

Reabilitarea rețelei rutiere TEN-T din Moldova

Locație: Moldova

ID al proiectului: 55768

Sector de afaceri: Construcție de autostrăzi, străzi și poduri

Tip de notificare: STATE

Categoria de mediu:

Data aprobării: 09 septembrie 2026

Statut: Explorare

Data publicării în limba engleză: 02 iunie 2026

Descrierea Proiectului

Acordarea unui împrumut suveran de până la 344 milioane EUR Republicii Moldova. Împrumutul va fi structurat în două tranșe și va finanța reabilitarea, lărgirea și construcția secțiunilor rutiere M3 și R7. Se așteaptă ca acesta să fie co-finanțat prin două granturi investiționale de până la 11,4 milioane EUR din cadrul Platformei de Investiții de Vecinătate ("NIP") și până la 7,7 milioane EUR de la Mecanismul pentru Interconectarea Europei ("CEF"), precum și prin contribuția Guvernului de până la 34,0 milioane EUR din Planul de Creștere pentru Moldova ("MGP").

Obiectivele Proiectului

Proiectul reprezintă o prioritate strategică pentru Republica Moldova. Aceste reflectă accentul acesteia pe extinderea Rețelei Transeuropene de Transport ("TEN-T") și va sprijini eforturile Guvernului de a asigura menținerea legăturilor rutiere cheie la standarde acceptabile, de a facilita creșterea economică și de a consolida integrarea și conectivitatea regională. Proiectul este inclus în Planul de Acțiune pentru Investiții TEN-T al Parteneriatului Estic și este în concordanță cu abordarea Culoarelor de Solidaritate, concentrându-se pe coridoarele principale, pentru a asigura transportul mărfurilor între Ucraina și Uniunea Europeană. Ca parte a coridoarelor comprehensive TEN-T și TEN-T, R7 și M3 oferă, de asemenea, o conectivitate regională vitală între Moldova, România și Ucraina, promovând integrarea regională și dezvoltarea economică.

Impactul Tranziției

Punctaj ETI: 63

1. Integrat - Proiectul va sprijini dezvoltarea economică a Moldovei și va consolida integrarea regională prin îmbunătățirea conexiunilor de tranzit și a coridoarelor strategice de transport atât

în interiorul țării, cât și cu vecinii săi, inclusiv Ucraina și România. Aceasta va îmbunătăți conectivitatea dintre centrele urbane majore, va facilita comerțul transfrontalier și va consolida rolul Moldovei ca rută cheie de tranzit în regiune.

2. Bine guvernat - Proiectul va include dezvoltarea Planului Național al Sectorului Rutier, care va oferi un cadru pe termen lung, prioritarizat și realist financiar pentru dezvoltarea și întreținerea rețelei naționale de drumuri a Moldovei. Un Plan de Acțiune cuprinzător pentru Guvernanța Corporativă ("CGAP") va fi elaborat și convenit între Administrația Națională a Drumurilor ("ANR") și Bancă, abordând toate domeniile pentru îmbunătățiri identificate de Bancă. ANR își va îmbunătăți guvernanța corporativă prin aplicarea CGAP-ului. În plus, Proiectul își propune să simplifice procesul de autorizare pentru instalarea infrastructurii de încărcare a vehiculelor electrice ("EV") prin înființarea unui "punct unic" centralizat, digital.

Informații despre client

Debitorul este Republica Moldova, reprezentată de Ministerul Finanțelor. Proiectul va fi implementat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale prin intermediul ANR.

Sinteza finanțării oferită de BERD

344.000.000,00 EUR

Un împrumut suveran de până la 344,0 milioane EUR va fi acordat în două tranșe.

Costul total al Proiectului

EUR 397.300.000,00 EUR

Împrumut BERD - 344,0 milioane EUR

Contribuția guvernului din MGP - 34,2 milioane EUR

Subvenția UE NIP CapEx - 11,4 milioane EUR

Grant CEF - 7,7 milioane EUR.

Adiționalitate

Banca va oferi finanțare pe termen lung, care în prezent nu este disponibilă de la băncile comerciale locale, și va suplimenta finanțarea oferită de alte Instituții Financiare Internaționale ("IFI"). De asemenea, va sprijini Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și ANR pentru a atinge standarde mai înalte prin condiționalitățile sale (achiziții, Mediu și Social ("E&S"), digitalizare), precum și pentru a sprijini schimbările instituționale și de reglementare din sector

Rezumatul social și de mediu

Clasificat A (ESP 2019). Tranșa 1 (reabilitarea secțiunilor de drum R7) a fost clasificată ca B, iar Tranșa 2 (reabilitarea secțiunilor de drum M3) ca A, datorită extinderii de 19 km de la 2 la 4 benzi pentru Lotul 2. Evaluările locale ale impactului asupra mediului ("EIA") au fost elaborate anterior ca parte a documentației preliminare de proiectare, în conformitate cu cerințele naționale.

Diligența de Mediu și Socială ("ESDD") pentru Tranșa 1 și Evaluarea Impactului asupra Mediului și Social ("ESIA") pentru Tranșa 2 au fost elaborate de un consultant independent E&S. ESIA pentru Tranșa 2 a fost finalizată, inclusiv colectarea datelor de bază, iar pachetul ESIA a fost publicat pe site-ul clientului și BERD și la nivel local la 1 mai 2026. Include: raportul ESIA; Planul de Management de Mediu și Social ("ESMP"); Cadrul pentru Achiziția și Strămutarea Terenurilor ("LARF"); Sumarul non-tehnic; Planul de Implicare a Părților Interesate ("SEP"); Auditul Siguranței Rutiere ("RSA"); și Planul de Acțiune pentru Mediu și Social ("ESAP").

ESDD și ESIA au confirmat că impacturile potențiale ale E&S sunt așteptate să fie specifice locației, ușor de identificat și gestionabile prin măsuri de atenuare. Impacturile mai mari asupra mediului vor fi în principal legate de construcții, inclusiv emisiile din aer, praf, zgomot, generarea de deșeurii (inclusiv deșeurile din construcții și demolări).

Evaluarea biodiversității a confirmat că impacturile legate de reabilitare vor fi temporare și localizate în cadrul amprentei rutiere existente și nu vor duce la o creștere a impactului asupra mediului. O evaluare la nivel înalt a habitatului critic a concluzionat că criteriile pentru habitatul critic nu sunt declanșate, evaluarea habitatului critic urmând să verifice aceste concluzii înainte de construcție pentru a asigura exactitatea, dar nu se preconizează identificarea unor schimbări semnificative ale sensibilității proiectului. Plantarea copacilor pentru a compensa eventualele pierderi va fi asigurată în conformitate cu cerințele de restaurare a mediului, iar Proiectul va necesita implicarea unui specialist pentru monitorizarea până la și pe parcursul construcției și respectarea strictă a restricțiilor sezoniere în perioadele de cuibărit și reproducere a păsărilor.

Riscurile pentru sănătatea și securitatea la locul de muncă sunt asociate în principal cu faza de construcție și vor fi abordate printr-un ESMP pentru construcții, elaborat de antreprenor. Receptori sensibili la zgomot, inclusiv rezidenții și instituțiile publice situate în apropierea drumului, au fost identificați pentru ambele tranșe, iar măsuri adecvate de atenuare au fost propuse, inclusiv instalarea panourilor de protecție de la zgomot în locații selectate.

Au fost identificate unele lacune în politicile și procedurile de personal, inclusiv disponibilitatea și alinierea lor cu cerințele PR2. Pentru a asigura conformitatea, ESAP solicită clientului să elaboreze politici complexe de resurse umane și un sistem formal de management a resurselor umane și să actualizeze Codul de Conduită și contractul FIDIC în ceea ce privește cerințele de muncă în supravegherea contractorilor.

RSA a fost finalizată și a confirmat introducerea mai multor practici internaționale bune, inclusiv segregarea fluxului de trafic. Totuși, au fost identificate unele zone cu risc ridicat, cum ar fi drumurile de acces și necesitatea unor bariere pentru a separa traficul. Au fost propuse măsuri de atenuare care vor fi abordate în proiectarea finală, inclusiv treceri rutiere și pietonale, coridoare pentru animale și potențiale pasaje supratereștrii.

Impacturile sociale și riscurile cheie identificate de ESIA includ achiziția terenurilor. Proiectul a implementat măsuri pentru a evita pe cât posibil strămutarea și achizițiile de teren; totuși, o oarecare deplasare economică era inevitabilă. ESDD și ESIA au confirmat că ambele componente ale tranșei nu declanșează nicio relocare fizică. A fost elaborat un LARF pentru

Proiect, care va ghida NRA în elaborarea LRP în deplină conformitate cu PR5 pentru nevoile de achiziție de terenuri trecute, viitoare, temporare și permanente.

Nu există situri de patrimoniu cultural afectate de dezvoltarea proiectului, toate siturile și obiectele de patrimoniu cultural au fost evitate prin soluții bazate pe proiect. O procedură de identificare a schimbării este prevăzută în Planul de Management de Mediu și Social.

SEP a fost pregătit să identifice părțile interesate cheie și să definească canalele de comunicare și activitățile de implicare pe tot parcursul ciclului proiectului. Un Mecanism de Soluționare a Plângerilor ("GRM") specific proiectului a fost elaborat ca parte a SEP, care trebuie implementat și comunicat în timpul implicării părților interesate.

ESAP a fost elaborat pentru a aborda măsurile și îmbunătățirile necesare de atenuare și a fost convenit în principiu cu Clientul.

Clientul este obligat să-și consolideze capacitatea E&S, iar Banca va include sprijin suplimentar pentru dezvoltarea capacității E&S și expertii E&S pentru a ajuta la implementarea proiectului. De asemenea, un domeniu extins de E&S va fi inclus în Termenii de Referință ("ToR") ai Consultantului de Supraveghere pentru a efectua monitorizarea regulată a Proiectului în timpul construcției, evaluând performanța în conformitate cu PR-urile Băncii și raportarea către Bancă.

Cooperare Tehnică

Proiectul beneficiază de următorul sprijin tehnic post-semnare ("CT"):

- Planul General Național al Sectorului Rutier va stabili un cadru strategic și bazat pe dovezi pentru dezvoltarea, finanțarea și întreținerea sectorului rutier din Moldova, atât pe termen mediu, cât și pe termen lung. Proiectul își propune să determine cerințele de investiții de capital ("CapEx") și de întreținere în următorul deceniu, luând în considerare factori esențiali precum conformitatea cu acquisul UE, standardele de siguranță rutieră, infrastructura de încărcare a vehiculelor electrice și nevoile mai largi de interoperabilitate. Bugetul estimat este de 2,0 milioane EUR, finanțat de NIP al UE.
- Planul de Acțiune pentru Guvernanța Corporativă va consolida guvernanța corporativă la ANR și va sprijini dezvoltarea unui cadru financiar multianual, permițând planificarea, finanțarea și întreținerea durabilă a rețelei rutiere. Costul estimat este de 0,4 milioane EUR, care va fi finanțat de EPIC.

"Ghișeu unic" Această CT va dezvolta un sistem de licențiere pentru infrastructura de încărcare a vehiculelor electrice care va permite dezvoltatorilor și operatorilor să aplice, să gestioneze și să obțină toate permisele, aprobările și licențierea necesare pentru instalarea și operarea punctelor de încărcare printr-un singur portal digital centralizat. Costul estimat este de 0,6 milioane EUR, care va fi finanțat de EPIC.

Informații de contact ale Companiei

Virginia Mandalac

virginia.mandalac@andsa.md

(+373) 22 75 18 79

www.andsa.md

Înțelegând tranziția

Informațiile suplimentare privind abordarea BERD la măsurarea impactului asupra tranziției sunt disponibile [aici](#).

Oportunități de afaceri

Pentru oportunități de afaceri sau achiziții, contactați compania client.

Pentru oportunități de afaceri cu BERD (care nu au legătură cu achizițiile) contactați:

Tel: +44 20 7338 7168

Email: projectenquiries@ebrd.com

Pentru proiectele din sectorul guvernamental, vizitați [EBRD Procurement](#):

Tel: +44 20 7338 6794

Email: procurement@ebrd.com

Informații generale

Întrebările pot fi puse folosind [Formularul pentru întrebări al BERD](#).

Politica socială și de mediu (PSM)

[PSM](#) și cerințele de performanță asociate (CP) stabilesc modalitățile prin care BERD implementează angajamentul de a promova "o dezvoltare durabilă și de mediu". PSM și CP includ prevederi specifice pentru ca clienții să respecte cerințele aplicabile ale legislației naționale privind informarea și consultarea publică, precum și să instituie un mecanism de contestații pentru a primi și a facilita soluționarea preocupărilor și nemulțumirilor părților interesate, în special cu privire la performanța socială și de mediu a clientului și a proiectului. Proporțional cu esența și amploarea riscurilor și impacturilor de mediu, și sociale ale unui proiect, BERD solicită suplimentar clienților săi să facă publică informația, după caz, cu privire la riscurile și efectele care decurg din proiecte sau să realizeze consultări cu părțile interesate și să ia în considerare și să răspundă la feedback-ul lor.

Mai multe informații despre practicile BERD în acest sens sunt prezentate în [PSM](#)

Integritate și conformitate

Biroul Șefului de Conformitate a BERD (OCCO) promovează buna guvernare și asigură aplicarea celor mai înalte standarde de integritate pentru toate activitățile băncii, în conformitate cu cele mai bune practici internaționale. Evaluarea integrității este efectuată în privința tuturor clienților băncii pentru a se asigura că proiectele nu prezintă riscuri inacceptabile de integritate sau reputaționale pentru bancă Banca consideră că identificarea și soluționarea problemelor la etapele de aprobare a evaluării proiectului este cel mai eficient mijloc de asigurare a integrității tranzacțiilor bancare. OCCO joacă un rol-cheie în aceste eforturi de protejare și, de asemenea, ajută la monitorizarea riscurilor de integritate după ce au fost realizate investițiile.

OCCO este, de asemenea, responsabil pentru investigarea acuzațiilor de fraudă, corupție și conduită incorectă în proiectele finanțate de BERD. Oricine, atât în cadrul sau în afara Băncii,

care are suspiciuni de fraudă sau corupție ar trebui să prezinte un raport scris Șefului de Conformitate la e-mailul compliance@ebrd.com. Toate problemele raportate vor fi prezentate OCCO pentru analiză. Toate rapoartele, inclusiv cele anonime, vor fi examinate. Rapoartele pot fi făcute în orice limbă a băncii sau a țărilor în care activează Banca. Informațiile vor fi furnizate cu bună-credință.

Politica de Informare Publica (PIP)

PIP stabilește modul în care BERD face publice informațiile și se consultă cu părțile interesate pentru a promova o mai bună conștientizare și înțelegere a strategiilor, politicilor și operațiunilor sale după intrarea sa în vigoare la 1 ianuarie 2020. Vă rugăm să vizitați pagina [Politica de Informare Publica](#) (PIP) pentru a afla ce informații sunt disponibile pe site-ul BERD.

Întrebările pot fi puse folosind [formularul pentru întrebări al BERD](#)

Mecanismul independent de responsabilitate a proiectului (IPAM)

În cazul în care eforturile de a aborda problemele de mediu, sociale sau de dezvăluire publică cu clientul sau banca nu reușesc (de exemplu, prin Mecanismul de Contestații pentru Proiecte sau prin implicarea directă cu conducerea Băncii), persoanele și organizațiile pot încerca să abordeze preocupările prin intermediul mecanismului Independent de responsabilitate a proiectului (IPAM) al BERD.

IPAM analizează în mod independent problemele de proiect despre care se crede că au cauzat (sau ar putea cauza) prejudicii. Scopul Mecanismului este: să susțină dialogul între părțile interesate din Proiect pentru a soluționa problemele ce țin de mediu, sociale și de informare publică; să determine dacă Banca s-a conformat cu [Politicile Sociale și de Mediu](#) sau prevederile ce țin de [Politica de Informare Publica](#); și, dacă este cazul, de a interveni în cazul non-conformării cu aceste politici, în timp ce este prevenită nerespectarea acestora de către Bancă.

Vă rugăm să vizitați [pagina web a Mecanismului Independent de Responsabilitate a Proiectului](#) pentru a afla mai multă informație despre IPAM și mandatul său; cum să [expediați o solicitare](#) pentru examinare; sau contactați IPAM prin e-mail ipam@ebrd.com pentru a obține îndrumare și mai multe informații despre IPAM și modalitatea de expediere a solicitării.