurilor care ar minimiza riscul de corupție și a gradului de politizare a deciziilor de mobilitate.

**Conceput ca și un document integrator, așa cum o sugerează și titlul proiectului, „Strategia de Mobilitate-2030” rămâne a fi un document fragmentar.** Proiectul strategiei de mobilitate este compartimentat pe modalități de transport, fapt ce accentuează abordarea segmentată. În loc să trateze transportul ca și un sistem de elemente interconectate care funcționează după un principiu similar principiului vaselor comunicante, proiectul strategiei tratează, cu un grad diferit de detaliere, fiecare modalitate de transport în parte, pe criterii ce variază de la o modalitate de transport la alta. Suplimentar, necesită a fi menționat că și indicatorii de monitorizare și evaluare utilizați în proiectul strategiei de mobilitate sunt și ei compartimentați pe modalități de transport accentuând caracterul fragmentar al documentului.

<sup>1</sup> [https://midr.gov.md/files/shares/concept-strategie-mobilitate\\_6405e512eb101.pdf](https://midr.gov.md/files/shares/concept-strategie-mobilitate_6405e512eb101.pdf)

<sup>2</sup> <https://particip.gov.md/ro/document/stages/su-privire-la-initierea-consultarii-publice-a-proiectului-de-hotarare-cu-privire-la-aprobarea-strategie-de-mobilitate-2030/10176>

**Caracterul integrator al documentului este afectat și de măsurile prevăzute în direcțiile de intervenție.** Direcția prioritară 6.8. a strategiei de mobilitate recomandă „MIDR și APP să formuleze o strategie cuprinzătoare pentru sectorul aerian din Moldova”. Argumentele care stau la baza acestei recomandări nu sunt clare. Dar, dacă este recomandabilă o strategie subsectorială dedicată transportului aerian, atunci aceeași logică este valabilă și pentru elaborarea unei strategii subsectoriale și pentru transportul rutier, cel feroviar, cel naval etc. Este greu de înțeles formularea acestui tip de acțiuni de intervenție într-un document care trebuie să creeze un cadru de planificare unic pentru interoperabilitatea tuturor modalităților de transport și să ilustreze modul în care acestea contribuie la creșterea valorii pentru utilizatori, economie și societate pe ansamblu.

**Obiectivele vizionare nu sunt corelate cu problemele identificate, iar direcțiile prioritare nu explică modul în care acestea contribuie la realizarea obiectivelor strategice.** În conformitate cu viziunea expusă în proiectul strategiei de mobilitate până în 2030, sistemul de transport trebuie să corespundă criteriilor: i) conectivitate **perfectă** cu țările vecine și cu sistemul european de transport; ii) infrastructură de transport renovată și rezistentă pentru toate tipurile de transport; iii) mobilitate durabilă și incluzivă; iv) mobilitate sigură; v) mobilitate prietenoasă cu mediul; vi) digitalizarea sistemului de transport. Documentul nu explică cum anume s-a ajuns la aceste criterii de fundamentare a viziunii. La fel de neclară este și legătura dintre obiectivele setate în proiectul strategiei și modul în care acestea contribuie la eradicarea problemelor enumerate și la realizarea viziunii setate. În ultimă instanță, obiectivele și direcțiile prioritare trebuie să consolideze cei 5 piloni ai sistemului logistic: i) reglementările, ii) autoritățile, iii) infrastructura, iv) operatorii, și v) utilizatorii de servicii de transport marfă și persoane. În context, dacă se vrea o abordare integrată, atunci compartimentarea documentului pe sectoare de transport ar putea fi substituită cu una fundamentată pe elementele constitutive ale sistemului de mobilitate enumerate mai sus, iar analiza problemelor și soluțiilor pe fiecare dintre aceste elemente fiind efectuată prin prisma obiectivelor vizionare (similar modelului reflectat în tab. Nr 1).

Tab nr. 1 Matricea analitică propusă a fi utilizată pentru strategia de mobilitate.

| Pilonii sistemului de mobilitate<br>Viziunea strategică | Reglementări |         | Autorități |         | Infrastructură |         | Operatori |         | Utilizatori |         |
|---------------------------------------------------------|--------------|---------|------------|---------|----------------|---------|-----------|---------|-------------|---------|
|                                                         | Probleme     | Soluții | Probleme   | Soluții | Probleme       | Soluții | Probleme  | Soluții | Probleme    | Soluții |
| Conectivitatea perfectă                                 |              |         |            |         |                |         |           |         |             |         |
| Infrastructură renovată și durabilă                     |              |         |            |         |                |         |           |         |             |         |
| Mobilitate durabilă                                     |              |         |            |         |                |         |           |         |             |         |
| Mobilitate sigură                                       |              |         |            |         |                |         |           |         |             |         |
| Mobilitate prietenoasă cu mediul                        |              |         |            |         |                |         |           |         |             |         |
| Digitalizarea transportului                             |              |         |            |         |                |         |           |         |             |         |

Utilizarea unui astfel de model la elaborarea strategiei permite ancorarea problemelor și soluțiilor propuse, în sistemul de coordonate al criteriilor vizionare stabilite de document pentru fiecare dintre elementele sistemului logistic. Pentru a păstra caracterul integrator al documentului, prezenta notă va încerca să facă analiza proiectul strategiei de mobilitate pe fiecare dintre elementele constitutive ale sistemului de mobilitate reflectate în matricea de mai sus.

## Reglementări

**Strategia de mobilitate nu este aliniată la strategia de proprietate a statului.** În „introducere” proiectul strategiei de mobilitate menționează documentele de planificare strategică de care s-a ținut cont la elaborarea acesteia. Cu regret, din lista documentelor cu care este aliniată strategia de mobilitate lipsește Strategia de proprietate a statului<sup>3</sup>. În conformitate cu Strategia cu privire la administrarea proprietății de stat în domeniul întreprinderilor de stat și societăților comerciale cu capital integral sau majoritar de stat pentru anii 2023-2030, guvernul și-a asumat angajamentul să reducă prezența statului în economie, să continue procesul de deetățizare și privatizare, și să nu facă concurență sectorului privat. Dată fiind prezența semnificativă a statului în sectorul de transport și infrastructura de transport (Î.S. CFM, Î.S. ASD, Î.S. Aeroportul Internațional Chișinău, Î.S. Aeroportul Internațional Mărculești, Î.S. Portul Fluvial Ungheni, Î.S. Moldatsa, 10 întreprinderi S.A. Drumuri, Î.S. Bacul Molovata etc), fapt ce generează costuri înalte și o calitate austeră a serviciilor prestate, este foarte important ca strategia de mobilitate să nu vină în contradicție cu obiectivele menționate în Strategia de proprietate a statului și să explice cum statul își va reduce prezența în sector și va crește calitatea serviciilor prestate. Tot aici, merită a fi menționată și necesitatea corelării strategiei de mobilitate cu Strategia națională de dezvoltare economică 2030<sup>4</sup>, și a modului în care strategia de mobilitate va contribui la dezvoltarea economică a Republicii Moldova, în mod special, prin prisma sprijinirii dezvoltării sectoarelor prioritare identificate.

**Proiectul strategiei de mobilitate stabilește, la direcții prioritare, modificarea reglementărilor legate de achiziții fără să trateze acest subiect și în descrierea problemelor.** Deși la descrierea problemelor nu se explică care sunt constrângerile asociate achizițiilor de lucrări de întreținere și reabilitare a infrastructurii rutiere, la direcția prioritară de intervenție 1.2 este prevăzută măsura de asigurare a unui cadru contractual și financiar sustenabil pentru managementul activelor rutiere prin modificarea reglementărilor în domeniul achizițiilor pentru lucrări în domeniul infrastructurii de transport.

**Schimbarea clasificării drumurilor publice este inclusă în calitate de direcție prioritară fără ca necesitatea acestei măsuri să fie analizată și explicată.** Direcția prioritară nr. 1.8 urmărește îmbunătățirea clasificării funcționale a rețelei de drumuri, dar acest aspect nu a fost analizat la descrierea problemelor. Astfel, nu este clar ce probleme creează actuala clasificare funcțională a drumurilor publice și ce probleme se vor soluționate prin aprobarea unei noi clasificări.

**Deși siguranța rutieră se vrea abordată holistic, măsurile recomandate sunt împărțite răzleț în direcții prioritare distincte, cu prevederi redundante.** În timp ce direcția prioritară 1.11 vorbește despre o abordare holistică asupra siguranței rutiere, direcția 1.9 vizează „implementarea sistemului de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere și integrarea în ciclul proiectului”, direcția prioritară 1.12 vorbește despre siguranța utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor (pietoni, bicicliști etc), iar direcția prioritară 1.13 revine, din nou, la stabilirea noilor principii de „sistem sigur și schimbare de cultură în sistemul legal de abordare a siguranței rutiere”, pentru ca în direcția prioritară 1.14 să se

<sup>3</sup> [HG 911/2022](#)

<sup>4</sup> [HG 393 din 05.06.2024](#)

repete același laitmotiv: îmbunătățirea capacităților instituționale pentru managementul inter-ministerial al siguranței rutiere. O abordare holistică presupune recunoașterea faptului că sistemul este mai mult decât suma părților sale componente. În acest sens, este pertinentă includerea tuturor aspectelor ce țin de siguranța infrastructurii rutiere în cadrul direcției prioritare care urmărește abordarea holistică și recunoașterea responsabilității partajate pentru un sistem rutier sigur (direcția prioritară 1.11). Această recomandare este indicată și din cauza redundanței acțiunilor prevăzute. Astfel, în pofida rolului coordonator exercitat de Consiliul Național pentru Securitate Rutieră, direcțiile prioritare 1.9, 1.11, 1.12 prevăd acțiuni ce urmăresc elaborarea și modificarea legislației aferente și desemnarea autorității guvernamentale responsabile pentru coordonarea și facilitarea colaborării între instituțiile statului cu competențe în domeniul siguranței rutiere.

**Chiar dacă acordă siguranței rutiere o importanță sporită, documentul nu face nicio referință la rolul și eficiența Consiliul Național pentru Securitatea Rutieră<sup>5</sup>**, organ de coordonare și evaluare a cadrului de reglementare și a activităților aferente siguranței rutiere. Spre deosebire de alte consilii de coordonare, Consiliul Național pentru Securitate Rutieră este prezidat de Prim-ministru, are obligația de întrunire trimestrială și dispune și de un Birou executiv propriu, activitatea căruia este specificată în propriul Regulament de activitate și un secretar executiv din cadrul Ministerului Afacerilor Interne. În acest context, este surprinzător că proiectul strategiei de mobilitate nu face o analiză a activității acestui Consiliu și nu-l menționează nici în direcțiile prioritare.

**Recomandarea de aprobare a reglementărilor privind managementul activelor rutiere și a planificării multianuale nu ține cont de experiența existentă în implementarea sistemului automatizat de management al activelor rutiere Pavement Management System (PMS).** La direcția prioritară 1.4, proiectul strategiei prevede în lista acțiunilor recomandate: aprobarea sistemului legal privind managementului activelor rutiere, precum și implementarea planificării strategice multianuale. Cu toate acestea, documentul nu face referință și la experiența în implementarea programului de management al activelor rutiere (PMS)<sup>6</sup>. Planificarea multianuală, bazată pe eficiența investiției și performanța activelor rutiere a fost prevăzută și în Strategia de transport și logistică 2013-2022 și în acordurile de finanțare a proiectului de susținere a programului în domeniul drumurilor. Astfel, cu suportul partenerilor de dezvoltare, în 2021 a fost finalizată crearea bazei de date inițiale a stării activelor rutiere pentru peste 3000 km de drum. În temeiul acestor date, o soluție automatizată specializată (HDM-4) generează date cu privire la lucrările optime necesare a fi efectuate pe fiecare sector de drum din baza de date în vederea remedierii degradărilor. De asemenea, pentru menținerea sectoarelor de drum în stare bună, programul oferă date privind timpul optim de intervenție și lucrările necesare a fi efectuate pe parcursul a 15 ani de exploatare a activului rutier. Deși instrumentul este funcțional, nu este clar în ce măsură baza de date a sistemului este completată și actualizată. De asemenea, nu este clar în ce măsură se ține cont de informația generată de această soluție automatizată la planificarea anuală a alocărilor mijloacelor pentru întreținerea drumurilor. În context, este absolut necesară referința în acest document strategic la

<sup>5</sup> [Hg nr. 155/2003](#)

<sup>6</sup> <https://www.asd.md/comunicate-de-presa/programul-hdm-4-care-estimeaza-profitabilitatea-investitiilor-pentru-imbunatatirea-starii-drumurilor-perspectiva-proces-de-implementare-de-catre-asd/>

sistemul existent de gestiune a activelor rutiere, modul în care autoritățile îl utilizează și completează cu date de laborator referitoare la starea drumurilor, precum și instituționalizarea acestui instrument în vederea fundamentării deciziilor de repartizare a mijloacelor pentru întreținerea drumurilor.

## Autorități

**Proiectul strategiei nu face o analiză a capacităților instituționale ale autorităților responsabile de organizarea și funcționarea sistemului autohton de transport.** Analiza capacităților instituțiilor de reglementare și control în domeniul transporturilor este esențială pentru determinarea priorităților de intervenție. În context, proiectul strategiei de mobilitate ar trebui să facă o trecere în revistă a capacității autorităților sistemului de transport de a-și exercita eficient mandatul. Lipsa unor autorități puternice și competente poate duce la o competiție neloială între operatori, la nerespectarea drepturilor consumatorilor de servicii de transport și a cadrului legal pe ansamblu, la degradarea accelerată a obiectivelor de infrastructură de transport, la planificare austeră a intervențiilor, la servicii de calitate joasă etc. Analiza funcțională după modelul OCDE Sigma<sup>7</sup> scoate în vileag principalele probleme asociate organizării și funcționării autorităților administrației publice. Suplimentar aspectelor generale indicate în această analiză și a măsurilor din Planul de acțiuni pentru implementarea recomandărilor din Raportul de monitorizare SIGMA<sup>8</sup>, proiectul strategiei de mobilitate trebuie să treacă în revistă principalele limitări ale autorităților care urmează a fi responsabile de implementarea strategiei, iar în direcțiile prioritare documentul ar trebui să prevadă soluții pentru depășirea acestor constrângeri.

**În contextul reformei fondului rutier din 2017, strategia de mobilitate nu analizează și modul în care autoritățile publice locale, de ambele nivele, realizează funcția de administrare a drumurilor, mai cu seamă în contextul în care mijloacele transferate pentru drumuri au devenit transferuri cu destinație generală.** În 2017 APL de nivelul I, pentru prima dată de la independență au primit mijloace de finanțare pentru infrastructura drumurilor din intravilanul localităților în calitate de transferuri cu destinație specială (pentru drumuri), în volum de 50% din taxa de folosire a drumurilor colectată la nivel național repartizată proporțional populației. APL de nivelul II au primit la balanță drumurile locale și finanțarea aferentă din fondul rutier proporțional kilometrilor echivalenți de drumuri primiți în administrare. Începând cu 2023, 100% din sumele încasate din taxa de folosire a drumurilor achitată de posesorii vehiculelor înmatriculate în Republica Moldova au fost transferate către primării cu destinație generală (cu excepția municipiilor Chișinău și Bălți). În context, proiectul strategiei de mobilitate ar fi trebuit să facă analiza: i) eficienței utilizării de către APL a mijloacelor pentru infrastructura drumurilor; ii) problemelor pe care le întâmpină autoritățile publice locale în administrarea drumurilor; iii) riscului subfinanțării drumurilor în contextul schimbării destinației defalcărilor din taxa pentru folosirea drumurilor din destinație specială în destinație generală și în contextul transferului către APL II a mijloacelor pentru întreținerea drumurilor în calitate de transferuri din bugetul de stat și nu defalcări din fondul rutier. Subsecvent, în direcțiile prioritare

<sup>7</sup> <https://www.sigmaweb.org/publications/Monitoring-Report-2023-Republic-of-Moldova.pdf>

<sup>8</sup> [HG nr. 182/2023](#)

documentul ar fi trebuit să prevadă măsuri pentru fortificarea capacităților autorităților publice locale de administrare a activelor rutiere.

**Deși la descrierea problemelor nu se vorbește despre modul în care autoritatea abilitată asigură controlul sarcinii pe osie și problemele asociate acestui mandat, direcția prioritară 1.7 prevede operaționalizarea unui sistem de cântărire în dinamică.** Chiar dacă este o măsură bună, este important să se înțeleagă dacă măsura este și suficientă pentru a contracara fenomenul depășirii sarcinii maxime admise pe osie care duce la accelerarea degradării infrastructurii rutiere. De aceea, înaintea recomandării unei soluții, este importantă descrierea problemei, amploarea acesteia și elucidarea cauzelor ce o determină. În contextul partajării cu furnizorii a responsabilității pentru depășirea masei totale admise, este important a se înțelege cum va fi identificat și responsabilizat furnizorul în cazul cântăririi în dinamică, sau care sunt cauzele că sistemul de cântărire în dinamică încă nu a fost operaționalizat de vreme ce un studiu de fezabilitate pentru implementarea cântăririi în dinamică în Moldova a fost efectuat încă în 2016<sup>9</sup>. Suplimentar, necesită a fi explicat dacă cântarele mobile vor fi menținute, precum și modul în care aceste două sisteme urmează a fi interconectate.

**Proiectul strategiei de mobilitate nu analizează modul de organizare a funcției de administrare a drumurilor la nivel central și local.** Administrația publică centrală exercită funcția de administrare a drumurilor publice naționale prin intermediul Î.S. Administrația de Stat a Drumurilor (ASD), iar pentru realizarea acestei funcții se transferă mijloace direct din fondul rutier. De cealaltă parte, autoritățile administrației publice locale de nivelul I și II administrează drumurile publice cu forțe proprii, iar pentru aceasta nu primesc bani din fondul rutier. APL II primesc banii pentru drumuri din bugetul de stat și nu ca defalcări din fondul rutier fapt ce face imposibilă utilizarea mijloacelor pentru funcția de administrare sau consolidarea bazei tehnico-materiale, așa cum se întâmplă în cazul drumurilor naționale administrate de ASD. Deși Î.S. ASD este o întreprindere de stat, aceasta practic implementează o politică publică și nu are obiective comerciale. Astfel, în conformitate cu principiile setate de Strategia de proprietate a statului, Î.S. ASD necesită a fi reorganizată în instituție publică. În consecință, pentru exercitarea aceluiași funcții, autoritățile publice locale și cele centrale beneficiază de un tratament diferit.

**Documentul nu vorbește nimic despre capacitatea autorităților de implementare a proiectelor și tempoul lent de asimilare a mijloacelor de finanțare externe destinate infrastructurii.** În contextul în care Republica Moldova beneficiază de tot mai multă asistență externă, în mod special pentru proiectele de infrastructură, este extrem de important a fi analizată capacitatea instituțiilor responsabile de a asimila mijloacele financiare alocate și de a implementa proiectele. Fiecare zi de întârziere în proiectele de reabilitare a drumurilor publice naționale cu finanțare străină reprezintă costuri efective pentru utilizatori și operatori (calitatea joasă a serviciului, mai mult timp petrecut în trafic și preț mai mare pentru călătorie, unități de transport care se uzează mai rapid, costuri mai mari pentru carburanți etc), costuri de mediu asociate unui nivel mai mare de emisii cauzat de parcurgerea mai lentă a sectoarelor de drum aflate în reabilitare sau în stare degradată și costuri de oportunitate pentru economie prin veniturile și beneficiile pe care aceasta le ratează din cauza

<sup>9</sup> [https://files.asd.md/Tendere\\_locale/comunicat/Studiu.pdf](https://files.asd.md/Tendere_locale/comunicat/Studiu.pdf)

menținerii unei calități proaste a infrastructurii de transport aflate în proces de reabilitare perpetuă. Suplimentar, împrumuturile din surse externe, în afară de dobânzi sunt purtătoare și de așa-numitele comisioane de angajament (commitment fee), care se calculează ca procent din suma angajată dar încă nedebursată și care, cu fiecare zi de întârziere a implementării proiectelor, cresc costurile acestor proiecte.

**Chiar dacă vorbește despre finanțarea insuficientă a infrastructurii rutiere, și punctează necesitatea tranziției la un fond rutier de generația a II-a, proiectul strategiei de mobilitate nu prevede nicio direcție prioritară care ar viza și îmbunătățirea guvernanței Fondului Rutier.** Deși formal, repartizarea mijloacelor pentru întreținerea drumurilor este examinată și propusă de Consiliul fondului rutier, majoritatea membrilor acestuia este compusă din înalți demnitari de stat și nu din reprezentanții utilizatorilor drumului. Astfel, în afară de Prim-ministru, care prezidează ședința Consiliului fondului rutier, din componența acestuia mai fac parte și viceprim-ministrul dezvoltării economice și digitalizării, ministrul infrastructurii și dezvoltării regionale, ministrul finanțelor, ministrul afacerilor interne și ministrul mediului. Prezența unui guvern în miniatură în cadrul Consiliului fondului rutier ilustrează cât de politizat este acesta. Secretariatul Consiliului nu este unul permanent și nici nu este remunerat, ceea ce nu permite un control eficient al realizării deciziilor acestuia. Consiliul fondului rutier nu organizează numărul necesar minim de ședințe anuale, nu monitorizează eficiența alocărilor mijloacelor din fondul rutier și nici nu dispune de libertatea și instrumentele necesare pentru a responsabiliza autoritățile implicate în administrarea eficientă a drumurilor publice naționale. În pofida celor menționate, necesitatea îmbunătățirii guvernanței fondului rutier nu este una dintre măsurile incluse în direcțiile prioritare.

### **Infrastructura de transport**

**Proiectul strategiei de mobilitate nu analizează conectivitatea infrastructurii nici în profil teritorial, nici în profil intermodal, și nici pe plan internațional.** Infrastructura de transport este formată din drumuri, poduri și alte lucrări de artă, cale ferată, șenalurile navigabile ale râurilor Nistru și Prut, porturi, aeroporturi, gări, stații, terminale logistice, puncte de trecere ale frontierei etc. O abordare integrată asupra infrastructurii de transport trebuie să evalueze modul în care aceste elemente de infrastructură sunt interconectate și cum sistemul de transport, ca un tot întreg, asigură necesitățile de transport marfă și persoane, dar și modul în care se preconizează a fi asigurată contribuția infrastructurii de transport pe ansamblu la susținerea/distribuirea fluxului de mărfuri și persoane într-un viitor previzibil. Proiectul strategiei de mobilitate nu tratează infrastructura în calitate de componentă a sistemului de transport, fiecare modalitate de transport este tratată separat în document. Astfel, se ratează oportunitatea ilustrării întregului tablou al infrastructurii de transport, a calității acesteia și a modului în care degradarea unor elemente ale acestei infrastructuri (feroviar/fluvial) duce, inevitabil, la creșterea presiunii (congestie, emisii CO<sub>2</sub>) și la degradarea accelerată a altui element al infrastructurii de transport (ex: drumuri).

**Strategia de mobilitate nu explică viziunea statului referitoare la modul de realizare a lucrărilor de întreținere curentă.** În domeniul întreținerii curente a drumurilor în perioada 2023 și 2024 au avut

loc adevărate modificări tectonice. Prin aprobarea Legii nr. 118/2023<sup>10</sup> și a HG nr. 413/2024<sup>11</sup> se operează fuziunea prin comasare dintre entitatea responsabilă de implementarea politicii statului în domeniul infrastructurii drumurilor (Î.S. ASD) și societățile pe acțiuni cu capital majoritar de stat care efectuează lucrări de întreținere a drumurilor S.A. Drumuri. Această decizie controversată contravine principiilor stabilite în strategiile sectoriale anterioare care au pus bazele viziunii de reformă a sectorului de întreținere a drumurilor. Astfel, Strategia transportului terestru (2008)<sup>12</sup> și cea de transport și logistică 2013-2022 menționau că sistemul de întreținere existent este inefficient și necesită a fi reformat dat fiind faptul că alocarea directă către întreprinderile de stat a lucrărilor de întreținere face foarte dificilă evaluarea cantității și calității lucrărilor efectuate. De asemenea, este aproape irealizabilă implementarea unui sistem de penalizare în cazul lipsei de performanță, fiind imposibilă și dezvoltarea întreprinderilor de întreținere a drumurilor așa cum ar fi fost firesc într-o economie de piață etc. În conformitate cu Planul de acțiuni privind implementarea reformei sistemului de întreținere a drumurilor<sup>13</sup>, întreprinderile de întreținere au fuzionat din 38 în 12 întreprinderi S.A. Drumuri, iar întreținerea curentă și cea periodică a drumurilor trebuia să fie transformată, prin cooptarea tot mai plenară a companiilor de întreținere din sectorul privat, din întreținere achitată pe volume de lucrări, într-o întreținere bazată pe asigurarea unui anumit nivel de performanță. Suplimentar, în acordurile internaționale semnate cu instituțiile financiare internaționale (IFI) pentru reabilitarea drumurilor, Republica Moldova s-a angajat să continue reforma sectorului, iar IFI s-au angajat să susțină aceste eforturi<sup>14</sup> încălcarea prevederilor acestor acorduri ar putea restricționa accesul Republicii Moldova la sursele de finanțare oferite. În pofida acestor riscuri, proiectul strategiei de mobilitate ignoră cu desăvârșire trecerea în revistă a problemelor și progreselor făcute în domeniul întreținerii curente și a celei periodice, și nici nu explică viziunea statului cu privire la modul în care urmează a fi continuată reforma în domeniul întreținerii drumurilor în contextul fuzionării celor 10 S.A. Drumuri cu Î.S. ASD.

**Proiectul strategiei de mobilitate nu vorbește absolut nimic despre problema obiectivelor amplasate în zona drumului public care periclitează siguranța participanților la trafic, perpetuează concurența neloială, scurtează ciclul de viață al activelor rutiere și perpetuează riscul de corupție în administrarea proprietății publice**<sup>15</sup>. Imediat ce se reabilitează, drumurile publice naționale devin ținta construcțiilor neautorizate și amplasării ilegale a obiectivelor de comerț fapt ce periclitează siguranța rutieră, afectează lucrările de artă, scurgerea apelor de pe suprafața rutieră, contribuind la degradarea accelerată a infrastructurii. În Republica Moldova, problema amplasării neautorizate a obiectivelor în zona drumurilor publice naționale este una endemică<sup>16</sup>. Obiectivele se construiesc

<sup>10</sup> [https://www.legis.md/cautare/getResults?doc\\_id=139917&lang=ro](https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=139917&lang=ro)

<sup>11</sup> [https://www.legis.md/cautare/getResults?doc\\_id=143593&lang=ro](https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=143593&lang=ro)

<sup>12</sup> Hg nr. 85/2008

<sup>13</sup> [HG 244/2012](#)

<sup>14</sup> Acordul semnat cu BERD pentru susținerea programului în sectorul reabilitării drumurilor „reabilitarea drumurilor V” și Acordul semnat cu BERD pentru susținerea programului în sectorul reabilitării drumurilor „reabilitarea drumurilor IV”

<sup>15</sup> [https://www.expert-grup.org/media/k2/attachments/Comentariu\\_economic-amplasarea\\_obiectivelor\\_iEn\\_zona\\_drumului\\_public\\_16.12.22.pdf](https://www.expert-grup.org/media/k2/attachments/Comentariu_economic-amplasarea_obiectivelor_iEn_zona_drumului_public_16.12.22.pdf)

<sup>16</sup> [https://www.expert-grup.org/media/k2/attachments/Comentariu\\_economic-amplasarea\\_obiectivelor\\_iEn\\_zona\\_drumului\\_public\\_16.12.22.pdf](https://www.expert-grup.org/media/k2/attachments/Comentariu_economic-amplasarea_obiectivelor_iEn_zona_drumului_public_16.12.22.pdf)

chiar în zona de siguranță a drumului, pe terenul statului, iar autoritățile, de ani buni, nu mai întreprind nimic. În astfel de circumstanțe, imediat ce se reabilitează un drum național, pe marginea acestuia răsar, ca ciupercile, obiective comerciale de tot felul. Proprietarii fiecărui dintre aceste obiective își amenajează acces de la drumul public național fapt ce afectează regimul de viteză pe

Figura nr.1 Amplasarea neautorizată a obiectivelor comerciale în zona de siguranță a drumului R1



Sursa: Captură Google Maps.

acel drum, siguranța participanților la trafic și fiabilitatea infrastructurii rutiere. De-a lungul anilor, politica statului în acest domeniu urmărea autorizarea amplasării în zona drumului public doar a obiectivelor destinate utilizatorilor drumurilor (vulcanizări, stații peco, parcaje, obiective de alimentație publică etc), la o distanță unul de celălalt nu mai mică decât cea stabilită de normativele în construcții. În urma modificărilor operate la Legea drumurilor nr. 509/1995, modificări strecurate la aprobarea politicii fiscale și bugetare pentru anul 2023, în anexa nr. 3 a fost instituită o categorie nouă de obiective care pot fi

amplasate în zona drumului public – „obiective comercial-economice”. Astfel, fără explicații referitoare la modul în care aceste modificări se înscriu în viziunea statului referitoare la managementul infrastructurii drumurilor, are loc o schimbare majoră de paradigmă, pe drumurile publice fiind autorizată amplasarea obiectivelor care nu sunt destinate utilizatorilor drumurilor. Respectiv, viziunea statului referitoare la amplasarea obiectivelor în zona drumului public necesită a fi reflectată atât în contextul problemelor ce periclitează mobilitatea, siguranța și infrastructura drumurilor, cât și în contextul direcțiilor prioritare de intervenție.

**Proiectul strategiei nu analizează și nu propune soluții pentru probleme majore care afectează calitatea infrastructurii rutiere precum: calitatea proiectelor, problema gropilor de împrumut, pozarea haotică a rețelelor tehnico-edilitare etc.** Pentru proiectele de reabilitare a drumurilor, în mod special pentru cele cu finanțate din surse externe, pe lângă calitatea austeră a proiectelor tehnice în baza cărora se desfășoară licitațiile de achiziție a lucrărilor de reabilitare, necesită a fi reflectate și adresate în strategie și problemele alocărilor de teren, a pozării haotice a rețelelor tehnice și a celor edilitare, problemele asociate impracticabilității utilizării gropilor de împrumut care sunt neglijate de proiectul strategiei de mobilitate.

**Documentul nu vine cu o analiză și apreciere a programelor de reabilitare a drumurilor locale gen: „Drumuri bune” și a modului în care prin acest gen de programe se eludează mecanismul de planificare a lucrărilor și alocare a resurselor pentru întreținerea și reabilitarea drumurilor publice.** În lipsa reflectării în proiectul strategiei a unei poziții ferme la acest subiect, în ani electorali, politicienii pot să continue practica vicioasă a devierii mijloacelor din fondul rutier pentru pretinse

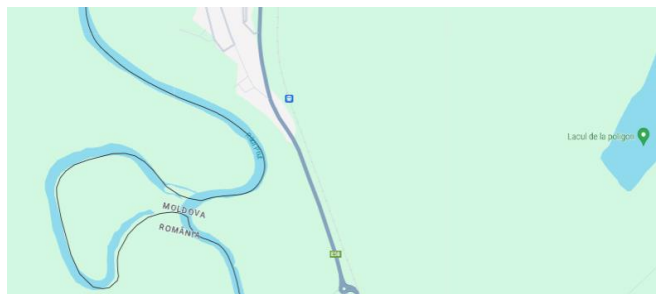
proiecte dedicate infrastructurii drumurilor, dar, care nu fac decât să operaționalizeze corupția politică, clientelismul și utilizarea ineficientă a banului public.

**Proiectul strategiei nu menționează dacă concesiunea sau parteneriatul public-private mai sunt instrumente actuale pentru dezvoltarea infrastructurii de transport, mai cu seamă, în contextul lipsei resurselor bugetare pentru realizarea investițiilor necesare.** Proiectul strategiei recunoaște necesitățile enorme de finanțare pentru reabilitarea infrastructurii fluviale, feroviare, a nodurilor logistice de transbordare și celor intermodale, precum și pentru dezvoltarea infrastructurii aeriene. Cu toate acestea, documentul nu vorbește despre instrumentele pe care ar trebui să le utilizeze statul pentru asigurarea finanțării necesare pentru reabilitarea, gestionarea și întreținerea acestor elemente critice ale infrastructurii de transport. În context, strategia ar trebui să explice clar care este viziunea statului vis-a-vis de modul în care se vor reabilitate aceste elemente de infrastructură, și să răspundă dacă concesiunea, sau parteneriatul public-privat mai sunt vehicule actuale pentru reabilitarea și gestiunea: Aeroportului Internațional Chișinău, Î.S. Aeroportului Internațional Mărculești, pentru restabilirea șenalului navigabil pe râurile Prut și Nistru, pentru construcția unor terminale logistice intermodale, sau pentru reabilitarea gărilor și stațiilor auto etc.

**În pofida recomandărilor de restabilire a navigabilității pe râurile Nistru și Prut, proiectul strategiei nu reflectă problema curățirii și întreținerii șenalului navigabil și nu ilustrează modul în care această problemă se propune a fi soluționată.** Până în 2016, Î.S. Portul Fluvial Ungheni asigura curățarea și întreținerea șenalului navigabil, iar nisipul care rezulta în urma acestui proces era comercializat, astfel acoperindu-se cheltuielile asociate. În urma numeroaselor dispute avute cu Ministerul Mediului, comercializarea nisipului extras a fost interzisă din considerente de mediu. Chiar dacă pentru deblocarea curățirii șenalului navigabil a fost elaborat un proiect de lege dedicat<sup>17</sup>, la aproape trei ani după înregistrarea proiectului în parlament, acesta a fost retras. În consecință, în prezent, Republica Moldova prin faptul că nu asigură navigabilitatea pe râurile Nistru și Prut cel puțin 240 zile pe an, încalcă prevederile Acordului European cu privire la principalele căi navigabile interne de importanță internațională. Suplimentar, pe râurile transfrontaliere, frontiera de stat este stabilită pe mijlocul șenalului navigabil sau pe talvegul acestuia, dacă autoritățile moldovene nu întreprind

acțiuni de curățare a șenalului navigabil râul poate să-și modifice scurgerea, fapt ce poate duce implicit și la modificarea frontierei de stat. În acest sens, este foarte elocvent cazul insulei formate în apropiere de satul Semeni, între semnele de frontieră 1070-1072, unde neefectuarea lucrărilor de curățare a șenalului navigabil al râului Prut a dus, la degradarea navigabilității, modificarea cursului râului și la pierderea accesului

Figura: 2 Modificarea cursului râului Prut în preajma satului Semeni, raionul Ungheni



Sursa: Captură Google Maps.

<sup>17</sup> <https://www.parlament.md/ProcesulLegislativ/Proiectedeactenormative/tabid/61/LegislativId/3528/language/ro-RO/Default.aspx>

terestru de pe teritoriul Republicii Moldova la o zonă de aproximativ 30 ha de teren (fig1).

## Operatori

**Proiectul strategiei nu tratează problema limitărilor exercitate asupra operatorilor de transport din cauza numărului redus de acte permise și modul în care acestea sunt repartizate.** Atunci când este vorba despre transport rutier proiectul strategie de mobilitate nu recunoaște faptul că, în calea transportului rutier, în afara barierelor asociate infrastructurii rutiere, există bariere legate de actele permise. La descrierea problemelor nu se menționează despre numărul și dinamica autorizațiilor de transport marfă, atât în regim bilateral cât și în regim multilateral, nu se vorbește despre acordurile de liberalizare a transportului de mărfuri și persoane și impactul acestora asupra industriei serviciilor de transport. Or, anume lipsa autorizațiilor de transport și altor acte permise precum și repartizarea defectuoasă a acestora, sunt factorii care cresc costul serviciilor de transport și plafonează, cu adevărat, activitatea operatorilor determinând migrația acestora în țări precum România.

**Problema transportului ilicit de mărfuri (colete) și de pasageri (interurban și internațional) care afectează grav concurența și siguranța participanților la trafic, prezintă riscuri semnificative de evaziune fiscală și contrabandă, nu este reflectată în proiectul strategiei.** Transportul ilicit de mărfuri și călători afectează grav nu doar competitivitatea operatorilor autorizați, dar și siguranța participanților la trafic și cea a persoanelor transportate. Transportatorii care practică activitatea ilicită nu neapărat: au competențele necesare, sau nu neapărat respectă regimul de muncă și odihnă, fie dispun de unități de transport care nu sunt întreținute în modul corespunzător, nu sunt conforme etc. În context, proiectul strategiei nu trece în revistă eforturile autorităților de a contracara operațiunile de cabotaj, de a lichida gările clandestine și punctele neautorizate de colectare și eliberare a coletelor, de aplicare a legislației fiscale în transportul rutier de persoane, mărfuri și colete etc. Documentul nu analizează eficiența măsurilor incluse în Planul comun de activitate pentru soluționarea problemelor și sporirea calității domeniului transportului rutier în Republica Moldova semnat în mai 2023 de Agenția Națională Transport Auto (ANTA) în comun cu Inspectoratul General de Poliție (IGP) și cu Serviciul Fiscal de Stat (SFS), și nici Planul național de acțiuni privind combaterea transportului ilicit de persoane, mărfuri și colete în trafic internațional, semnat în iulie 2023 de ANTA în comun cu Serviciul Vamal. În context, o abordare integrată asupra mobilității impune formularea unei viziuni referitoare la modul de combatere a transportului ilicit de mărfuri și persoane.

**Proiectul strategiei de mobilitate nu face o analiză a impactului practicii plafonării de către minister a tarifelor la serviciile regulate în trafic interraional și raional asupra operatorilor de transport și a capacității financiare a acestora de modernizare a flotei.** Deși recunoaște problema calității proaste a serviciilor de transport pasageri pe rutele de transport interurbane, documentul nu analizează impactul plafonării tarifelor<sup>18</sup>. Acesta nu explică de ce preservarea statu quo-ului și a plafonării prețului la transportul interurban de călători este de preferat liberalizării tarifelor și a

<sup>18</sup> Plafonarea tarifelor la serviciile de transport persoane prin servicii regulate în trafic raional și interraional se realizează prin [Ordinul](#) ministrului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

rutelor. Politizarea tarifelor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic raional și interraional va continua să limiteze capacitățile furnizorilor de servicii de transport de a moderniza parcul pentru oferirea unor servicii de calitate.

**Reforma CFM, deși necesară nu este neapărat și suficientă pentru a aduce operatori privați pe piață și pentru a crește calitatea serviciilor feroviare.** Prima direcție prioritară aferentă obiectivului general nr. 3 urmărește accelerarea procesului de reformă a sectorului feroviar și asigurarea accesului pentru întreprinderile feroviare internaționale și naționale. Cu toate acestea, operatorii vor ezita să vină într-o piață în care cererea de transport feroviar este foarte mică, iar starea infrastructurii feroviare nu permite utilizarea eficientă și în condiții de siguranță a materialului rulant.

### Utilizatori

**Proiectul strategiei de mobilitate nu face o analiză a cererii de servicii transport marfă sau persoane, ceea ce nu permite o înțelegere adecvată a constrângerilor curente și a necesităților viitoare de servicii de transport.** În universitățile din întreaga lume, studenții de la economie sunt învățați că totul începe de la cerere, iar singura modalitate legală de a face profit într-o economie de piață, este prin satisfacerea cererii de o manieră mai bună sau mai eficientă decât concurenții. Un sistem de transport bine organizat și dezvoltat trebuie să facă față cererii actuale de transport și a celei potențiale. La fel cum nu prea poți construi o mașină fără să știi ce ai de transportat cu ea (persoane, marfă vrac sau ambalată, perisabile etc), la fel este și în cazul unei strategii de transport pe care nu o poți calibra adecvat fără să știi care este cererea de transport pe care aceasta trebuie să o acomodeze. Astfel, strategia de mobilitate trebuie să se sprijine pe fluxurile existente și cele prognozate de transport marfă și persoane. Înainte să se discute despre oferta de transport (infrastructură, operatori, reglementări etc) este nevoie să se înțeleagă mărimea cererii, structura acesteia, factorii care o limitează, sau cei care pot face ca aceasta să crească, cadrul instituțional și de reglementare cu efecte asupra cererii și ofertei de servicii de transport etc. Astfel, dacă scopul declarat al strategiei constă în creșterea mobilității mărfurilor și persoanelor, atunci, este absolut necesar să se cunoască structura fluxurilor de transport de mărfuri și de persoane, atât sub aspect calitativ, cantitativ, dar și distribuția geografică a acestor fluxuri la nivel local și regional. În consecință, o veritabilă strategie de mobilitate trebuie să vină cu o viziune asupra modului în care se vor (re)distribuite/ organizate aceste fluxuri de mărfuri și persoane, pentru a elimina constrângerile existente, pentru a spori mobilitatea mărfurilor și persoanelor, dar și pentru a asigura competitivitatea produselor autohtone pe piețele internaționale. Direcția prioritară 1.4 a proiectului strategiei de mobilitate vizează integrarea standardului ISO 55000 pentru managementul activelor rutiere. Acest standard de management al activelor este centrat pe valoarea pe care o poate crea activul pe durata ciclului de viață al acestuia. În context, un activ rutier nu are valoare în sine, valoarea acestuia rezultă din traficul de mărfuri și persoane pe care acesta îl poate susține. Subsecvent, cunoașterea intensității traficului și a prognozelor de evoluție ale acestuia, reprezintă un element esențial, inclusiv pentru planificarea și prioritizarea investițiilor în activele de infrastructură. Pentru comparație, în Strategia de transport și logistică pentru anii 2013-2022<sup>19</sup>, un

---

<sup>19</sup> [HG 827/2013](#)

subcapitol aparte era destinat „traficului și prognozei acestuia”. În lipsa unei astfel de analize este greu să se înțeleagă constrângerile, pertinența direcțiilor de intervenție, dar și măsura în care acestea sunt suficiente.

### **Indicatori de monitorizare și evaluare**

Indicatorii de monitorizare și evaluare utilizați în proiectul strategiei de mobilitate sunt și ei structurați pe modalități de transport accentuând caracterul fragmentat al documentului. Indicatorii nu sunt corelați nici cu realizarea celor 6 obiective vizionare specificate în document. Unii indicatori sunt redundanți, alții sunt insuficienți. Pentru unele modalități de transport indicatorii vizează mai mult operatorii, pentru alte modalități de transport mai mult infrastructura. Lipsesc însă indicatorii aferenți reglementărilor necesare a fi elaborate, modificate sau transpuse, precum și indicatorii aferenți performanței autorităților implicate în implementarea reglementărilor în domeniul transporturilor.

**Celeritatea valorificării asistenței externe este, cel puțin, la fel de importantă pentru a măsura calitatea infrastructurii rutiere ca și volumul acesteia.** Deși valoarea asistenței financiare și tehnice externe acordate pentru dezvoltarea infrastructurii pare a fi un indicator reușit pentru a măsura realizarea obiectivului „îmbunătățirea gestionării activelor rutiere, reabilitarea și modernizarea în continuare a rețelei de drumuri și sprijinirea transportului rutier și sigur”, acest indicator nu este neapărat și unul suficient. Calitatea infrastructurii rutiere depinde nu doar de sumele atrase dar și de celeritatea cu care acestea sunt valorificate. Prin urmare, la indicatori de monitorizare necesită a fi indicat și gradul de valorificare a mijloacelor financiare atrase din surse externe cuplat cu gradul de întârziere a lucrărilor de reabilitare a drumurilor finanțate din surse externe măsurat după formula:  $\text{progresul efectiv în implementarea proiectelor} / \text{progres planificat (conform planului de execuție)} * 100\%$ .

**Ponderea autoturismelor electrice și hibride din total autoturisme nu este un indicator suficient pentru a măsura sustenabilitatea transportului rutier.** În contextul strategiei de mobilitate, pentru măsurarea sustenabilității transportului rutier o importanță mai mare o are electrificarea transportului public decât a celui privat. Astfel, ponderea vehiculelor electrice și hibride antrenate în transportul public este un indicator mai valoros decât ponderea autoturismelor electrice din total autoturisme. Este de remarcat că cel de-al doilea indicator este utilizat pentru monitorizarea și evaluarea atât a obiectivului nr. 1 cât și a obiectivului nr.2 din proiectul strategiei.

**Deși este un indicator eficient, starea drumurilor reflectă doar rezultatul final, obținerea căruia necesită îndeplinirea unei serii de premise intermediare care merită a fi incluse în lista indicatorilor de monitorizare.** În context, indicatorii de monitorizare ar trebui să includă și indicatori precum: reformarea fondului rutier într-un fond de generația a 2-a, planificarea și prioritizarea alocărilor fondului rutier în exclusivitate în baza analizelor obținute în urma procesării informației prin intermediul sistemelor informaționale specializate PMS (HDM-4), prioritizarea alocărilor din fondul rutier pentru lucrările de întreținere periodică, alocarea mijloacelor pentru întreținerea curentă în baza licitațiilor pentru contractarea întreținerii bazate pe performanță etc.

**Indicatorii de măsurare a siguranței rutiere necesită a fi completați și cu indicatori aferenți obiectivelor neautorizate amplasate în zona drumurilor publice naționale.** Drept valoare de referință pentru acest obiectiv pot servi datele inventarierii din 2016, sau poate fi efectuată o nouă inventariere. Suplimentar, este necesar ca acest indicator să fie completat cu numărul de obiective comerciale cu acces direct la drumurile publice naționale până în 2030.

**Controlul sarcinii pe osie și frecvența încălcărilor masei maxime admise reprezintă un alt indicator extrem de important, dar care nu se regăsește printre indicatorii de monitorizare și evaluare ai strategiei.** Numărul de cântare mobile, numărul de puncte de cântărire în dinamică precum și numărul de unități de transport marfă cântărite pe parcursul unui an etc, reprezintă indicatori de importanță majoră, care ilustrează modul în care se asigură respectarea sarcinii maxime admise pe osie, fapt ce contribuie la o exploatare adecvată a infrastructurii rutiere și o degradare mai lentă a acesteia.

**Obiectivul 2 nu vizează întreg transportul de persoane, ci doar transportul rutier, totodată indicatorii utilizați nu acoperă viteza, calitatea, costul și consecvența transportului de persoane.** Indicatorul de creștere a numărului de pasageri transportați cu transportul public (prin servicii regulate) utilizat în proiectul strategiei este exprimat în mii persoane. Pentru transportul interurban, un indicator mai obiectiv ar fi cel de parcurs al pasagerilor – milioane pasageri-kilometri, or contează nu doar numărul pasagerilor, ci și distanța parcursă de aceștia. Suplimentar, în cazul serviciilor regulate de transport persoane contează și modul în care este asigurată conectivitatea, măsurat prin oferta agregată de transport (numărul de locuri disponibile în transportul public), total pe zi și în diferite perioade ale zilei, raportat la populația localității reședință deservită. Totodată, durata de timp pentru parcurgerea de către pasageri a distanței din polii regionali de creștere economică până la capitală, precum și durata de maximă de timp necesară pentru a ajunge din regiuni în cel mai apropiat municipiu reprezintă indicatori ce măsoară gradul de conectivitate și cel de mobilitate al pasagerilor.

**Gradul de ocupare a zborurilor aeriene din/către Republica Moldova nu este neapărat un indicator relevant pentru măsurarea realizării obiectivului de „transport aerian sigur, accesibil și sustenabil”.** Pentru realizarea unei „conectivități perfecte” cu UE, contează diversitatea opțiunilor de zbor frecvența zborurilor și accesibilitatea acestora decât gradul de încărcare a aeronavelor, care este, mai curând, un indicator operațional pe care trebuie să-l urmărească companiile aeriene, și mai puțin autoritățile. De cealaltă parte, accesibilitatea serviciilor de transport aerian pentru cetățeni ține în proporție mare și de taxele aeroportuare, și tarifele pentru serviciile conexe (ex. handling, control aerian etc). În context, indicatorii de monitorizare ar putea măsura aceste costuri în raport cu principalele aeroporturi regionale (Iași, Bacău, București).

**În concluzie,** putem menționa că proiectul strategiei de mobilitate este un document necesar și foarte așteptat. Acesta reprezintă un reper foarte bun pentru inițierea discuțiilor. Cu toate acestea, în forma sa actuală, documentul nu oferă o înțelegere clară asupra principalelor constrângeri care afectează mobilitatea mărfurilor și persoanelor, atât pe plan intern, cât și internațional și nici asupra modului în care aceste constrângeri se vor eradicat.

**În urma celor menționate venim cu următoarele recomandări:**

- 1. Instituirea unei abordări integrate asupra mobilității** prin compartimentarea documentului pe elementele sistemului de mobilitate (reglementări, autorități, infrastructură, operatori, utilizatori) și nu pe modalități de transport.
- 2. Descrierea detaliată a problemelor și constrângerilor** fiecărui element al sistemului de transport (inclusiv a problemelor menționate în acest document) cu identificarea cauzelor care au dus la apariția și agravarea acestora.
- 3. Corelarea obiectivelor vizionare și a direcțiilor prioritare cu problemele și constrângerile identificate** pentru ca intervențiile prevăzute în strategie să țintească cauzele problemelor identificate urmărind soluționarea acestora.
- 4. Corelarea indicatorilor de monitorizare cu direcțiile prioritare și obiectivele vizionare și sistematizarea acestora** în funcție de elementele sistemului de mobilitate nu în funcție de modalitățile de transport.
- 5. Utilizarea indicatorilor relevanți** nu doar de rezultat final, dar și a celor pentru evaluarea îndeplinirii jaloanelor intermediare.
- 6. Incorporarea indicatorilor de guvernare** pentru întreg sectorul de mobilitate, pentru autoritățile implicate și pentru modul de implementare a reformelor subsectoriale.
- 7. Asigurarea continuității reformelor sectoriale** prevăzute de strategiile de transport anterioare și de strategiile sectoriale conexe (ex: strategia de proprietate a statului, Strategia națională de dezvoltare economică 2030) și abținerea de la promovarea deciziilor care intră în contradicție cu aceste reforme.
- 8. Formularea viziunii statului referitoare la concesiuni și parteneriate publice private în calitate de vehicule investiționale** pentru construcția reabilitarea, operaționalizare și gestiunea obiectivelor de infrastructură de mobilitate.
- 9. Pentru a fi credibile, obiectivele ambițioase formulate în strategie trebuie să se oglindească și în acțiunile prevăzute în direcțiile prioritare** care să descrie modul în care se pot atinge obiectivele vizionare ambițioase, în caz contrar, se va reduce dramatic utilitatea acestui document de planificare strategică.