

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

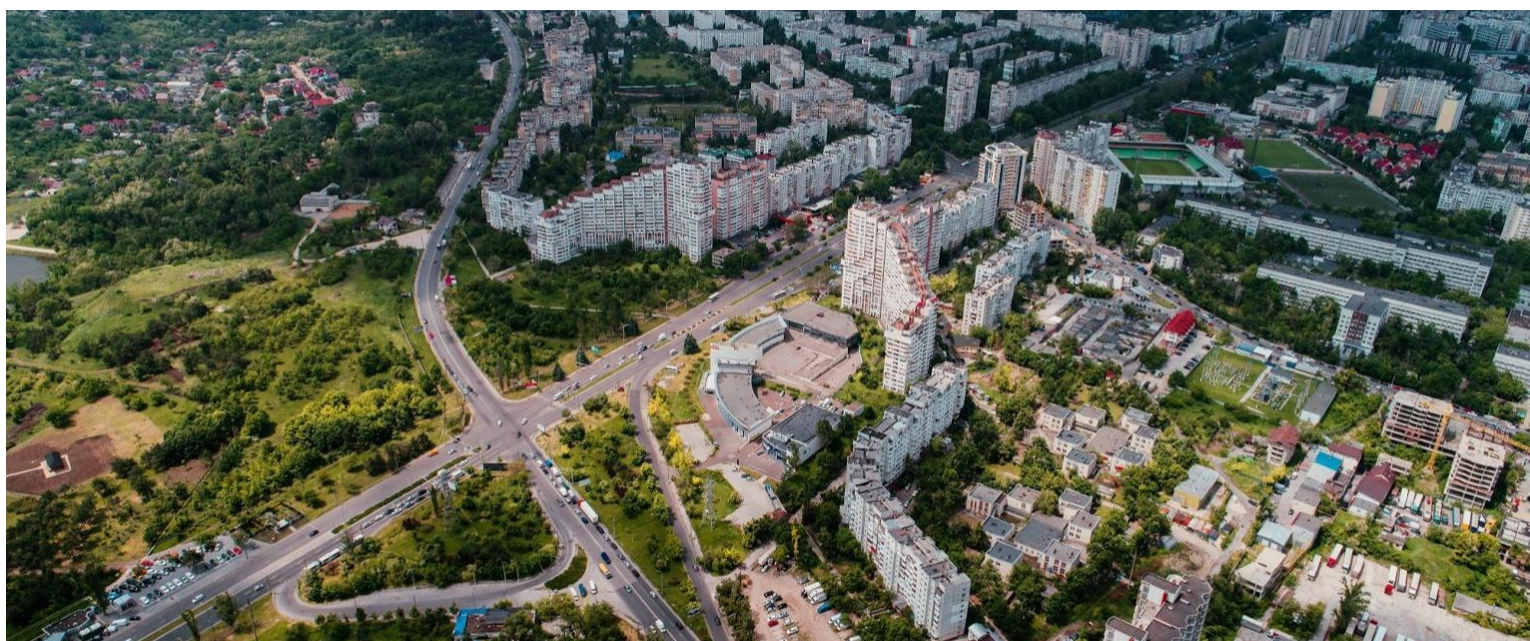
UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

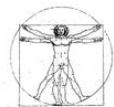
PLAN URBANISTIC GENERAL

Municipiul CHIȘINĂU



Studiu de fundamentare DEZVOLTARE TERITORIALĂ VERSIUNEA 4 (Revizia 4)

Iunie 2026



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

COLECTIV ELABORARE:

LIDER CONSORTIU:

Arhicon București
Arh. Nicu Moldovan



ASOCIATI

**UAUM-CCPEC București, I.M.P. CHIȘINĂU PROIECT,
U.T.M. – F.U.A Chișinău**

Coordonator proiect PUG:

prof. emerit dr., arh., Florin MACHEDON

Sef proiect PUG:

lect. dr. urb.- dipl., Mihai MOȚCANU-DUMITRESCU

Elaborare studiu:

Dr. Urb. Cristina Balan

Tehnoredactare:

Dr. Urb. Cristina Balan

Verificat

conf., univ., dr. șt. ing., Olga HAREA
(UTM-FUA Chișinău)

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

CUPRINS

CUPRINS	Error! Bookmark not defined.
1. DELIMITAREA OBIECTULUI STUDIAT	7
1.1. Motivația studiului	7
Relația studiului cu PUG 2007 și evaluarea implementării direcțiilor de dezvoltare teritorială	8
1.1.1. Cadrul legislativ.....	10
1.1.2. Dinamica spațială și presiuni urbane actuale	14
1.1.3. Sintetizarea demonstrației facute în studiu	15
1.1.4. Aplicabilitatea studiului pentru PUG	22
1.1.5. Limitările studiului	23
1.1.6. Integrarea studiului cu restul studiilor de fundamentare a PUG Chișinău	23
1.2. Metodologie.....	25
1.2.1. Obiectivele studiului	25
1.2.2. Ipoteze de cercetare și de lucru	27
1.2.3. Structura studiului	28
1.2.4. Analiza critică a calității datelor	41
1.2.5. Modelul de analiza și strategia de abordare a studiului	43
1.2.6. Rezultate anticipate.....	47
2. ANALIZA CRITICĂ SITUAȚIEI EXISTENTE (stadiul al cunoașterii și exemple relevante).....	49
2.1. POZIȚIE ÎN CONTEXT GEOGRAFIC ȘI DE SECURITATE.....	49
2.1.1. Poziționare strategică regională	49
2.1.2. Stabilitate internă și riscuri asociate.....	50
2.1.3. Prezența și influența actorilor internaționali în Chișinău	51
2.1.4. Securitate energetică și infrastructură critică	52
2.1.5. Rol în gestionarea crizelor umanitare și de refugiați	53
2.1.6. Rol strategic în regiune	54
2.1.7. Implicații spațiale ale poziției geografice.....	55
2.2. POZIȚIA MUNICIPIULUI CHISINĂU ÎN REȚELELE DE TRANSPORT ȘI CONECTIVITATE REGIONALĂ.....	64
2.2.6. Rolul Chișinăului în rețelele regionale de transport feroviar	69
2.2.7. Rolul Chișinăului în rețelele regionale de transport aerian	72
2.2.8. Rolul Chișinăului în rețelele regionale de transport multimodal și logistica	73

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

2.2.9.	Rolul Chișinăului în rețelele logistice și de conectivitate comercială	74
2.2.10.	Proiecte strategice de conectivitate	77
2.2.11.	Recuperarea aeroporturilor și schimbarea codului (RMO)	88
2.4.	POZIȚIA MUNICIPIULUI CHISINĂU ÎN REȚELE ECONOMICE REGIONALE ȘI INTERNAȚIONALE ..	94
2.4.2.	Rol economic național și regional	94
2.4.3.	Rețele și parteneriate economice internaționale	95
2.4.4.	Infrastructură economică și logistică	96
2.4.5.	Investiții străine directe	97
2.4.6.	Concluzii	98
2.4.7.	Provocări	100
2.5.	POZIȚIA MUNICIPIULUI CHISINĂU PE PIATA IT ȘI A INDUSTRIILOR CREATIVE	101
2.6.	POZIȚIA MUNICIPIULUI CHISINĂU PE PIAȚA MUNCII	103
2.7.	POZIȚIA MUNICIPIULUI CHISINĂU PRIVIND CAPACITATEA DE REZILIENȚĂ ECONOMICĂ ȘI ADAPTARE LA CRIZE	107
2.8.	POZIȚIA MUNICIPIULUI CHISINĂU ÎN SISTEMELE CULTURALE	112
2.9.	EVALUAREA RELEVANȚEI ACTUALE A PRINCIPALELOR DIRECȚII TERITORIALE PROMOVATE PRIN PUG 2007	120
2.10.	Implicațiile dezvoltării spațiale pentru reactualizarea PUG Chișinău	123
3.	ANALIZA COMPARATIVĂ CHIȘINĂU - VILNIUS, RIGA, TBILISI (stadiul cunoașterii și exemple relevante) 126	
3.1.	Criterii de selecție a capitalelor	126
3.2.	Evaluare comparativă a celor 4 capitale	135
3.3.	Lecții învățate	171
4.	ANALIZA CADRULUI NAȚIONAL PRIVIND DEZVOLTAREA TERITORIALĂ (stadiul cunoașterii și exemple relevante)	180
4.1.	Cadrul legislativ	181
4.2.	Cadrul instituțional	183
4.3.	Contribuții aduse de documentații relevante	186
5.	EVIDENȚIEREA ȘI IERARHIZAREA DISFUNȚIILOR, PRECUM ȘI A MECANISMELOR CAUZALE CARE LE- AU PRODUS	225
5.1.	Sintetizarea și evidențierea disfuncțiilor și a mecanismelor determinante	225
5.2.	Ierarhizarea disfuncțiilor și a disfuncțiilor determinante	227
6.	PROPUNERI DE ELIMINARE SAU DE DIMINUARE A DISFUNȚIONALITĂȚILOR	230
7.	PRIORITĂȚI DE INTERVENȚIE	233



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

8. SCENARII SI ALTERNATIVE DE DEZVOLTARE	235
9. BIBLIOGRAFIE.....	243

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

NOTĂ METODOLOGICĂ

Reactualizarea P.U.G. Chișinău 2025-2026 trebuie să fie bazată pe evaluarea critică a implementării P.U.G. Chișinău 2007.

OBIECTUL ANALIZEI: ORAȘUL CHIȘINĂU. Municipiul și localitățile din componența se analizează din punct de vedere al contextului funcțional și teritorial, nu ca obiect direct al reglementării P.U.G.-ului vizat prin contract.

Principiul de bază: studiile de fundamentare ale P.U.G. Chișinău 2025-2026 sunt realizate ca suport pentru reactualizarea P.U.G. 2007, nu ca fundament pentru un P.U.G. nou. Accentul cade pe continuitate, trasabilitate, corecții justificate și fundamentate și asumare profesională din partea actorilor relevanți implicați.

Toate studiile de fundamentare sunt realizate prin raportare la obiectivul real al contractului: reactualizarea P.U.G.-ului aprobat în 2007 pentru orașul Chișinău. În consecință, analiza și recomandările studiilor nu urmărește proiectarea unui P.U.G. nou, ci evaluarea critică a implementării documentului existent și formularea de recomandări justificate pentru actualizarea lui.

Deși obiectul reactualizării îl reprezintă P.U.G.-ul orașului Chișinău, studiile de fundamentare trebuie să analizeze suficient relațiile funcționale dintre oraș și suburbii, respectiv localitățile din componența municipiului, prin:

- verificarea mobilității zilnice, a fluxurilor funcționale, a suburbanizării, accesul la servicii și presiunea asupra infrastructurilor;
- verificarea analizei contextului municipal utilizat pentru a fundamenta P.U.G.-ul orașului.

Fiecare analiză realizată prin studiile de fundamentare respective trebuie să producă recomandări clare și utile pentru reactualizarea P.U.G.-ului, nu simple observații generale:

- ce prevederi din P.U.G. 2007 trebuie păstrate;
- ce prevederi trebuie ajustate sau eliminate;
- ce elemente noi trebuie introduse, dar numai dacă sunt justificate de evoluția orașului și de disfuncționalitățile constatate.

Trasabilitate: PUG 2007 → situația existentă → studiu

Aceasta este axa centrală a analizei pentru fiecare studiu de fundamentare în parte. Fiecare studiu trebuie să demonstreze firul logic dintre documentul existent, transformările apărute în timp și concluziile propuse în prezent.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

DEZVOLTAREA TERITORIALĂ

1. DELIMITAREA OBIECTULUI STUDIAT

1.1. Motivația studiului

Planul Urbanistic General (PUG) constituie documentația de bază pentru reglementarea dezvoltării spațiale a localităților urbane, asigurând coerența între politicile de utilizare a terenurilor, infrastructura tehnico-edilitară, protecția mediului și dezvoltarea socio-economică. În cazul municipiului Chișinău, PUG aprobat în 2007 a avut ca orizont de planificare anul 2025¹. În prezent, documentul se află la finalul ciclului său de valabilitate, iar contextul urban și teritorial s-a modificat semnificativ (PUG Chișinău, 2007).

Dinamica urbană a ultimelor două decenii, caracterizată prin suburbanizare accelerată, presiune demografică, congestie a mobilității și transformări geografice și politice, face ca actualizarea PUG să fie nu doar o cerință legală, ci și o necesitate de ordin strategic.

Analiza realizată urmărește evaluarea măsurii în care poziția municipiului Chișinău trebuie regândită în raport cu rețelele europene de transport, procesele de tranziție verde și noile condiții geopolitice.

Necesitatea actualizării Planului Urbanistic General al municipiului Chișinău derivă dintr-o serie de factori convergenți, care combină atât constrângeri legislative, cât și imperative strategice de dezvoltare urbană și teritorială.

Documentul aprobat în 2007 a fost conceput cu un orizont de valabilitate limitat, până în jurul anului 2025. În prezent, acest termen este depășit, ceea ce generează o situație de incongruență între cadrul normativ existent și realitățile spațiale. Lipsa unui PUG actualizat contravine exigențelor legale și creează premise de instabilitate administrativă și juridică în procesul de autorizare a construcțiilor.

Chișinăul se află pe coridoarele TEN-T și în aria de influență a inițiativei „Solidarity Lanes”, ceea ce reclamă o regândire a organizării spațiale pentru a integra funcțiunile de nod intermodal și logistici (European Parliament and Council, Regulation (EU) 2024/1679; European Commission, Solidarity Lanes, 2024). Analiza indică oportunitatea evaluării nevoilor de rezervare a unor terenuri pentru funcțiuni logistice și intermodale, în funcție de evoluția proiectelor regionale de conectivitate.

Extinderea periurbană, adesea necontrolată, solicită o reglementare de ansamblu care să echilibreze nucleul urban central cu dezvoltarea polilor secundari.

Chișinăul se confruntă cu provocări majore de ordin ecologic și climatic, de la deficitul de spații verzi până la vulnerabilitățile rețelelor edilitare. PUG actualizat trebuie să furnizeze propuneri de proiecte privind renaturalizarea râului Bâc și să prevadă coridoare ecologice continue, capabile să susțină reziliența urbană. În paralel, protecția infrastructurilor critice (transport, energie, apă, comunicații) devine un element central al planificării teritoriale.

¹ PUG Chișinău 2007

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

În ultimii ani, Chișinăul și-a consolidat rolul de centru de coordonare destinate activităților organizațiilor internaționale și ale programelor de cooperare desfășurate în Republica Moldova (UN Moldova, 2024; EU Delegation to Moldova, 2024). Această realitate induce implicații urbanistice directe, necesitând planificarea unor centre diplomatice, a unor centre de conferințe și a unor zone mixte de reprezentare. Absența unor prevederi clare în acest sens riscă să genereze o dezvoltare fragmentată și să limiteze capacitatea capitalei de a valorifica acest rol strategic.

În ansamblu, aceste argumente demonstrează că actualizarea PUG nu constituie o simplă operațiune administrativă, ci o condiție esențială pentru asigurarea coerenței urbanistice, pentru integrarea capitalei în rețelele europene și pentru consolidarea rolului său ca centru urban și regional.

Relația studiului cu PUG 2007 și evaluarea implementării direcțiilor de dezvoltare teritorială

Prezentul studiu este elaborat în contextul procesului de reactualizare a Planului Urbanistic General al orașului Chișinău aprobat în anul 2007 și se raportează la acesta ca document aflat în vigoare, care a orientat dezvoltarea teritorială a municipiului în perioada 2007–2025.

Analiza dezvoltării teritoriale nu urmărește formularea unei viziuni noi de dezvoltare, independenta de documentația existentă, ci evaluarea relevanței actuale a direcțiilor teritoriale asumate prin PUG 2007 în raport cu transformările teritoriale produse în perioada de aplicare a documentației.

PUG 2007 urmărea consolidarea rolului Chișinăului ca principal pol urban național, dezvoltarea relațiilor funcționale dintre oraș vecinatati, organizarea utilizării terenurilor, modernizarea infrastructurilor tehnico-edilitare și de transport, precum și protecția patrimoniului natural și construit.

Analiza evoluțiilor urbane înregistrate după aprobarea documentației relevă faptul că o parte dintre direcțiile strategice asumate prin PUG 2007 își mențin relevanța și în prezent.

Evaluarea sintetică a implementării direcțiilor teritoriale ale PUG 2007

Direcție PUG 2007	Grad de realizare	Observații
Rolul de pol urban național	Ridicat	Confirmat de evoluțiile economice și funcționale
Relația oraș-suburbii	Parțial	Relațiile s-au intensificat, dar coordonarea teritorială rămâne insuficientă
Structura policentrică	Redus–parțial	Persistă concentrarea funcțiunilor în zona centrală
Mobilitate și conectivitate	Parțial	Evoluțiile regionale au depășit ipotezele inițiale
Sistem verde	Parțial	Presiuni și fragmentări persistente
Zonare funcțională	Parțial	Transformările economice au depășit structura inițială

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

(Sursa: Prelucrare proprie pe baza PUG Chișinău 2007, analiza documentelor strategice naționale relevante

Rolul de centru economic, administrativ și funcțional al Republicii Moldova s-a consolidat, iar interdependența dintre oraș și localitățile suburbane s-a intensificat.

În același timp, analiza evoluțiilor spațiale evidențiază existența unor discrepante între viziunea de dezvoltare prevăzută în PUG 2007 și evoluțiile efectiv produse. O parte dintre obiectivele de dezvoltare urbană, de echilibrare a raportului dintre funcțiunile urbane, de protecție a unor teritorii sensibile și de coordonare a dezvoltării în relația urban – suburban au fost implementate doar parțial sau au fost afectate de modificări ale contextului economic, instituțional și demografic intervenite ulterior aprobării documentației.

De asemenea, o serie de procese care au dobândit importanță majoră după anul 2007 nu au putut fi anticipate în complexitatea lor. Printre acestea se numără accelerarea fenomenelor de suburbanizare, modificarea fluxurilor regionale de mobilitate și logistică, integrarea progresivă a Republicii Moldova în rețelele europene de transport și cooperare teritorială, creșterea importanței infrastructurilor critice și accentuarea riscurilor asociate schimbărilor climatice.

Din această perspectivă, studiul nu tratează PUG 2007 ca document depășit în ansamblul său, ci ca document care necesită o reevaluare critică a gradului de implementare și o actualizare selectivă a componentelor teritoriale care nu mai răspund în mod adecvat condițiilor actuale de dezvoltare.

Analiza nu urmărește realizarea unui audit exhaustiv al tuturor prevederilor PUG 2007, ci evaluarea relevanței principalelor direcții strategice de dezvoltare teritorială și identificarea necesităților de actualizare rezultate din transformările produse după aprobarea documentației.

Direcție strategică promovată prin PUG 2007	Evoluții teritoriale constatate în perioada 2007–2025	Concluzie pentru reactualizare
Consolidarea rolului Chișinăului ca principal pol urban național	Municipiul și-a consolidat rolul economic, administrativ și funcțional la nivel național	Direcția își menține aplicabilitatea
Dezvoltarea relațiilor funcționale dintre oraș și localitățile suburbane	Intensificarea fluxurilor de mobilitate, a navetismului și a proceselor de suburbanizare	Necesită consolidarea mecanismelor de coordonare teritorială
Dezvoltarea unei structuri teritoriale echilibrate și policentrice	Persistența concentrării funcțiunilor și a presiunilor asupra nucleului urban central	Necesită recalibrare și consolidare
Dezvoltarea infrastructurilor de transport și conectivitate	Apariția unor noi fluxuri regionale și integrarea în rețelele europene de transport	Necesită actualizarea componentei de mobilitate și conectivitate
Protecția mediului și consolidarea sistemelor verzi	Creșterea vulnerabilităților climatice și presiuni asupra	Necesită consolidarea instrumentelor de protecție și reziliență

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

	spațiilor verzi și coridoarelor ecologice	
Organizarea funcțională a teritoriului prin zonare	Transformări economice și funcționale semnificative produse după anul 2007	Necesită reevaluarea adecvării structurii funcționale existente

Sursa: Prelucrare proprie pe baza PUG Chișinău 2007, analiza documentelor strategice naționale relevante

În consecință, analiza este structurată pe principiul corelației dintre prevederile PUG 2007, transformările teritoriale constatate în perioada de implementare și recomandările formulate pentru reactualizarea documentației, astfel încât propunerile rezultate să reprezinte o continuare argumentată a procesului de planificare urbană și nu o substituie a acestuia.

1.1.1. Cadrul legislativ

Actualizarea Planului Urbanistic General al municipiului Chișinău își găsește fundamentarea și în cadrul normativ național și în documentele de politici publice cu relevanță teritorială, care reglementează atât principiile urbanismului, cât și obligațiile de conformare ale autorităților publice locale.

Astfel, Legea nr. 835/1996 - privind principiile urbanismului și amenajării teritoriului a fost înlocuită de Codul Urbanismului și Construcțiilor, adoptat prin Legea 434/ 2023², care stabilește caracterul obligatoriu al documentațiilor de urbanism și amenajare a teritoriului și definește ierarhia acestora, definind Planul Urbanistic General ca instrument fundamental de analiză, de reglementare spațială și de coordonare a dezvoltării urbane.

În logica prevederilor Codului Urbanismului și Construcțiilor, PUG este documentația directoare și strategică de la nivelul unei localități care stabilește cadrul structurare a funcțiunilor urbane, corelarea politicilor sectoriale, coordonarea infrastructurilor, reglementarea dezvoltării spațiale pe termen mediu și lung, și fundamentarea regimului de autorizare a construcțiilor.

Acesta asigură coerența spațială a dezvoltării locale, evitând extinderea haotică, fragmentarea urbană și necontrolarea infrastructurii, reprezintă document-cadru pentru elaborarea altor documentații de urbanism (PUZ, PUD) și pentru emiterea actelor de urbanism, autorizării de construire, și nu în ultimul rând constituie instrumentul care reflectă legăturile funcționale între municipiu și zonele periurbane/regionale.

De asemenea, Legea 163/2010 privind autorizarea executării lucrărilor de construcție a fost înlocuită de Legea 434/2023 Codul Urbanismului și Construcțiilor, conform căruia emiterea autorizațiilor de construire este condiționată de existența unor documentații de urbanism actualizate și aprobate, iar nerespectarea acestei condiții generează vulnerabilități juridice și

² https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=141533&lang=ro

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

blocaje instituționale. În lipsa unei documentații reactualizate, procesul de autorizare riscă să devină incoerent, favorizând incertitudinea investițională

În completare, Regulamentul aprobat prin HG nr. 489/2024³ privind aprobarea Regulamentului cu privire la procedura de emitere a certificatului de urbanism pentru proiectare și a autorizației de construire/desființare pentru lucrările de utilitate publică de interes național, reafirmă și aplică în mod operațional principiul central al Codului urbanismului și construcțiilor, conform caruia PUG-ul constituie cadrul normativ obligatoriu al dezvoltării urbanistice, iar CU și AC sunt acte administrative individuale care trebuie să se conformeze strict acestui cadru.

PUG-ul, în calitate de act normativ local cu caracter tehnico-juridic, stabilește regimul terenului, zonificări, servituți, protecții, interdicții, și devine reperul juridic prin care autoritatea locală confirmă dacă un proiect se poate sau nu încadra în reglementările urbanistice. Regulamentul instituie explicit această obligație: emiterea CU și AC trebuie fundamentate pe prevederile documentației de urbanism, iar nerespectarea PUG constituie temei legal de refuz al autorizației. În această arhitectură normativă, CU și AC sunt acte permissive subordonate PUG-ului și nu pot modifica, ignora sau contrazice regimul urbanistic stabilit prin acesta. Singura derogare acceptată este cea generată de o lege specială de declarare a utilității publice de interes național, care poate prevala temporar asupra reglementărilor PUG, impunând ulterior actualizarea documentației urbanistice locale.

Astfel, HG 489/2024 consolidează coerența sistemului, confirmând rolul PUG-ului ca matrice normativă.

Totodată, Avizul Guvernului nr. 30.35/2024⁴ asupra proiectului de lege cu privire la modificarea unor acte normative, întărește statutul PUG ca documentație urbanistică de bază. Clarificările privind autorizarea în extravilan, intervențiile în zone protejate și utilizarea PUD-ului confirmă că aceste instrumente sunt doar complementare și nu pot substitui sau contrazice reglementările din PUG.

Avizul subliniază necesitatea ca PUG să delimiteze clar zone protejate, zone arheologice și alte perimetre cu regim special, pentru a asigura coerența cu legislația sectorială. În esență, PUG rămâne cadrul normativ obligatoriu, iar CU, AC și PUD implementează regulile stabilite de acesta. HG 727/2024⁵ cu privire la modificarea unor hotărâri ale Guvernului (pentru ajustarea cadrului normativ în domeniul amenajării teritoriului și urbanismului) are un impact structural asupra modului în care PUG-urile trebuie să se racordeze la documentațiile superioare. Prin actualizarea cadrului normativ al planificării teritoriale naționale la Codul urbanismului și construcțiilor, hotărârea consolidează ierarhia documentațiilor, clarificând că PUG-urile trebuie să fie pe deplin compatibile cu noile prevederi ale Planului de Amenajare a Teritoriului Național (PATN).

Extinderea temelor obligatorii la nivel național, rețele energetice, zone silvice, infrastructura teritorială de apărare, determină PUG-urile să integreze aceste categorii în analiza și

³ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=144739&lang=ro

⁴ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=144165&lang=ro

⁵ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=145568&lang=ro

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

reglementările locale. Prin unificarea terminologiei și a principiilor metodologice, HG 727 asigură că PUG-urile vor opera într-un cadru normativ modernizat, coerent, în care relația cu PATN este mai clară, iar alinierea devine esențială.

În esență, PUG-ul devine obligat să reflecte coerent noile direcții ale planificării teritoriale naționale și să fie integrat într-un cadru ierarhic actualizat și unitar.

Ordinul MIDR nr. 11/2025⁶ cu privire la aprobarea Regulamentului privind emiterea Avizului general asupra documentației de urbanism ridică fundamental standardul de elaborare și verificare a PUG-urilor, prin instituirea unui Aviz general unic, obligatoriu și mult mai riguros. PUG-ul devine verificat tehnico-juridic în raport cu legislația actualizată, planurile teritoriale superioare, infrastructurile, patrimoniul, mediul și riscurile naturale, ceea ce îl transformă într-un document cu responsabilitate profesională sporită.

Obligația transmiterii datelor în formate geospațiale standardizate integrează PUG-ul în infrastructura națională de date spațiale, eliminând interpretările arbitrare și asigurând interoperabilitate la nivel național.

Regulamentul întărește caracterul normativ al Regulamentului Local de Urbanism aferent PUG-ului, cerând prescripții clare, nu recomandări, și impune integrarea completă a avizelor sectoriale și a consultărilor publice, ceea ce crește robustețea juridică a documentației.

Prin Registrul electronic al avizelor, procesul devine transparent și trasabil, responsabilizând autoritățile și elaboratorii. PUG-ul devine astfel un instrument urbanistic robust, coerent și verificabil, aliniat la standardele moderne de planificare.

Avizul Guvernului nr. 3.19/2025⁷ întărește poziția PUG ca document urbanistic fundamental, consolidând atât continuitatea juridică, cât și rigoarea tehnică a elaborării sale. PUG-ul nu mai poate rămâne fără efect între două cicluri de planificare, menținându-se în vigoare până la aprobarea noului plan, ceea ce garantează stabilitatea reglementării locale.

Actul clarifică raportul ierarhic, planurile naționale și regionale devin temei pentru PUG doar după aprobarea lor, evitând blocarea proceselor aflate în curs. Avizarea se uniformizează prin termene predictibile și proceduri coerente, iar responsabilitatea administrației locale ca operator al ghișeului unic este întărită.

În extravilan și zone sensibile, Avizul aliniază intervențiile PUG la noul regim funciar și introduce criterii clare pentru includerea întovărășirilor pomicole în intravilan, redefinindu-le statutul urbanistic. Standardizarea documentară și profesionalizarea actorilor implicați ridică nivelul de calitate și trasabilitate. În ansamblu, Avizul consolidează PUG-ul ca instrument stabil, coerent și verificabil al dezvoltării teritoriale.

Legea nr. 44/2025⁸ cu privire la modificarea unor acte normative (actualizarea cadrului normativ ce vizează politica în domeniul urbanismului, amenajării teritoriului și construcțiilor) reconfigurează cadrul în care funcționează PUG-ul, întărindu-i rolul de instrument urbanistic

⁶ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=146887&lang=ro

⁷ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=147047&lang=ro

⁸ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=147667&lang=ro

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

central. PUG devine mai stabil juridic, prevederile sale continuă să producă efecte până la aprobarea unei noi documentații, și mai riguros ancorat în ierarhia planificării, deoarece PAT al regiunii devine temei obligatoriu pentru elaborarea lui.

Structura municipală este clarificată: PUG-uri distincte pentru orașul-reședință și localitățile componente, iar un PUG unic al municipiului doar prin acord comun, ceea ce consolidează coordonarea teritorială. În perioada de tranziție, PUZ-urile pot ajusta zonificarea, dar în limite stricte, menite să protejeze coerența și capacitatea infrastructurală stabilită de PUG.

Procedurile de avizare sunt simplificate și disciplinate: PUG devine astfel un document mai executoriu și mai previzibil.

În esență, legea consolidează PUG-ul ca fundament normativ al dezvoltării urbane, făcându-l mai coerent ierarhic, mai ferm procedural și mai adaptat guvernancei digitale.

HG 310/2025⁹ schimbă fundamental modul de elaborare a PUG-ului, transformând consultarea publică într-o etapă obligatorie, structurată și verificabilă. PUG devine un document urbanistic ancorat nu doar în analize tehnice, ci și în date sociale colectate riguros — prin consultări multi-etapă, studii sociologice și participare minimă garantată.

Prin această procedură, PUG capătă legitimitate socială sporită, transparență și robustețe juridică, iar soluțiile urbanistice trebuie să reflecte explicit contribuțiile comunității. Regulamentul face din participare nu o formalitate, ci o condiție esențială pentru calitatea și validitatea PUG-ului.

Legea nr. 236/2025¹⁰ recalibrează întregul cadru normativ conex Codului urbanismului, întărind în mod indirect poziția PUG ca document urbanistic central. Prin armonizarea legislației sectoriale, redefinirea termenilor tehnici și simplificarea procedurilor de avizare, legea asigură un cadru juridic unitar în care PUG devine reperul operațional al planificării locale. În acest context, PUG capătă o aplicabilitate mai fermă, o corelare mai clară cu infrastructurile și un suport instituțional care îi permite să funcționeze coerent, fără contradicții legislative sau blocaje administrative. Astfel, legea consolidează rolul PUG ca instrument strategic de organizare urbană și teritorială.

Dincolo de cadrul normativ strict urbanistic, Planul Urbanistic General trebuie aliniat la documentele de politici publice naționale. Strategia Națională de Dezvoltare „Moldova Europeană 2030”¹¹, adoptată prin lege, configurează obiectivele de dezvoltare durabilă, de tranziție verde și de integrare europeană, iar Strategia Națională de Dezvoltare Regională 2022–2028¹² stipulează modelul policentric de dezvoltare teritorială și rolul orașelor-poli în dinamizarea regiunilor. Ambele documente reglementează reguli superioare care reclamă transpunerea lor explicită în reglementările urbanistice locale.

⁹ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=148714&lang=ro

¹⁰ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=150123&lang=ro

¹¹ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=134582&lang=ro

¹² https://midr.gov.md/files/shares/Strategie_DR.pdf

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

În consecință, cadrul legal și normativ demonstrează cu claritate că lipsa unui PUG actualizat nu reprezintă doar o problemă administrativă, ci un factor de risc pentru coerența dezvoltării urbane, pentru predictibilitatea procesului de autorizare și pentru capacitatea municipiului de a valorifica oportunitățile de finanțare europeană destinate infrastructurii, mobilității și regenerării urbane.

1.1.2. Dinamica spațială și presiuni urbane actuale

Analiza dinamicii spațiale a municipiului Chișinău relevă o serie de procese structurale care, în absența unor intervenții coerente de planificare, riscă să afecteze sustenabilitatea dezvoltării urbane și echilibrul teritorial. Evoluțiile demografice, formele de suburbanizare, caracterul infrastructurilor de mobilitate și vulnerabilitățile de mediu conturează un context complex, ce reclamă o abordare strategică integrată în viitorul Plan Urbanistic General.

Recensământul populației din 2024 indică o tendință divergentă între dinamica națională și cea a capitalei: în timp ce populația Republicii Moldova se află pe o traiectorie descendentă, municipiul Chișinău înregistrează o creștere numerică (Biroul Național de Statistică, 2024, Recensământul Populației și Locuințelor 2024). Acest fenomen conduce la o polarizare accentuată a dezvoltării teritoriale, capitala devenind principalul pol de atracție pentru migrația internă. Consecințele sunt vizibile prin presiunea exercitată asupra fondului locativ, a infrastructurilor de transport, a serviciilor publice esențiale (educație, sănătate, utilități) și asupra rețelei de spații verzi, care nu reușesc să se extindă în ritmul cererii demografice.

Procesul de suburbanizare cunoaște o intensificare constantă în localitățile limitrofe municipiului unde se observă o expansiune rezidențială accelerată (Biroul Național de Statistică, 2024; Strategia Națională de Dezvoltare Regională 2022–2028). Aceasta se desfășoară, de cele mai multe ori, în absența infrastructurilor edilitare adecvate, fapt ce generează vulnerabilități funcționale și sociale. Lipsa unei planificări coordonate produce o extindere difuză și fragmentată a țesutului urban, cu riscuri de segregare spațială și de excludere socială, precum și cu o creștere a costurilor publice de extindere a serviciilor edilitare.

Municipiul Chișinău este integrat în rețelele europene de transport TEN-T și E-roads, fapt ce îi conferă o poziționare strategică la nivel regional și continental (European Commission, TEN-T Regulation, 2024; UNECE International E-road Network). Studiul de fundamentare relevă că „poziționarea municipiului în proximitatea coridoarelor europene de transport creează premisele consolidării rolului său logistic și intermodal. Cu toate acestea, infrastructura urbană și periurbană existentă este insuficient dezvoltată pentru a valorifica acest potențial. Analiza realizată indică faptul că absența unor coridoare dedicate, a hub-urilor logistice și a rezervelor teritoriale pentru dezvoltări economice majore poate limita capacitatea orașului de valorificare a oportunităților asociate conectivității regionale și europene.

Problemele de mediu completează tabloul presiunilor urbane. Poluarea aerului, generată în principal de traficul rutier și de sistemele de încălzire ineficiente, accentuează vulnerabilitatea sanitară a populației (Agenția de Mediu, Raport privind starea mediului în Republica Moldova,

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

2024). Fenomenul insulelor de căldură urbane se manifestă tot mai pregnant, afectând calitatea vieții și sănătatea locuitorilor. În același timp, episoadele de inundații urbane recurente, determinate de capacitatea redusă de gestionare a apelor pluviale și de lipsa spațiilor verzi absorbante, reclamă intervenții urgente (UNDP Moldova, Climate Change Adaptation Assessment, 2023; EU4Climate, 2023). Consolidarea rețelei verzi-albastre, prin integrarea coridorului ecologic al râului Bâc și a infrastructurilor bazate pe natură, devine esențială pentru creșterea rezilienței climatice a municipiului.

Reactualizarea Planului Urbanistic General al municipiului Chișinău nu se reduce la un simplu exercițiu tehnico-administrativ, ci constituie un act strategic prin care capitala își redefinesc poziționarea în structura teritorială națională și europeană. Importanța sa depășește sfera reglementării construcțiilor, devenind un instrument de politică publică ce orientează dezvoltarea urbană pe termen lung și integrează Chișinăul în procesele contemporane de transformare teritorială.

În primul rând, analiza evidențiază oportunitatea consolidării rolului Chișinăului în rețelele regionale și europene de mobilitate și logistică, capabil să valorifice integrarea în rețelele TEN-T și să funcționeze ca nod intermodal regional (European Parliament and Council, Regulation (EU) 2024/1679; European Commission, 2024)

. În al doilea rând, documentul trebuie să configureze capitala ca nucleu policentric și echilibrat, capabil să gestioneze coerent relația cu localitățile periurbane și să prevină extinderea difuză și fragmentată a țesutului urban.

Totodată, PUG actualizat va fi cadrul prin care Chișinăul își asumă tranziția către statutul de oraș verde și rezilient, consolidând sistemul de spații verzi, reducând vulnerabilitățile climatice și asigurând standarde de calitate a vieții compatibile cu cerințele europene. Nu în ultimul rând, capitala înregistrează o creștere a activităților diplomatice, culturale și de cooperare internațională, iar documentația urbanistică trebuie să prevadă spații dedicate pentru funcțiuni de reprezentare internațională, infrastructuri culturale și zone de prestigiu urban (UN Moldova, Common Country Analysis Moldova, 2024).

În absența unei actualizări a PUG, Chișinăul riscă să evolueze fragmentat, să piardă oportunități majore de finanțare și să rămână vulnerabil la presiunile demografice, economice și climatice. În schimb, printr-un PUG actualizat, capitala poate deveni un spațiu competitiv, sustenabil și integrat în rețelele europene, capabil să susțină modernizarea urbană și dezvoltarea teritorială a Republicii Moldova în ansamblul său.

1.1.3. Sintetizarea demonstrației facute în studiu

Rezultatele studiului sunt formulate în baza analizei relației dintre direcțiile de dezvoltare teritorială stabilite prin PUG 2007, evoluțiile teritoriale produse în perioada de implementare a PUG 2007 și transformările teritoriale produse în municipiul Chișinău. În acest sens, argumentația nu urmărește fundamentarea unei noi viziuni de dezvoltare ci identificarea

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

elementelor care și-au confirmat validitatea, a componentelor insuficient implementate și a noilor provocări teritoriale care argumentează reactualizarea documentației de urbanism. Demonstrația realizată în cadrul studiului de fundamentare pentru dezvoltarea teritorială a municipiului Chișinău este construită ca o argumentație complexă și multidimensională, care reunește aspecte juridice, teritoriale, strategice și europene într-un cadru unitar. Logica sa este aceea de a arăta că orașul nu mai poate evolua în baza unor documentații urbanistice depășite, ci are nevoie de un Plan Urbanistic General actualizat, capabil să răspundă noilor presiuni și oportunități.

Primul nivel al demonstrației este cel juridic și normativ. Studiul subliniază că valabilitatea PUG-ului din 2007 a expirat, fapt care generează disfuncționalități majore în procesul de autorizare a construcțiilor și afectează predictibilitatea investițională. În absența unui nou cadru urbanistic, reglementările locale devin incongruente cu legislația națională și europeană, iar dezvoltarea orașului se desfășoară fragmentar, prin inițiative punctuale, fără o viziune integratoare. Astfel, demonstrația arată că un PUG actualizat nu este doar un instrument de planificare, ci și o condiție fundamentală pentru coerența guvernancei teritoriale.

Al doilea nivel este cel teritorial și funcțional. Analiza diagnostică relevă un sistem urban supus unor presiuni contradictorii: pe de o parte, declinul demografic la nivel național, pe de altă parte, creșterea populației și atracția concentrată în Chișinău. Această dinamică a generat suburbanizare accelerată, extindere necontrolată în zona periurbană și fragmentare funcțională, cu pierderi de terenuri agricole și presiuni asupra infrastructurilor. Mobilitatea urbană se confruntă cu congestii structurale, infrastructura edilitară este învechită și subdimensionată, iar vulnerabilitățile climatice se intensifică prin lipsa spațiilor verzi, degradarea râului Bâc și apariția fenomenelor de insulă de căldură. Toate aceste elemente sunt integrate în demonstrație pentru a arăta urgența unei planificări teritoriale coerente.

Un al treilea nivel este cel strategic. Studiul demonstrează că dezvoltarea capitalei nu mai poate fi gândită exclusiv în limitele administrative ale municipiului, ci trebuie să fie articulată cu dezvoltarea unitatilor administrativ teritoriale suburbane. Aceasta presupune consolidarea polilor secundari, coordonarea reglementărilor și investițiilor între Chișinău și localitățile limitrofe și instituirea unui cadru de guvernance și cooperare inter-APL, capabil să gestioneze fenomene precum suburbanizarea, mobilitatea regională sau planificarea infrastructurilor logistice.

La aceste dimensiuni se adaugă și fundamentul european și internațional. Poziționarea Chișinăului pe coridoarele TEN-T și integrarea în inițiativa „Solidarity Lanes” sunt prezentate drept dovezi ale rolului său de nod logistic regional. Totodată, capitala Republicii Moldova este pusă în evidență ca hub diplomatic și cultural, cu potențial de a se integra în rețele internaționale și de a atrage investiții strategice. Astfel, demonstrația depășește sfera națională și situează Chișinăul în arhitectura europeană a mobilității, a energiei și a rezilienței.

În fine, demonstrația este întărită prin componenta comparativă și prospectivă. Studiul recurge la analize comparative cu alte capitale post-socialiste – Vilnius, Riga, Tbilisi – pentru a extrage

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

lecții și bune practici, dar și pentru a evita erori structurale. De asemenea, scenariile de dezvoltare („Do Nothing”, „Do Something”, „Do Everything”) funcționează ca exerciții anticipative, prin care se testează consecințele inacțiunii și se evaluează impactul unor intervenții etapizate sau transformatoare.

În ansamblu, demonstrația arată că municipiul Chișinău se află într-un punct critic de inflexiune. Menținerea actualului model de dezvoltare conduce inevitabil la stagnare, fragmentare și vulnerabilitate, în timp ce actualizarea PUG și integrarea europeană pot transforma capitala într-un pol competitiv, rezilient și sustenabil.

Schema logică a demonstrației

Prezentul studiu este construit pe principiul corelării dintre documentația urbanistică aflată în vigoare, evoluțiile teritoriale produse în perioada de implementare a prevederilor documentatiei. În acest sens, procesul de analiză urmărește identificarea relației dintre direcțiile teritoriale stabilite prin PUG 2007, transformările constatate în perioada 2007–prezent și măsurile necesare pentru adaptarea documentației la condițiile actuale de dezvoltare.

Etapă metodologică	Conținut analizat	Rol în demonstrație
PUG 2007	Direcțiile de dezvoltare teritorială, principiile de organizare funcțională a teritoriului, relațiile urban – suburban, infrastructurile de mobilitate și obiectivele de protecție a mediului prevăzute prin documentația aflată în vigoare	Reprezintă baza de referință pentru evaluarea evoluțiilor teritoriale ulterioare
Situația existentă (2025)	Evoluțiile demografice, economice, funcționale, de mobilitate, de utilizare a terenurilor și de mediu produse în perioada de aplicare a PUG 2007	Permite evaluarea modului în care teritoriul municipiului a evoluat în raport cu direcțiile stabilite prin documentația existentă
Analiza teritorială	Compararea direcțiilor asumate prin PUG 2007 cu transformările teritoriale constatate și identificarea principalelor tendințe de dezvoltare	Evidențiază concordanțele, decalajele și noile procese teritoriale care influențează dezvoltarea municipiului
Identificarea disfuncționalităților	Presiuni asupra infrastructurilor, procese de suburbanizare, dezechilibre funcționale, vulnerabilități climatice și alte probleme teritoriale identificate în cadrul studiului	Fundamentează necesitatea intervențiilor și a actualizării unor componente ale documentației existente
Concluzii	Evaluarea relevanței actuale a principalelor direcții teritoriale și identificarea componentelor care necesită menținere, consolidare, actualizare sau completare	Asigură legătura dintre analiza situației existente și procesul de reactualizare a PUG

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Propuneri pentru reactualizare	Recomandări privind adaptarea documentației de urbanism la condițiile actuale de dezvoltare ale municipiului Chișinău	Reprezintă rezultatul final al procesului de analiză și fundamentare realizat în cadrul studiului
---------------------------------------	---	---

Sursa: Prelucrare proprie pe baza PUG Chișinău 2007, analiza documentelor strategice naționale relevante

Prin această abordare, recomandările formulate în cadrul studiului derivă din analiza evoluțiilor teritoriale actuale sau a celor înregistrate în perioada de implementare a PUG 2007 și sunt fundamentat în baza reglementarilor realizate prin documentația existent corelate cu necesitățile actuale de dezvoltare identificate.

Principalele direcții dezdezvoltare promovate prin PUG 2007

Direcțiile de dezvoltare spațială sunt sintetizate pe baza prevederilor și obiectivelor formulate în PUG Chișinău 2007 (PUG Chișinău, 2007).

Analiza Planului Urbanistic General al municipiului Chișinău aprobat în anul 2007 evidențiază existența unei viziuni de dezvoltare construită pe un set de direcții strategice menite să asigure dezvoltarea echilibrată, competitivă și durabilă a municipiului. Aceste direcții au reprezentat fundamentul organizării funcționale și spațiale a teritoriului și constituie în prezent principalul reper pentru evaluarea evoluțiilor teritoriale produse în perioada 2007–2025 și pentru formularea recomandărilor necesare reactualizării documentației.

Totodată, analiza evoluțiilor teritoriale produse în perioada de aplicare a PUG 2007 evidențiază faptul că principalele direcții strategice promovate prin documentația aflată în vigoare își păstrează, în mare măsură, relevanța pentru dezvoltarea municipiului Chișinău. Totodată, transformările economice, funcționale, climatice și geopolitice produse după anul 2007 justifică necesitatea actualizării și completării unor componente ale modelului teritorial promovat prin PUG. Analiza evoluțiilor teritoriale evidențiază faptul că principalele direcții strategice promovate prin documentația aflată în vigoare își păstrează, în mare măsură, relevanța pentru dezvoltarea municipiului Chișinău. Totodată, transformările economice, funcționale, climatice și geopolitice produse după anul 2007 justifică necesitatea actualizării și completării viziunii de dezvoltare promovată prin PUG.

Consolidarea rolului municipiului Chișinău ca principal pol urban național - PUG 2007 a urmărit consolidarea municipiului Chișinău ca principal centru administrativ, economic, educațional, cultural și de servicii al Republicii Moldova. Dezvoltarea teritorială a municipiului era abordată în relație directă cu rolul său de capitală și principal nod de organizare a rețelei urbane naționale, capabil să concentreze funcțiile strategice și să genereze efecte de dezvoltare asupra teritoriului național. PUG 2007 urmărea consolidarea municipiului Chișinău ca principal centru administrativ, economic, educațional și de servicii al Republicii Moldova. Analiza evoluțiilor teritoriale produse în perioada 2007–2025 indică faptul că această direcție s-a confirmat, municipiul

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

continuând să concentreze principalele funcțiuni economice, instituționale și administrative ale țării. În consecință, direcția își menține relevanța și necesită consolidare în cadrul procesului de reactualizare.

Dezvoltarea policentrică echilibrată – Una dintre direcțiile strategice promovate prin Planul Urbanistic General al municipiului Chișinău aprobat în anul 2007 a vizat dezvoltarea policentrică echilibrată a municipiului și valorificarea rolului funcțional al localităților componente în cadrul sistemului urban municipal. Această abordare urmărește reducerea presiunilor exercitate asupra nucleului urban central, distribuirea mai echilibrată a funcțiunilor urbane și consolidarea coeziunii teritoriale la nivelul întregului municipiu. Analiza evoluțiilor produse în perioada 2007–2025 evidențiază faptul că municipiul Chișinău și-a consolidat în continuare rolul de principal centru administrativ, economic, educațional și de servicii al Republicii Moldova. Concentrarea investițiilor, a locurilor de muncă, a instituțiilor publice și a principalelor funcțiuni urbane a continuat să se manifeste cu precădere în zona centrală și în principalele coridoare de dezvoltare ale orașului.

În paralel, localitățile componente ale municipiului au înregistrat procese semnificative de dezvoltare rezidențială și de creștere demografică, generate de extinderea pieței imobiliare, de intensificarea mobilității cotidiene și de consolidarea relațiilor funcționale cu orașul. Aceste evoluții au contribuit la extinderea ariei funcționale a municipiului și la creșterea gradului de interdependență dintre nucleul urban și teritoriile suburbane.

Cu toate acestea, analiza situației existente indică faptul că procesul de dezvoltare policentrică nu a condus la apariția unor poli urbani secundari suficient de puternici pentru a echilibra rolul dominant al centrului municipal. Majoritatea funcțiunilor administrative, economice și de servicii continuă să fie concentrate în interiorul orașului Chișinău, în timp ce numeroase localități componente îndeplinesc în principal funcții rezidențiale și dependente de nucleul urban central.

Această evoluție a generat o serie de efecte teritoriale relevante, inclusiv creșterea fluxurilor zilnice de navetism, presiuni asupra infrastructurilor de transport, extinderea dezvoltărilor rezidențiale în zonele periurbane și accentuarea dependenței funcționale față de centrul municipiului. În consecință, modelul policentric prevăzut prin PUG 2007 poate fi considerat doar parțial consolidat, în condițiile în care dezvoltarea funcțională a municipiului a continuat să fie caracterizată de o polarizare puternică în jurul nucleului urban principal.

Totodată, analiza evidențiază existența unor nuclee teritoriale cu potențial de consolidare a rolului policentric, asociate localităților componente care beneficiază de poziționare favorabilă în raport cu principalele axe de mobilitate, de disponibilitate funciară pentru dezvoltare și de prezența unor funcțiuni economice, logistice sau de servicii cu impact supralocal. Valorificarea acestui potențial reprezintă una dintre oportunitățile majore pentru procesul de reactualizare a PUG.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

În raport cu concluziile studiului, reactualizarea documentației urbanistice ar trebui să urmărească consolidarea structurii policentrice a municipiului prin stimularea dezvoltării unor centre secundare de servicii și activități economice, îmbunătățirea conectivității dintre oraș și localitățile componente, dezvoltarea infrastructurilor publice în zonele suburbane și reducerea dependenței funcționale excesive față de nucleul central. În acest sens, direcția strategică promovată prin PUG 2007 își păstrează relevanța, însă necesită o abordare mai explicită și instrumente de implementare adaptate condițiilor actuale de dezvoltare teritorială.

Prin urmare, una dintre direcțiile centrale ale documentației a vizat dezvoltarea policentrică echilibrată a municipiului și reducerea presiunilor exercitate asupra nucleului urban central. PUG 2007 urmărea distribuirea echilibrată a funcțiunilor urbane, dezvoltarea unor centre complementare de activitate și consolidarea coeziunii teritoriale la nivel municipal. PUG 2007 promova dezvoltarea policentrică echilibrată a municipiului și valorificarea potențialului localităților componente. Analiza situației existente evidențiază însă persistența unei concentrări semnificative a funcțiunilor economice, administrative și de servicii în zona centrală a municipiului. În aceste condiții, direcția își păstrează valabilitatea, însă necesită recalibrare și consolidare prin dezvoltarea unor poli complementari de activitate.

Consolidarea relațiilor funcționale dintre oraș și localitățile învecinate- PUG 2007 a recunoscut caracterul integrat al sistemului urban municipal și importanța relațiilor funcționale dintre municipiul Chișinău și localitățile învecinate. Documentația promova coordonarea dezvoltării teritoriale, a infrastructurilor și a serviciilor publice într-un cadru comun. Dacă evoluțiile produse după anul 2007 indică intensificarea proceselor de suburbanizare, creșterea mobilității cotidiene și consolidarea interdependențelor funcționale dintre oraș și teritoriile periurbane, acestea confirmă totodată relevanța direcției promovate prin PUG 2007 și justifică întărirea componentei de coordonare teritorială și metropolitană.

Dezvoltarea unui sistem integrat de mobilitate - Documentația promova dezvoltarea unui sistem integrat de transport, considerat esențial pentru funcționarea eficientă a municipiului și pentru integrarea acestuia în rețelele teritoriale naționale și regionale. Astfel, accesibilitatea, conectivitatea și continuitatea infrastructurilor de transport reprezentau componente fundamentale ale modelului de dezvoltare propus. Dacă PUG 2007 urmărea dezvoltarea unui sistem integrat de transport și comunicații capabil să asigure accesibilitatea și conectivitatea municipiului, în perioada de aplicare a documentației au intervenit transformări semnificative ale contextului regional și european, inclusiv integrarea Republicii Moldova în rețelele TEN-T și apariția unor noi fluxuri logistice și economice. În acest context, direcția își păstrează pe deplin relevanța, însă necesită actualizare și adaptare la noile condiții de mobilitate și conectivitate.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Protecția și valorificarea patrimoniului natural și cultural - PUG 2007 acorda o importanță majoră conservării și valorificării patrimoniului natural și cultural al municipiului. Documentația urmărea protejarea componentelor naturale cu valoare ecologică, menținerea echilibrului de mediu și integrarea patrimoniului construit în procesele de dezvoltare urbană, ca resurse esențiale pentru identitatea locală și atractivitatea orașului. Analiza actuală evidențiază menținerea relevanței conservării patrimoniului natural și cultural și menținerii echilibrului ecologic urban, în condițiile creșterii presiunilor asupra componentelor naturale și a necesității protejării identității urbane. Totodată, apariția unor noi provocări asociate schimbărilor climatice justifică consolidarea măsurilor de protecție și adaptare.

Organizarea funcțională a teritoriului prin zonificare funcțională – viziunea de dezvoltare promovată prin PUG 2007 era fundamentată pe organizarea funcțională a teritoriului prin instrumentul zonificării urbanistice și pe controlul utilizării terenurilor. Documentația urmărea distribuirea coerentă a funcțiilor urbane, controlul densităților și utilizarea eficientă a resurselor funciare, în vederea asigurării unei dezvoltări urbane echilibrate. Transformările economice și funcționale produse după anul 2007 au generat însă noi presiuni asupra structurii funcționale existente și asupra modului de utilizare a terenurilor. În aceste condiții, principiul organizării funcționale își menține relevanța, însă reglementările asociate necesită reevaluare și actualizare.

Modernizarea infrastructurilor tehnico-edilitare - PUG 2007 considera dezvoltarea infrastructurilor tehnico-edilitare drept o condiție esențială pentru susținerea creșterii urbane și îmbunătățirea calității vieții. Documentația prevedea modernizarea și extinderea rețelelor de apă, canalizare, energie, comunicații și servicii publice, în concordanță cu necesitățile de dezvoltare ale municipiului. Evoluțiile teritoriale și creșterea complexității funcționale a municipiului evidențiază menținerea relevanței acestei direcții, precum și necesitatea adaptării infrastructurilor la cerințele actuale privind eficiența, reziliența și sustenabilitatea serviciilor urbane.

Asigurarea condițiilor pentru dezvoltarea durabilă și echilibrată a teritoriului.- La nivel strategic, documentația promova dezvoltare durabilă capabilă să asigure echilibrul dintre creșterea economică, protecția mediului, utilizarea responsabilă a resurselor și îmbunătățirea condițiilor de viață ale populației. La nivel strategic, PUG 2007 promova un model de dezvoltare orientat către utilizarea echilibrată a resurselor și integrarea dimensiunilor economice, sociale și de mediu. Analiza situației existente indică faptul că această abordare își păstrează pe deplin actualitatea, însă noile condiții generate de schimbările climatice, transformările economice și procesele de integrare europeană impun completarea și actualizarea instrumentelor de implementare.

Evaluarea evoluțiilor teritoriale produse în perioada de aplicare a PUG 2007 indică faptul că principalele direcții strategice promovate prin documentația aflată în vigoare își mențin în continuare relevanța pentru dezvoltarea municipiului Chișinău. Necesitatea reactualizării nu

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

rezultă din invalidarea viziunii de dezvoltare promovată prin PUG 2007, ci din transformările teritoriale, economice, funcționale și climatice produse ulterior aprobării documentației, care justifică adaptarea și completarea unor componente ale acesteia.

1.1.4. Aplicabilitatea studiului pentru PUG

Planul Urbanistic General actualizat nu poate fi conceput exclusiv ca un instrument de reglementare locală, ci trebuie integrat într-un ansamblu mai larg de politici teritoriale, atât pe verticală (în raport cu strategiile naționale și regionale) cât și pe orizontală (la scara regională și națională). Numai printr-o astfel de abordare integrată Chișinăul își poate consolida rolul de capitală europeană regională și de pol de dezvoltare sustenabilă.

La nivel superior, PUG trebuie să fie strict corelat cu documentele strategice și de politici publice ale statului. Strategia Națională de Dezvoltare „Moldova Europeană 2030” transpune obiectivele de coeziune teritorială, de creștere a calității vieții și de integrare europeană, în timp ce Strategia Națională de Dezvoltare Regională 2022–2028 promovează dezvoltarea policentrică și consolidarea rolului orașelor-poli în echilibrarea teritorială a țării. În acest context, PUG Chișinău are obligația de a transpune aceste obiective în reglementări urbanistice concrete, prin definirea densităților optime, a mixității funcționale, a rețelelor de infrastructuri și a zonelor de protecție, astfel încât capitala să devină vector al dezvoltării durabile la nivel național.

La nivelul municipiului Chișinău și a UAT suburbane, integrarea dezvoltării teritoriale presupune delimitarea și recunoașterea zonei de dezvoltare care să includă nu doar nucleul urban central, ci și localitățile limitrofe cu dinamici de suburbanizare accelerate. În acest perimetru trebuie introduse reguli clare privind densificarea de-a lungul coridoarelor de transport public, mixitatea funcțională în noile zone de locuire și protecția terenurilor agricole și a spațiilor verzi periurbane. Un astfel de model de cooperare inter APL este esențial pentru a preveni fragmentarea spațială și pentru a crea o structură urbană echilibrată, cu servicii și infrastructuri distribuite uniform.

Dimensiunea transfrontalieră a dezvoltării teritoriale reprezintă un element strategic fundamental. Chișinăul trebuie să fie poziționat ca nod regional conectat la rețelele europene de transport și logistică, valorificând oportunitățile oferite de coridoarele TEN-T. Acest lucru implică planificarea unor hub-uri logistice amplasate la frontieră și dezvoltarea unor coridoare multimodale care să lege capitala de portul Giurgiulești, de punctele de trecere Leușeni și Ungheni și, implicit, de infrastructurile României și ale Uniunii Europene.

În raport cu prevederile și reglementările PUG 2007, concluziile prezentei analize susțin atât menținerea unor direcții spațiale fundamentale, cât și necesitatea actualizării unor componente ale documentației pentru a răspunde transformărilor produse în perioada de aplicare. În acest sens, recomandările formulate nu urmăresc substituirea viziunii anterioare de dezvoltare stabilită prin PUG 2007, ci adaptarea și completarea acesteia în raport cu noile condiții funcționale, economice, climatice și geopolitice care influențează dezvoltarea municipiului Chișinău.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

1.1.5. Limitările studiului

Studiul de fundamentare pentru dezvoltarea teritorială a municipiului Chișinău prezintă o serie de limitări metodologice și operaționale, care trebuie avute în vedere în procesul de actualizare a Planului Urbanistic General.

În primul rând, studiul are limitări de integrare intersectorială, deoarece unele politici publice relevante (energie, schimbări climatice, gestionarea deșeurilor) sunt în curs de actualizare la nivel național și nu au putut fi pe deplin transpuse în analiza de fundamentare. Aceasta face ca anumite recomandări să aibă un caracter orientativ și să necesite ajustări ulterioare.

În al doilea rând, există limitări de scenariu, întrucât proiecțiile de dezvoltare nu pot integra integral impactul factorilor externi imprevizibili, cum ar fi crizele climatice majore sau evoluțiile demografice accelerate. Prin urmare, studiul constituie un cadru de referință valoros, care trebuie integrat cu alte studii de fundamentare, pentru a contura un PUG coerent și adaptat contextului complex în care se află Chișinăul.

Limitările privind disponibilitatea și comparabilitatea unor categorii de date influențează gradul de detaliu și precizia anumitor evaluări, însă nu împiedică identificarea tendințelor majore de dezvoltare relevante pentru reactualizarea PUG.

Prin urmare, concluziile studiului nu trebuie interpretate ca predicții ferme privind evoluția viitoare a orașului, ci ca evaluări fundamentate asupra unor procese și tendințe observabile, utilizate pentru identificarea implicațiilor de planificare urbană.

Valoarea operațională a rezultatelor în condiții de incertitudine

Analiza realizată în cadrul prezentului studiu se bazează pe date provenite din surse statistice, instituționale, documentare și cartografice disponibile la momentul elaborării documentației. Deși anumite categorii de date prezintă limitări privind gradul de actualizare, comparabilitate sau disponibilitate la scară metropolitană, aceste constrângeri nu afectează identificarea principalelor tendințe de evoluție spațială.

Obiectivul studiului este acela de fundamentare a procesului de reactualizare a PUG prin analiza evoluțiilor teritoriale, economice și funcționale relevante. Din această perspectivă, accentul este plasat asupra identificării tendințelor, a relațiilor teritoriale și a implicațiilor urbanistice rezultate. Prin urmare, concluziile și recomandările formulate în cadrul studiului trebuie interpretate ca direcții de intervenție și orientări pentru procesul de planificare urbană, fundamentate pe tendințele și transformările constatate.

1.1.6. Integrarea studiului cu restul studiilor de fundamentare a PUG Chișinău

Studiul de dezvoltare teritorială reprezintă cadrul structural al fundamentării Planului Urbanistic General, iar valoarea sa analitică și operațională derivă din integrarea cu celelalte documente tematice. În logica planificării urbane contemporane, acesta funcționează ca matrice spațială în care se proiectează și se corelează rezultatele cercetărilor sectoriale. Astfel, studiul sociologic privind percepțiile populației furnizează dimensiunea calitativă a planificării, relevând

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

așteptările comunității cu privire la locuire, mobilitate și calitatea mediului urban. Integrarea acestor date în analiza teritorială permite ca reglementările urbanistice să fie orientate nu doar de parametri tehnici, ci și de nevoile reale ale locuitorilor.

La rândul său, studiul demografic, bazat pe prognoze și scenarii, constituie fundamentul pentru dimensionarea rețelelor edilitare, a serviciilor publice și a necesarului de locuințe. Corelarea dintre evoluțiile demografice și tendințele de suburbanizare, surprinse în studiul teritorial, oferă premisele elaborării unor scenarii coerente de dezvoltare policentrică.

Dimensiunea cooperării teritoriale, analizată atât la nivel municipal și regional, cât și la nivel național și european, completează perspectiva locală cu logica integrării externe. În acest sens, studiul teritorial și cel de cooperare configurează împreună poziționarea Chișinăului ca nod strategic în coridoarele TEN-T și ca pol de convergență pentru politicile europene de coeziune teritorială.

Componentele referitoare la locuire, dezvoltare economică și infrastructură edilitară oferă baza funcțională pentru definirea partiului urban. Prin integrarea acestora, studiul teritorial dobândește consistență operațională, transformând scenariile spațiale în programe de investiții și reglementări aplicabile. În mod similar, analiza serviciilor publice permite dimensionarea rețelelor de educație, sănătate și cultură în raport cu distribuția spațială a populației, evitând dezechilibrele intraurbane.

O componentă critică este reprezentată de centrul istoric și patrimoniul construit, a căror protecție și valorificare trebuie corelate cu logica dezvoltării spațiale. Integrarea acestui studiu previne conflictul dintre conservare și modernizare, instituind zone de protecție urbană și reguli de dezvoltare compatibile cu valorile de patrimoniu. În aceeași ordine, analiza patrimoniului natural, a mediului și a riscurilor oferă fundamentul pentru delimitarea coridoarelor verzi-albastre și a zonelor de risc natural și antropogen, constituind baza reglementărilor restrictive în PUG.

Nu în cele din urmă, studiul circulației și al căilor de comunicații se corelează direct cu dezvoltarea teritorială, întrucât axele de mobilitate configurează principalele direcții de urbanizare și distribuie a funcțiunilor. Integrarea sa asigură coerența dintre modelul policentric de dezvoltare și infrastructurile de transport necesare pentru susținerea acestuia.

Prin urmare, studiul de dezvoltare teritorială nu are un caracter autonom, ci unul integrator, fiind nodul central al unei rețele de studii de fundamentare cu rol complementar. Coerența PUG poate depinde de capacitatea de a corela aceste documente într-un cadru unitar, unde fiecare dimensiune (socială, demografică, economică, infrastructurală, culturală și ecologică) este transpusă în reguli și norme urbanistice cu valoare juridică.

Obiectul studiului și nivelurile de analiză

Obiectul principal al prezentului studiu este reprezentat de fundamentarea procesului de reactualizare a Planului Urbanistic General al orașului Chișinău. Astfel, orașul Chișinău reprezintă teritoriul pentru care se formulează concluziile și recomandările urbanistice aplicabile

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

direct procesului de reactualizare a PUG. Acesta este analizat ca sistem administrativ și funcțional integrat, în vederea înțelegerii relațiilor dintre oraș și localitățile învecinate, a fluxurilor de mobilitate, a infrastructurilor comune și a proceselor de dezvoltare teritorială care influențează funcționarea orașului. Teritoriile periurbane sunt analizate exclusiv ca spații de context funcțional și relațional, necesar pentru înțelegerea proceselor de cooperare teritorială, suburbanizare, mobilitate și dezvoltare economică care produc efecte directe asupra evoluției orașului Chișinău. Prin urmare, analiza spațială extensă reprezintă un instrument de înțelegere a factorilor externi care influențează dezvoltarea orașului și care trebuie luați în considerare în cadrul procesului de reactualizare a PUG.

1.2. Metodologie

1.2.1. Obiectivele studiului

Studiul de fundamentare privind dezvoltarea teritorială a municipiului Chișinău este conceput ca un document destinat să orienteze procesul de actualizare a Planului Urbanistic General. Obiectivele sale urmăresc atât analiza cadrului existent, cât și conturarea unor direcții strategice de acțiune care să asigure dezvoltarea coerentă, durabilă și competitivă a capitalei.

Un prim obiectiv esențial îl constituie integrarea Chișinăului în contextul național și european, prin corelarea planificării urbane cu strategiile de dezvoltare adoptate la nivel superior, precum Strategia Națională de Dezvoltare „Moldova Europeană 2030” și Strategia Națională de Dezvoltare Regională 2022–2028.

Studiul își propune totodată realizarea unui diagnostic teritorial aprofundat, care să surprindă principalele funcții urbane, precum și procesele actuale de transformare ale capitalei: migrație internă și creștere demografică relativă, suburbanizare, presiuni asupra mobilității și infrastructurilor, probleme de mediu și vulnerabilități climatice. Acest diagnostic stă la baza identificării priorităților de dezvoltare, stabilind arii de intervenție în domenii precum locuire, mobilitate, economie, infrastructuri edilitare și protecția mediului.

În același timp, studiul urmărește elaborarea unor scenarii și alternative de dezvoltare pentru municipiu și UAT suburbane, prin care să fie explorate posibile traiectorii de evoluție spațială și economică. Aceste scenarii iau în considerare factorii demografici, tendințele investiționale, integrarea logistică și tranziția verde. În această logică, un obiectiv conex este reducerea disparităților teritoriale și consolidarea ierarhiei urbane, astfel încât Chișinăul să își exercite rolul de pol central fără a accentua dezechilibrele față de restul țării, ci, dimpotrivă, prin stimularea cooperării cu orașe regionale și poli secundari precum Ungheni, Leușeni sau Giurgiulești.

Un alt obiectiv prioritar îl constituie repoziționarea capitalei ca nod regional de conectivitate, integrat în coridoarele TEN-T și în inițiative europene de tip „Solidarity Lanes”. Aceasta presupune, de asemenea, dezvoltarea de hub-uri logistice și conectarea Chișinăului la infrastructurile multimodale internaționale.

Dimensiunea de tranziție verde și reziliență climatică este de asemenea fundamentală. Studiul își propune să contribuie la consolidarea infrastructurii verzi-albastre, la protecția patrimoniului

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

natural și la reducerea vulnerabilităților climatice și antropice. În aceeași ordine, sunt incluse obiective privind managementul integrat al resurselor și deșeurilor, creșterea eficienței energetice a fondului construit și adaptarea infrastructurilor critice la noile riscuri.

Nu în ultimul rând, studiul urmărește re poziționarea diplomatică și culturală a capitalei. În acest sens, obiectivele includ dezvoltarea unui profil urban capabil să găzduiască misiuni diplomatice, organizații internaționale și evenimente culturale majore, transformând Chișinăul într-un spațiu de dialog și cooperare la nivel european și regional.

Prin urare, studiul de fundamntentare isi propune sa contribuie la fundamnetarea masurilorr si atingerea unui set complex de obiective:

- Evaluarea contextului național și european – integrarea prvederilor strategiilor și documentelor de politici publice (SND „Moldova Europeană 2030”, SNDR 2022–2028, strategii sectoriale) în logica teritorială a Chișinăului.
- Diagnosticarea teritoriului municipiului Chișinău – evaluarea funcțiilor urbane (economică, de transport, industrială, investițională), precum și analiza provocărilor actuale (demografie, suburbanizare, mobilitate, mediu).
- Identificarea priorităților de dezvoltare – structurarea obiectivelor de intervenție în corelație cu resursele și constrângerile spațiale, economice și sociale.
- Formularea de scenarii și alternative de dezvoltare – elaborarea unor modele prospective privind posibilele traiectorii de evoluție a Chișinăului, în raport cu tendințele demografice, economice, logistice și ecologice.
- Integrarea la scară urbană și periurbană, națională și internațională – definirea relațiilor cu localitățile limitrofe, cu nodurile logistice regionale și cu rețelele TEN-T, pentru re poziționarea capitalei în context european.
- Reducerea disparităților teritoriale – prin consolidarea ierarhiei urbane pentru a echilibra polarizarea generată de Chișinău.
- Dezvoltarea unei ierarhii urbane clare – clasificarea centrelor urbane ca bază pentru politici publice coerente.
- Integrarea urbană și teritorială – conectarea Chișinăului prin infrastructuri moderne cu regiunile țării și cu rețelele europene pentru a crește competitivitatea.
- Îmbunătățirea calității vieții – modernizarea transportului public, a utilităților și a conectivității digitale, asigurarea condițiilor decente de locuire și a accesului la servicii
- Repoziționarea logistică a Chișinăului – transformarea capitalei într-un hub multimodal de transbordare și într-un nod al coridoarelor TEN-T și al „Solidarity Lanes” .
- Valorizarea rolului diplomatic și cultural al capitalei – consolidarea Chișinăului ca spațiu de dialog și de diplomație culturală, integrat în rețele internaționale .

În ansamblu, obiectivele studiului converg către scopul major de a furniza o bază științifică fundamnetata pentru actualizarea PUG Chișinău, astfel încât documentul urbanistic să fie nu doar un set de reglementări tehnice, ci un instrument strategic de dezvoltare teritorială, ancorat în realitățile locale și compatibil cu procesele europene contemporane.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

1.2.2. Ipoteze de cercetare și de lucru

În cadrul acestui studiu de fundamentare, ipotezele de lucru reprezintă elementul central al construcției metodologice, asigurând trecerea de la analiza descriptivă a fenomenelor urbane la o înțelegere explicativă și integratoare a proceselor de dezvoltare teritorială. Ele nu constituie concluzii definitive, ci presupuneri teoretice formulate pe baza observațiilor empirice, a analizei datelor statistice și a corelării acestora cu tendințele teritoriale și socio-economice identificate în municipiul Chișinău.

Prin natura lor, ipotezele de lucru au un caracter **orientativ și euristic**: ele oferă o direcție de interpretare și un cadru conceptual de referință pentru verificarea relațiilor dintre variabilele majore care definesc sistemul urban – infrastructura, populația, economia, mediul, guvernanta și structura teritorială. Într-o cercetare aplicată, cum este studiul de față, rolul ipotezelor de lucru este acela de a organiza cunoașterea, de a ordona procesul de analiză și de a ghida formularea strategiilor de intervenție.

Ipotezele au fost construite plecând de la realitățile observate în teren, de la analiza cadrului instituțional și de planificare, dar și din studiul comparativ al evoluțiilor teritoriale din orașe similare din regiune. Acestea exprimă premisele de la care pornește investigația privind procesele actuale de dezvoltare, modul de funcționare al teritoriului urban și raporturile dintre nucleul central și spațiile periurbane.

Într-o primă formulare generală, studiul pornește de la **ipoteza că municipiul Chișinău traversează un proces de transformare structurală profundă**, marcată de o expansiune spațială rapidă, de fragmentarea teritoriului urban și de tensiuni între dinamica economică și capacitatea infrastructurilor de a susține ritmul creșterii. Se presupune că actuala structură teritorială, construită pe baza unui model monocentric, se află într-un proces de reconfigurare care reclamă o abordare policentrică și o coordonare a dezvoltării municipiului și a UAT suburbane.

De asemenea, se formulează **ipoteza existenței unui dezechilibru teritorial și funcțional** între centrul orașului și zonele periferice. În timp ce nucleul central concentrează principalele funcțiuni administrative, economice și culturale, zonele periferice și localitățile suburbane resimt deficite de infrastructură, servicii și investiții publice. Această polarizare determină discontinuități în calitatea vieții și creează presiuni asupra rețelelor edilitare și de transport.

O altă ipoteză fundamentală a studiului este cea privind **impactul suburbanizării necontrolate asupra coerenței teritoriale**. Extinderea rezidențială spontană, adesea în afara cadrului de reglementare urbanistică, generează o utilizare ineficientă a terenului, creșterea costurilor publice și degradarea mediului construit. În absența unui control urbanistic integrat și a unei politici coerente de gestionare a dezvoltării periurbane, Chișinăul riscă să evolueze într-o structură fragmentată, cu disfuncționalități majore în accesul la servicii și infrastructuri.

Se mai formulează **ipoteza presiunii infrastructurale cumulative**, potrivit căreia rețelele de transport, utilități și servicii publice se află sub o presiune constantă generată de creșterea populației active, de expansiunea imobiliară și de insuficiența investițiilor în reabilitare și

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

extindere. Această presiune este amplificată de necorelarea între ritmul dezvoltării urbane și capacitatea sistemelor tehnice de a susține noile cerințe, fenomen care afectează direct eficiența funcțională a teritoriului.

În plan economic, cercetarea pleacă de la **ipoteza polarizării funcționale și economice** a municipiului, potrivit căreia Chișinău, în calitate de principal pol de dezvoltare al Republicii Moldova, concentrează majoritatea resurselor, investițiilor și instituțiilor strategice, în detrimentul echilibrului regional. Această polarizare determină un flux permanent de migrație internă, o dependență accentuată a zonelor învecinate și o presiune suplimentară asupra infrastructurilor urbane.

Pe dimensiunea ecologică, studiul formulează **ipoteza vulnerabilității mediului urban**. Se consideră că degradarea componentelor naturale – spațiile verzi, coridoarele ecologice, rețelele hidrografice – în combinație cu expansiunea necontrolată a construcțiilor, amplifică riscurile de mediu și reduce capacitatea de adaptare climatică a orașului. Prin urmare, reziliența urbană devine o condiție esențială pentru durabilitatea dezvoltării teritoriale.

Totodată, se conturează **ipoteza rolului digitalizării și inovării ca factori ai modernizării urbane**, conform căreia tranziția către o administrație inteligentă și dezvoltarea ecosistemelor de inovare pot constitui pârghii pentru creșterea eficienței serviciilor publice, pentru atragerea investițiilor și pentru consolidarea competitivității teritoriale.

Un alt aspect central este **ipoteza interdependenței teritoriale și instituționale**, care presupune că municipiul Chișinău nu poate fi analizat în izolare, ci doar în relație cu sistemul de localități din jurul său. Coordonarea instituțională și cooperarea intercomunală devin, în această logică, condiții indispensabile pentru o guvernare teritorială eficientă.

În fine, studiul avansează **ipoteza că viitorul municipiului Chișinău depinde de adoptarea unui model de dezvoltare policentric și rezilient**, capabil să valorifice potențialul polilor secundari și să distribuie echilibrat funcțiunile urbane în teritoriu. Această transformare presupune reconstrucția unei rețele de centre urbane complementare, susținute de infrastructuri eficiente, de politici integrate și de o cultură a planificării bazată pe date, cooperare și sustenabilitate.

Prin urmare, ipotezele de lucru formulate în cadrul prezentului studiu nu reprezintă simple speculații conceptuale, ci fundamente analitice pentru întregul proces de diagnostic, modelare și proiecție teritorială. Ele vor fi ulterior confruntate cu rezultatele cercetării empirice, cu datele spațiale și statistice și cu interpretările interdisciplinare provenite din domeniile infrastructurii, economiei, mediului și guvernării urbane. În acest sens, ipotezele devin o verigă metodologică între analiza descriptivă și elaborarea propunerilor strategice din Planul Urbanistic General al municipiului Chișinău, contribuind la definirea unei viziuni de dezvoltare echilibrate, sustenabile și integrate.

1.2.3. Structura studiului

Structura studiului de fundamentare pentru dezvoltarea teritorială a municipiului Chișinău reflectă o abordare etapizată și integrată, conform standardelor europene și internaționale în

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

domeniul urbanismului și planificării teritoriale. Succesiunea capitolelor urmărește să răspundă principiilor de bază ale cercetării aplicate: delimitarea obiectului de studiu, analiza contextuală, diagnoza teritorială, elaborarea scenariilor și formularea propunerilor operaționale.

- **Delimitarea obiectului studiat** - Delimitarea obiectului studiat reprezintă una dintre etapele metodologice esențiale în fundamentarea Planului Urbanistic General, deoarece fixează cadrul de referință științific și operațional al întregii cercetări. Această secțiune are rolul de a clarifica scopul, limitele și instrumentele analitice ale studiului, oferind astfel transparență și rigoare procesului de planificare.

Prin motivația studiului se justifică necesitatea demersului, plasând analiza în contextul presiunilor urbane actuale și al obligațiilor legale. Este explicată aplicabilitatea studiului în contextul PUG, prin indicarea modului în care rezultatele cercetării se transpun în recomandări operaționale cu valoare normativă.

O componentă critică a acestei secțiuni o constituie limitările studiului, prin care se recunoaște caracterul relativ al unor rezultate, cauzat de factori precum lipsa de date, fragmentarea surselor sau incertitudinea unor variabile externe (ex. schimbări climatice). În paralel, se evidențiază integrarea studiului cu restul documentațiilor tematice (sociologic, demografic, economic, de mobilitate, patrimoniu), pentru a sublinia caracterul interdisciplinar și complementar al procesului de fundamentare.

Metodologia și modelul de analiză detaliază cadrul metodologic utilizat. Sunt prezentate obiectivele studiului și ipotezele de cercetare, care ghidează întreaga analiză. Se descrie structura studiului, explicând modul în care au fost organizate capitolele pentru a asigura o succesiune logică între diagnoză, sinteză și propuneri.

O secțiune importantă este analiza critică a calității datelor, unde sunt evaluate sursele statistice și geospațiale utilizate (inclusiv cele provenite din infrastructura națională de date spațiale), cu identificarea eventualelor lacune și a limitărilor metodologice. Urmează descrierea modelului de analiză, care integrează datele de intrare (statistici demografice, economice, rețele de infrastructură, hărți tematice), strategiile de abordare (scenarii, comparații internaționale, proiecții GIS), precum și datele de ieșire (diagnoze, hărți de risc, scenarii de dezvoltare, recomandări). Prin această etapă, metodologia este clarificată și se explică relația dintre inputurile analitice și rezultatele obținute.

În final, sunt expuse rezultatele anticipate, adică efectele practice pe care aplicarea concluziilor le poate genera în procesul de actualizare a PUG: o fundamentare solidă, coerență între dimensiunile sectoriale, scenarii de dezvoltare plauzibile și un cadru normativ adaptat realităților spațiale și instituționale

- **Poziția municipiului Chișinău în context geografic și de securitate** – Analiza poziției municipiului Chișinău în context geografic și de securitate reprezintă un capitol fundamental al studiului de fundamentare, întrucât stabilește cadrul macrostructural din care procesele urbane și teritoriale fac parte. Poziționarea

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

strategică regională permite identificarea rolului capitalei în rețelele geografice și economice ale Europei de Est și ale regiunii Mării Negre. Această analiză explică modul în care localizarea geografică a municipiului, la intersecția unor coridoare majore de transport, condiționează direcțiile de dezvoltare.

Secțiunea dedicată prezenței și influenței actorilor internaționali subliniază rolul Chișinăului ca spațiu diplomatic și de cooperare multilaterală. Aceasta are implicații urbanistice directe, reclamând planificarea unor zone de reprezentare, cartiere diplomatice și infrastructuri pentru conferințe și dialog internațional.

Analiza politicilor externe și a relațiilor strategice evidențiază conexiunile cu Uniunea Europeană, România, Ucraina și alte state sau organizații internaționale. Relevanța metodologică a acestei secțiuni constă în faptul că aceste relații definesc surse de finanțare, proiecte de infrastructură și standarde urbanistice la care capitala trebuie să se conformeze.

Dimensiunea securității energetice și a infrastructurilor critice accentuează dependențele și vulnerabilitățile municipiului, dar și oportunitățile de integrare în rețele energetice regionale. Din perspectivă urbanistică, aceasta se traduce prin necesitatea de a proteja infrastructurile critice și de a le integra în planificarea teritorială.

Rolul capitalei în gestionarea crizelor umanitare și de refugiați este de asemenea parte a acestei analize. Chișinăul, ca principal centru de primire și tranzit, trebuie să dispună de infrastructuri sociale și logistice adaptabile la situații de urgență. Această cerință este direct transferabilă în reglementările urbanistice prin rezervarea de spații, funcțiuni și capacități de suport.

Secțiunea privind rolul strategic în regiune confirmă statutul capitalei ca nod logistic și cultural. Aceasta fundamentează viziunea PUG asupra poziționării orașului nu doar ca centru național, ci și ca hub regional și european.

În final, concluziile, provocările și prioritățile de dezvoltare sintetizează modul în care poziția geografică și de securitate se traduce în orientări pentru PUG. Acestea permit trecerea de la un cadru analitic la unul strategic, oferind direcții clare de acțiune pentru planificarea urbană.

Rolul acestui capitol este acela de a ancora studiul de fundamentare într-o realitate în care dezvoltarea urbană nu este determinată exclusiv de factori interni, ci și de variabile externe de securitate și diplomatice. Analiza „Poziției în context geografic și de securitate” furnizează baza pentru înțelegerea orașului ca sistem deschis, expus influențelor și interdependențelor regionale, și permite traducerea acestor influențe în reglementări și strategii urbanistice cu caracter aplicativ.

- **Poziția municipiului Chișinău în rețelele de transport și conectivitate regională** - Analiza poziționării municipiului Chișinău în rețelele de transport și conectivitate regională are funcția metodologică de a traduce aspecte determinate ale mobilității în consecințe urbanistice operaționale. Ea stabilește lanțul causal dintre conectivitatea extra-urbană (TEN-T, E-roads, Solidarity Lanes, etc) și organizarea spațială locală (rezervări de teren,

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

zonificare funcțională, coridoare multimodale, ierarhia nodurilor). În lipsa ei, PUG ar rămâne autoreferențial, necorelat cu fluxurile reale de marfă și pasageri, cu oportunitățile de investiții și cu standardele europene de interoperabilitate.

Prin Black Sea–Aegean Sea (BBA) sau Solidarity Lanes, studiul permite corelarea reglementărilor urbanistice cu standardele și criteriile de finanțare europeană (CEF, BERD, BEI), asigurând astfel un cadru de planificare aliniat procesului de integrare europeană.

Pe dimensiunea urbană, analiza poziției în rețelele de transport fundamentează măsuri esențiale pentru mobilitatea urbană și periurbană: devierea traficului greu pe inelul M2, integrarea transportului de marfa cu terminale logistice și parcuri industriale, precum și implementarea soluțiilor inteligente de transport (ITS) care să reducă congestia și impactul poluării.

În același timp, perspectiva conectivității internaționale obligă la introducerea unor regimuri de protecție și reziliență pentru infrastructurile critice (drumuri, căi ferate, energie, comunicații), care devin nu doar elemente de mobilitate, ci și garanții de securitate urbană și regională.

Prin urmare, analiza poziției Chișinăului în rețelele de transport și conectivitate regională funcționează ca un veritabil cadru de integrare transversală: conectează demografia și scenariile de mobilitate cu locuirea și densitățile urbane, corelează politicile economice cu ierarhia teritorială a zonelor de producție și logistică, și pune în relație protecția patrimoniului natural și construit cu exigențele infrastructurii. Ea trasează, în același timp, direcțiile strategice de investiții, de la linia feroviară Ungheni–Chișinău la inelul rutier de centură, de la coridorul nord–sud la modernizarea aeroportului RMO, fundamentând statutul acestor proiecte ca investiții de interes european.

Astfel, rationamentul acestei analize depășește cadrul tehnic și produce o re poziționare strategică: Chișinăul nu mai este doar un spațiu de tranzit, ci devine un laborator urban și logistic al Europei de Est, unde infrastructura se transformă în instrument de integrare, competitivitate și sustenabilitate teritorială.

Această analiză este cadrul de referință prin care PUG trece de la o planificare „intra muros” la una deschisă și interoperabilă cu rețelele europene. Ea legitimează reglementările din PUG (coridoare, huburi, etc), prioritizează fazarea investițiilor conform calendarului TEN-T și asigură coerența multi-scală (local–regional–național–UE). În termeni practici, rolul ei este de a ancora dezvoltarea urbană în realitatea fluxurilor internaționale și de a transforma poziția Chișinăului din simplă traversare în centralitate logistică, economică și urbană sustenabilă.

- **Poziția municipiului Chișinău în rețele economice regionale și internaționale** - Această analiză are un rol metodologic central, întrucât poziționează municipiul Chișinău și Republica Moldova în contextul fluxurilor economice transnaționale și al interdependențelor comerciale și financiare. Dincolo de diagnosticarea internă a

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

resurselor, studiul evidențiază modul în care orașul și țara se integrează în lanțurile economice europene, în coridoarele logistice și în rețelele de investiții, fapt ce generează consecințe directe asupra dezvoltării teritoriale și urbanistice.

Pe de o parte, analiza relevă tranziția Moldovei de la o economie preponderent agrară către o structură multisectorială și orientată spre export, în care Chișinăul concentrează funcțiile financiare, logistice, IT și creative. Această concentrare polarizează resursele și competențele oferind oportunitatea de consolidare a capitalei ca pol economic regional. Din perspectivă urbanistică, acest fenomen reclamă planificarea unor zone dedicate pentru servicii avansate, parcuri tehnologice și clustere creative, precum și reglementarea echilibrată a spațiilor rezidențiale și industriale.

Pe de altă parte, analiza poziției în rețelele internaționale scoate în evidență rolul parteneriatelor externe, în special cu Uniunea Europeană și România, care funcționează ca vectori de integrare teritorială și energetică. Conectarea la rețelele TEN-T, la interconectările de gaze și electricitate și la mecanismele financiare internaționale (BERD, BEI, Banca Mondială) produce efecte structurale asupra guvernării teritoriale: apariția unor coridoare economice și huburi logistice, condiționalități instituționale și standarde urbanistice aliniate celor europene.

Din punct de vedere metodologic, analiza îndeplinește funcția de transpunere a proceselor macroeconomice în profil spațial concret: coridoare prioritare (M1 Chișinău–Leușeni, Ungheni–Chișinău–Odesa), platforme logistice (Giurgiulești, Aeroportul RMO), poli secundari (Ungheni, Bălți), precum și zone de regenerare industrială cu funcțiuni mixte. Totodată, identificarea fluxurilor de investiții străine directe (IT, industrii creative, energie regenerabilă, agroalimentar) permite anticiparea presiunilor asupra pieței muncii, infrastructurilor și spațiului construit.

Rolul acestei analize este, unul dublu: pe de o parte, diagnostic funcțional și economic, care arată modul în care Republica Moldova și Chișinăul se repositionează în rețelele europene și globale, și pe de altă parte, instrument de fundamentare urbanistică, care justifică necesitatea unui model policentric, a unor reglementări flexibile pentru zone logistice și tehnologice și a unor politici de regenerare urbană.

- **Poziția municipiului Chișinău pe piața IT și a industriilor creative** - Analiza dedicată sectorului IT și industriilor creative are rolul de a evidenția modul în care competente soft de cunoaștere și creativitate devin determinanți structurali al dezvoltării urbane și teritoriale a Chișinăului. Această perspectivă aduce în prim-plan nu doar dinamica economică, ci și consecințele spațiale și urbanistice generate de apariția unor noi funcțiuni urbane, clustere digitale și cartiere creative.

Din punct de vedere urbanistic, acest fenomen stimulează apariția unor poli specializați ai inovației, cu impact asupra localizării activităților economice și a presiunilor asupra pieței imobiliare de birouri și locuire.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

În paralel, dezvoltarea industriilor creative generează o morfologie urbană emergentă, caracterizată de reconversia clădirilor industriale și centrale în spații colaborative, hub-uri culturale și incubatoare de idei. Astfel, Chișinăul se proiectează ca un oraș capabil să valorifice patrimoniul construit și spațiile subutilizate prin funcțiuni inovative, contribuind la diversificarea peisajului economic și la creșterea atractivității pentru investitori și tineri profesioniști.

Rolul acestei analize este și acela de a reliefa provocările structurale: dependența de outsourcing, deficitul de resurse umane calificate, infrastructura digitală incomplet dezvoltată și fragmentarea hub-urilor IT. Din perspectiva PUG, aceste constatări se traduc în necesitatea de a planifica coerent clustere urbane integrate, de a reconverti zonele industriale în poli de inovație, și de a introduce reglementări flexibile care să susțină ecosistemele creative.

În plan strategic, analiza susține direcțiile de diversificare a modelului economic, de formare și retenție a resurselor umane, precum și de integrare în rețelele europene de inovare și cultură.

Prin urmare, rolul acestei analize este de a ancora PUG în realitatea noilor economii urbane emergente, demonstrând că viitorul Chișinăului depinde nu doar de infrastructurile logistice și de mobilitate, ci și de capacitatea sa de a deveni un pol regional al inovației digitale și culturale.

- **Pozitia municipiului Chișinău pe piața muncii** - Analiza pieței muncii are un rol esențial în fundamentarea Planului Urbanistic General, deoarece scoate în evidență determinanțele demografice și socio-economice care modelează atât dinamica teritorială a municipiului Chișinău, cât și structura rețelei de localități din jur. Spre deosebire de alte dimensiuni ale dezvoltării urbane, piața muncii reflectă simultan forța de atracție a capitalei, fragilitățile structurale ale economiei naționale și impactul globalizării prin migrație.

Chișinăul concentrează majoritatea oportunităților economice, a investițiilor străine și a locurilor de muncă calificate, funcționând ca magnet pentru populația activă din întreaga țară. În contrast, zonele rurale și orașele mici se confruntă cu depopulare și lipsă de locuri de muncă sustenabile. Această polarizare generează un model teritorial dezechilibrat, care trebuie corectat prin politici urbane și regionale incluse în PUG: dezvoltarea unor poli secundari, stimularea investițiilor în regiuni și reducerea presiunii excesive asupra capitalei.

Migrația externă masivă, care a dus la pierderea unei treimi din populație, produce efecte complexe asupra organizării spațiale.

Analiza relevă disproporționalitatea dintre sectoarele economice: pe de o parte, domeniile emergente (IT, servicii financiare, industrii creative) atrag resurse umane tinere și înalt calificate, pe de altă parte, sectoarele tradiționale (industria prelucrătoare și serviciile sociale) suferă de un deficit cronic de personal. Această realitate impune regândirea organizării teritoriale astfel încât să fie susținută diversificarea economică și reconversia profesională, inclusiv prin reglementări care să prevadă spații pentru clustere industriale, centre educaționale și huburi de recalificare.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Rolul acestei analize este, prin urmare, unul dublu: pe de o parte, oferă un diagnostic socio-demografic și economic care explică presiunile actuale asupra capitalei și vulnerabilitățile regiunilor; pe de altă parte, furnizează argumente urbanistice pentru o planificare policentrică, pentru crearea unor rețele de ocupare echilibrată a forței de muncă la nivel local, regional și național.

- **Poziția municipiului Chișinău privind capacitatea de reziliență economică și adaptare la crize** - Analiza rezilienței economice și a capacității de adaptare la crize fixează cadrul macro-instituțional și infrastructural în care trebuie proiectat noul PUG, transformând vulnerabilitățile geografice și energetice în cerințe urbanistice explicite. Ea realizează trecerea de la constatări conjuncturale (șocuri de preț, întreruperi de lanțuri logistice, risc energetic) la prescripții spațiale (rezervări de teren, ierarhii de hub-uri, coridoare redundante, standarde de securitate) care sporesc capacitatea orașului de a funcționa în condiții dificile.

În plan metodologic, această analiză: inventariază dependențele critice (energie, transport, aprovizionare), evaluează alternativa tehnologică și teritorială (interconectări cu România, integrare ENTSO-E, rute TEN-T), și construiește un model de reziliență policentrică, în care Chișinăul rămâne polul principal dar este susținut de poli secundari (Ungheni, Bălți, Cahul, Giurgiulești) capabili să preia și să distribuie funcțiuni critice.

Din perspectiva PUG, rezultă patru funcții operațional-urbanistice:

- **Securitate energetică integrată în plan** – interconectările de gaze și electricitate, precum și tranziția spre regenerabile (fotovoltaic, eolian, biomasă), se traduc în zone tehnico-edilitare protejate, coridoare de servitute, benzi de protecție și condiții de urbanizare controlată în proximitatea infrastructurilor critice.
- **Redundanță logistică și continuitatea fluxurilor** – reconfigurarea axelor M1/M2, coridorul Ungheni–Chișinău–Odesa și relația cu Giurgiulești impun dublarea rutelor strategice, terminale intermodale periurbane, platforme de transfer și distribuie a marfurilor dimensionate pentru urgențe (căi de acces, parcuri TIR, benzi prioritare). PUG contribuie la cartografierea rețele alternative de evacuare și aprovizionare pentru situații de criză.
- **Rezerve strategice și rețea de depozitare securizată** – constituirea stocurilor de energie, alimente și bunuri esențiale reclamă zone logistice securizate la scară locală urbană și periurbană (Chișinău) și regională (Ungheni, Bălți, Cahul, Giurgiulești), cu criterii explicite de amplasare: acces multimodal, distanțe de siguranță, integrare ITS, posibilitate de conversie rapidă pentru operațiuni umanitare.
- **Guvernanță și reziliență instituțională spațializată** – planul trebuie să integreze protocoale de reacție rapidă (coridoare de prioritate, centre de coordonare, spații de adăpostire temporară), indicatori de performanță (timp de restabilire a serviciilor, capacitate de

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

stocare, nivel de redundanță) și mecanisme de cooperare multi-nivel (municipal, național) cu rol direct în monitorizarea implementării PUG.

Prin această perspectivă, reziliența devine criteriu de proiectare urbană: localizarea hub-urilor logistice, a parcurilor energetice și a depozitelor strategice nu este doar o opțiune economică, ci o condiție de securitate urbană. Rețelele redundante, poli secundari funcționali și standardele de protecție pentru infrastructurile critice reduc dependențele, distribuie riscul în teritoriu și cresc șansele de menținere a funcțiilor vitale ale orașului în scenarii adverse.

Prin urmare, analiza ancorează PUG într-un model de dezvoltare policentric, în care investițiile în energie, transport și logistică sunt calibrate la normele europene (ENTSO-E, TEN-T), iar etapizarea proiectelor urmează logica securității și continuității serviciilor urbane. Chișinăul este astfel proiectat nu doar ca pol de creștere, ci ca nod de reziliență pentru întregul sistem teritorial al Republicii Moldova.

- **Pozitia municipiului Chișinău în sistemele culturale** - În cadrul procesului de fundamentare a noului PUG Chișinău, analiza poziției orașului în contextul sistemelor culturale are rolul de a reconstrui dimensiunea culturală a capitalei nu doar ca expresie simbolică a identității naționale, ci ca infrastructură urbană strategică. Cultura este privită aici ca o rețea invizibilă de centralități și fluxuri, capabilă să organizeze teritoriul, să regenereze spații obsolescente și să repositioneze orașul în arhitectura regională și europeană.

Identitatea istorică, stratificată între moștenirea românească, experiența sovietică și deschiderea contemporană către Europa, se materializează în țesutul urban printr-o morfologie hibridă: clădiri interbelice, cartiere moderniste și ansambluri contemporane coabitează, generând un peisaj urban polifonic. Această mixitate nu este tratată ca vulnerabilitate, ci ca oportunitate urbană, reprezentând un fundament pentru politici de conservare adaptivă, regenerare contextuală și creare de noi centralități simbolice.

În același timp, rețeaua instituțiilor culturale (teatre, muzee, biblioteci, filarmonica, institute culturale internaționale) configurează un sistem de poli urbani care generează fluxuri de mobilitate și concentrează funcțiuni complementare. Din perspectivă urbanistică, aceste instituții se traduc în noduri de centralitate, în jurul cărora se pot dezvolta coridoare culturale, spații publice tematizate și clustere creative.

Noile industrii culturale și creative (parcuri IT, hub-uri de design și multimedia, spații de co-working) imprimă o dinamică de reconversie funcțională a cartierelor centrale și industriale. Ele transformă zone urbane neglijate în poli de inovație, contribuind la policentrismul urban și la consolidarea unui cooperării inter APL. În același registru, festivalurile și evenimentele internaționale (film, design, muzică, vin) nu doar proiectează imaginea Chișinăului în rețele culturale europene, ci produc efecte spațiale tangibile: reabilitări de piețe, reconfigurări de trasee urbane, apariția de zone pietonale temporare sau permanente.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Cultura joacă, totodată, un rol de infrastructură de reziliență urbană. Experiențele recente au demonstrat că săli de sport, centre culturale și spații comunitare pot fi rapid convertite în echipamente de urgență (adăposturi pentru refugiați, centre de asistență, spații logistice). Astfel, dimensiunea culturală nu mai este doar expresivă, ci capătă o valoare funcțională directă în gestionarea crizelor și consolidarea coeziunii comunitare.

Prin integrarea sa în rețele culturale internaționale Chișinăul se re poziționează ca nod de soft power regional. Această conectivitate simbolică și instituțională completează infrastructurile rigide (transport, energie, logistică), oferind capitalei o identitate competitivă și recognoscibilă în context european.

Astfel, rolul analizei culturale în cadrul PUG este de a fundamenta cultura nu ca sector izolat, ci ca vector integrator al dezvoltării urbane.

- **Analiza comparativa capitale similare - Vilnius, Riga, Tbilisi** - Analiza comparativă are rolul de a facilita înțelegerea proceselor interne de transformare în raport cu experiențele altor capitale post-socialiste. În loc să fie evaluat doar prin raportare la propria istorie urbană, Chișinăul este integrat într-un sistem de referințe externe, care îi permite să-și recunoască vulnerabilitățile structurale, dar și potențialele direcții de re poziționare.

În plan metodologic, comparația urmărește patru dimensiuni esențiale: demografie, infrastructuri și mobilitate, economie urbană și patrimoniu identitar. Fiecare dintre acestea devine o oglindă:

- Riga ilustrează consecințele declinului demografic și ale contracției urbane, fenomen care a produs segregare spațială și degradare a fondului locativ. Pentru Chișinău, această experiență semnalează riscul ca depopularea centrului să genereze un proces de „gentrificare negativă”, cu clădiri părăsite și scăderea atractivității urbane.
- Vilnius demonstrează cum politici de regenerare urbană, corelate cu dezvoltarea industriilor creative și cu protecția patrimoniului, pot transforma un oraș postsovietic într-un hub cultural și tehnologic integrat european. Pentru Chișinău, acest exemplu indică oportunitatea de a valorifica infrastructurile culturale și IT în logica unei dezvoltări policentrice și reziliente.
- Tbilisi reprezintă scenariul opus – o expansiune periurbană accelerată, adesea necontrolată, cu efecte de fragmentare teritorială și presiune pe infrastructuri. Lecția pentru Chișinău este că suburbanizarea, deja prezentă în localitățile limitrofe, trebuie reglementată pentru a evita provocările funcționale și excluderea socială.

Dincolo de simple comparații, analiza creează un cadru de învățare adaptivă. Ea oferă nu doar exemple pozitive de urmat, ci și avertismente privind consecințele lipsei de planificare. Această dublă funcție, prospectivă și preventivă, face din analiza comparativă un instrument metodologic esențial pentru fundamentarea noului PUG.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

În termeni urbanistici, rolul acestei analize poate fi sintetizat în trei direcții majore:

- Calibrarea scenariilor de dezvoltare – prin confruntarea tendințelor locale cu dinamici observate în alte capitale, se pot anticipa traiectorii similare și se pot evita greșeli recurente.
- Identificarea modelelor funcționale – fie că vorbim de managementul dezvoltării urbane și a localităților suburbane, de diversificare a transportului public sau de regenerare urbană prin cultură, experiențele comparate furnizează modele operaționale aplicabile la Chișinău.
- Repoziționarea simbolică și strategică – prin raportarea la capitale deja integrate în rețele europene (Vilnius, Riga) sau la orașe aflate în tranziție accelerată (Tbilisi), Chișinăul își poate defini un profil propriu, situat între stabilitate și inovare, între protecție patrimonială și expansiune spațială.

Astfel, analiza comparativă nu este doar un exercițiu academic, ci un instrument de guvernare urbană: ea ajută la elaborarea unei viziuni integrate, în care Chișinăul își asumă atât lecțiile trecutului, cât și provocările prezentului, repoziționându-se în rețelele europene ca un oraș competitiv, rezilient și cultural distinct.

- **Dezvoltare teritorială** – Analiza dezvoltării teritoriale îndeplinește o funcție relevantă în fundamentarea noului Plan Urbanistic General al Chișinăului și, prin extensie, în orientarea politicilor de amenajare a teritoriului la scara regională și națională. Ea nu se limitează la inventarierea resurselor spațiale, ci oferă un cadru integrator prin care se pot înțelege interdependențele dintre dinamica demografică, transformările economice, infrastructurile de mobilitate și presiunile asupra mediului. Prin această abordare sistemică, analiza devine un instrument de guvernare urbană și teritorială, capabil să articuleze o viziune coerentă asupra viitorului spațial al capitalei.

Rolul său central este acela de a transpune în termeni urbanistici obiectivele strategice definite la nivel superior, de la Strategia Națională „Moldova Europeană 2030”, până la documentele sectoriale privind transportul, energia sau dezvoltarea regională. Astfel, analiza dezvoltării teritoriale funcționează ca un mecanism de transpunere a politicilor publice în reglementări urbanistice și în soluții de organizare spațială: densități, funcțiuni, centralități, coridoare de mobilitate, zone de protecție.

Din punct de vedere metodologic, studiul pune în evidență caracterul policentric al dezvoltării, identificând atât riscul de supraconcentrare în Chișinău, cât și oportunitatea consolidării unor poli secundari – Ungheni, Bălți, Cahul sau Giurgiulești. Prin această prismă, analiza nu doar descrie realitatea existentă, ci propune scenarii de echilibrare a teritoriului, diminuând polarizările și fragmentările spațiale.

Totodată, analiza dezvoltării teritoriale are un rol anticipativ: ea permite recunoașterea vulnerabilităților structurale (declin demografic, migrație, presiuni climatice) și transformarea

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

acestora în parametri de planificare, astfel încât infrastructurile, serviciile și investițiile să fie calibrate în raport cu evoluțiile probabile. În acest sens, rolul analizei nu este doar descriptiv, ci prospectiv, creând premisele pentru o planificare urbană și teritorială rezilientă.

În concluzie, analiza dezvoltării teritoriale este mai mult decât un suport tehnic pentru PUG: este o arhitectură de înțelegere spațială care re poziționează Chișinăul în rețelele naționale și europene, oferind administrației publice instrumentele necesare pentru a trece de la un urbanism fragmentat la un model integrat, competitiv și sustenabil.

- **Evidențierea și ierarhizarea disfuncțiilor, precum și a mecanismelor cauzale care le-au produs** - crează un cadru conceptual integrator, capabil să depășească fragmentarea sectorială și să ofere o viziune unitară asupra poziționării Republicii Moldova și a Chișinăului în contextul geografic, economic, social și cultural actual. Spre deosebire de analizele tematice care tratează domenii izolate, această etapă se situează într-o logică interpretativă și prospectivă, operând cu corelații, comparații și scenarii, astfel încât să transforme rezultatele parțiale într-o bază solidă pentru decizii strategice de dezvoltare urbană și teritorială.

Metodologic, sinteza se sprijină pe patru funcții esențiale:

- Funcția integratoare, prin reunirea concluziilor obținute din analizele sectoriale într-o structură comună. Aceasta asigură coerență între nivelurile local, regional și național, dar și compatibilitate cu direcțiile strategice europene.
- Funcția comparativă, care plasează Chișinăul în oglindă cu alte capitale post-socialiste (Vilnius, Riga, Tbilisi). Această raportare permite identificarea vulnerabilităților structurale (declin demografic, suburbanizare haotică, polarizare economică), dar și a unor bune practici replicabile (digitalizare, regenerare patrimonială, dezvoltare logistică).
- Funcția anticipativă, prin elaborarea unor scenarii de evoluție urbană și teritorială, în acord cu tendințele regionale și cu procesele de integrare europeană.
- Funcția normativă, care depășește simpla constatare și propune direcții strategice pentru un model de dezvoltare policentric, sustenabil și rezilient, fundamentat pe infrastructuri critice, mobilitate integrată și protejarea patrimoniului.

Din perspectivă urbanistică, sinteza analizelor capătă o funcție de re poziționare a capitalei. Chișinăul nu mai este văzut doar ca un nucleu supradimensionat și fragmentat, ci ca un hub regional coordonator, ancorat în coridoarele TEN-T, în rețelele de energie și în circuitele culturale europene. În acest sens, sinteza subliniază necesitatea tranziției de la un urbanism monocentric, concentrat pe nucleul central, la unul policentric, capabil să răspundă presiunilor de suburbanizare, să protejeze patrimoniul și să consolideze infrastructurile de reziliență.

Prin urmare, rolul sintezei analizelor este de a transforma diagnosticul sectorial într-o demonstrație strategică unitară. Prin acest proces, vulnerabilitățile nu sunt doar semnalate, ci

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

reinterpretate ca puncte de plecare pentru construirea unui model de dezvoltare urbană și teritorială compatibil cu principiile europene de coeziune, sustenabilitate și reziliență.

- **Propuneri de eliminare sau de diminuare a disfuncționalităților** – capitolul urmarește organizarea și prioritizarea ansamblului complex de riscuri, vulnerabilități și presiuni cu care se confruntă Republica Moldova și Chișinăul într-un cadru analitic clar, care să permită fundamentarea deciziilor strategice de planificare teritorială și urbană.

Această etapă are o funcție metodologică esențială în procesul de elaborare a PUG, deoarece oferă o matrice de înțelegere a problemelor pe baza gravității, urgenței și impactului lor asupra dezvoltării urbane și regionale.

Din punct de vedere al abordării, ierarhizarea provocărilor face diferența între riscurile imediate (critice), ce pot destabiliza rapid sistemul urban și național, evidențiază presiunile constante (majore), care fragilizează progresiv economia și calitatea vieții și expune problemele structurale pe termen lung, care condiționează sustenabilitatea modelului de dezvoltare.

Metodologic, acest proces funcționează ca un filtru de priorizare, care permite:

- Corelarea resurselor limitate cu provocările cele mai urgente (de ex., securitatea energetică, gestionarea mobilității urbane și periurbane).
- Definirea unor scenarii de reziliență, în care soluțiile nu vizează doar remedierea punctuală, ci transformarea vulnerabilităților în oportunități de modernizare.
- Asigurarea convergenței cu obiectivelor de dezvoltare prin încadrarea provocărilor locale într-un cadru de referință integrat.

În plan urbanistic, ierarhizarea are rolul de a structura intervențiile: securitatea și energia devin priorități critice; infrastructura și serviciile – provocări majore; iar demografia, identitatea și tranziția verde – mize structurale de durată. Această stratificare facilitează proiectarea unui model policentric și rezilient, în care Chișinăul este re poziționat dintr-un pol suprasolicitat într-un hub coordonator, iar presiunile actuale sunt absorbite și redistribuite către poli secundari.

Astfel, rolul analizei de ierarhizare a provocărilor este acela de a stabili ordinea intervențiilor și de a construi un cadru operațional coerent, care să lege diagnosticul critic de strategiile de dezvoltare durabilă și integrare europeană.

- **Propuneri de dezvoltare** – Capitolul urmează transformarea rezultatelor într-un set coerent de direcții strategice de dezvoltare, cu aplicabilitate concretă în cadrul Planului Urbanistic General al Chișinăului. Această secțiune funcționează ca o punte metodologică între faza de analiză și cea de planificare operațională, definind mecanismele prin care tendințele identificate sunt convertite în politici publice, proiecte și reglementări urbanistice.

Urbanistic, propunerile de dezvoltare au rolul de a re poziționa Chișinăul într-o structura teritorială complexă, în care capitala nu mai este doar un centru suprasolicitat, ci un hub regional

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

coordonator, ancorat în rețelele europene de mobilitate, logistică, energie și cultură. În același timp, ele configurează un model policentric, prin crearea unor zone funcționale integrate (periurban, coridoare economice, poli secundari regionali), reducând presiunile de sprawl și dezechilibrele teritoriale.

Propunerile vizează și o recalibrare funcțională a orașului, prin reconversia zonelor industriale, revitalizarea centrului istoric, crearea de districte diplomatice și hub-uri creative, extinderea infrastructurilor verzi și consolidarea rezilienței urbane prin infrastructuri de urgență. Astfel, dezvoltarea nu este definită doar în termeni de infrastructură, ci ca un proces complex de regenerare urbană și coeziune socială.

În ansamblu, rolul capitolului Propuneri de dezvoltare este de a transforma vulnerabilitățile structurale (demografie negativă, dependență energetică, polarizare teritorială) în resurse strategice, prin mecanisme de integrare europeană, digitalizare și tranziție verde.

- **Prioritati de intervenție** – Capitolul Priorități de intervenție are un rol central în arhitectura studiului, întrucât transpune analiza diagnostic și propunerile strategice într-un cadru operațional etapizat, coerent și ierarhizat. Nu este vorba despre o simplă listă de proiecte sau intenții, ci despre o logică integrată a acțiunii care conectează contextele de urgență, transformările structurale și schimbarea de model pe termen lung.

În primul rând, ordinea de prioritizare reflectă nevoia de stabilizare imediată a sistemelor critice ale Republicii Moldova și ale capitalei. În lipsa unor intervenții rapide asupra infrastructurilor energetice, logistice și de utilități, orice alt demers de dezvoltare ar rămâne vulnerabil și ar risca să fie compromis de șocuri externe. Astfel, măsurile critice pe termen scurt, precum consolidarea interconectărilor energetice, crearea de rute logistice alternative, introducerea unor soluții minimale de mobilitate urbană sau operaționalizarea colectării separate a deșeurilor, devin condiții vitale pentru oraș. Aceste acțiuni funcționează ca un scut de reziliență, menit să asigure continuitatea serviciilor vitale și să protejeze capitala de blocaje funcționale.

Pe termen mediu, logica prioritizării se deplasează către transformarea structurală și convergența europeană. Republica Moldova și Chișinăul trebuie să treacă de la soluții reactive la un model de dezvoltare sistemică, ancorată în rețelele europene. Modernizarea coridoarelor TEN-T, electrificarea căilor ferate, dezvoltarea hub-urilor multimodale, reconversia zonelor industriale, regenerarea fondului locativ, proiectele de tranziție verde și consolidarea capitalului uman definesc acest palier al intervenției. Astfel infrastructura devine nu doar suport tehnic, ci instrument de repoziționare urbanistică, transformând Chișinăul într-un nod regional conectat la piața europeană și reducând presiunea asupra centrului prin dezvoltarea unor poli complementari.

Pe termen lung, prioritățile de intervenție capătă dimensiunea unor reforme structurale care schimbă modelul de dezvoltare. Este vorba despre instituționalizarea unei autorități de guvernare și cooperare inter APL pentru Chișinău și localitățile suburbane, crearea unor regiuni de servicii bazate pe proximitate și eficiență, decarbonizarea completă a termoficării și

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

implementarea unor sisteme de transport de nouă generație (tram-train, BRT avansat, eventual metrou ușor). Acestea nu mai sunt măsuri punctuale, ci transformări paradigmatică, prin care Republica Moldova trece de la un model dependent și fragmentat la unul policentric, rezilient și european.

Metodologic, capitolul se sprijină pe patru funcții principale. În primul rând, funcția critică, prin identificarea domeniilor unde lipsa intervenției ar produce colaps funcțional (energie, mobilitate de bază, apă și deșeuri). În al doilea rând, funcția convergentă, care aliniază prioritățile interne cu rețelele și standardele europene, asigurând coerență strategică. În al treilea rând, funcția anticipativă, prin formularea unor măsuri compatibile cu tendințele globale – digitalizare, tranziție verde, securitate cibernetică. Nu în cele din urmă, funcția normativă, prin definirea unor rezultate așteptate clare: reducerea timpilor de tranzit, creșterea cotei transportului public, eficiență energetică, devierea deșeurilor de la depozitare, consolidarea coeziunii sociale și culturale.

Urbanistic, rolul acestui capitol este de a re poziționa Chișinăul și întreaga țară pe trei axe majore prin care infrastructurile critice sunt securizate și modernizate pentru a asigura reziliența de bază, prin care dezvoltarea trece de la un model hiperconcentrat pe capitală la unul policentric și echilibrat și prin care prin care infrastructura urbană și teritorială devine un instrument de integrare europeană (European Commission, TEN-T, 2024; MIDR, 2024).

- **Scenarii si alternative de dezvoltare** -Un capitol distinct al studiului este consacrat scenariilor și alternativelor de dezvoltare, prin care analiza diagnostică și sinteza teritorială sunt transpuse într-o proiecție prospectivă. În această etapă, orașul nu mai este privit doar prin prisma situației actuale, ci printr-o serie de posibile traiectorii de evoluție, construite pe baza corelării tendințelor demografice, economice, funcționale și de mediu cu obiectivele naționale și europene. Scenariile nu au rolul de a prezice viitorul, ci de a testa consecințele diferitelor opțiuni de intervenție și de a oferi administrației locale un instrument comparativ pentru luarea deciziilor strategice. Astfel, studiul propune trei scenarii de referință – *Do Nothing*, *Do Something* și *Do Everything* – care funcționează ca repere conceptuale. Primul arată costurile inacțiunii și riscurile menținerii status quo-ului; al doilea evidențiază impactul unor intervenții punctuale, cu resurse limitate; iar cel de-al treilea oferă viziunea transformării integrate a Chișinăului și a localităților suburbane într-o manieră competitivă, rezilientă și conectată la rețelele europene. Prin această modelare, scenariile devin o punte între diagnostic și strategie, facilitând prioritizarea investițiilor, articularea politicilor sectoriale și fundamentarea deciziilor privind viitorul dezvoltării teritoriale.

1.2.4. Analiza critică a calității datelor

O analiză critică a calității datelor utilizate în studiul de fundamentare pentru dezvoltarea teritorială a municipiului Chișinău trebuie să plece de la constatarea centrală că baza

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

informațională este inegal actualizată și adesea incompletă. Această realitate limitează precizia diagnosticelor și obligă la formularea de recomandări cu grad variabil de incertitudine.

Studiul valorifică surse diverse și complementare: statistici oficiale (BNS, recensăminte), rapoarte europene (Eurostat, ESPON) și documente strategice naționale. Integrarea datelor geospațiale și a instrumentelor GIS constituie un progres important, deoarece oferă un cadru comparativ compatibil cu standardele UE și permite plasarea Chișinăului în logica rețelelor TEN-T și a scenariilor europene de dezvoltare. De asemenea, corelarea informațiilor cu analize comparative internaționale (Vilnius, Riga, Tbilisi) adaugă consistență metodologică și relevanță strategică.

Un element de valoare îl reprezintă accesul la platforme geospațiale naționale precum Geoportalul INDS, GeoData.gov.md și GISLocal.md, care furnizează infrastructuri de date standardizate, interoperabile și actualizate periodic. Acestea asigură hărți cadastrale, ortofotoplanuri, limite administrative și rețele de infrastructură de înaltă precizie, facilitând suprapunerea informațiilor socio-economice cu datele teritoriale.

Cu toate acestea, calitatea datelor rămâne inegală și fragmentată:

- Fragmentare instituțională – datele provin din multiple surse fără o coordonare sistemică, ceea ce reduce comparabilitatea și uniformitatea indicatorilor.
- Date de mediu și infrastructură incomplete – informațiile despre poluare, calitatea aerului, deșeuri și rețele edilitare nu respectă întotdeauna standardele europene.
- Neconcordanțe între date spațiale și statistice – limitele administrative oficiale nu coincid întotdeauna cu agregările statistice utilizate de Biroul Național de Statistică (BNS) sau alte surse sectoriale, ceea ce complică analiza mobilității și a fenomenului periurban.
- Acces diferențiat la metadate – unele date privind infrastructurile critice sau riscurile seismice sunt restricționate, necesitând autorizări suplimentare.

Aceste limitări generează un nivel relativ de incertitudine în diagnostic și implică formularea de concluzii cu caracter orientativ. Scenariile de dezvoltare trebuie interpretate ca explorări posibile, nu ca proiecții deterministe. Totodată, recomandările urbanistice au nevoie de ajustări dinamice, odată ce politicile sectoriale (energie, climă, siguranță urbană) vor fi actualizate.

Analiza arată că valoarea maximă a platformelor geospațiale se obține doar prin integrarea lor cu date socio-economice și demografice. În lipsa acestei convergențe, studiul riscă să privilegieze dimensiunea spațială, dar să rămână limitat în interpretarea socio-economică.

Rezultatele prezentate în cadrul studiului trebuie interpretate în raport cu disponibilitatea și nivelul de actualizare al surselor utilizate. În anumite domenii, în special cele referitoare la fluxurile funcționale la nivel teritorial extins, mobilitatea cotidiană, cooperarea teritorială și unele componente economice, disponibilitatea datelor statistice detaliate rămâne limitată, iar gradul de comparabilitate între surse poate varia. Prin urmare, recomandările formulate urmăresc identificarea tendințelor teritoriale dominante și a principalelor direcții de intervenție necesare pentru reactualizarea PUG.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

1.2.5. Modelul de analiza și strategia de abordare a studiului

Modelul de analiză utilizat în fundamentarea dezvoltării teritoriale a municipiului Chișinău este construit pe o logică integrată, multidimensională și scalată pe mai multe niveluri, care îmbină analiza diagnostic, evaluarea comparativă și scenariile prospective. Acesta permite interpretarea proceselor urbane și teritoriale nu doar ca fenomene locale, ci ca mecanisme interconectate cu dinamica regională și europeană.

Metodologic, modelul este unul hibrid, care combină analiza spațială (GIS, utilizări de teren, infrastructuri), analiza socio-economică (demografie, piața muncii, servicii, economie urbană), analiza comparativă (raportarea la alte capitale post-socialiste precum Vilnius, Riga, Tbilisi) și analiza critică a datelor (verificarea calității și consistenței surselor informaționale). Această structura analitică oferă atât diagnostic funcțional, cât și instrumente anticipative pentru scenarii de dezvoltare.

Strategia de abordare a studiului derivă direct din acest model și are la bază patru principii directe:

- Integrarea multidimensională – datele demografice, economice, sociale, culturale, de mediu și de infrastructură sunt corelate într-un cadru analitic unitar, evitând fragmentarea sectorială (de exemplu, analiza suburbanizării nu se reduce la mobilitate, ci este corelată cu demografie, piața muncii, servicii și presiuni asupra infrastructurii edilitare)
- Scalarea pe niveluri teritoriale – analiza se desfășoară pe mai multe paliere teritoriale local (cartiere și unități funcționale urbane), Chișinău și suburbii, național (relația cu ceilalți poli urbani: Bălți, Cahul, Ungheni, Orhei, Comrat), european (integrarea în rețelele TEN-T, rețele culturale și economice)
- Comparabilitatea internațională – Chișinăul este analizat în raport cu alte capitale post-socialiste (Vilnius, Riga, Tbilisi) cu experiențe și specificități similare, ceea ce permite identificarea de modele de succes și riscuri de evitat. Această abordare comparativă validează diagnosticul local și oferă puncte de referință pentru re poziționarea internațională.
- Prospectivitatea și reziliența – analiza nu se limitează la fotografia prezentului, ci include scenarii alternative de evoluție și capacitatea orașului de a răspunde la șocuri externe (crize economice, climatice).

Modelul de analiză utilizat în studiul de fundamentare pentru dezvoltarea teritorială a municipiului Chișinău nu este unul unidimensional, ci se bazează pe o combinație de instrumente complementare, fiecare aducând o perspectivă proprie asupra realității urbane și teritoriale. Această structură metodologică asigură nu doar un diagnostic riguros, ci și o capacitate de proiecție și adaptare la contextul european actual.

Un prim pas îl constituie analiza diagnostic, fundamentată pe integrarea datelor statistice oficiale (BNS, Eurostat), a celor administrative și sectoriale, dar și a resurselor geospațiale puse la dispoziție de platforme precum Geoportal INDS, GeoData sau GISLocal. Prin această abordare,

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

sunt identificate atât punctele forte ale teritoriului (de exemplu, poziționarea geostrategică și densitatea rețelelor de transport) cât și vulnerabilitățile structurale, cum ar fi declinul demografic sau infrastructurile depășite.

Ulterior, se aplică analiza spațială și geospațială, care aduce un nivel suplimentar de detaliu prin utilizarea instrumentelor GIS. Suprapunerea datelor privind utilizările de teren, rețelele de infrastructură, zonele verzi, riscurile naturale sau densitățile de populație permite conturarea unei imagini complexe asupra dinamicilor teritoriale. Această metodă scoate la iveală conflictele de utilizare a terenurilor, presiunile generate de suburbanizare și, totodată, potențialele zone de regenerare urbană sau dezvoltare strategică.

O altă componentă este analiza comparativă, care raportează Chișinăul la alte capitale post-socialiste precum Vilnius, Riga sau Tbilisi. Prin identificarea similitudinilor și diferențelor, se conturează nu doar tabloul vulnerabilităților comune (depopulare, polarizare urban-rural, presiuni asupra patrimoniului) ci și oportunități de re poziționare strategică, inspirate de bune practici internaționale (digitalizare, regenerare urbană, integrare logistică).

Modelul include și analiza prospectivă și scenariile de dezvoltare, prin care se formulează traiectorii alternative pentru Chișinău și Republica Moldova. Acestea pot fi optimiste (bazate pe integrare europeană accelerată), neutre (menținerea tendințelor actuale de fragmentare și dependență) sau reziliente (capacitate crescută de adaptare la șocuri externe). Scenariile sunt instrumente strategice care permit decidenților să anticipeze evoluțiile teritoriale și să configureze politici adaptate la diferite contexte posibile.

Astfel, modelul de analiză devine un cadru comprehensiv, în care diagnosticarea situației prezente, verificarea datelor, comparația internațională și anticiparea viitorului converg într-o metodologie integrată, menită să sprijine fundamentarea PUG-ului și re poziționarea Chișinăului ca hub regional european.

Strategia de abordare a studiului de fundamentare pentru dezvoltarea teritorială a municipiului Chișinău se construiește ca un proces etapizat, dar interconectat, în care fiecare fază contribuie la consolidarea unui cadru analitic și prospectiv coerent. Ea derivă direct din modelul de analiză și urmărește să transforme o bază de date eterogenă într-o analiză integrată, capabilă să orienteze deciziile urbanistice și strategice.

Prima etapă este inventarierea și colectarea datelor, moment esențial de constituire a infrastructurii informaționale. Aceasta presupune integrarea datelor statistice (BNS, Eurostat), geospațiale (Geoportal INDS, GeoData.gov.md, GISLocal.md), administrative și sectoriale, pentru a asigura o acoperire multidimensională a fenomenelor urbane și teritoriale. În această fază se stabilește cadrul factual, indispensabil oricărei analize ulterioare.

Pe baza acestor date se realizează analiza diagnostic, prin care sunt descrise starea actuală a teritoriului și principalele dinamici urbane. Sunt analizate în paralel procese demografice, economice, de mobilitate, de acces la servicii, dar și dimensiuni culturale și de mediu, pentru a surprinde complexitatea contextului local și regional.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Etapă următoare este analiza spațială, în care datele sunt procesate cu ajutorul instrumentelor GIS. Prin suprapunerea straturilor tematice (utilizări de teren, infrastructuri, rețele verzi, riscuri naturale), sunt identificate zonele de presiune și conflict, dar și cele cu potențial ridicat de dezvoltare. Această metodă oferă o înțelegere tridimensională a teritoriului, indispensabilă planificării urbane integrate.

Pentru validarea concluziilor și extragerea de bune practici, studiul integrează o analiză comparativă. Raportarea Chișinăului la alte capitale post-socialiste (Vilnius, Riga, Tbilisi) permite evidențierea asemănărilor și diferențelor, dar și formularea unor direcții inspirate din experiențe internaționale.

Un element metodologic esențial îl reprezintă analiza critică a calității datelor, care evaluează consistența, acuratețea și limitele bazei informaționale.

Pe baza acestor etape se trece la formularea scenariilor de dezvoltare, care explorează traiectorii alternative în funcție de resurse interne și procese externe. Scenariile nu sunt simple exerciții descriptive, ci instrumente strategice care fundamentează deciziile de politică urbană.

Pentru a orienta acțiunea publică, este realizată ierarhizarea provocărilor, prin clasificarea acestora pe niveluri de gravitate: critice (imEDIATE), majore (pe termen mediu) și structurale (pe termen lung). Această etapă transformă analiza diagnostic într-un cadru de prioritizare.

Strategia se concretizează prin propuneri strategice și priorități de intervenție, materializate într-un portofoliu de direcții și proiecte, etapizat pe termen scurt, mediu și lung. Acestea acoperă infrastructura critică, mobilitatea, energia, urbanismul, economia, cultura și guvernanta, având rolul de a transforma vulnerabilitățile existente în resurse strategice pentru integrarea europeană și reziliența urbană.

Astfel, strategia de abordare este nu doar un plan metodologic, ci un instrument de coerență, prin care datele, analizele și scenariile se reunesc într-un proces integrat, orientat către fundamentarea unui nou model de dezvoltare urbană și teritorială pentru Chișinău.

În plan urbanistic, modelul de analiză și strategia de abordare se unesc într-o direcție comună: re poziționarea Chișinăului dintr-o capitală supradimensionată, fragmentată și supusă presiunilor periurbane, într-un hub regional policentric, integrat în rețelele europene de transport (TEN-T), în infrastructurile energetice continentale (ENTSO-E) și în circuitele culturale și simbolice europene. Această transformare presupune o schimbare de paradigmă, în care orașul nu mai este doar nucleul administrativ și economic al țării, ci o platformă deschisă către rețelele regionale și internaționale.

Trecerea de la un urbanism monocentric la unul policentric devine esențială. Consolidarea unor poli secundari (Bălți, Ungheni, Cahul, Orhei, Comrat, Soroca) și integrarea lor funcțională cu capitala reduc presiunea asupra Chișinăului și creează premisele unei dezvoltări mai echilibrate. Totodată, este necesară reechilibrarea relației dintre centru și periferie, prin distribuirea echitabilă a serviciilor, a infrastructurilor și a funcțiunilor urbane. Aceasta presupune nu doar investiții în cartierele centrale, ci și regenerarea suburbană și coordonarea extinderii periurbane.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Un rol central îl are regenerarea urbană, prin reconversia zonelor industriale abandonate și prin protejarea patrimoniului construit. Fondul locativ necesită modernizare și eficientizare energetică, în timp ce clădirile istorice și ansamblurile moderniste trebuie revalorizate ca resurse identitare și economice. Astfel, patrimoniul nu mai este perceput ca povară, ci ca vector de dezvoltare și de branding urban.

În același timp, integrarea mobilității durabile ca schelet al dezvoltării spațiale devine o prioritate. Transportul public rapid, rețelele ciclabile, coridoarele verzi și infrastructurile pietonale trebuie să constituie structura de bază a planificării urbane. În jurul acestor axe se poate articula o dezvoltare compactă, echilibrată și sustenabilă, capabilă să reducă dependența de automobilitate și să sporească atractivitatea urbană.

Metoda de analiză și formulare a concluziilor

Metodologia studiului are caracter analitic și interpretativ, urmărind fundamentarea procesului de reactualizare a Planului Urbanistic General al orașului Chișinău. Analiza se bazează pe interpretarea integrată a informațiilor provenite din documente de planificare, date statistice oficiale, documente strategice și literatura de specialitate relevantă. Procesul de analiză a fost structurat în patru etape succesive:

- analiza cadrului teritorial, instituțional și strategic;
- identificarea tendințelor și transformărilor relevante produse după aprobarea PUG 2007;
- evaluarea implicațiilor spațiale și funcționale ale acestor transformări
- formularea concluziilor și a implicațiilor pentru reactualizarea PUG.

Concluziile nu au fost formulate exclusiv pe baza existenței unor fenomene sau tendințe, ci prin evaluarea relevanței acestora pentru organizarea spațială, funcțională și a infrastructurilor orașului Chișinău.

Prin urmare, principalele date utilizate în analiza au făcut referire la

Domeniu	Date utilizate
Poziționare teritorială	conectivitate regională, accesibilitate internațională, integrare în rețele europene
Demografie	evoluția populației, migrație, distribuție teritorială, navetism
Economie	ocupare, specializare economică, rol metropolitan, atractivitate investițională
Mobilitate	fluxuri de deplasare, conectivitate, infrastructuri majore
Structură urbană	distribuția funcțiunilor, policentrism, raport centru–periferie
Mediu și reziliență	spații verzi, infrastructuri critice, vulnerabilități
Cultură	funcțiuni culturale, patrimoniu, atractivitate culturală

Sursa: Prelucrare proprie pe baza PUG Chișinău (2007), BNS (2024), Strategia Națională de Dezvoltare Regională 2022–2028

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Criterii și indicatori utilizați în analiza dezvoltării teritoriale

Analiza dezvoltării teritoriale a municipiului Chișinău a fost realizată prin utilizarea unui set de criterii și date în funcție de obiectivele studiului și de direcțiile teritoriale promovate prin PUG 2007. Datele au fost utilizate ca instrumente de evaluare a relației dintre evoluțiile teritoriale înregistrate și obiectivele documentației urbanistice aflate în vigoare.

Pentru evaluarea poziției teritoriale și a rolului strategic al municipiului au fost analizate poziționarea în rețelele europene de transport, accesibilitatea regională, rolul administrativ și funcțional la nivel național, precum și participarea la rețele și mecanisme de cooperare internațională.

Pentru evaluarea mobilității și conectivității au fost analizate integrarea în rețelele TEN-T, infrastructurile de transport rutier, feroviar și aerian, fluxurile de mobilitate, conectivitatea logistică și rolul municipiului în sistemele regionale de transport.

Pentru evaluarea dezvoltării economice au fost analizate rolul municipiului în economia națională, concentrarea activităților economice, atractivitatea investițională, prezența investițiilor străine directe și poziționarea în rețele economice regionale și internaționale.

Pentru evaluarea economiei bazate pe cunoaștere au fost analizate dezvoltarea sectorului IT, activitățile de inovare și cercetare, industriile creative și relațiile dintre sistemul universitar și mediul economic.

Pentru evaluarea relației urban – suburban și a structurii teritoriale au fost analizate procesele de suburbanizare, mobilitatea cotidiană, distribuția funcțiunilor urbane, dezvoltarea localităților componente și gradul de consolidare a structurii policentrice promovate prin PUG 2007.

Pentru evaluarea rezilienței teritoriale au fost analizate vulnerabilitățile asociate infrastructurilor critice, riscurile climatice și rolul sistemelor verzi în reducerea vulnerabilităților teritoriale.

Concluziile urbanistice nu rezultă direct din datele analizate, ci din evaluarea implicațiilor teritoriale și funcționale ale fenomenelor identificate. Fiecare concluzie a fost formulată prin raportarea succesivă la:

- situația existentă și tendințele înregistrate;
- prevederile și direcțiile promovate prin PUG 2007;
- disfuncționalitățile și provocările identificate;
- relevanța acestora pentru organizarea spațială, mobilitate, structură funcțională, infrastructuri

Prin urmare, studiul nu urmărește doar descrierea evoluțiilor recente, ci identificarea implicațiilor acestora pentru reactualizarea Planului Urbanistic General al orașului Chișinău.

1.2.6. Rezultate anticipate

Prin integrarea modelului analitic cu strategia de abordare, studiul de fundamentare depășește nivelul descriptiv și se transformă într-un cadru operațional. Acesta reunește datele statistice și

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

geospațiale, analizele comparative și scenariile prospective într-o viziune coerentă, comparabilă și compatibilă cu standardele europene.

Astfel, studiul oferă o bază științifică solidă pentru fundamentarea noului Plan Urbanistic General al Chișinăului și pe de altă parte, el contribuie la re poziționarea Republicii Moldova în structura teritorială a Europei de Est, ca nod emergent de conectivitate, reziliență și coeziune. În acest mod, capitala devine nu doar centrul administrativ al statului, ci un laborator urban, capabil să testeze modele de integrare, de adaptare și de regenerare urbană în logica europeană a dezvoltării sustenabile.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

2. ANALIZA CRITICĂ SITUAȚIEI EXISTENTE (stadiul al cunoașterii și exemple relevante)

2.1. POZIȚIE ÎN CONTEXT GEOGRAFIC ȘI DE SECURITATE

În raport cu PUG 2007, analiza poziției geografice și strategice a municipiului Chișinău urmărește evaluarea relevanței actuale a direcțiilor de dezvoltare teritorială asociate rolului de capitala în sistemul urban național și regional. Evoluțiile geopolitice, economice și de conectivitate înregistrate după aprobarea documentației anterioare impun verificarea modului în care premisele teritoriale reglementate mai corespund contextului actual de dezvoltare.

Analizele realizate în cadrul prezentului studiu e raportează, după caz, la nivelul urban, periurban și regionale pentru a înțelege procesele funcționale care influențează dezvoltarea orașului Chișinău. Aceste teritorii nu constituie obiect direct al reglementării PUG reactualizat. Ele sunt analizate exclusiv ca suport pentru identificarea implicațiilor asupra organizării spațiale, mobilității, infrastructurilor și funcțiunilor urbane ale orașului Chișinău.

2.1.1. Poziționare strategică regională

Republica Moldova se află într-o poziție geografică de frontieră, situată între Uniunea Europeană, prin România, și spațiul estic post-sovietic. Această amplasare transformă țara într-o interfață, unde se suprapun interese divergente de securitate, economie și cultură.

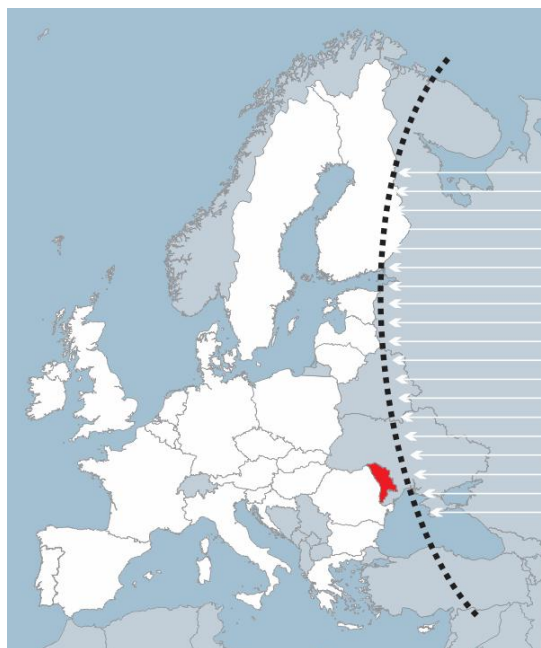
Chișinăul, ca centru administrativ, politic și economic, devine principalul nod de legătură, locul unde se intersectează fluxurile diplomatice, comerciale și culturale dintre Est și Vest.

Legătura cu Uniunea Europeană - Proximitatea de România, stat membru UE și NATO, face din Republica Moldova un punct de contact direct cu spațiul comunitar. Conectivitatea prin infrastructură susține integrarea graduală în rețeaua europeană.

Poziționare în raport cu Ucraina - Vecinătatea cu Ucraina conferă Moldovei un rol important în structura de securitate regională, mai ales în contextul conflictului de la granița estică. Coridoarele de transport Ungheni–Chișinău–Odesa pot transforma țara într-un nod logistic strategic între UE și Marea Neagră.

Chișinăul, ca inimă politică și administrativă a Republicii Moldova, se află în centrul proceselor care definesc poziționarea strategică a țării. Orașul nu este doar capitală, ci și un laborator de echilibru între Est și Vest, un spațiu unde se negociază viitorul național și se rescrie identitatea regională.

Diplomatic, Chișinăul a devenit o scenă a marilor puteri. Prezența misiunilor internaționale transformă orașul într-un nod de dialog. El devine



Republica Moldova- spațiu-tampon

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

un teren de mediere și cooperare internațională, unde deciziile locale se leagă inevitabil de agende globale.

Economic, Chișinăul este motorul principal al Moldovei. Aici se concentrează industriile emergente, infrastructurile financiare, logisticile comerciale și rețelele de servicii. Prin capitală se articulează relațiile comerciale regionale și internaționale, ceea ce face din oraș nu doar un pol de consum, ci și un hub de producție și distribuție. Poziția sa, conectată atât la România, cât și la Ucraina, îl transformă într-un punct de tranzit strategic între piețele europene și cele estice. Cultural, Chișinăul reflectă o identitate hibridă și plurală. Aflat între spațiul occidental și cel estic, orașul a dezvoltat o identitate urbană unică, unde influențele latine, slave și europene se suprapun și se completează. Această diversitate nu este doar un mozaic cultural, ci și o resursă de atractivitate strategică: capacitatea de a atrage, de a conecta și de a transforma Chișinăul într-o capitală regională a dialogului intercultural și a diplomației culturale.

Astfel, Chișinăul se conturează nu doar ca o capitală administrativă, ci ca un actor economic și cultural de prim rang, capabil să modeleze poziționarea Republicii Moldova în arhitectura europeană și regională.

Republica Moldova și Chișinăul dețin o poziționare strategică unică în regiune. Aceasta poate fi interpretată în două chei:

- ca vulnerabilitate, prin expunerea la conflicte;
- ca oportunitate, prin rolul de punte de legătură și platformă de cooperare între Est și Vest.

În acest sens, dezvoltarea infrastructurii, consolidarea instituțiilor și întărirea relațiilor strategice cu Uniunea Europeană și partenerii regionali devin esențiale pentru a transforma această poziționare într-un avantaj economic durabil.

2.1.2. Stabilitate internă și riscuri asociate

Republica Moldova a înregistrat progrese vizibile în ultimii ani prin consolidarea instituțiilor democratice, creșterea transparenței decizionale și apropierea de standardele europene. Totuși, acest proces este adesea fragil, influențat de schimbările frecvente de guverne. Instabilitatea legislativă și conflictele interne afectează nu doar ritmul reformelor, ci și percepția investitorilor și a partenerilor externi asupra predictibilității țării.

Regiunea transnistreană reprezintă principalul risc de securitate pentru Republica Moldova. Prezența trupelor străine și a unui regim separatist nerecunoscut menține o zonă de instabilitate permanentă. Aceasta are implicații directe asupra:

- infrastructurilor critice (transport, energie, comunicații), expuse la blocaje și riscuri de securitate;
- mobilității populației și mărfurilor, restricționate de granițe nereglementate;
- capacității statului de a-și proiecta autoritatea pe întreg teritoriul național.

Economia Republicii Moldova rămâne dependentă de câțiva parteneri comerciali majori (UE, CSI) și de importurile energetice. Această dependență o expune la schimbări comerciale:

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

fluctuații ale prețurilor la energie sau presiuni economice cu miză politică. În lipsa unei diversificări suficiente, vulnerabilitatea economică devine un factor direct de instabilitate internă.

Fiind capitală, Chișinăul concentrează toate aceste tensiuni. Aici se resimte cel mai acut impactul presiunii sociale generate de polarizare. Totodată, Chișinăul este principalul beneficiar al parteneriatelor internaționale și al investițiilor, ceea ce îl face un indicator al rezilienței sau fragilității întregii țări.

Prin urmare, stabilitatea internă a Republicii Moldova rămâne fragilă. În lipsa unor reforme structurale și a unei gestionări prudente a conflictului transnistrean, țara riscă să rămână într-o zonă de vulnerabilitate, chiar dacă progresele democratice și sprijinul extern creează premise pentru consolidare.

2.1.3. Prezența și influența actorilor internaționali în Chișinău

Chișinăul s-a transformat în ultimele două decenii într-un nod al diplomației multilaterale și un spațiu unde se manifestă interesele ale marilor actori internaționali. Capitala găzduiește un număr tot mai mare de misiuni diplomatice, organizații internaționale și centre de cooperare care reflectă poziționarea Moldovei ca frontieră între Uniunea Europeană și spațiul estic.

Uniunea Europeană și statele membre au intensificat sprijinul pentru Republica Moldova, cu focalizare pe programe de infrastructură (drumuri, căi ferate, aeroporturi, coridoare TEN-T), interconectări energetice (linii electrice de înaltă tensiune, gazoductul Iași-Ungheni–Chișinău) și proiecte de reformă instituțională și consolidarea statului de drept. Prezența UE în Chișinău este vizibilă nu doar prin Delegatia UE, ci și prin proiectele derulate direct în comunități, ceea ce amplifică legitimitatea europeană la nivel social.

România se conturează drept partener strategic și principal aliat al Republicii Moldova. Relația multidimensională implică competența politică (sprijin diplomatic constant pentru integrarea europeană a Moldovei), culturală (o comunitate de limbă, istorie și identitate care facilitează dialogul) și energetică (interconectările în domeniul gazului și electricității reduc dependența față de Est).

Prin Chișinău, România își exercită nu doar rolul de susținător al parcursului european, ci și de punte de legătură între Moldova și instituțiile euro-atlantice.

Statele Unite - Statele Unite au consolidat prezența lor prin programe orientate pe securitate cibernetică (esențială într-un context de război hibrid și dezinformare) reforme instituționale (cu accent pe justiție și lupta împotriva corupției) și dezvoltare economică prin granturi și asistență tehnică. Prezența americană în Chișinău are o puternică dimensiune strategică, fiind percepută ca garanție suplimentară de securitate și stabilitate.

Rusia - Federația Rusă își menține influența în Republica Moldova prin dependența energetică (importuri de gaze, influență asupra rețelelor de electricitate), prin mecanismul conflictului înghețat din Transnistria, care limitează marja de acțiune a

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Chișinăului și prin instrumente de influență soft (mass-media, partide politice afiliate și comunități lingvistice).

Pluralitatea de actori internaționali face din Chișinău nu doar o capitală administrativă, ci un veritabil teren de negociere.

În același timp, capitala devine și un laborator de cooperare regională. Aici, organizațiile internaționale testează și implementează soluții inovatoare pentru reziliență energetică, securitate cibernetică și consolidarea democratică. Chișinăul devine, astfel, nu doar un punct de convergență al intereselor externe, ci și un spațiu de experiment și inovație instituțională, capabil să genereze modele pentru întreaga regiune.

2.1.4. Securitate energetică și infrastructură critică

Absența unor resurse energetice proprii și fragilitatea infrastructurii existente au transformat, timp îndelungat, energia într-un instrument de negociere externă și într-o sursă de vulnerabilitate structurală. În ultimii ani însă, Republica Moldova a inițiat o serie de proiecte strategice prin care urmărește diversificarea surselor de aprovizionare și reducerea dependenței de un singur furnizor.

Un pilon central al acestei transformări îl reprezintă interconectarea energetică cu România, proces care deschide accesul direct la piața europeană și integrează infrastructura moldovenească într-un cadru regional mai extins. Printre proiectele cheie se numără:

- Gazoductul Iași–Ungheni–Chișinău, care asigură o rută alternativă de alimentare cu gaze naturale. Prin această conexiune, Republica Moldova se conectează la piața energetică europeană, reducându-și expunerea la riscuri externe și sporind securitatea aprovizionării¹³.
- Liniile electrice de înaltă tensiune ce leagă sistemul național de rețeaua României, facilitând atât stabilizarea funcționării interne, cât și integrarea treptată în rețeaua continentală ENTSO-E. Această infrastructură reprezintă un pas esențial către convergența cu standardele energetice europene.¹⁴

Prin implementarea acestor proiecte, Republica Moldova nu doar își asigură un cadru mai sigur și mai stabil pentru furnizarea energiei, ci își întărește și capacitatea de negociere la nivel regional. În plan urbanistic și teritorial, aceste interconectări oferă premisele unei dezvoltări mai durabile, prin securizarea serviciilor publice, creșterea atractivității investiționale și consolidarea rezilienței orașelor și comunităților locale în fața riscurilor externe.

2.1.4.1. Infrastructura critică – modernizare și protecție

Dincolo de resursele energetice, infrastructura critică a Republicii Moldova (aeroporturi, căi ferate, drumuri și telecomunicații) reprezintă scheletul pe care se sprijină întreaga securitate

¹³ <https://energie.gov.md/en/content/government-has-opened-negotiations-romania-memorandum-projects-interconnect-gas>

¹⁴ <https://www.ebrd.com/home/work-with-us/projects/psd/54567.html>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

națională. Ea nu este doar un ansamblu tehnic, ci o rețea vitală care asigură continuitatea economică, coeziunea teritorială și capacitatea statului de a reacționa în fața unor crize majore. Modernizarea și protecția acestor infrastructuri răspund la două cerințe esențiale. Pe de o parte, este nevoie de continuitatea fluxurilor comerciale: drumurile și căile ferate trebuie să rămână funcționale pentru transportul de mărfuri, astfel încât Moldova să își poată susține exporturile și să rămână conectată la rețelele logistice europene. Pe de altă parte, este vitală asigurarea mobilității populației și a serviciilor de urgență, mai ales în condiții de criză sau conflict regional, când capacitatea de evacuare, aprovizionare și intervenție rapidă devine decisivă.

Proiectele aflate deja în derulare sau planificate reflectă această viziune strategică. Reabilitarea drumului M1 Chișinău–Leușeni, principala poartă rutieră către Uniunea Europeană, nu este doar un proiect de transport, ci o arteră de reziliență care leagă capitala de infrastructura europeană. În același timp, modernizarea căilor ferate pe coridorul Ungheni–Chișinău–Odesa promite o conectivitate rapidă între vest și est, asigurând acces atât la piețele europene, cât și la porturile Mării Negre. La rândul său, extinderea capacităților Aeroportului Internațional Chișinău transformă hub-ul aerian într-un nod logistic și strategic pentru pasageri, marfă și securitate regională.

Toate aceste investiții depășesc logica strict economică. Ele sunt parte a unei infrastructuri de reziliență strategică, concepută pentru a susține nu doar dezvoltarea, ci și siguranța și continuitatea statului în fața riscurilor. Într-o regiune aflată sub presiunea instabilității, infrastructura critică devine un pilon al securității naționale și un instrument prin care Republica Moldova își afirmă capacitatea de a rămâne conectată, stabilă și pregătită pentru viitor.

2.1.4.2. Dimensiunea de securitate și protecție

Pe fondul războiului din Ucraina, infrastructura critică a devenit vulnerabilă la atacuri cibernetice asupra rețelelor energetice și de comunicații, amenințări fizice la adresa liniilor de transport sau a nodurilor logistice și riscuri indirecte prin blocaje comerciale și crize de aprovizionare.

Pentru a răspunde acestor provocări, Republica Moldova colaborează cu UE, SUA și NATO, beneficiind de programe de sprijin pentru securitatea cibernetică, protecția infrastructurii și întărirea capacităților de intervenție rapidă.

Securitatea energetică și infrastructura critică definesc coloana vertebrală a rezilienței Republicii Moldova. Prin diversificarea surselor energetice, interconectarea cu România și integrarea în piața europeană, țara face pași concreți spre independență și stabilitate. În paralel, investițiile în modernizarea și protecția infrastructurilor de transport și comunicații asigură continuitatea vieții economice și sociale, consolidând poziția Moldovei ca actor predictibil și sigur în regiune.

2.1.5. Rol în gestionarea crizelor umanitare și de refugiați

Invazia Rusiei în Ucraina din 2022 a transformat Republica Moldova într-un spațiu de primă linie pentru gestionarea unuia dintre cele mai mari fluxuri de refugiați din Europa postbelică.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Poziționată direct la granița conflictului, Moldova a trebuit să răspundă rapid la un aflux masiv de persoane vulnerabile.

În doar câteva săptămâni, autoritățile de la Chișinău, alături de societatea civilă și partenerii internaționali, au reușit să organizeze:

- centre de primire și cazare temporară, dotate cu servicii de bază;
- coridoare umanitare sigure, care au permis refugiaților să tranziteze Moldova spre statele Uniunii Europene;
- mecanisme de cooperare directă cu agențiile ONU, UE și ONG-uri internaționale, pentru a canaliza sprijin logistic și financiar.

Această reacție a demonstrat o reziliență socială surprinzătoare pentru un stat cu resurse limitate.

Această experiență a repositionat Republica Moldova și în plan regional și internațional. Chișinăul a demonstrat că, în pofida fragilității economice și instituționale, poate funcționa ca actor predictibil și solidar.

Republica Moldova și Chișinăul au arătat că pot fi actori responsabili în gestionarea crizelor complexe, transformând o situație de vulnerabilitate într-o demonstrație de solidaritate și maturitate politică.

2.1.6. Rol strategic în regiune

Republica Moldova ca nod logistic - Poziționată la frontiera estică a Uniunii Europene, Republica Moldova capătă tot mai mult statutul de nod logistic într-o regiune marcată de competiție strategică. Integrarea progresivă în coridoarele europene de transport și energie, fie prin gazoductul Iași–Ungheni–Chișinău, liniile electrice de interconectare, sau modernizarea drumurilor și căilor ferate, transformă Moldova într-un punct de tranzit esențial pentru fluxurile de bunuri, resurse și mobilitate umană între Uniunea Europeană și bazinul Mării Negre.

Chișinăul – centru instituțional - Orașul concentrează instituțiile politice și administrative, dar și infrastructurile critice de decizie și comunicare. Aici se află sediile misiunilor diplomatice, organizațiilor internaționale și centrelor de coordonare pentru proiecte de securitate, economie și guvernare. Această densitate instituțională transformă Chișinăul într-un hub de diplomatie regională, un loc unde se negociază cooperarea dintre Uniunea Europeană, Statele Unite, România, Ucraina și alți actori internaționali, dar și unde se gestionează dosare sensibile precum Transnistria sau securitatea energetică.

Hub pentru economie și securitate - Modernizarea infrastructurii și atragerea de investiții externe poziționează Republica Moldova ca platformă logistică și economică între Uniunea Europeană și vecinătatea estică. Porturile de la Dunăre și coridoarele de transport spre Marea Neagră, conectate cu rețeaua TEN-T, sporesc relevanța strategică a Moldovei.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Diplomație- Pe lângă dimensiunile economice și logistice, Moldova are și un rol diplomatic și cultural în regiune. Poziționată între Est și Vest, țara poate funcționa ca un spațiu de mediere și dialog, valorificându-și identitatea hibridă pentru a construi punți între lumi diferite. Chișinăul devine astfel nu doar capitala administrativă a unui stat mic, ci o punte de articulare capabil să promoveze cooperarea și să susțină inițiative regionale.

În ansamblu, Republica Moldova își redefinesc poziția în regiune: dintr-un stat vulnerabil, dependent și izolat, către un hub regional pentru securitate, economie și diplomație. Chișinăul, prin concentrarea instituțiilor și a parteneriatelor internaționale, are potențialul de a deveni o verigă esențială în lanțul de stabilitate și cooperare de la frontiera estică a Uniunii Europene.

2.1.7. Implicații spațiale ale poziției geografice

Poziția Republicii Moldova la granița estică a Uniunii Europene și în vecinătatea imediată a conflictului din Ucraina conferă țării o serie de provocări spațiale și teritoriale. Așezată între Est și Vest, Moldova nu este doar un actor politic, ci și un spațiu de mediere, unde strategiile de securitate, alianțele diplomatice și vulnerabilitățile interne se materializează în infrastructuri, rețele și forme urbane¹⁵.

În acest context, Chișinăul, ca principal centru urban și instituțional, devine punctul de concentrare al influențelor externe și al deciziilor strategice, ceea ce îi conferă o funcție aparte în arhitectura regională. Totodată, zonele de frontieră, coridoarele de transport și infrastructurile critice reflectă direct fragilitatea și reziliența Moldovei în raport cu vecinătățile sale¹⁶.

Astfel, impactul spațial al poziției geografice și de securitate se traduce prin: apariția unor noi noduri logistice și diplomatice, reconfigurarea coridoarelor de mobilitate, consolidarea infrastructurii critice și transformarea spațiului urban și rural într-un teritoriu de reziliență și adaptare¹⁷.

2.1.7.1. Chișinăul ca spațiu diplomatic

Poziționarea Republicii Moldova ca stat de frontieră între Uniunea Europeană și spațiul post-sovietic conferă capitalei Chișinău o funcție de hub diplomatic și instituțional. Într-un context tensionat, orașul a devenit scena unde se intersectează interese, negocieri și parteneriate internaționale, transformându-se într-un spațiu de relevanță regională, dincolo de dimensiunile sale naționale.

Densitate instituțională creează un ecosistem diplomatic urban, în care clădirile ambasadelor, centrele culturale și spațiile administrative formează treptat un district diplomatic recognoscibil.

¹⁵ https://www.egmontinstitute.be/app/uploads/2025/06/Reinhold-Brender_Policy_Brief_382_vFinal.pdf

¹⁶ https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/2025-04/Brief_2024-15_FIMI_Moldova_0.pdf

¹⁷ https://www.researchgate.net/publication/354055430_Building_resilience_beyond_the_EU%27s_eastern_borders_EU_actorness_and_societal_perceptions_in_Ukraine_and_Republic_of_Moldova

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Acesta nu funcționează doar ca o zonă administrativă, ci și ca un spațiu simbolic, reflectând orientarea pro-europeană a Republicii Moldova și deschiderea către cooperare internațională¹⁸. Din punct de vedere al impactului spațial, prezența diplomatică generează:

- dezvoltarea de cartiere și clădiri specializate, cu standarde ridicate de securitate și reprezentativitate;
- apariția de infrastructuri de sprijin (hoteluri, centre de conferințe, zone rezidențiale premium pentru personal diplomatic);
- consolidarea Chișinăului ca nod urban al diplomației în Europa de Est, comparabil cu alte capitale regionale care joacă roluri similare (Vilnius, Riga, Tbilisi).

Astfel, Chișinăul nu mai este doar capitala unui stat mic, ci un spațiu de convergență diplomatică, unde se negociază echilibre regionale și se testează modele de cooperare între Est și Vest. Acest statut întărește atât rolul internațional al Republicii Moldova, cât și dinamica de modernizare urbană a capitalei.

2.1.7.2. Rețele de securitate și infrastructură critică

Vulnerabilitățile de securitate generate de regiunea transnistreană și de războiul din Ucraina obligă Republica Moldova să trateze infrastructura critică nu doar ca un suport pentru dezvoltare economică, ci ca pe un pilon strategic al securității naționale. Aeroporturile, drumurile expres, căile ferate și rețelele energetice devin componente ale unei arhitecturi de reziliență, menite să asigure funcționarea statului în condiții de criză și să reducă dependența de est.

Pe dimensiunea aeriană, Aeroportul Internațional Chișinău se consolidează ca hub logistic și de mobilitate, dar și ca element de infrastructură strategică. Investițiile în extinderea capacităților, în protecția cibernetică și în facilități de cargo îl transformă într-un punct de siguranță pentru conectivitatea externă a țării¹⁹.

În ceea ce privește infrastructura rutieră, modernizarea arterei M1 Chișinău–Leușeni, coridoarele TEN-T și noile drumuri expres spre România sunt proiecte care reorientează harta mobilității Moldovei. Aceste investiții mută centrul de greutate către frontiera vestică și sudică, făcând legătura directă cu Uniunea Europeană și porturile Mării Negre.

Pe partea de cale ferată, modernizarea coridorului Ungheni–Chișinău–Căinari–Giurgiulești are dublă valoare: economică, prin facilitarea exporturilor și tranzitului, și strategică, prin asigurarea unor rute alternative în caz de blocaje. Integrarea cu standardele europene de ecartament poate aduce Moldova mai aproape de infrastructura logistică a UE.

În domeniul energetic, interconectările cu România, gazoductul Iași–Ungheni–Chișinău și liniile de înaltă tensiune, reduc vulnerabilitatea legată de sursele estice și plasează țara în procesul de integrare pe piața energetică europeană. Acest pas este relevant pentru securitatea energetică și stabilitatea socială.

¹⁸ <https://www.cambridge.org/core/journals/nationalities-papers/article/goodbye-moscow-hello-brussels-the-city-diplomacy-of-chisinau-mayor-dorin-chirtoaca/A074C607C2B5E91FDA31C946C54A749A>

¹⁹ <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2025-05/eurocontrol-issip-2024-moldova.pdf>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Impactul spațial al acestor transformări este semnificativ:

- apar noi coridoare teritoriale de dezvoltare orientate spre Vest și Sud;
- infrastructura critică este nu doar modernizată, ci și securizată fizic și digital;
- Chișinăul are potențial să devină un nod central al rețelei regionale de transport și energie;
- zonele de frontieră cu România și portul Giurgiulești capătă o funcție strategică sporită, devenind porți de intrare și ieșire esențiale pentru reziliența statului.

Astfel, consolidarea infrastructurii critice nu mai reprezintă doar o strategie de dezvoltare, ci o măsură de securitate națională, care redefinesc geografia Republicii Moldova în raport cu vecinătatea sa și cu Uniunea Europeană²⁰.

2.1.7.3. Spații de frontieră și zone tampon

Poziționarea Republicii Moldova ca stat-tampon între Uniunea Europeană și spațiul estic transformă frontiera dintr-o simplă linie administrativă într-un spațiu de interfață, încărcat de semnificații și funcții strategice. Aici se întâlnesc fluxurile de oameni, mărfuri, resurse și securitate, dar și cooperarea internațională. Prin urmare, zonele de frontieră capătă o importanță economică fără precedent, devenind puncte de sprijin pentru reziliența națională.

Zonele cheie ale frontierei moldovenești

- Leușeni reprezintă principalul punct rutier spre România, conectând Republica Moldova direct cu Iași și, prin acesta, cu coridoarele europene A7 și A8. Reabilitarea traseului M1 Chișinău–Leușeni îl transformă într-o arteră vitală nu doar pentru mobilitatea populației, ci și pentru comerț, fiind poarta cea mai utilizată pentru legătura cu Uniunea Europeană.
- Ungheni îmbină funcția de poartă feroviară și rutieră, jucând un rol crucial în integrarea Moldovei în infrastructura europeană. Proiectele de modernizare a ecartamentului și de aliniere la standardele rețelei TEN-T fac din Ungheni²¹ un hub de tranzit multimodal, care poate redistribui fluxurile comerciale pe direcția est-vest și invers.
- Giurgiulești,²² singurul port al Republicii Moldova la Dunăre, deschide accesul direct către Marea Neagră și piețele maritime internaționale. Poziția sa strategică îi conferă o valoare deosebită pentru exporturile agricole, transportul de resurse energetice și integrarea în lanțurile logistice regionale²³.

Dincolo de posturi vamale – roluri strategice noi

Aceste localități de frontieră depășesc funcția clasică de posturi vamale și se transformă în noduri de securitate și dezvoltare economică. În jurul lor se conturează:

²⁰ <https://www.hybridcoe.fi/wp-content/uploads/2024/01/20240129-Hybrid-CoE-Working-Paper-28-Moldovas-struggle-against-Russias-hybrid-threats-WEB.pdf>

²¹ <https://eurocities.eu/cities/ungheni/>

²² https://enlargement.ec.europa.eu/news/eu-signs-grant-agreements-transport-infrastructure-better-connect-moldova-eu-2023-10-26_en

²³ https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/coordinated-romania-moldova-border-controls-facilitate-eu-ukraine-solidarity-lanes-transit-2024-11-20_en

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- hub-uri logistice capabile să integreze transportul rutier, feroviar și fluvial într-o rețea coerentă;
- centre de control vamal și securitar, adaptate pentru gestionarea unor fluxuri crescute și pentru prevenirea riscurilor de contrabandă sau infiltrare;
- zone economice speciale, menite să atragă investiții în domenii precum industria ușoară, agro-business-ul sau serviciile de distribuție, transformând spațiul de frontieră dintr-o zonă periferică într-un motor de dezvoltare regională.

Această dinamică generează o redistribuire a dezvoltării teritoriale:

- se formează noi poli economici în afara Chișinăului, în special în Leușeni²⁴, Ungheni și Giurgiulești, care devin puncte de atracție pentru infrastructuri logistice și comerciale;
- frontierele se transformă în spații active, unde politica externă, securitatea și economia se materializează în forme urbane și teritoriale concrete;
- zonele de graniță dobândesc o dublă identitate: spații de control și securitate, dar și de integrare economică în rețelele europene.

Republica Moldova, deși mică și vulnerabilă, își transformă frontierele în resurse strategice. Leușeni, Ungheni și Giurgiulești devin puncte de reziliență și dezvoltare, contribuind nu doar la securitatea națională, ci și la re poziționarea țării pe harta logistică a Europei de Est.

2.1.7.4. Mobilitate și fluxuri regionale

Așezată pe flancul estic al Europei, Republica Moldova este obligată să își regândească mobilitatea națională și regională nu doar ca un proces economic, ci ca un mecanism de securitate. Menținerea unor coridoare sigure și funcționale devine vitală pentru populație, economie și instituțiile statului.

Asigurarea unei mobilități previzibile înseamnă, pentru populație, acces sigur la locuri de muncă, educație, servicii medicale și rețele europene de transport, iar pentru economie, garanția fluxurilor comerciale și logistice, care fac posibil exportul și importul de bunuri esențiale, fără riscul izolării sau blocării în caz de criză.

Drumurile naționale devin axe strategice:

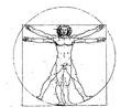
- M1 Chișinău–Leușeni, poarta principală spre România și Uniunea Europeană, reabilitată pentru a asigura flux rapid și sigur spre coridoarele europene A7/A8²⁵;
- M2 Chișinău–Soroca–frontiera cu Ucraina, care oferă o alternativă de conectivitate nordică și o posibilitate de redistribuire a traficului în caz de blocaje;
- drumurile expres în proiectare spre sud (Cahul–Giurgiulești), care conectează Moldova direct la Marea Neagră prin portul Giurgiulești²⁶.

Modernizarea coridoarelor feroviare, în special a Ungheni–Chișinău–Căinari–Giurgiulești, oferă Moldovei o coloană vertebrală logistică capabilă să preia volume mari de marfă și să conecteze

²⁴ <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099021024033041737/pdf/P180153-3a121dac-a4b5-44e8-b29b-12279ca43482.pdf>

²⁵ https://enlargement.ec.europa.eu/news/eu-signs-grant-agreements-transport-infrastructure-better-connect-moldova-eu-2023-10-26_en

²⁶ https://customs.gov.md/api/media/01/03/2024/Preliminary_ESIA_Component_B_8.02.24.pdf



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

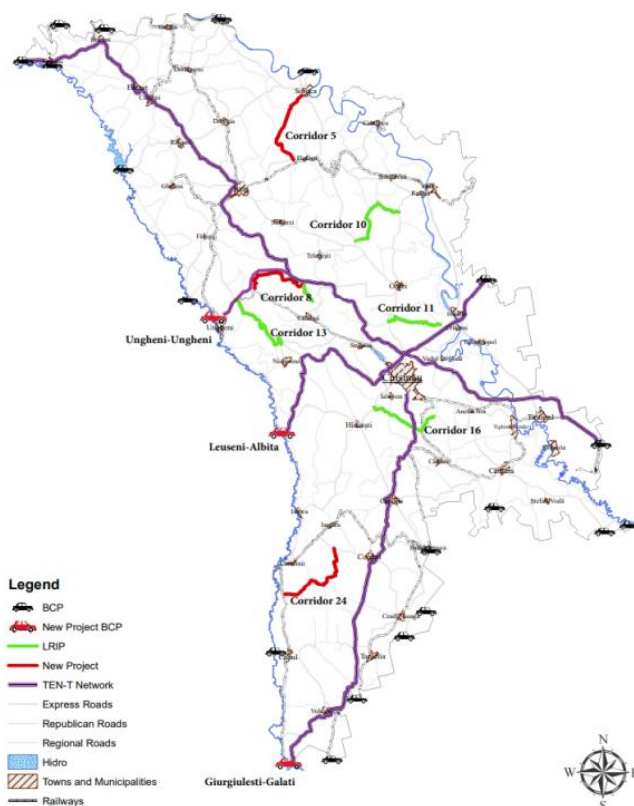
țara atât la rețelele europene, cât și la porturile maritime. Integrarea la standarde europene (ecartament și infrastructură modernă) este un pas crucial pentru menținerea competitivității și siguranței.

Un element central al planificării este dezvoltarea de rute alternative care ocolesc Transnistria. Infrastructura trebuie să asigure continuitatea mobilității indiferent de context. Această strategie consolidează controlul Chișinăului asupra coridoarelor vestice și sudice, reducând vulnerabilitățile.

Impact spațial

- apariția unei rețele redundante de transport capabile să asigure conectivitate chiar și în scenarii de criză;
- consolidarea axei vestice și sudice ca direcții dominante de mobilitate și de integrare europeană;
- distribuția fluxurilor comerciale și a mobilității populației în jurul unor coridoare de siguranță, care devin totodată și catalizatori ai dezvoltării economice locale.

Astfel, mobilitatea nu mai este doar o chestiune de infrastructură, ci o strategie de securitate și reziliență teritorială. Republica Moldova își configurează rețelele de transport ca artere vitale, care trebuie să rămână funcționale indiferent de turbulențele din jur.



Coridoare de dezvoltare (sursa: Moldova Rural Connectivity Project 2024)¹

2.1.7.5. Impact social și urban

Riscurile din ultimii ani, conflictele din proximitate, valurile de refugiați, insecuritatea energetică, au remodelat nu doar arhitectura instituțională a Republicii Moldova, ci și modul în care este gândit și utilizat spațiul urban și teritorial²⁷. În fața acestor provocări, Chișinăul și localitățile de frontieră s-au transformat în centre de reziliență socială și urbană, capabile să absoarbă șocuri externe și să ofere soluții de supraviețuire comunităților.

Capitala concentrează principalele infrastructuri administrative, sociale și logistice, devenind nodul central de gestionare a crizelor. În momente de presiune maximă, spații cu funcțiuni civile obișnuite au fost transformate în centre pentru refugiați și adăposturi de urgență. Această

²⁷ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_4654

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

adaptabilitate arată capacitatea orașului de a se reorganiza din mers, dar pune în același timp o presiune uriașă pe infrastructurile urbane deja fragile. Chișinăul devine astfel nu doar capitala politică, ci și capitala rezilienței.

Localitățile aflate la punctele cheie de trecere – Leușeni, Palanca, Giurgiulești – au fost propulsate într-o nouă realitate: din așezări de frontieră periferice s-au transformat în spații sociale de primă linie²⁸. Aici au apărut centre de primire și triere pentru refugiați, spații de lucru pentru organizații internaționale și ONG-uri implicate în gestionarea crizei, dar și infrastructuri temporare pentru sănătate și servicii sociale. Aceste noduri de frontieră au devenit puncte de solidaritate și protecție socială, redefinind harta dezvoltării regionale.

Pe lângă dimensiunea umanitară, presiunile energetice și riscurile de securitate au obligat autoritățile să investească în infrastructuri de protecție civilă. În marile orașe, au fost identificate și echipate spații de adăpost, au fost instalate generatoare și rezerve de energie pentru spitale, centre administrative și noduri de transport, iar rețelele de comunicații de urgență au fost consolidate pentru a asigura continuitatea serviciilor publice în caz de criză.

Impact spațial

- orașul și zonele de frontieră capătă funcțiuni noi, asociate rezilienței (centre de refugiați, infrastructuri umanitare, spații multifuncționale de criză);
- clădirile publice devin structuri flexibile, capabile să își schimbe utilizarea în funcție de situație;
- urbanismul Chișinăului începe să integreze componenta de securitate și protecție civilă ca parte a planificării teritoriale;
- apar micro-poli sociali la frontieră, care modifică echilibrul teritorial și creează noi axe de dezvoltare.

Astfel, Republica Moldova devine dintr-un stat vulnerabil un laborator de reziliență, unde orașele și comunitățile de frontieră devin actori-cheie în gestionarea crizelor și în protecția populației.

2.1.8. Concluzie

Poziția geostrategică a Republicii Moldova conturează o realitate complexă, cu implicații profunde asupra dezvoltării sale teritoriale și urbane. Dincolo de statutul formal de stat candidat la Uniunea Europeană, Moldova se configurează ca un nod logistic regional, capabil să canalizeze fluxuri economice, energetice și diplomatice. Această transformare se materializează în infrastructuri, rețele și spații urbane care modelează geografia țării.

Chișinăul devine expresia cea mai clară a acestei schimbări. Capitala nu mai funcționează doar ca centru administrativ, ci ca hub multifuncțional unde converg interese diplomatice, logistice și culturale. Prezența tot mai mare a actorilor internaționali reconfigurează spațiul urban prin apariția unor clustere instituționale, cartiere diplomatice și infrastructuri de securitate. În

²⁸ <https://www.undrr.org/publication/republic-moldova-national-roadmap-critical-infrastructure-resilience>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

paralel, modernizarea coridoarelor TEN-T și interconectările energetice cu România ancorează Chișinăul într-o rețea europeană, diminuând izolarea și dependența estică.

La scară națională, infrastructura critică (drumuri, căi ferate, porturi, rețele de energie și comunicații) se redefineste ca schelet al rezilienței statale. Investițiile orientate spre axele vestice și sudice mută centrul de greutate al țării către Uniunea Europeană și Marea Neagră. Această reorientare generează o nouă geografie funcțională, în care localitățile de frontieră precum Leușeni, Ungheni și Giurgiulești devin poli de dezvoltare și securitate, consolidând caracterul policentric al rețelei teritoriale.

Dimensiunea urbană și socială confirmă, de asemenea, rolul Moldovei ca spațiu de reziliență. Crizele recente, de la valurile de refugiați până la insecuritatea energetică, au transformat Chișinăul și zonele de frontieră în centre adaptive, capabile să-și reconvertească infrastructurile civile în spații umanitare și logistice. Această adaptabilitate demonstrează atât potențialul societății și instituțiilor, cât și limitele infrastructurale și vulnerabilitatea la presiuni externe.

Astfel, Republica Moldova și capitala sa se conturează într-o dublă paradigmă: vulnerabilă prin instabilitatea internă, dependențe economice și riscuri de securitate, dar emergentă ca actor regional, capabil să valorifice sprijinul extern și să transforme poziția de frontieră într-un avantaj strategic. Viitorul său depinde de consolidarea infrastructurii critice, de diversificarea resurselor energetice și de capacitatea de a integra spațiul urban și teritorial într-o arhitectură europeană coerentă.

Analiza poziției geografice și strategice a municipiului Chișinău evidențiază consolidarea rolului capitalei ca principal centru administrativ, economic și funcțional al Republicii Moldova, precum și creșterea importanței sale în cadrul fluxurilor regionale de cooperare și conectivitate. Aceste evoluții confirmă validitatea direcțiilor strategice de dezvoltare, promovate prin PUG 2007 privind consolidarea rolului municipiului în sistemul urban național. Totodată, schimbările geopolitice și economice produse după aprobarea documentației justifică actualizarea perspectivei teritoriale asupra rolului Chișinăului în raport cu noile rețele regionale și europene.

2.1.9. Provocări

Republica Moldova și Chișinăul se află la intersecția dintre vulnerabilități structurale (instabilitate internă, dependențe externe) și oportunități strategice (integrarea în rețelele europene, dezvoltarea infrastructurii critice, consolidarea rezilienței urbane). Transformarea acestor provocări în avantaje depinde de capacitatea statului și a capitalei de a se adapta, de a-și diversifica parteneriatele și de a valorifica poziția de frontieră ca resursă logistică.

Geografice și de securitate

- Proximitatea războiului din Ucraina și riscurile de extindere a instabilității regionale.
- Conflictul înghețat din Transnistria, care limitează autoritatea statului și creează vulnerabilități de securitate.
- Presiunea de a echilibra neutralitatea constituțională cu parteneriatele de securitate (UE, NATO, SUA).

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Economice și logistice

- Dependența de câțiva parteneri majori (UE și CSI) și lipsa diversificării comerciale.
- Vulnerabilitate energetică, în ciuda progreselor recente de interconectare cu România.
- Necesitatea modernizării infrastructurii de transport și conectării la rețelele TEN-T.
- Capacitate limitată de atragere a investițiilor externe din cauza instabilității.

Sociale și identitare

- Risc de fragmentare socială.
- Presiunea gestionării fluxurilor de refugiați și a crizelor umanitare, cu resurse interne reduse.

Urbane și teritoriale

- Presiune pe infrastructura urbană a Chișinăului: locuințe, transport, servicii publice.
- Necesitatea reconversiei rapide a unor clădiri și spații urbane pentru gestionarea crizelor (centre pentru refugiați, infrastructuri umanitare).
- Dezechilibre teritoriale: concentrarea excesivă în capitală, în contrast cu periferii și zone rurale slab dezvoltate.
- Frontierele încă slab valorificate ca poli de dezvoltare (Leușeni, Ungheni, Giurgiulești).

Energetice și infrastructurale

- Dependență istorică de resursele din Est.
- Vulnerabilități ale infrastructurii critice (energie, comunicații, transport) la atacuri cibernetice sau blocaje.
- Necesitatea alinierii standardelor tehnice la nivel european (cale ferată, drumuri expres, interconectări electrice).

2.1.10. Priorități de dezvoltare

Analiza provocărilor și a priorităților de dezvoltare devine esențială pentru înțelegerea modului în care Moldova poate transforma vulnerabilitățile în avantaje strategice. Intersecția dintre poziție geografică, infrastructură și urbanism oferă cadrul prin care se conturează o nouă identitate regională, ancorată în procesele de integrare europeană și în capacitatea de adaptare la dinamica contemporană.

Integrarea în rețelele europene de transport și energie

- Finalizarea și modernizarea coridoarelor TEN-T (Ungheni–Chișinău–Odesa, M1 Chișinău–Leușeni, drumurile expres spre sud).
- Reabilitarea și europenizarea căilor ferate (ecartament european, logistică multimodală).
- Consolidarea interconectărilor energetice cu România (gaz și electricitate) și integrarea în piața energetică europeană ENTSO-E.

Dezvoltare urbană și echilibrare teritorială

- Modernizarea infrastructurilor urbane din Chișinău pentru a face față presiunilor demografice și crizelor.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- Crearea de cartiere și centre specializate (centru diplomatic, hub logistic, spații multifuncționale de criză).
- Valorificarea localităților de frontieră (Leușeni, Ungheni, Giurgiulești) ca poli secundari de dezvoltare logistică și economică, reducând dependența de capitală.

Diversificarea economică și creșterea atractivității pentru investiții

- Stimularea zonelor economice speciale și a hub-urilor logistice pentru a atrage investiții externe.
- Dezvoltarea industriei IT și a serviciilor cu valoare adăugată, care pot ancora Moldova în rețelele globale.
- Sprijinirea sectorului agroalimentar prin infrastructuri moderne de depozitare și export (legate de portul Giurgiulești și de coridoarele TEN-T).

Consolidarea coeziunii sociale și culturale

- Programe de integrare socială și reducere a polarizării identitare prin educație și cultură.
- Crearea unor rețele de solidaritate urbană și rurală, pentru gestionarea fluxurilor de refugiați și a crizelor umanitare.

Modernizarea și securizarea infrastructurii critice

- Protejarea infrastructurilor împotriva atacurilor cibernetice și amenințărilor fizice.
- Dezvoltarea de rute alternative de mobilitate care să ocolească zone vulnerabile precum Transnistria.
- Crearea unei infrastructuri redundante (energie, transport, comunicații) pentru continuitatea statului în scenarii de criză.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

2.2. POZIȚIA MUNICIPIULUI CHISINĂU ÎN REȚELELE DE TRANSPORT ȘI CONECTIVITATE REGIONALĂ

Analiza conectivității teritoriale contribuie la evaluarea direcțiilor privind mobilitatea și accesibilitatea promovate prin PUG 2007. Apariția unor noi coridoare de transport, integrarea Republicii Moldova în rețelele TEN-T și modificarea fluxurilor logistice regionale justifică reevaluarea adecvării soluțiilor teritoriale formulate în documentația aflată în vigoare (European Parliament and Council, Regulation (EU) 2024/1679; European Commission, Solidarity Lanes, 2024).

Capitolul contribuie la evaluarea modului în care direcțiile privind mobilitatea și conectivitatea teritorială promovate prin PUG 2007 răspund noilor condiții generate de integrarea Republicii Moldova în rețelele europene de transport.

Chișinăul se află la 70–120 km de principalele puncte de trecere a frontierei cu România și UE (Leușeni/Albița, Sculeni, Ungheni) și la circa 220–230 km de singura ieșire la Dunăre și mare a Republicii Moldova – portul Giurgiulești.

Dimensiunea economică a Chișinăului nu mai poate fi privită prin prisma granițelor naționale. Orașul devine un punct de intersecție între interesele strategice ale UE, nevoile economice ale Republicii Moldova și fluxurile comerciale regionale. Această triplă dimensiune transformă capitala într-un nod logistic, unde mobilitatea, securitatea și integrarea europeană se suprapun.

**2.2.1. Relevanța economică - Uniunea Europeană**

Analiza rolului infrastructurilor de transport și a fluxurilor logistice regionale evidențiază consolidarea funcției de poartă de acces și, indirect, ca punte către Ucraina. După izbucnirea războiului din 2022, UE a lansat inițiativa „Solidarity Lanes”, pentru a facilita exporturile și importurile prin statele vecine (European Commission, Solidarity Lanes, 2024). În acest cadru, infrastructura moldovenească a devenit o componentă vitală, conectând Ucraina de România și, prin aceasta, de întreaga piață europeană. Chișinăul, ca nod central al rețelei rutiere și feroviare moldovenești, coordonează fluxurile care traversează punctele de frontieră Leușeni–Albița, Sculeni și Ungheni, orientându-le către porturile românești (Galați, Brăila, Constanța).

Pentru Bruxelles, dezvoltarea infrastructurii capitalei și integrarea acesteia în TEN-T are o dimensiune strategică dublă:

- asigurarea securității alimentare europene, prin fluxuri stabile de exporturi agricole din Ucraina;

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- ancorarea Republicii Moldova într-o rețea de interconectare europeană, în logica procesului de aderare.

Aceste evoluții creează premise pentru consolidarea rolului logistic al Chișinăului în cadrul politicii europene de vecinătate

2.2.2. Relevanță economică - Republica Moldova

Transformarea Chișinăului este de natură structurală. Dacă până acum capitala era văzută mai ales ca hub național de transport, astăzi ea se re poziționează ca gateway internațional. Infrastructura rutieră și feroviară finanțată prin fonduri europene și de către instituții financiare internaționale (EBRD, EIB) permite conectarea directă la piața unică europeană.

Această re poziționare crește atractivitatea pentru investiții străine în:

- logistică (centre de distribuție, parcuri logistice periurbane),
- producție (firme care caută proximitate față de UE, dar costuri operaționale mai mici),
- servicii conexe (transport multimodal, servicii financiare și IT pentru comerț).

Din perspectiva planificării teritoriale, inelul rutier al capitalei și posibila linie feroviară standard Ungheni–Chișinău creează condiții pentru dezvoltarea unor poli logistici secundari la periferia Chișinăului, care pot funcționa drept catalizatori pentru urbanizare și integrare economică (Biroul Național de Statistică, 2024).



Integrare în sistemul internațional de transport feroviar

2.2.3. Relevanță geografică și economică regională

Contextul geopolitic post-2022 a determinat o reconfigurare profundă a fluxurilor comerciale Est–Vest. Rutele tradiționale prin porturile ucrainene de la Marea Neagră au fost perturbate, ceea ce a generat nevoia de alternative sigure și eficiente. În acest nou cadru, Chișinăul devine un hub de transbordare multimodal. Poziția sa centrală în rețeaua rutieră și feroviară moldovenească, precum și proximitatea față de portul Giurgiulești (singura ieșire la Dunăre și, prin aceasta, la Marea Neagră) îi conferă capacitatea de a integra fluxuri rutiere, feroviare și fluviale/maritime. Această funcție multimodală are implicații directe pentru lanțurile logistice regionale:

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- permite consolidarea mărfurilor provenite din Ucraina înainte de exportul lor către UE,
- facilitează distribuția importurilor europene către piețele din Republica Moldova și sud-vestul Ucrainei,
- transformă Chișinăul și localitățile suburbane într-un punct de control al fluxurilor comerciale Est–Vest, comparabil cu alte noduri regionale (Iași, Galați).

Pe termen mediu și lung, dacă proiectele TEN-T și cele naționale vor fi implementate conform calendarului, Chișinăul poate să își asume rolul de hub logistic de rang secundar european, complementar porturilor românești și infrastructurii ucrainene reabilite.



Rețeaua de coridoare europene de transport TEN-T

2.2.4. Rolul municipiului Chișinău pe harta coridoarelor europene de transport

Orașul este nodul național al coridoarelor rutiere și feroviare și devine punct de legătură pentru axa Iași–Ungheni–Chișinău–Odesa, inclusă în TEN-T și finanțată de UE/IFIs.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

În 2023–2024, Uniunea Europeană a modificat harta TEN-T pentru a include Moldova și Ucraina. Capitala devine astfel un nod al noului coridor “Marea Baltică – Marea Neagră – Marea Egee (BBA)”, care conectează Polonia și statele baltice cu Marea Neagră și mai departe cu Grecia. Acest coridor este conceput ca un alternativ sigur la rutele maritime și la lanțurile de aprovizionare perturbate de războiul din Ucraina.

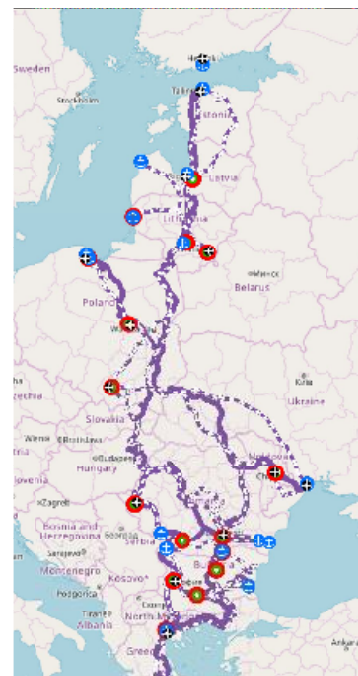
Astfel, Chișinăul nu mai este doar un centru național de transport, ci se re poziționează ca punct de tranzit în rețelele europene, ceea ce aduce oportunități de investiții și dezvoltare economică.

La 22 decembrie 2023, Comisia Europeană a semnat acorduri de nivel înalt cu Ucraina și Moldova pentru a revizui rețeaua TEN-T în teritoriile acestora. Aceste acorduri reflectă noi priorități de transport contextuale războiului din Ucraina și prevăd extinderea a patru coridoare europene de transport în aceste țări, până la porturile Mariupol și Odesa.

Conform noilor planuri, următoarele coridoare europene vor fi extinse în Moldova și Ucraina:

- Coridorul Marea Baltică – Marea Neagră – Marea Egee (trece prin Lviv și Chișinău, până la Odesa) PierNextEU for Ukraine.
- Coridorul Mare Nord (Marea Nordului) – Baltic (se va întinde prin Lviv și Kiev către Mariupol).
- Coridorul Rin – Dunăre și Coridorul Mediteranean (până la Lviv).
- În consecință, Coridorul Mediteranean, anterior extins până la granița cu Ucraina prin Ungaria, va fi redus și se va încheia în regiunea Zagreb (Croatia)

Extinderea este parte a unei strategii regionale mai ample: UE utilizează fonduri precum Connecting Europe Facility (CEF), inițiative precum Solidarity Lanes (coridoare solidare) pentru a sprijini economia Ucrainei și reconectarea sa cu piața europeană. De asemenea, Moldova beneficiază de sprijin similar pentru alinierea infrastructurii sale de transport la standardele UE și integrarea într-un sistem interoperabil.



Noile coridoare europene TENT

2.2.5. Rolul Chișinăului în rețelele regionale de transport rutier

Poziția geografică a Chișinăului, aflat la intersecția axelor est–vest și nord–sud din spațiul dintre Uniunea Europeană și Ucraina, îi conferă o importanță strategică în rețelele regionale de transport. Capitala Republicii Moldova nu mai este doar un centru administrativ și economic

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

intern, ci devine treptat un nod de tranzit paneuropean, conectat la infrastructura TEN-T și la rețeaua rutieră internațională E-roads²⁹.

Această transformare este determinată de două direcții majore:

- Integrarea în coridoarele TEN-T, care deschid accesul Moldovei la fonduri și proiecte europene pentru modernizarea infrastructurii rutiere.
- Implementarea proiectelor locale cu impact regional, precum șoseaua de centură M2 a Chișinăului, ce urmărește decongestionarea traficului urban și consolidarea rolului capitalei ca punct logistic.

Astfel, Chișinăul devine punct de convergență al rutelor internaționale: spre vest, prin România și Uniunea Europeană; spre est, către Odesa și rețelele ucrainene; iar spre sud, către Giurgiulești (singura deschidere a Moldovei la Dunăre și Marea Neagră). Această vocație plasează orașul în centrul procesului de reconfigurare a mobilității regionale și a integrării economice europene.

2.2.5.1. Poziționare pe rețelele TEN-T și E-roads

Chișinăul se află la intersecția unor axe majore ale rețelei rutiere europene, fapt ce îi conferă un rol strategic în conectivitatea regională³⁰:

- Prin E581, capitala este legată direct de România (Mărășești–Albița–Leușeni) și de Ucraina (Odesa), reprezentând principala rută est–vest.
- Prin E584, via M3, Chișinăul se conectează la Giurgiulești – singura ieșire a Moldovei la Dunăre și Marea Neagră – și, implicit, la porturile maritime internaționale.
- Prin M2/E584, orașul este conectat către nord, prin Orhei și Soroca, până la granița cu Ucraina, asigurând astfel o dublă deschidere spre rețelele rutiere ucrainene³¹.

Această poziționare transformă Chișinăul într-un nod cheie de intersecție a fluxurilor comerciale dintre Uniunea Europeană și regiunea Mării Negre.

2.2.5.2. Șoseaua de centură M2 – infrastructură critică pentru mobilitatea urbană și periurbană

Un proiect de importanță strategică îl constituie șoseaua de centură M2³², menită să devină infrastructura de bază pentru gestionarea traficului de tranzit.

- Centura poate devia transportul greu din interiorul orașului, reducând poluarea și blocajele rutiere.
- Intersecțiile acesteia cu M1 (spre Leușeni–Albița) și M3 (spre Giurgiulești) oferă oportunități pentru dezvoltarea unor zone logistice și industriale în jurul Chișinăului.

²⁹ https://enlargement.ec.europa.eu/funding-technical-assistance/business-opportunities/publication-call-expressions-interest-eueeamoldova-based-businesses-invest-republic-moldova_en

³⁰ https://enlargement.ec.europa.eu/funding-technical-assistance/business-opportunities/publication-call-expressions-interest-eueeamoldova-based-businesses-invest-republic-moldova_en

³¹ <https://www.ebrd.com/home/news-and-events/news/2024/ebd-lends-150-million-for-road-upgrades-in-moldova.html>

³² <https://www.eib.org/en/projects/all/20200537>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- Proiectul beneficiază de finanțare BERD și sprijin tehnic din partea Uniunii Europene, care, în 2024, a menționat în raportul de țară necesitatea finalizării inelului rutier, în baza unui studiu de preferezabilitate.

La nivel urban, proiectele de infrastructură aduse de integrarea în TEN-T au un efect direct asupra calității vieții locuitorilor Chișinăului. Scoaterea traficului greu din zona centrală și redistribuirea fluxurilor către inelul de centură vor duce la decongestionarea rețelei stradale interne, reducerea poluării și crearea unor condiții mai prietenoase pentru locuire și mobilitate alternativă (transport public, biciclete, spații pietonale).

Pe plan logistic, noile conexiuni transformă zona periurbană a Chișinăului într-un spațiu de expansiune pentru centre de distribuție, depozite moderne și terminale intermodale. Poziționarea la intersecția axelor Est–Vest și Nord–Sud oferă un avantaj competitiv semnificativ pentru companiile de transport și comerț, făcând din capitală un punct de consolidare a fluxurilor regionale.

Din punct de vedere economic, reducerea timpilor de tranzit și a costurilor logistice stimulează atractivitatea Chișinăului pentru investițiile străine. Companiile producătoare și operatorii de logistică pot beneficia de proximitatea directă față de piața Uniunii Europene și de accesul rapid către Ucraina și regiunea Mării Negre. Această schimbare poziționează capitala nu doar ca un hub de tranzit, ci și ca un pol de creștere regională, generând locuri de muncă și impulsuri pentru industriile conexe.

Integrarea infrastructurală a Chișinăului se materializează prin legătura directă cu autostrăzile în construcție din România – A7 (Autostrada Moldovei) și A8 (Autostrada Unirii). Acestea conectează Republica Moldova cu inima rețelei TEN-T europene, oferind acces rapid spre Polonia, Germania și restul Europei Centrale. Astfel, Chișinăul devine nu doar un capăt de linie, ci un veritabil nod european, inserat organic în rețelele de mobilitate continentale.

2.2.6. Rolul Chișinăului în rețelele regionale de transport feroviar

Pentru Republica Moldova, modernizarea infrastructurii feroviare marchează o schimbare de paradigmă. Rețeaua actuală, construită în mare parte pe standarde sovietice, cu linii vechi, diesel și viteze reduse, a devenit un factor limitativ pentru dezvoltarea economică și pentru integrarea internațională (Calea Ferată din Moldova, Raport anual 2024). Prin proiectele sprijinite de Uniunea Europeană, Banca Europeană de Investiții și BERD, țara face tranziția către o infrastructură feroviară competitivă, interoperabilă cu standardele europene și integrată direct în piața unică. Astfel, Moldova își depășește statutul de periferie și devine parte a coridoarelor continentale de mobilitate și comerț.

Pentru Chișinău, capitala nu mai este doar un nod național, ci se transformă într-un hub feroviar internațional. Conectarea la ecartamentul standard european și electrificarea liniilor³³ permit nu doar transport rapid de pasageri, ci mai ales dezvoltarea unui centru logistic de transbordare

³³ <https://www.railwaypro.com/wp/eu-to-fund-moldovas-first-electrified-railway-line/>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Est–Vest. În jurul capitalei pot apărea terminale intermodale, parcuri logistice și investiții private care valorifică poziția strategică a orașului la intersecția fluxurilor dintre Uniunea Europeană, Ucraina și regiunea Mării Negre³⁴.

Pentru întreaga regiune, aceste coridoare modernizate capătă o dimensiune strategică suplimentară. Ele funcționează ca rute alternative pentru exporturile ucrainene, în special pentru cereale și materii prime critice, contribuind la menținerea fluxurilor comerciale în contextul perturbărilor generate de conflict. Astfel, Chișinăul și Moldova nu doar că își cresc relevanța economică, dar devin și un pilon al securității alimentare europene și al rezilienței regionale.

2.2.6.1. Integrarea europeană și coridoarele TEN-T

Prin decizia Comisiei Europene de extindere a rețelei TEN-T către Republica Moldova și Ucraina, transportul feroviar devine coloana vertebrală a conectivității. Axa Iași–Ungheni–Chișinău–Odesa este analizată în prezent printr-un studiu de coridor finanțat de UE, având ca obiectiv integrarea acesteia în rețeaua centrală TEN-T³⁵.

Un element prioritar este proiectul Ungheni–Chișinău cu ecartament standard (1.435 mm), care ar permite interoperabilitatea directă cu rețeaua feroviară europeană prin nodurile Iași–Pașcani. Această investiție este crucială pentru eliminarea „rupturii de ecartament”, reducând timpii și costurile de transbordare la frontieră și deschizând calea către fluxuri feroviare continue dinspre Germania, Polonia sau Italia până la Chișinău și mai departe către Odesa.

2.2.6.2. Reabilitarea coridoarelor existente

În paralel cu planurile de extindere, infrastructura feroviară existentă este supusă unor lucrări de modernizare. În 2023, BERD și UE au aprobat un pachet de 71 milioane euro³⁶, destinat reabilitării unor tronsoane esențiale:

- Vălcineț–Bălți–Ungheni – coridor nordic care leagă Moldova de România prin Ungheni, vital pentru transportul de marfă spre Uniunea Europeană.
- Chișinău–Căinari – tronson parte din axa nord–sud, conectând capitala cu portul Giurgiulești și facilitând exporturile agricole și industriale.

Aceste reabilitări vizează creșterea capacității de transport, reducerea restricțiilor de viteză și creșterea siguranței circulației. Moldova contribuie cu o cofinanțare de 28 milioane euro, semnalând prioritatea strategică a proiectului.

2.2.6.3. Standardizare și electrificare – direcția modernă

³⁴ https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-07/Integration_of_the_UAMD_railway_system_into_the_EU_transport_system.pdf

³⁵ <https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2024/01/TEN-T-annual-report-Observing-Participants-2023.pdf>

³⁶ <https://www.ebrd.com/home/news-and-events/news/2023/ebd-and-eu-support-moldovan-railways-rehabilitation-project.html>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

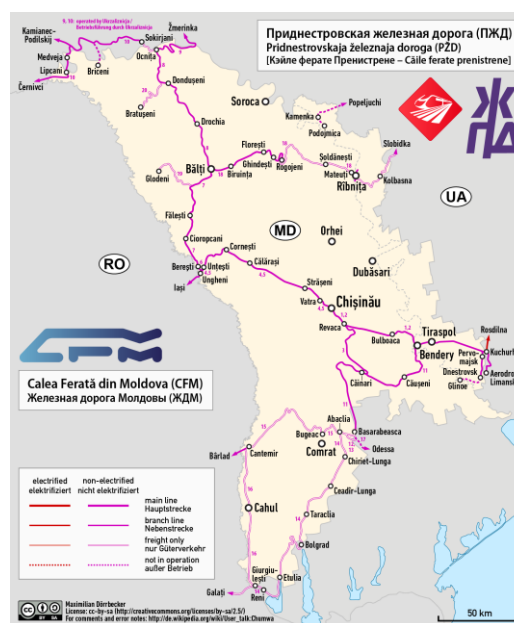
Pentru creșterea competitivității, Uniunea Europeană și Banca Europeană de Investiții au inițiat un studiu de fezabilitate pentru modernizarea liniei Ungheni–Chișinău³⁷. Obiectivele cheie sunt:

- Construirea unei linii paralele cu ecartament standard (1.435 mm), pentru compatibilitate directă cu trenurile europene.
- Electrificarea liniei (25 kV AC), care permite introducerea trenurilor rapide de pasageri și poate crește capacitatea de transport de marfă.
- Digitalizarea și modernizarea instalațiilor de semnalizare și management al traficului, pentru reducerea riscurilor operaționale și integrarea în platformele digitale TEN-T.

Pentru Republica Moldova, modernizarea și integrarea coridoarelor feroviare reprezintă o schimbare structurală de scară națională. Țara trece de la o rețea moștenită din perioada sovietică, caracterizată prin infrastructură învechită, viteze reduse și lipsă de interoperabilitate, la o infrastructură competitivă, aliniată standardelor europene. Prin aceasta, Moldova își consolidează legăturile economice cu Uniunea Europeană, devine eligibilă pentru finanțări strategice și își crește atractivitatea pentru investiții industriale și logistice.

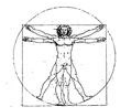
Pentru Chișinău, capitala devine un nod feroviar internațional de prim rang, situat pe axa Est–Vest. Transformarea orașului într-un hub de transbordare și logistică nu doar că optimizează fluxurile de marfă dintre UE și Ucraina, dar creează și premise pentru dezvoltarea de terminaluri intermodale, centre de distribuție și zone logistice periurbane. Astfel, rolul orașului se extinde dincolo de funcția administrativă, către o centralitate economică și geostrategică în regiune.

Pentru regiune, coridoarele reabilite și adaptate la standardul european devin un canal vital pentru exporturile ucrainene, în special pentru cereale și produse agroalimentare. Această funcție conferă Moldovei și Chișinăului un rol esențial în arhitectura securității economice și alimentare europene. În același timp, consolidarea acestor rute contribuie la diversificarea și securizarea fluxurilor comerciale pe fondul instabilității generate de conflictul din vecinătate, oferind o alternativă sigură și previzibilă pentru transportul Est–Vest.



Sistemul feroviar din Moldova

³⁷ https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/commission-initiates-feasibility-study-better-connect-ukrainian-and-moldovan-railway-networks-eu-2022-10-21_en



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

2.2.7. Rolul Chișinăului în rețelele regionale de transport aerian

Aeroportul Internațional Chișinău, redenumit oficial cu codul RMO în ianuarie 2024, este astăzi unicul aeroport cu trafic regulat din Republica Moldova (CAA Moldova, 2024; MIDR, 2024). Cu peste 95% din totalul zborurilor de pasageri și cargo concentrate aici, RMO reprezintă nu doar infrastructura centrală de mobilitate aeriană a țării, ci și o arteră



Destinații deservite de transportul aerian

vitală pentru economia urbană și regională. Aeroportul se constituie într-un pol de dezvoltare, conectând direct Chișinăul la rețelele internaționale³⁸.

Închiderea spațiului aerian în februarie 2022, pe fondul conflictului din Ucraina, a adus o stagnare fără precedent pentru mobilitatea aeriană. Totuși, redeschiderea din 2023 și revenirea traficului în 2024 au generat o creștere spectaculoasă de 46% a fluxului de pasageri (Aeroportul Internațional Chișinău, Raport anual 2024). Această dinamică confirmă reziliența și potențialul de regenerare al sectorului aviatic moldovenesc. Din punct de vedere urbanistic, această creștere semnalează necesitatea de a reorganiza conexiunile rutiere și feroviare cu aeroportul, pentru a susține integrarea acestuia în rețeaua regională de transport.³⁹

Prin RMO, Chișinăul se profilează drept hub aerian între Uniunea Europeană și Orientul Mijlociu, consolidând conectivitatea economică și socială a regiunii. Rețelele de zboruri oferite de companiile tradiționale (TAROM, Austrian Airlines, LOT, Lufthansa) asigură legături directe cu centre nodale europene precum Viena, Frankfurt sau Varșovia, în timp ce operatorii low-cost (Wizz Air, FlyOne, HiSky) deservesc fluxurile de mobilitate economică și turistică către Italia, Germania, Marea Britanie și Israel.

Această combinație creează premisele unei accesibilități policentrice, integrând capitala moldovenească într-o rețea aeriană regională densă.

2.2.7.1. Infrastructură și perspective de dezvoltare

Capacitatea actuală a aeroportului este deja supusă presiunii cererii. Urbanistic, acest fapt impune o viziune integrată de dezvoltare a zonei aeroportuare:

- Extinderea terminalului și a zonelor cargo poate susține dezvoltarea de centre logistice și spații industriale în proximitate.

³⁸ <https://thegaze.media/news/moldovas-main-airport-officially-adopts-new-derussified-international-code>

³⁹ LSSIP 2023 - MOLDOVA LOCAL SINGLE SKY IMPLEMENTATION

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- Digitalizarea serviciilor (check-in, securitate, logistică) facilitează managementul fluxurilor și reducerea timpilor de procesare.
- Integrarea în TEN-T ar transforma aeroportul într-un obiectiv eligibil pentru finanțări europene, accelerând procesul de modernizare.

Astfel, RMO nu mai este doar o infrastructură de transport, ci o platformă urban-regională de dezvoltare.

Pentru Chișinău și Moldova Impactul este evident. Economic, aeroportul funcționează ca ancoră de investiții, atrăgând capital în turism, IT, servicii și logistică. Pentru mobilitate, RMO reduce presiunea asupra drumurilor și căilor ferate, oferind o conexiune rapidă la piețele europene și la fluxurile internaționale. La nivel regional, Chișinăul este perceput tot mai mult ca poarta aeriană a Republicii Moldova și a sud-vestului Ucrainei⁴⁰, consolidând rolul capitalei ca nod de acces în regiunea Mării Negre.

2.2.8. Rolul Chișinăului în rețelele regionale de transport multimodal și logistica

Dezvoltarea coridoarelor TEN-T conferă Chișinăului un rol central în arhitectura multimodală a Republicii Moldova. Deși capitala nu are acces direct la mare, Portul Internațional Liber Giurgiulești, situat la circa 220 km sud, asigură o conexiune esențială la Dunăre și Marea Neagră. Legătura rutieră principală este asigurată de drumul expres M3/E584, care conectează direct Chișinăul de Giurgiulești, integrând transportul rutier, feroviar și fluvial într-un sistem logistic coerent⁴¹.



Portul Giurgiulești în context European și maritim

Portul Giurgiulești are o funcție strategică multiplă:

- maritimă, prin accesul la Marea Neagră și porturile europene (Constanța, Varna, Burgas);
- fluvială, prin conectarea cu rețeaua navigabilă a Dunării, care leagă Moldova și Europa;
- feroviară, datorită ecartamentului mixt, care permite interoperabilitate atât cu rețeaua europeană, cât și cu cea din spațiul estic.

Această infrastructură multimodală transformă Chișinăul într-un nod logistic hinterland al Giurgiuleștiului: capitala funcționează ca punct de concentrare a fluxurilor de marfă care sunt apoi direcționate către piețele europene și globale.

⁴⁰ <https://www.caa.md/sites/default/files/media/documents/2025-02/NASP%20Moldova%20ed01.semnat.pdf>

⁴¹ <https://euneighbourseast.eu/news/explainers/eu-investments-in-eap-transport-infrastructure-explained/>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Coridorul Chișinău–Giurgiuilești⁴² are și o dimensiune critică în contextul războiului din Ucraina. Prin „Rutele Solidarității” promovate de Comisia Europeană, infrastructura rutieră și feroviară a Moldovei a fost utilizată pentru a asigura tranzitul cerealelor și produselor agroalimentare ucrainene către porturile UE, reducând dependența de porturile blocate sau nesigure de la Marea Neagră.

Urbanistic și teritorial, această conectivitate deschide oportunități pentru:

- dezvoltarea de terminale logistice periurbane în Chișinău, care să pregătească și să distribuie fluxurile spre Giurgiuilești⁴³;
- zone industriale și parcuri de producție în apropierea șoselelor și căilor ferate strategice;
- integrarea capitalului privat în lanțurile logistice regionale, prin parteneriate public–private pentru depozite și huburi intermodale.

Astfel, relația Chișinău–Giurgiuilești nu este doar o conexiune infrastructurală, ci un sistem logistic integrat, capabil să ofere Moldovei acces direct la rutele maritime și să consolideze poziția capitalei ca punct de transbordare Est–Vest și Nord–Sud.

2.2.9. Rolul Chișinăului în rețelele logistice și de conectivitate comercială

Căile de solidaritate – “Solidarity Lanes” ale CE

Lansate de Comisia Europeană în mai 2022, „Căile de solidaritate” au devenit răspunsul strategic al Uniunii Europene la blocajul porturilor maritime ucrainene cauzat de invazia rusă. Pentru Republica Moldova, această inițiativă s-a tradus printr-o schimbare de paradigmă în prioritățile de infrastructură: drumurile și căile ferate care traversează teritoriul său au fost incluse direct în rețeaua logistică europeană de urgență⁴⁴.

Inițiativa Solidarity Lanes a devenit vitală pentru economia Ucrainei, oferind rute alternative de transport prin Moldova și Europa pentru exporturile și importurile afectate.

Din punct de vedere operațional, proiectele finanțate de UE și instituțiile financiare internaționale (BEI, BERD, Banca Mondială) au vizat:

- modernizarea coridorului feroviar nord–sud (Bălți–Chișinău–Căinari), utilizat pentru transportul cerealelor din Ucraina către porturile dunărene și către Constanța;
- reabilitarea tronsoanelor Bălți–Vălcineț–Ungheni, pentru a asigura un flux mai rapid de marfă către România și, implicit, către infrastructura TEN-T;
- îmbunătățirea drumurilor (Ungheni, Leușeni, Sculeni), folosite intens pentru camioanele care transportă cereale, produse industriale și combustibili⁴⁵.

Pentru Chișinău, aceste intervenții consolidează poziția sa de nod logistic între România și Ucraina. Orașul a devenit punct de preluare, sortare și redistribuire a fluxurilor de marfă, ceea

⁴² https://www.danubecommission.org/uploads/doc/Solidarity_UA_EU/Factsheets/Port_factsheet_Giurgiuilesti_20.06.2022.pdf

⁴³ <https://www.portseurope.com/port-of-giurgiuilesti/> <https://www.portseurope.com/port-of-giurgiuilesti/>

⁴⁴ https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/solidarity-lanes-latest-figures-june-2025-2025-08-04_en

⁴⁵ <https://www.eib.org/en/stories/moldova-roads-ukraine>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

ce a dus la o reconfigurare a funcțiunilor periurbane, prin apariția de depozite temporare, terminale intermodale și centre de logistică.

La nivel regional și european⁴⁶, integrarea Moldovei în Căile de solidaritate a avut trei consecințe majore:

- Securitatea alimentară a UE – Chișinău, prin rețelele sale de conectivitate, a devenit parte din lanțul logistic care a permis exportul a milioane de tone de cereale ucrainene către piețele internaționale.
- Redefinirea coridoarelor Est–Vest – fluxurile comerciale care anterior treceau preponderent prin Marea Neagră au fost realiniate prin infrastructura terestră a Moldovei.
- Creșterea importanței geostrategice a Moldovei – includerea sa în planificările UE a accelerat procesele de integrare și de finanțare pentru modernizarea infrastructurii de transport.

Prin urmare, Chișinău a căpătat treptat rolul de nod central de consolidare și diseminare a fluxurilor de marfă. Transbordările vin prin Ungheni, se prelucrează în capitală, apoi se redirecționează spre rețeaua feroviară și rutieră TEN-T. Acest proces a stimulat dezvoltarea terminalelor intermodale și a centrelor de distribuție în zonele periurbane, ancorându-se direct în strategia de dezvoltare urbană și a localităților suburbane.

Infrastructura modernizată prin Solidarity Lanes face din Moldova și Chișinău o punte logistică esențială între Uniunea Europeană și Ucraina, fire esențiale în asigurarea accesului Ucrainei la piețele internaționale, contribuind astfel la securitatea economică și alimentară a Europei.

2.2.9.1. Mobilitate urbană și ITS

Chișinău se află într-un proces accelerat de reconfigurare a mobilității urbane, ca parte a tranziției către standardele europene de transport și de integrare în coridoarele TEN-T. În acest sens, municipalitatea lucrează la Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), document strategic ce vizează reducerea congestionării, creșterea eficienței transportului public și stimularea mobilității alternative (biciclete, trasee pietonale, sisteme de car-sharing).

Un element central al PMUD este corelarea mobilității interne cu infrastructura regională de tranzit⁴⁷.

Prin implementarea inelului rutier M2 și modernizarea coridoarelor radiale (M1, M3, E581), se creează premisele ca fluxurile de tranzit greu să fie deviate din zona centrală, eliberând spațiul urban pentru o circulație mai fluentă și pentru dezvoltarea zonelor rezidențiale și comerciale.

În paralel, la nivel național, Republica Moldova a lansat o strategie ITS (Intelligent Transport Systems), care urmărește digitalizarea managementului traficului (sisteme de semaforizare adaptivă, monitorizare prin senzori și camere inteligente), optimizarea transportului public prin ticketing electronic, monitorizare în timp real și integrarea rutelor urbane cu cele periurbane și

⁴⁶ https://commission.europa.eu/topics/eu-solidarity-ukraine/eu-assistance-ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes_en

⁴⁷ <https://mill.md/pmud/>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

alinieră la standardele UE în ceea ce privește interoperabilitatea și securitatea datelor, esențială pentru includerea în rețelele logistice europene⁴⁸.

Importanța acestor măsuri este majoră pentru fiabilitatea distriburii marfurilor, conexiunile critice între coridoarele internaționale și destinațiile urbane finale (centre logistice, terminale intermodale, zone industriale). În lipsa unei infrastructuri ITS și a unui PMUD coerent, avantajele investițiilor europene în TEN-T riscă să fie diminuate prin blocaje urbane și întârzieri operaționale⁴⁹.

Astfel, Chișinăul devine un laborator urban pentru integrarea mobilității locale cu fluxurile internaționale, oferind un model de urbanism orientat spre conectivitate, sustenabilitate și interoperabilitate digitală. Dintr-o capitală supraaglomerată și cu o rețea rutieră fragmentată, orașul are șansa să evolueze într-un nod inteligent de mobilitate regională, capabil să sprijine nu doar nevoile proprii, ci și rolul strategic al Republicii Moldova în rețeaua europeană de transport.

2.2.9.2. Servicii emergente de transport de marfă

Integrarea Republicii Moldova în coridoarele europene de transport și presiunea reconfigurării fluxurilor comerciale după 2022 au generat o mutare structurală a pieței de transport și logistică. Dacă până de curând Chișinăul era un simplu punct de tranzit pentru mărfurile care intrau și ieșeau din țară, astăzi orașul se conturează ca un centru logistic emergent, cu rol de agregare, consolidare și redistribuire a fluxurilor regionale⁵⁰.

În 2025, companiile de transport și operatorii de logistică au început să anunțe noi hub-uri periurbane orientate spre servicii de grupaj și soluții multimodale, în proximitatea viitorului inel rutier M2 și a căilor ferate modernizate Ungheni–Chișinău–Căinari⁵¹.

Creșterea cererii pentru transporturi de tip LTL (less-than-truckload) a determinat apariția unor operatori care oferă servicii de grupaj centrate pe Chișinău. În practică, acest lucru înseamnă că încărcături mici, provenite de la multiple companii locale, sunt consolidate în hub-urile logistice de la marginea capitalei, pentru a fi redirecționate eficient către:

- România, prin Ungheni și viitorul pod rutier Iași–Ungheni;
- Ucraina, prin Odesa și coridorul estic;
- porturile europene, prin Giurgiu-lești–Constanța.

Acest tip de serviciu aduce eficiență economică (costuri mai mici, optimizarea capacităților de transport) și fiabilitate urbană (mai puține camioane mari care circulă prin centrul capitalei, fluxurile fiind deviate către zone logistice periferice).

Noile hub-uri logistice anunțate în 2025 sunt prevăzute în zonele periurbane ale Chișinăului (spre Sângera, Stăuceni, Cricova și Bubuieci), la intersecțiile majore ale inelului rutier și ale drumurilor radiale M1, M2 și M3. Această localizare strategică are mai multe efecte:

⁴⁸ https://enlargement.ec.europa.eu/funding-technical-assistance/business-opportunities/publication-call-expressions-interest-eueamoldova-based-businesses-invest-republic-moldova_en

⁴⁹ <https://www.transport-community.org/news/moldova-moves-towards-smarter-transport-first-workshop-on-its-strategy-held-in-chisinau/>

⁵⁰ <https://logos-pres.md/en/news/a-multimodal-hub-will-be-built-in-chisinau/>

⁵¹ <https://www.globalhighways.com/wh12/news/moldova-gets-ebrd-loan-m1-m2-upgrades>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- Relocarea presiunii logistice din centrul urban – depozitele vechi și halele industriale din interiorul orașului pot fi reconfigurate pentru funcțiuni rezidențiale sau servicii, eliberând teren valoros.
- Crearea unui arc logistic periurban – o coroană de terminale intermodale și centre de distribuție care conectează direct Chișinăul cu rețeaua rutieră și feroviară europeană.
- Stimularea dezvoltării economice locale – zonele logistice devin poluri de atracție pentru IMM-uri, servicii conexe (reparații, IT logistic, transport frigorific) și investiții private.

Astfel, transformarea logistică generează un nou model de dezvoltare: Chișinăul se extinde funcțional, iar zonele periurbane devin motoare de creștere economică, nu doar spații rezidențiale dispersate.

Emergența acestor servicii multimodale și hub-uri logistice nu poate fi privită izolat. Ele se leagă direct de:

- coridorul TEN-T Baltic–Black Sea–Aegean Sea, în care Chișinăul este acum nod oficial;
- proiectele de infrastructură majoră (Ungheni–Chișinău standard-gauge, inelul rutier M2, drumul expres spre Giurgiu-lești);
- piața UE a transporturilor, unde cererea pentru coridoare alternative sigure și rapide (în special pentru cerealele ucrainene) este în continuă creștere.

Pentru investitori, această transformare înseamnă că Chișinăul nu mai este o periferie logistică, ci un centru emergent, recunoscut de Bruxelles și de marii operatori regionali drept un punct esențial de tranzit și consolidare în lanțurile comerciale Est–Vest.

În esență, Chișinăul se redefinesc urbanistic și economic: dintr-un oraș congestionat, cu infrastructură logistică îmbătrânită, se transformă într-un hub modern, inteligent și multimodal, cu infrastructuri digitale și fizice adaptate la cerințele UE.

2.2.10. Proiecte strategice de conectivitate

2.2.10.1. Extinderea oficială TEN-T: Coridorul „Baltic–Black Sea–Aegean Sea” (BBA)

Revizuirea Regulamentului TEN-T adoptată în perioada 2023–2024 marchează o schimbare de paradigmă pentru Uniunea Europeană. Dacă până în 2022 Republica Moldova și Ucraina erau tratate doar ca vecini în Politica de Vecinătate, conflictul din Ucraina și necesitatea unor „Solidarity Lanes” sigure au determinat Bruxelles-ul să includă aceste două state în rețeaua centrală TEN-T⁵².

Astfel, coridorul „Baltic–Black Sea–Aegean Sea” (BBA) a fost oficial extins⁵³, incluzând rute prin Moldova și Ucraina. Aceasta înseamnă nu doar reconstrucție infrastructurală, ci și aliniere strategică a celor două state candidate la spațiul european de mobilitate și securitate economică.

⁵² <https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2023/09/231003-TCT-TEN-T-revision.pdf>

⁵³ https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI%282022%29729314

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Coridorul BBA are o configurație pan-europeană, traversând 13 țări⁵⁴:

- 11 state membre UE: Finlanda, Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, Slovacia, Ungaria, România, Bulgaria, Grecia, Cipru;
- 2 state partenere integrate oficial: Ucraina și Republica Moldova.

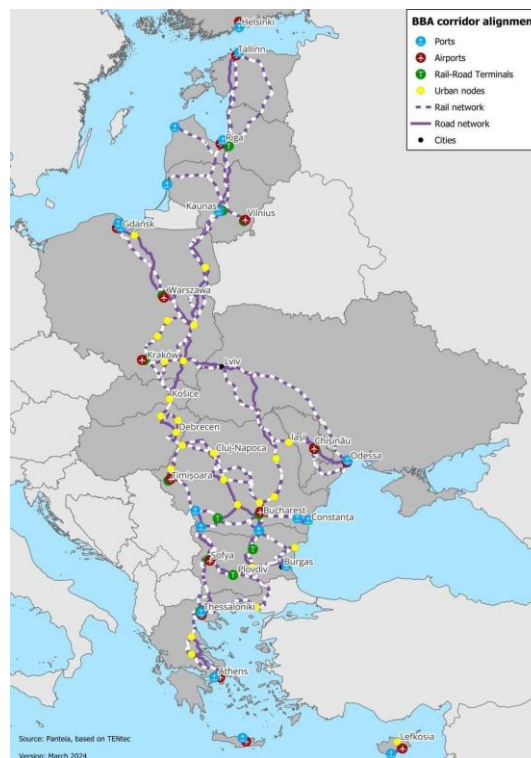
Traseul conectează principalele bazine maritime ale Europei printr-o infrastructură multimodală coerentă:

- Marea Baltică: Helsinki – Tallinn – Riga – Vilnius;
- Europa Centrală și de Est: Polonia – Ucraina (Lviv);
- Moldova și Marea Neagră: Chișinău – Odesa;
- Europa de Sud-Est și Mediterana: România – Bulgaria – Grecia – Cipru.

Poziționarea Chișinăului pe traseul coridorului BBA evidențiază potențialul consolidării rolului său de nod de conectivitate între spațiul baltic, bazinul Mării Negre și sud-estul Europei. Din punct de Vedere al semnificației geografice, pentru UE, coridorul BBA este o rută de transport alternativă, mai puțin expusă riscurilor de securitate din Marea Neagră și care reduce dependența de infrastructura rusă. Totodată, pentru Ucraina, este o arteră vitală de export (cereale, metale, produse industriale) prin Moldova și România către porturile europene (European Commission, Baltic Sea–Black Sea–Aegean Sea Corridor, 2024).

Integrarea oficială a țării în rețeaua centrală TEN-T reprezintă un pas decisiv către conectivitatea europeană. În primul rând, această includere oferă acces direct la instrumentele de finanțare ale Uniunii Europene. Moldova nu mai este percepută ca o periferie izolată, ci ca un segment prioritar al infrastructurii europene, ceea ce îi asigură un flux stabil de investiții externe.

Din punct de vedere tehnic, infrastructura rutieră și feroviară a Republicii Moldova – caracterizată în mare parte de un nivel ridicat de uzură – intră acum pe lista proiectelor strategice de modernizare la nivel european. Reabilitarea drumurilor expres, adaptarea căilor ferate la ecartamentul standard și electrificarea liniilor devin priorități în cadrul planului TEN-T extins.



Coridorul „Baltic–Black Sea–Aegean Sea” (BBA)

⁵⁴ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/baltic-sea-black-sea-aegean-sea-corridor_en

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

În plus, pentru prima dată, se creează o legătură formală și instituțională între portul Giurgiulești – singura ieșire maritimă a Moldovei – și rețeaua europeană de transport. Astfel, Republica Moldova se conectează direct la rutele maritime internaționale ale UE, fapt care consolidează securitatea economică și capacitatea de export a țării.

La nivel urban, capitala trece printr-o schimbare de paradigmă: dintr-un hub național centrat pe mobilitatea internă, Chișinăul devine un nod internațional al rețelei TEN-T, poziționat la intersecția fluxurilor Est–Vest și Nord–Sud. Această re poziționare ridică orașul pe harta strategică a Europei, transformându-l într-un pol de conectivitate regională.

Proiectele complementare, precum inelul rutier M2, linia feroviară Ungheni–Chișinău cu ecartament standard și modernizarea drumului expres M1, nu mai au doar relevanță locală sau națională. Ele sunt integrate ca piese esențiale ale coridorului pan-european, având impact asupra mobilității și asupra lanțurilor logistice continentale.

Totodată, includerea în TEN-T creează oportunități concrete pentru dezvoltarea de zone logistice periurbane, terminale intermodale și parcuri industriale de mari dimensiuni. Acestea vor atrage investiții private, transformând periferia Chișinăului într-un ecosistem logistic și productiv, capabil să deservească atât piața europeană, cât și fluxurile comerciale cu Ucraina și regiunea Mării Negre.

Integrarea Republicii Moldova și a Chișinăului în coridorul TEN-T „Baltic–Black Sea–Aegean Sea” are și o componentă financiară și tehnică majoră, care deschide accesul la instrumentele de finanțare europeană dedicate infrastructurii strategice (European Parliament and Council, Regulation (EU) 2024/1679; European Commission, 2024). Această includere oficială transformă proiectele locale de transport în proiecte de interes european, eligibile pentru finanțare prioritară și implementare la standardele UE.

Prin acest cadru financiar, proiectele de infrastructură din Moldova devin parte integrantă a rețelei principale TEN-T, ceea ce înseamnă eligibilitate pentru finanțare europeană la nivel similar cu statele membre UE.

Prin urmare BBA trasează o linie de conectivitate Nord–Sud și Est–Vest, care pleacă din țările baltice (Finlanda, Estonia, Letonia, Lituania, Polonia), traversează România și Moldova, continuă spre sud prin Bulgaria și ajunge în Grecia. Scopul coridorului este de a lega trei bazine maritime europene majore: Marea Baltică, Marea Neagră și Marea Egee. Pentru Republica Moldova, includerea în BBA înseamnă că Chișinăul și infrastructura sa devin parte a unei rețele principale transcontinentale.

2.2.10.2. Axă strategică: Iași – Ungheni – Chișinău – Odesa

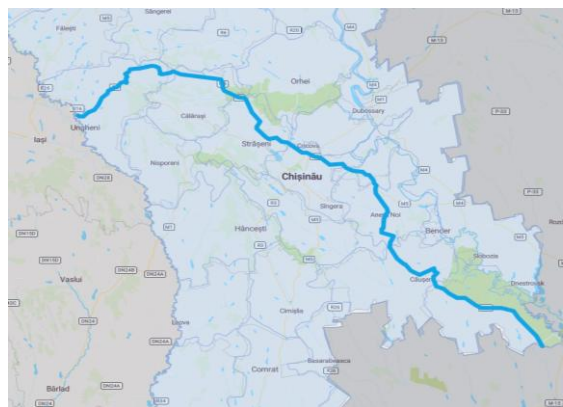
Dacă Coridorul TEN-T „Baltic–Black Sea–Aegean Sea” (BBA) a fost oficial introdus în 2024, odată cu revizuirea rețelei TEN-T pentru a include Republica Moldova și Ucraina, axă strategică Iași–Ungheni–Chișinău–Odesa este o subsecțiune prioritară din interiorul coridorului BBA, cu accent

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

pe legătura directă România–Moldova–Ucraina.⁵⁵ Aceasta reprezintă o ramură critică Est–Vest, în timp ce coridorul BBA are o anvergură continentală mai largă (pe direcțiile Nord–Sud și Est–Vest).

Axa Iași–Ungheni–Chișinău–Odesa este proiectată să devină artera strategică a Republicii Moldova, prin care capitala se transformă dintr-un hub național într-un gateway regional. Investițiile feroviare (ecartament standard și electrificare) și rutiere (podul Ungheni, inelul Chișinăului) sunt complementare și creează condițiile pentru ca orașul să fie un nod de coridor european, recunoscut în arhitectura TEN-T.



Axa Iași–Ungheni–Chișinău–Odesa

Această axă reprezintă coloana vertebrală a conectivității Republicii Moldova cu Uniunea Europeană și Ucraina, fiind inclusă în noua configurație a rețelei TEN-T. Ea integrează fluxurile economice ale trei spații:

- Regiunea Nord-Est a României (Iași, Galați, Brăila), conectată la rețeaua de autostrăzi europene (A7 și A8).
- Republica Moldova, cu centrul său economic și politic Chișinău, care concentrează 1/3 din populația și peste 50% din PIB-ul național.
- Sudul Ucrainei (Odesa), un pol portuar major pentru exporturi cerealiere și industriale, actualmente parțial blocat și dependent de coridoarele alternative prin Moldova și România.

Astfel, axa Iași–Ungheni–Chișinău–Odesa este nu doar un traseu de transport, ci o arteră de securitate economică și alimentară.

Obiectivele studiului complex de coridor inițiat de UE prin Banca Europeană de Investiții (EIB) și DG MOVE, vizează Identifica secțiunile critice unde infrastructura rutieră și feroviară nu corespunde standardelor TEN-T (ex. drumuri cu o singură bandă pe sens, linii de cale ferată neelectrică și cu ecartament diferit)⁵⁶.

- Moderniza și reabilita tronsoanele prioritare, pentru a permite fluxuri continue de marfă și pasageri.
- Integra coridorul în rețeaua principală TEN-T, ceea ce îl face eligibil pentru finanțări CEF (Connecting Europe Facility).

⁵⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/baltic-sea-black-sea-aegean-sea-corridor_en

⁵⁶ <https://www.eib.org/en/press/all/2023-265-solidarity-lanes-study-on-eu-rail-connections-with-ukraine-and-moldova-suggests-deploying-european-track-gauge-on-key-lines>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- Crea o rută alternativă de mare capacitate pentru transportul mărfurilor din România și UE către Odesa și, invers, pentru exporturile ucrainene spre piața europeană.

Componenta feroviară - Chișinăul ar deveni stație terminală interoperabilă cu rețeaua feroviară europeană, favorizând dezvoltarea unor terminale intermodale și a hub-urilor logistice periurbane, în ruma dezvoltării:

- Linia Ungheni–Chișinău - În prezent, infrastructura feroviară moldovenească are ecartament 1.520 mm (ex-sovietic), incompatibil cu standardul european de 1.435 mm. Proiectul studiat de EIB prevede construirea unei linii noi sau adaptarea unei benzi paralele pe traseul Ungheni–Chișinău (~100 km), ceea ce ar elimina necesitatea transbordării și ar reduce timpii de tranzit cu 12–24 ore. Costurile sunt estimate la circa 265 milioane EUR, cu finanțare potențială din CEF și împrumuturi BEI/BERD.
- Electrificarea la 25 kV AC - Modernizarea ar permite introducerea de trenuri rapide de pasageri (viteze de 120–160 km/h) și creșterea capacității de transport marfă. Pentru Republica Moldova, aceasta ar fi prima linie feroviară electrificată conform standardelor UE, reprezentând o aliniere structurală la coridoarele europene.

Componenta rutieră - Chișinăul poate deveni un nod rutier de prim rang, integrat direct în rețeaua de autostrăzi europene și cu acces rapid la piața ucraineană, în urma dezvoltării⁵⁷.

- Podul rutier peste Prut la Ungheni - Construcția a început în 2025 și reprezintă punctul de joncțiune directă între infrastructura rutieră moldovenească și autostrada românească A8 Autostrada Unirii (aflată în execuție). Podul sprijină evitarea punctelor de trecere suprasolicitate Leușeni–Albița și Sculeni, scurtând timpii de trecere a frontierei.
- Conexiunea cu inelul rutier al Chișinăului - Odată ce M2 (inelul) va fi finalizat, traficul de tranzit poate fi deviat în afara centrului urban, permițând o legătură mai rapidă Ungheni–Chișinău–Căinari–Odesa. Această combinație (pod și centura) poate reduce semnificativ timpii de transport și poate crește atractivitatea rutieră pentru fluxurile comerciale Est–Vest.

Implicații pentru amenajarea teritoriului și economie

- Pol de dezvoltare periurbană – noile conexiuni vor stimula apariția de parcuri logistice și industriale în zona de vest a Chișinăului (spre Ungheni) și în sud (spre Căinari).
- Integrare regională – coridorul va lega orașele Iași și Odesa prin Chișinău, transformând capitala într-un punct de echilibru al fluxurilor Est–Vest.
- Atragerea investițiilor – coridorul face parte din rețeaua TEN-T, deci proiectele devin bancabile pentru investitori și eligibile pentru finanțare europeană.
- Securitate alimentară și energetică – ruta facilitează exportul cerealelor ucrainene și importul resurselor energetice, consolidând rolul Chișinăului ca nod logistic critic.

⁵⁷ https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-07/Integration_of_the_UAMD_railway_system_into_the_EU_transport_system.pdf

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

2.2.10.3. Legătura feroviară Ungheni–Chișinău

Unul dintre cele mai importante proiecte de integrare a Republicii Moldova în rețeaua europeană de transport îl constituie modernizarea legăturii feroviare Ungheni–Chișinău prin introducerea unui ecartament standard european (1.435 mm), paralel cu actuala linie cu ecartament de 1.520 mm utilizată în spațiul ex-sovietic.

Acest studiu realizat de Comisia Europeană și Banca Europeană de Investiții (EIB) în 2023–2024, în cadrul inițiativei „Solidarity Lanes”, a recomandat implementarea unui sistem de dublu ecartament pe segmentul Ungheni–Chișinău, considerat cel mai critic pentru conectarea Moldovei la piața europeană⁵⁸.

Proiectul aflat momentan la nivel de studiu de fezabilitate momentan la nivel de studiu de fezabilitate, este catalogat drept infrastructură strategică de importanță transfrontalieră și eligibil pentru finanțare CEF și BEI.

Implementarea unui sistem dual are două avantaje majore. Primul face referire la menținerea operaționalității actuale, trenurile moldovenești și ucrainene, care folosesc ecartamentul de 1.520 mm, vor putea continua să circule fără întreruperi. Cel de-al doilea avantaj face referire la crearea interoperabilității cu UE, trenurile europene vor putea intra direct în Chișinău pe ecartament standard, fără a fi necesare transbordări costisitoare sau schimbări de boghiuri la granița de la Ungheni.

Această soluție mixtă este deja utilizată în mai multe puncte strategice din Europa Centrală și de Est (ex. Polonia – Ucraina) și reprezintă o măsură de tranziție inteligentă spre integrarea completă în spațiul feroviar european.

Prin această legătură, Chișinăul devine interoperabil cu rețeaua feroviară a UE, un pas simbolic și practic spre integrarea europeană. Proiectul consolidează rolul capitalei ca nod multimodal, importanța coridorului TEN-T Baltic–Black Sea–Aegean Sea și capacitatea Moldovei de a participa la fluxurile logistice continentale fără bariere tehnice⁵⁹.

Beneficii economice și logistice

- Reducerea costurilor de transbordare la frontieră și a timpilor de tranzit pentru marfă.
- Creșterea atractivității Chișinăului ca nod de redistribuire regională, dat fiind că trenurile europene pot intra direct în capitală.
- Dezvoltarea transportului de pasageri – electrificarea planificată (25 kV AC) ar permite introducerea unor servicii rapide Chișinău–Iași–București și, pe termen mediu, conexiuni internaționale către Polonia sau Ungaria.
- Sprijin pentru exporturile Ucrainei – infrastructura devine parte a coridorului logistic „Solidarity Lanes”, permițând transport rapid de cereale și alte mărfuri spre porturile românești și spre UE.

⁵⁸ https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-07/Integration_of_the_UAMD_railway_system_into_the_EU_transport_system.pdf

⁵⁹ https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-07/Integration_of_the_UAMD_railway_system_into_the_EU_transport_system.pdf

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

În concluzie, linia Ungheni–Chișinău este mai mult decât o modernizare feroviară: este un proiect de integrare europeană prin infrastructură, menit să transforme Chișinăul într-un punct de contact direct între Est și Vest, între economia UE și spațiul ucrainean.

2.2.10.4. Reabilitarea coridoarelor nord–sud și a rețelelor feroviare

Un element important al integrării Moldovei în rețeaua TEN-T și în inițiativa europeană „Solidarity Lanes” îl reprezintă modernizarea coridoarelor feroviare de nord–sud, esențiale pentru transportul de marfă și în special pentru exportul cerealelor ucrainene⁶⁰.

În 2023, BERD și Uniunea Europeană au aprobat un pachet pentru reabilitarea unor tronsoane cheie din rețeaua feroviară moldovenească:

- Bălți–Vălcineț–Ungheni (legătura nordică spre Ucraina și România),
- Chișinău–Căinari (axă centrală sudică spre portul Giurgiulești).

Guvernul Republicii Moldova a alocat, la rândul său, o contribuție substanțială demonstrând caracterul prioritar al acestui proiect la nivel național.

Relevanța strategică a coridorului nord–sud este data de poziționarea regională, presiunea pe infrastructura rutieră și fluxurile Agricole. Linia este vitală pentru transportul cerealelor din Ucraina și Moldova către porturile maritime europene, în special Constanța, principal hub logistic la Marea Neagră. Coridorul asigură interconectarea feroviară între nordul Moldovei, Chișinău și portul Giurgiulești, facilitând transbordarea rapidă spre transport rutier și maritim.

O parte semnificativă a traficului de marfă greu este deviată către calea ferată, ceea ce limitează uzura drumurilor și scade costurile logistice⁶¹. Poziționare regională – Moldova se aliniază la obiectivul european de creare a unor coridoare sigure și verzi, conectate la piețele UE și la rețelele de transport energetice și logistice.

Proiectul presupune reînnoirea șinelor și traverselor pe secțiunile degradate, pentru creșterea vitezei medii de circulație, modernizarea instalațiilor de semnalizare și siguranță pentru reducerea riscurilor de exploatare, reabilitarea terasamentului și consolidarea zonelor expuse la alunecări sau infiltrații și pregătirea infrastructurii pentru viitoare electrificări, în acord cu planul de reducere a emisiilor și creștere a eficienței energetice.

În urma implementării proiectului se așteaptă

- Creșterea capacității de transport la peste 12 milioane tone anual, cu prioritate pentru produse agricole și materii prime.
- Reducerea timpilor de tranzit între nordul Moldovei și portul Constanța cu până la 40%.
- Creșterea competitivității exportatorilor moldoveni și ucraineni, prin acces rapid la piețele internaționale.
- Integrarea în coridorul TEN-T Baltic–Black Sea–Aegean Sea, unde Chișinăul și Giurgiuleștiul joacă rol de noduri intermediare.

⁶⁰ <https://www.ebrd.com/home/news-and-events/news/2023/ebd-and-eu-support-moldovan-railways-rehabilitation-project.html>

⁶¹ <https://euneighbourseast.eu/news/latest-news/moldova-eu-supports-rehabilitation-of-north-south-rail-corridor-with-e32-million-investment/>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Reabilitarea coridorului feroviar Bălți–Vălcineț–Ungheni–Chișinău–Căinari marchează o etapă critică în modernizarea infrastructurii feroviare a Republicii Moldova. Prin această investiție, țara își consolidează poziția de punte logistică între Ucraina și Uniunea Europeană, asigurând rute rapide și sigure pentru exporturi și contribuind la stabilitatea economică regională.

2.2.10.5. Soseaua de centura a Chișinăului

Centura Chișinăului depășește cu mult rolul unei simple șosele de centură. Aceasta reprezintă o piesă centrală în reconfigurarea teritoriului periurban și un element de integrare a Republicii Moldova în rețelele logistice europene. Prin funcția sa dublă, de infrastructură urbană și de nod regional al TEN-T BBA⁶², inelul poate transforma capitala într-un pol logistic și economic, capabil să susțină integrarea europeană a țării și să atragă investiții pe termen lung.

Centura rutiera a Chișinăului este una dintre cele mai importante investiții de infrastructură din Republica Moldova, cu funcții care depășesc simpla descongestionare urbană. Aceasta este gândită ca o axă de tranzit strategică, integrată în rețeaua TEN-T⁶³, și ca un instrument de planificare teritorială capabil să reorganizeze fluxurile de transport și dezvoltarea economică a municipiului Chișinău și a localităților suburbane.

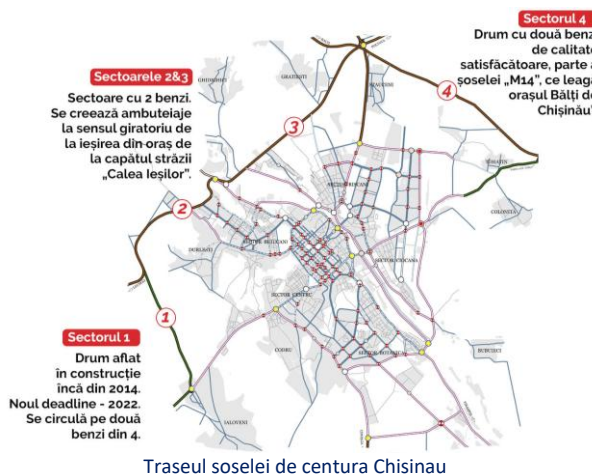
Conform Raportului de Țară al UE pentru Moldova (2024), finalizarea inelului de centura este esențială pentru ca Republica Moldova să devină un nod funcțional al coridorului Baltic–Black Sea–Aegean Sea (BBA). În acest fel, Chișinăul nu mai este doar un punct terminus, ci o stație de trecere și redistribuire a fluxurilor comerciale între România, Ucraina și portul Giurgiu-lești.

Uniunea Europeană și BERD finanțează etapele de prefabricare, reabilitare și modernizare a secțiunilor prioritare ale inelului.

Proiectul este inclus în Strategia Națională de Mobilitate 2023–2030 și în Planul Național de Dezvoltare 2025–2027, ceea ce îi conferă statut de prioritate strategică.

Finanțarea prin Connecting Europe Facility (CEF) permite lucrări de modernizare la standarde europene: profil rutier extins, siguranță rutieră, digitalizare ITS (sisteme inteligente de transport)⁶⁴.

Soseaua de centura indeplinește mai multe funcții principale ce fac referire la:



Traseul soselei de centura Chișinău

⁶² <https://www.globalhighways.com/wh12/news/moldova-gets-ebrd-loan-m1-m2-upgrades>

⁶³ <https://www.ebrd.com/home/work-with-us/projects/psd/54423.html>

⁶⁴ https://enlargement.ec.europa.eu/funding-technical-assistance/business-opportunities/publication-call-expressions-interest-eueamoldova-based-businesses-invest-republic-moldova_en

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Decongestionarea traficului urban - Astăzi, o mare parte a traficului greu (camioane de tranzit Est–Vest și Nord–Sud) traversează arterele orașului, generând aglomerare, poluare și degradarea infrastructurii urbane. Inelul de centura permite devierea acestor fluxuri la periferie, reducând presiunea asupra centrului și asupra coridoarelor radiale (Buiucani, Botanica, Râșcani).

Catalizator pentru dezvoltarea zonelor logistice și industriale - Intersecțiile inelului cu M1 (Chișinău–Leușeni–România) și M3 (Chișinău–Giurgiulești) sunt puncte ideale pentru parcuri logistice și hub-uri intermodale. Aceste zone pot găzdui centre de distribuție, spații de cross-docking și parcuri industriale ușoare, valorificând accesul rapid la coridoarele internaționale. Din perspectiva amenajării teritoriale, se creează premisele pentru un inel de dezvoltare economică periurbană.

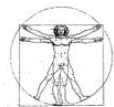
Legături regionale consolidate – Soseaua de centura poate asigura conexiuni rapide și directe între: Nordul Republicii Moldova (Soroca, Bălți, Ungheni) și România (Iași, Târgu Neamț, București), prin M1, Sudul Moldovei și portul Giurgiulești, prin M3, oferind acces la Dunăre și la Marea Neagră, Estul Republicii Moldova și Ucraina, prin conexiunile spre Tiraspol și Odesa. Această integrare transformă centura într-un coridor logistic de rang regional, care poate scurta timpii de transport și poate spori fiabilitatea fluxurilor comerciale.

Impactul teritorial și economic se așteaptă să fie înregistrat atât la nivel urban cât și regional.

Finalizarea inelului rutier de centura al Chișinăului poate redefini modul în care capitala funcționează ca organism urban. Devierea traficului greu de tranzit în afara centrului poate elibera bulevardele principale de presiunea constantă a transportului de mare capacitate, conducând la o fluidizare semnificativă a mobilității interne. Această transformare va îmbunătăți nu doar timpii de deplasare pentru locuitori, ci și calitatea vieții, prin reducerea nivelului de zgomot și a poluării aerului.

În paralel, soseaua de centura facilitează o mai bună integrare a transportului public cu traseele periurban. Astfel, localitățile adiacente (Stăuceni, Durești, Codru, Sângera) vor fi conectate mai eficient la rețeaua centrală, favorizând o dezvoltare policentrică, unde nucleul urban și zonele suburbane funcționează ca un tot coerent.

La scară teritorială, centura devine veriga principală într-un arc logistic regional care conectează România, prin punctele de frontieră de la Ungheni și Leușeni, cu Chișinău și portul Giurgiulești (singura ieșire a Moldovei la Dunăre și Marea Neagră). Acest arc de mobilitate poate asigura fluxuri comerciale continue pe direcția Est–Vest și Nord–Sud, cu acces simultan la piața europeană și la rutele maritime internaționale.



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

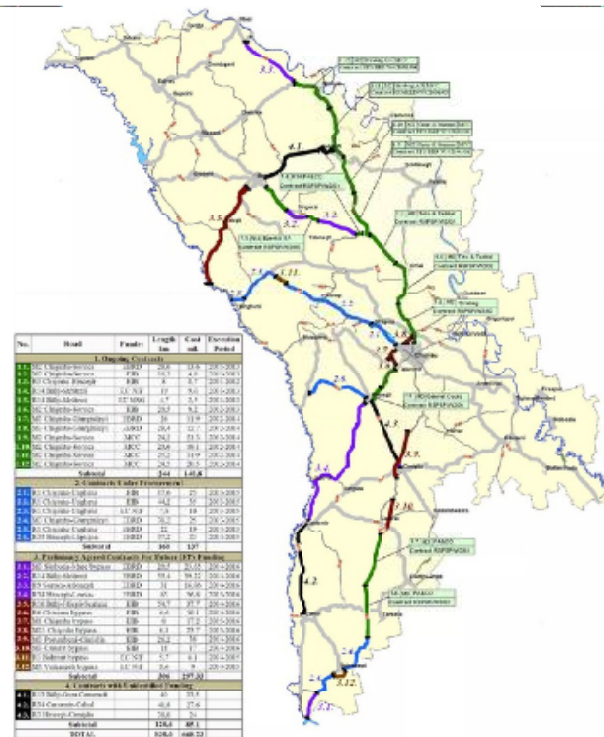
PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Prin integrarea inelului în rețeaua TEN-T, Chișinăul se consolidează ca nod multimodal, unde se întâlnesc infrastructura rutieră, feroviară și logistică. Capitala devine astfel nu doar un punct de tranzit, ci și un centru de redistribuire și coordonare a transportului regional, esențial pentru securitatea alimentară și pentru exporturile Ucrainei în contextul „Solidarity Lanes”⁶⁵.

Impactul economic al acestui proiect este la fel de profund. Amplasarea soselei de centura creează condiții optime pentru dezvoltarea de parcuri industriale, centre de depozitare și hub-uri logistice în proximitatea intersecțiilor cu M1 și M3⁶⁶. Aceste zone vor atrage investiții private datorită accesului direct la coridoarele internaționale și a terenurilor disponibile pentru dezvoltare.

Totodată, prin reducerea timpilor de livrare și a costurilor logistice asociate transbordării și tranzitului urban, Chișinăul își poate crește competitivitatea comercială. Companiile locale și internaționale vor beneficia de un lanț logistic mai scurt și mai eficient, ceea ce poate consolida rolul capitalei ca platformă economică regională.



PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Conexiunea directă cu România, prin Iași și mai departe către București, deschide o punte în care Chișinăul își extinde aria de influență și colaborează cu orașele învecinate. Integrarea rutieră cu autostrăzile A7 și A8 din România consolidează acest traseu ca parte a marii infrastructuri europene (TEN-T), transformând M1 într-o arteră strategică nu doar pentru transport, ci și pentru coeziune teritorială.



Traseu Romania - Leușeni - Chișinău

Astfel, reabilitarea M1 nu este doar un proiect de infrastructură, ci un proiect de amenajare teritorială

de scară națională și regională care sprijină mobilitatea zilnică a cetățenilor, facilitează exporturile și importurile, și creează premisele pentru o urbanizare orientată spre vest, unde Chișinăul se aliniază natural cu dinamica rețelei urbane europene.

Pe termen mediu și lung, modernizarea M1 permite o interconectare mai eficientă cu autostrăzile A7 și A8 din România:

- A7 (Autostrada Moldovei) – parte a coridorului european nord-sud, facilitând transportul rapid între Iași, București și sudul României;
- A8 (Ungheni–Iași–Târgu Mureș) – coridor est-vest, ce poate asigura o legătură directă între Republica Moldova și centrul Europei prin Carpați.

Astfel, drumul M1 devine nu doar o arteră de tranzit regional, ci și o coloană vertebrală pentru integrarea Republicii Moldova în spațiul economic și logistic al UE.

Reabilitarea drumului M1 Chișinău–Leușeni aduce transformări vizibile nu doar în peisajul infrastructural, ci și în viața de zi cu zi a locuitorilor.

În jurul acestui coridor rutier se conturează noi oportunități de investiții: parcuri logistice, centre de distribuție și spații industriale care valorifică proximitatea cu frontiera europeană. Astfel, M1 devine un magnet pentru capitalul străin, dar și un sprijin pentru antreprenorii locali care au nevoie de rute fiabile către piețele Uniunii Europene.

De asemenea, prin modernizarea infrastructurii și implementarea standardelor europene de siguranță rutieră, comunitățile de pe traseu beneficiază direct: drumuri mai bine organizate, reducerea riscurilor de accidente și o calitate sporită a vieții pentru locuitorii din satele și orașele conectate la această arteră.

M1 nu este doar un drum național, acestă funcționează ca o poartă spre Uniunea Europeană. Prin modernizarea sa, Republica Moldova își afirmă orientarea europeană și își întărește parteneriatul strategic cu România.

Conectat la rețelele majore de transport european, M1 devine o coloană vertebrală a integrării, o infrastructură modernă, competitivă și sigură, care face legătura dintre Chișinău, Iași, București și mai departe cu întreaga Europă.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

2.2.11. Recuperarea aeroporturilor și schimbarea codului (RMO)

Aeroportul Internațional Chișinău rămâne principalul hub aerian al Republicii Moldova, purtând o dublă responsabilitate. Pe de o parte, el trebuie să garanteze continuitatea zborurilor regulate, care conectează țara cu marile centre europene (București, Viena, Frankfurt sau Istanbul), pe de altă parte, are misiunea de a se transforma într-un punct de tranzit regional, capabil să atragă nu doar pasageri locali, ci și fluxuri internaționale în căutare de alternative sigure și rapide.

Schimbarea codului operațional în RMO transmite un mesaj clar de siguranță și transparență, aliniind aviația Republicii Moldova la standardele internaționale și consolidând încrederea partenerilor externi (CAA Moldova, 2024; MIDR, 2024).

După perioade marcate de restricții și instabilitate, reconstrucția rutelor aeriene devine o prioritate strategică pentru economia națională. Fiecare zbor direct redeschis înseamnă mai mult decât o conexiune geografică: el susține călătoriile de afaceri, indispensabile pentru investiții, parteneriate și integrarea în rețele economice regionale. Totodată, reprezintă o ancoră pentru transportul de marfă în cală, vital pentru exporturile agricole, industria ușoară și produsele cu valoare adăugată.

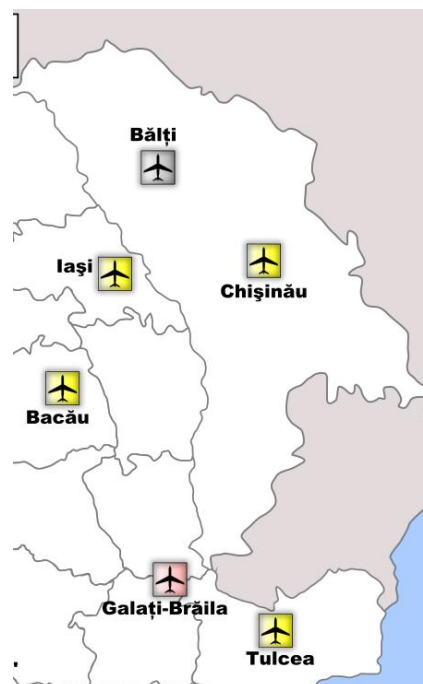
Un aeroport stabil și bine conectat funcționează ca o punte economică, scurtând distanțele dintre Moldova și centrele de decizie europene, facilitând accesul la piețe și generând noi oportunități pentru dezvoltarea internă.

În procesul de reconectare aeriană, companiile aeriene nu sunt doar transportatori, ci adevărați parteneri de dezvoltare. Dintre acestea, TAROM joacă un rol esențial, prin menținerea rutelor tradiționale și sigure, precum legătura directă Chișinău–București. Această rută nu este doar un zbor, ci o arteră vitală care leagă zilnic Republica Moldova de Uniunea Europeană, asigurând acces rapid la capitalele europene prin hub-ul din Otopeni.

Mai mult, prin parteneriate și alianțe internaționale, TAROM oferă pasagerilor din Chișinău acces la rețele globale de destinații. În același timp, compania funcționează ca o legatură strategică între Republica Moldova și România devenind o garanție practică de conectivitate. Astfel, TAROM nu este doar un operator aerian, ci un garant de stabilitate și continuitate.

Pri urmare, aeroportul nu mai este doar o infrastructură periferică, ci un motor de dezvoltare. În jurul său se articulează noi zone economice și logistice: parcuri cargo, terminale de transport și centre de distribuție capabile să atragă investiții majore. Totodată, proximitatea aeroportului stimulează apariția de zone de afaceri și servicii (hoteluri, centre de conferințe, birouri internaționale) transformând spațiul aeroportuar într-un veritabil district economic.

Prin dezvoltarea conexiunilor multimodale (linii de cale ferată modernizate, drumuri expres și transport public urban și periurban) aeroportul se integrează organic în țesutul urban al



PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Chișinăului. El devine astfel nu doar un punct de plecare, ci un pol urbanistic în sine, capabil să influențeze dinamica teritorială și să redefinească direcțiile de creștere ale capitalei.

Dincolo de funcțiile economice și urbane, aeroporturile Moldovei, modernizate sub noul cod RMO, capătă și o dimensiune simbolică. Ele devin poarta Republicii Moldova către Uniunea Europeană, dovadă că integrarea europeană nu se măsoară doar în tratate politice, ci și în infrastructuri concrete: drumuri, coridoare și aeroporturi care scurtează distanțele și aduc Europa mai aproape de cetățean.

2.2.12. Concluzie

Integrarea Chișinăului în rețelele regionale și europene de transport reflectă o transformare structurală cu implicații politice, economice și urbanistice de amploare. Poziționarea capitalei la intersecția coridoarelor Est–Vest și Nord–Sud, dublată de includerea Republicii Moldova în rețeaua centrală TEN-T, redefinesc rolul orașului dintr-un centru administrativ național într-un hub logistic de rang regional.

La nivel european, Chișinăul este perceput astăzi ca poartă de acces către Republica Moldova și, prin intermediul axei Iași–Ungheni–Chișinău–Odesa, ca arteră vitală de tranzit pentru Ucraina. Această reconfigurare a fost accelerată de inițiativa „Solidarity Lanes”, care a transformat infrastructura moldovenească într-un element critic pentru securitatea alimentară a Uniunii Europene și pentru continuitatea fluxurilor comerciale Est–Vest. Din acest motiv, investițiile în coridoarele rutiere și feroviare, în soseaua de centură și în modernizarea transportului aerian capătă nu doar valoare economică, ci și relevanță strategică, fiind considerate proiecte de interes european.

Pentru Republica Moldova, Chișinăul devine motorul conectivității externe și principalul catalizator al atragerii investițiilor. Dezvoltarea centrelor logistice periurbane, apariția terminalelor intermodale și reconfigurarea traseelor de mobilitate periurbană ancorează capitala într-un model urban orientat spre vest, în care infrastructura nu mai este doar suport tehnic, ci instrument de integrare europeană și de transformare a structurii economice. Astfel, orașul se afirmă ca gateway internațional, capabil să concentreze fluxuri comerciale și să redistribuie investiții spre întreaga regiune.

La nivel regional, Chișinăul joacă un rol comparabil cu alte noduri secundare europene (Iași, Galați, Lviv), funcționând ca platformă multimodală unde se întâlnesc transportul rutier, feroviar, aerian și fluvial (prin conexiunea cu Giurgiulești). Această poziționare îl transformă într-un punct de echilibru al mobilității și securității regionale, consolidând atât reziliența Republicii Moldova, cât și a întregului flanc estic al Uniunii Europene.

Prin urmare, poziția capitalei în rețelele de transport nu mai poate fi analizată izolat de contextul geografic și de logica integrării europene. Proiectele de infrastructură în derulare (ecartamentul standard Ungheni–Chișinău, soseaua de centura M2, coridorul Bălți–Chișinău–Căinari, reabilitarea M1, modernizarea aeroportului RMO) configurează o nouă geografie a conectivității,

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

În care Chișinăul este nu doar un punct de tranzit, ci un actor regional de securitate, mobilitate și dezvoltare.

Această re poziționare deschide perspective strategice pentru urbanism și planificare teritorială: transformarea periferiei în arc logistic și industrial, reconversia infrastructurilor urbane pentru mobilitate sustenabilă și consolidarea rolului capitalei ca pol policentric regional. Din această perspectivă, Chișinăul devine un laborator urban al Europei de Est, unde se testează modele de reziliență, integrare și cooperare.

Integrarea Republicii Moldova în rețelele TEN-T, dezvoltarea coridoarelor logistice regionale și creșterea importanței infrastructurilor de transport confirmă relevanța direcțiilor privind conectivitatea teritorială promovate prin PUG 2007 (European Parliament and Council, Regulation (EU) 2024/1679; European Commission, Solidarity Lanes, 2024). În același timp, amploarea transformărilor produse după anul 2007 indică necesitatea actualizării componentei de mobilitate și conectivitate pentru a răspunde noilor fluxuri de persoane, mărfuri și servicii. În acest context, pornind de la prevederile PUG 2007 sunt identificate următoarele necesități pentru reactualizarea PUG al orașului Chișinău

Constatări rezultate din analiză	Implicații pentru reactualizarea PUG
Integrarea progresivă a Chișinăului în rețelele TEN-T și coridoarele europene de transport	Reevaluarea rezervelor teritoriale necesare infrastructurilor logistice și intermodale
Creșterea fluxurilor de mobilitate dintre oraș și suburbii	Actualizarea modelului de mobilitate urbană și metropolitană
Intensificarea navetismului zilnic	Consolidarea nodurilor multimodale și a legăturilor cu transportul public
Dezvoltarea funcțiilor logistice regionale	Revizuirea localizării și reglementării zonelor economice și logistice
Creșterea importanței aeroportului și a conectivității externe	Corelarea dezvoltării urbane cu infrastructurile strategice de transport

Sursa: European Commission (TEN-T), Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, documente sectoriale și prelucrare proprie

2.2.13. Provocări

Provocările cu care se confruntă Republica Moldova și, în special, Chișinăul, se concentrează pe trei dimensiuni majore. În plan geografic, vulnerabilitatea generată de proximitatea conflictului din Ucraina și de instabilitățile regionale plasează infrastructurile critice într-o zonă de risc permanent, ceea ce face ca transportul să fie nu doar o problemă economică, ci și una de securitate națională.

În plan instituțional și financiar, capacitatea limitată a administrației de a gestiona proiecte complexe, coroborată cu resursele bugetare reduse, ridică dificultăți semnificative în implementarea coridoarelor europene și în accesarea fondurilor externe. În sfârșit, la nivel urban și social, transformarea Chișinăului într-un hub logistic regional impune o adaptare dificilă:

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

integrarea fluxurilor de tranzit și a noilor zone logistice trebuie realizată fără a compromite calitatea vieții urbane, evitând congestia, poluarea și dezechilibrele teritoriale.

Astfel, între vulnerabilități și oportunități, capitala Republicii Moldova devine un spațiu de test pentru modul în care un oraș aflat la frontiera Uniunii Europene poate transforma constrângerile în resurse strategice de dezvoltare și integrare

Provocări geografice și de securitate

- Proximitatea imediată a conflictului din Ucraina, care poate afecta infrastructurile critice și coridoarele de transport.
- Persistența incertitudinilor legate de Transnistria creează vulnerabilități teritoriale.
- Dependența de sprijinul financiar și politic European (fără acesta, multe proiecte de infrastructură riscă să rămână nefinalizate).

Provocări instituționale și de guvernare

- Capacitate administrativă redusă pentru a gestiona proiecte complexe de infrastructură la standarde UE (planificare, licitații, implementare).
- Instabilitatea politică poate întârzia adoptarea unor deciziilor.
- Coordonarea insuficientă între niveluri teritoriale (național, regional, municipal)

Provocări tehnice și infrastructurale

- Procentul crescut al drumurilor și căile ferate aflate în stare precară (peste 40% din drumurile naționale și 70% din liniile feroviare)
- „Ruptura de ecartament” (standard european vs. ex-sovietic), care necesită investiții costisitoare și tranziție tehnică pe termen lung.
- Lipsa infrastructurii logistice modern.

Provocări economice și de finanțare

- Volatilitatea economică și nivelul redus al PIB-ului limitează cofinanțarea proiectelor.
- Atragerea de investiții private este modestă.
- Presiunea de a echilibra prioritățile naționale (drumuri locale, servicii urbane) cu proiectele pan-europene.

Provocări sociale și urbane

- Presiune crescândă pe infrastructura urbană din Chișinău (trafic, poluare, congestive).
- Peste 60% din transportul național trece prin capitală.
- Migrația forțată a evidențiat limitele infrastructurii urbane, obligând la reconversii rapide de spații.
- Lipsa unui consens social larg privind direcția strategică a integrării europene, ceea ce lasă loc pentru campanii de dezinformare și tensiuni politice.

Provocări de integrare regională

- Risc ca Moldova să rămână un pol secundar, dacă modernizările nu țin pasul cu ritmul de dezvoltare al infrastructurii din statele vecine (România, Polonia, Ucraina).
- România construiește autostrăzile A7 și A8, iar Ucraina modernizează coridoare alternative; dacă Moldova întârzie, riscă să piarda competiția în lanțul Est–Vest.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- Posibile întârzieri în implementarea proiectelor TEN-T din cauza birocrăției.

2.2.14. Prioritati de dezvoltare

Transformarea Chișinăului într-un nod logistic al coridoarelor europene de transport aduce nu doar oportunități, ci și responsabilitatea unei dezvoltări planificate și sustenabile. Într-un context marcat de vulnerabilități infrastructurale și nevoi urbane acute, stabilirea unor priorități clare de dezvoltare devine esențială pentru integrarea Republicii Moldova în rețeaua europeană și pentru consolidarea rolului capitalei ca hub regional. Aceste priorități vizează simultan infrastructura, economia, urbanismul și coeziunea socială, conturând direcțiile prin care Chișinăul își poate valorifica poziția strategică.

Consolidarea securității și rezilienței

- Protejarea infrastructurii critice în fața riscurilor cibernetice.
- Crearea de rute alternative de tranzit pentru a evita dependența de zone vulnerabile
- Integrarea infrastructurilor naționale în mecanismele europene de securitate economică și alimentară

Integrarea deplină în rețeaua TEN-T europeană

- Finalizarea coridorului strategic Iași–Ungheni–Chișinău–Odesa, inclus în TEN-T central.
- Modernizarea drumurilor expres (M1, M3, centura Chișinăului) și conectarea directă la autostrăzile A7 și A8 din România.
- Adaptarea căilor ferate la ecartament standard european și electrificarea liniilor majore.

Dezvoltarea infrastructurii multimodale și logistice

- Crearea de terminale intermodale la periferia Chișinăului pentru transbordarea rutier-feroviar-fluvial.
- Extinderea parcurilor logistice periurbane
- Consolidarea relației Chișinău–Giurgiulești ca axă logistică strategică spre Marea Neagră și Dunăre.

Modernizarea mobilității urbane și periurbane

- Implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD)
- Devierea traficului greu pe inelul rutier.
- Dezvoltarea transportului public periurban.
- Integrarea soluțiilor digitale ITS (smart traffic, ticketing electronic).

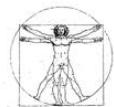
Diversificarea și atragerea investițiilor economice

- Crearea de clustere logistice, industriale și IT în jurul coridoarelor strategice.
- Promovarea Chișinăului ca hub competitiv pentru companii europene care caută proximitate la UE cu costuri reduse.

Coeziune urbană și calitatea vieții

- Relocarea zonelor logistice din interiorul orașului către spațiul periurban.
- Reconfigurarea fostelor zone industriale pentru locuințe și servicii urbane moderne.
- Reducerea poluării și promovarea mobilității alternative (biciclete, trasee pietonale).

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



A R H I C O N



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

2.4. POZIȚIA MUNICIPIULUI CHISINĂU ÎN REȚELE ECONOMICE REGIONALE ȘI INTERNAȚIONALE

În raport cu obiectivul consolidării rolului municipiului Chișinău ca principal pol economic național, analiza actuala urmărește evaluarea transformărilor economice produse după aprobarea PUG 2007 și identificarea implicațiilor spațiale ale acestora. Analiza urmărește verificarea relevanței rolului economic atribuit municipiului Chișinău prin documentația urbanistică aflată în vigoare.

2.4.2. Rol economic național și regional

Republica Moldova, deși limitată ca dimensiune teritorială și demografică, își construiește o identitate economică aparte, bazată pe poziționarea la intersecția dintre Uniunea Europeană și spațiul estic post-sovietic. Această poziție de interfață îi conferă un rol de punte comercială, logistică și culturală, pe care își sprijină strategia de dezvoltare.

Sectorul agricol continuă să fie coloana vertebrală a economiei naționale, furnizând o parte importantă din exportul de vinuri recunoscute la nivel internațional, fructe, produse horticoale, cereale și produse agroalimentare procesate.

Integrarea progresivă pe piața europeană prin DCFTA a deschis noi oportunități pentru producătorii moldoveni, dar a impus și standarde mai ridicate de calitate și competitivitate, care stimulează modernizarea agriculturii și dezvoltarea infrastructurii de depozitare și export (OECD, 2023; World Bank, 2024).

Pe lângă agricultură, economia Moldovei începe să își diversifice profilul, consolidând:

- industria ușoară integrată în lanțurile de producție europene,
- sectorul IT și serviciile digitale, susținute prin Moldova IT Park⁶⁷,
- logistica și transporturile, în contextul reabilitării infrastructurii rutiere, feroviare și a portului Giurgiulești,
- serviciile financiare și de afaceri, concentrate în special în capitală.

Această tranziție de la o economie agrară la una multisectorială și orientată spre export marchează începutul transformării structurale a țării.

La nivel regional, Chișinăul concentrează peste jumătate din PIB-ul național, devenind nu doar capitala administrativă, ci și centrul principal de afaceri și investiții. Aici se găsesc sediile băncilor, companiilor mari și instituțiilor financiare, infrastructurile moderne de birouri și parcuri tehnologice, hub-urile educaționale și de cercetare care furnizează forță de muncă calificată. Această concentrare generează un efect de polarizare economică, atrăgând resurse, talente și investiții din întreaga țară spre capitală. Totodată, poziția Chișinăului ca nod urban central facilitează conectarea Republicii Moldova la rețelele economice internaționale.

În plan regional, Moldova are potențialul de a deveni un hub logistic și de servicii pe flancul estic al Uniunii Europene. Poziția la granița cu România (UE) și accesul la Marea Neagră prin

⁶⁷ <https://news.outsourceaccelerator.com/moldova-it-fastest-growing-tech-hub/>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Giurgiuilești fac din această economie una strategică pentru coridoarele de transport, comerț și energie.

2.4.3. Rețele și parteneriate economice internaționale

Poziționarea Republicii Moldova în cadrul Parteneriatului Estic și al rețelei de transport transeuropene (TEN-T) determină o reconfigurare spațială a fluxurilor economice și comerciale. Această integrare generează noi axe de mobilitate, coridoare logistice și noduri de conectivitate, cu impact direct asupra dezvoltării teritoriale și a infrastructurii critice (European Commission, TEN-T, 2024; MIDR, 2024).

Semnarea Acordului de Asociere și a DCFTA a produs o redirecționare structurală a fluxurilor comerciale către Uniunea Europeană⁶⁸. UE este în prezent principala piață de desfacere (peste două treimi din exporturi). Produsele agroalimentare, vitivinicole și textile sunt integrate în lanțurile valorice europene, beneficiind de standardizare și certificare. Această orientare contribuie la integrarea teritorială graduală a Moldovei în sistemele logistice și economice europene, cu efecte pe termen lung asupra competitivității.

- România funcționează ca nod de interconectivitate teritorială și energetică pentru Republica Moldova⁶⁹. Interconectările de gaze și electricitate reduc dependența de infrastructurile estice și consolidează reziliența energetică. Investițiile românești în sectoarele bancar, telecomunicații, retail și energie creează poli de dezvoltare economică în Chișinău și alte centre urbane. România asigură un coridor de integrare europeană, atât prin infrastructuri de transport (drumuri, căi ferate, conexiuni TEN-T), cât și prin programe educaționale și culturale, consolidând coeziunea teritorială.
- Ucraina și Rusia - Cooperarea cu Ucraina s-a intensificat pe componenta logistică și de tranzit, generând axe de mobilitate alternativă către porturile de la Dunăre și Marea Neagră. Coridoarele feroviare și rutiere devin elemente cheie pentru menținerea conectivității regionale. În schimb, relațiile comerciale cu Rusia se află într-un proces de restrângere funcțională, păstrându-se doar în anumite sectoare (energie tradițională, produse agricole). Această scădere se traduce în re poziționarea spațială a Moldovei către rețelele vestice de infrastructură și comerț.

Integrarea Moldovei în rețelele financiare internaționale (BERD, BEI, FMI, Banca Mondială) reprezintă o componentă structurală a planificării teritoriale și economice. Finanțările vizează infrastructura critică: drumuri, căi ferate, rețele energetice, digitalizare. Condiționalitățile impuse generează reforme instituționale și administrative, cu efect asupra guvernancei teritoriale. Totodată Moldova devine parte a unei rețele internaționale de suport pentru modernizare, cu impact direct asupra rezilienței și adaptabilității spațiale.

⁶⁸ https://enlargement.ec.europa.eu/funding-technical-assistance/business-opportunities/publication-call-expressions-interest-eueemoldova-based-businesses-invest-republic-moldova_en

⁶⁹ <https://www.eib.org/en/projects/all/20080194>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Republica Moldova traversează un proces de re poziționare economică și teritorială: dintr-un spațiu orientat tradițional către Est, se transformă într-un nod de conectivitate regională integrat în rețelele europene. Această dinamică reconfigurează nu doar direcțiile de comerț, ci și structura spațială a dezvoltării, prin apariția de noi coridoare, poli logistici și infrastructuri de interfață cu Uniunea Europeană.

2.4.4. Infrastructură economică și logistică

Consolidarea infrastructurii economice și logistice constituie o condiție structurală pentru integrarea Republicii Moldova în rețelele regionale și internaționale. Infrastructurile de transport, portuare, aeriene și energetice nu sunt doar elemente de conectivitate, ci adevărate coloane vertebrale teritoriale, care definesc capacitatea de mobilitate a mărfurilor, persoanelor și capitalurilor.

- Drumul M1 Chișinău–Leușeni - Este artera rutieră principală ce leagă capitala de frontiera cu Uniunea Europeă⁷⁰ prin România. Reabilitarea și modernizarea traseului asigură reducerea timpilor de transport, fluidizarea fluxurilor comerciale și creșterea atractivității investiționale a zonelor de frontieră (Leușeni, Iași). Funcționează ca axă de integrare directă în rețeaua TEN-T, conectând Moldova la coridoarele paneuropene A7 și A8.
- Coridorul Ungheni–Chișinău–Odesa (în studiu)⁷¹ - Reprezintă o viitoare magistrală multimodală (rutieră și feroviară), destinată să redefinească fluxurile comerciale est-vest. Traseul este gândit să evite riscurile transnistrene, oferind un coridor de mobilitate sigur pentru comerțul internațional. Integrarea acestui coridor în TEN-T central poate transforma Ungheniul și Chișinăul în hub-uri regionale de tranzit și distribuție
- Portul Giurgiulești⁷² - Este singurul punct portuar al Republicii Moldova, oferind acces la Dunăre și implicit la Marea Neagră. Funcția sa strategică constă în deschiderea către coridoarele maritime globale, indispensabile pentru exporturile agricole și energetice. Portul are potențialul de a deveni un hub logistic multimodal, conectând transportul fluvial, rutier și feroviar.
- Aeroportul Internațional Chișinău - Reprezintă principalul nod aerian al Moldovei, cu rol dual: pasageri și cargo (CAA Moldova, 2024; MIDR, 2024). Recuperarea funcționalității și adoptarea noului cod RMO îl re poziționează ca hub regional, capabil să susțină atât călătoriile de afaceri, cât și transportul de marfă în cală. Dezvoltarea conexiunilor aeriene este esențială pentru integrarea Moldovei în rețelele globale de transport și comerț.

Împreună, aceste infrastructuri configurează o axă logistică est-vest care conectează Republica Moldova la piața unică europeană (prin România și coridoarele TEN-T), rețelele maritime globale

⁷⁰ <https://moldova1.md/p/25200/berd-va-acorda-r-moldova-un-imprumut-de-150-de-milioane-de-euro-pentru-reabilitarea-drumurilor>

⁷¹ <https://www.andsa.md/comunicate-de-presa/fost-semnat-acordul-de-cooperare-cu-bei-privind-proiectul-de-construire-autostrazii-iasi-ungheni-chisinau-odesa/>

⁷² <https://www.ebrd.com/home/news-and-events/news/2025/ebd-receives-multiple-binding-offers-for-giurgiulesti-port.html>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

(prin accesul la Dunăre și Marea Neagră) și rețelele aeriene internaționale, (prin Chișinău ca hub de pasageri și cargo).

Această axă nu are doar valoare economică, ci asigură totodată independența mobilității Moldovei și consolidându-i reziliența teritorială în fața riscurilor regionale.

2.4.5. Investiții străine directe

Republica Moldova se află într-un proces de creștere graduală a atractivității pentru investitori străini, pe fondul apropierii de Uniunea Europeană și al integrării în rețele economice și logistice regionale (European Parliament and Council, Regulation (EU) 2024/1679; European Commission, Solidarity Lanes, 2024). Deși dimensiunea pieței interne este limitată, poziția strategică de interfață între UE și estul Europei oferă avantaje pentru investiții orientate către export.

Republica Moldova începe să fie percepută de investitorii străini nu doar ca o piață mică de frontieră, ci ca un teren de oportunitate regională, unde sectoarele emergente se împletesc cu avantajele tradiționale. Patru domenii se detașează ca principale poluri de atracție pentru investițiile străine directe.

- Sectorul IT și industriile digitale se afirmă drept motor al modernizării economice. Parcurile IT și regimul fiscal stimulat au transformat Chișinăul într-un hub regional de outsourcing, atrăgând companii din SUA, Germania și România⁷³. Forța de muncă bine pregătită și flexibilă, combinată cu proximitatea față de piața europeană, oferă Moldovei un avantaj competitiv în industriile digitale și serviciile creative.
- Energie regenerabilă devine un câmp strategic pentru investiții, în contextul tranziției verzi europene și al imperativului de securitate energetică. Proiecte în fotovoltaice, biomasă și energie eoliană încep să contureze un mix energetic diversificat, menit să reducă dependența de importurile tradiționale și să apropie țara de standardele europene⁷⁴.
- Producția agroalimentară și procesarea rămân un punct forte al economiei moldovenești. Investitorii străini valorifică potențialul agricol prin dezvoltarea unităților de procesare, ambalare și export, aducând tehnologii moderne care cresc valoarea adăugată a produselor locale.
- Logistica și transportul completează acest tablou investițional. Poziționarea Moldovei la intersecția coridoarelor TEN-T și proximitatea portului Giurgiulești creează premise pentru apariția de parcuri logistice și centre de distribuție⁷⁵.

Integrarea Republicii Moldova în rețelele de sprijin financiar european se traduce printr-un arsenal de instrumente dedicate modernizării economiei. Uniunea Europeană, prin BERD, BEI și programele IPA, oferă linii de finanțare care stimulează digitalizarea, dezvoltarea IMM-urilor și investițiile în infrastructura verde. Aceste resurse nu sunt doar capital financiar, ci și catalizatori

⁷³ <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/GeneralProfile/en-GB/498/index.html>

⁷⁴ <https://invest.gov.md/wp-content/uploads/2024/06/11-06-ICT%202024.pdf>

⁷⁵ <https://www.ebrd.com/home/news-and-events/news/2025/ebd-launches-global-tender-to-find-new-investor-for-moldova-s-s.html>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

ai transformării structurale, orientând economia către standarde europene de competitivitate și sustenabilitate⁷⁶.

Un rol esențial îl joacă fondurile nerambursabile și schemele de garantare financiară, care reduc riscul investițional și creează condiții atractive pentru capitalul străin. Astfel, Moldova devine un spațiu unde investițiile private sunt susținute de un cadru de finanțare european, ce protejează inițiativele în fața incertitudinilor economice.

Totuși, procesul de atragere a ISD este marcat de vulnerabilități persistente. Instabilitatea politică și polarizarea socială slăbesc încrederea investitorilor, transformând Moldova într-o piață percepută ca volatilă.

La acestea se adaugă riscurile de securitate generate de conflictul din Ucraina și de persistența dosarului transnistrean, care reduc apetitul pentru investiții pe termen lung, mai ales în infrastructuri critice sau industrii strategice.

În plus, deficitul de forță de muncă calificată devine o barieră pentru sectoarele cu valoare adăugată mare, cum ar fi IT-ul, industriile creative sau producția avansată. Această provocare transformă piața muncii într-un element-cheie al sustenabilității economice.

Atragerea și distribuția ISD nu se manifestă uniform în teritoriu, ci generează noduri economice cu funcțiuni diferențiate.

- Chișinăul rămâne polul principal, concentrând parcurile IT, hub-urile logistice și infrastructurile financiare.
- Ungheni și Bălți se conturează ca poli secundari, dezvoltând zone economice libere și investiții industriale orientate spre producție și export. Aceste centre susțin echilibrarea teritorială și reduc dependența de capitală.
- Giurgiulești și zonele de frontieră cu România capătă o importanță strategică, funcționând ca porți logistice și comerciale. Aici, infrastructura de transport și apropierea de piața UE stimulează investițiile în agro-business, logistică și distribuție.

În ansamblu, ISD contribuie la reconfigurarea hărții economice a Republicii Moldova, consolidând un sistem policentric în care capitala domină, dar poli regionali și frontierele capătă o valoare strategică tot mai vizibilă.

2.4.6. Concluzii

Poziția Republicii Moldova în rețelele economice regionale și internaționale se redefineste prin prisma integrării în coridoarele europene de transport și a orientării progresive către piața unică a Uniunii Europene. Această re poziționare nu mai poate fi analizată exclusiv din perspectivă națională, ci trebuie înțeleasă ca parte a unei dinamici de reconfigurare teritorială și urbană, în care infrastructurile critice, investițiile și capitalul uman converg pentru a genera noi spații de dezvoltare.

⁷⁶ https://enlargement.ec.europa.eu/funding-technical-assistance/business-opportunities/publication-call-expressions-interest-eueeamoldova-based-businesses-invest-republic-moldova_en

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Chișinăul, ca pol economic al țării, concentrează funcțiunile strategice (financiar-bancare, logistice, IT și creative) și devine un hub urban-regional ce articulează fluxurile Est–Vest și Nord–Sud (Biroul Național de Statistică, 2024). Integrarea acestuia în rețeaua TEN-T și în inițiativele europene de conectivitate transformă orașul dintr-un simplu centru administrativ într-un nod de interfață între Europa Centrală, regiunea Mării Negre și Ucraina.

Din perspectivă spațială, această tranziție generează o restructurare policentrică: apar huburi logistice periurbane, se dezvoltă coridoare de mobilitate (Ungheni–Chișinău–Odesa, M1 Chișinău–Leușeni) și se reactivează infrastructurile critice (Giurgiulești, Aeroportul RMO).

Integrarea internațională a Moldovei, susținută de parteneriatele cu Uniunea Europeană și România, produce un efect dublu: consolidează reziliența economică și energetică și stimulează transformarea urbană și teritorială. Astfel, infrastructura devine nu doar un mijloc de mobilitate, ci și un instrument de reorganizare spațială, cu impact asupra calității vieții și competitivității urbane.

Analiza confirmă consolidarea rolului municipiului Chișinău ca principal pol economic național, ceea ce validează una dintre premisele fundamentale ale PUG 2007. Totodată, transformările structurale ale economiei urbane și apariția unor noi sectoare competitive justifică adaptarea zonificării funcționale a documentației.

Analiza demonstrează consolidarea rolului municipiului Chișinău ca principal pol economic al țării și principal centru de concentrare a investițiilor, locurilor de muncă și serviciilor cu valoare adăugată ridicată. Aceste evoluții confirmă premisele economice care au stat la baza fundamentării PUG 2007, însă transformările structurale ale economiei urbane justifică actualizarea prevederilor privind dezvoltarea funcțiunilor economice și organizarea teritorială a acestora.

Constatări rezultate din analiză	Implicații pentru reactualizarea PUG
Consolidarea rolului Chișinăului ca principal pol economic național	Menținerea rolului de centru metropolitan major în structura teritorială
Creșterea investițiilor și a activităților economice cu valoare adăugată ridicată	Adaptarea rezervelor funcționale pentru activități economice moderne
Extinderea relațiilor economice internaționale	Consolidarea accesibilității și conectivității zonelor economice
Presiunea asupra terenurilor bine conectate	Reevaluarea structurii funcționale și a priorităților de dezvoltare economică
Polarizarea activităților economice în anumite zone	Încurajarea unei structuri urbane mai echilibrate și policentrice

Sursa: Prelucrare proprie pe baza PUG Chișinău 2007, analiza documentelor strategice naționale relevante

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

2.4.7. Provocari

Provocările cu care se confruntă Republica Moldova se articulează în jurul a trei axe majore. În plan geopolitic, proximitatea războiului din Ucraina și persistența vulnerabilităților interne, precum dosarul transnistrean, amplifică riscurile pentru infrastructura critică și stabilitatea economică. În plan instituțional și financiar, capacitatea limitată de planificare și implementare a proiectelor majore, coroborată cu dependența de fonduri externe, face ca ritmul integrării să fie condiționat de suportul Uniunii Europene și al instituțiilor financiare internaționale. În plan urbanistic și social, presiunea exercitată asupra Chișinăului ca pol dominant generează congestie, dezechilibre teritoriale și accentuează deficitul de resurse umane calificate.

Astfel, între vulnerabilitățile geopolitice, constrângerile instituționale și provocările urbane, Republica Moldova este chemată să găsească un echilibru între integrarea europeană și consolidarea internă, transformând riscurile într-un catalizator al modernizării.

Provocări geografice și de securitate

- Vulnerabilitatea infrastructurii critice în contextul războiului din Ucraina și a proximității față de regiuni instabile (Transnistria).
- Riscuri legate de securitatea alimentară și energetică, care depind de coridoarele de tranzit prin Moldova.

Provocări instituționale și financiare

- Capacitate administrativă limitată pentru implementarea proiectelor majore de infrastructură, în raport cu complexitatea standardelor europene.
- Dependența de finanțarea externă (UE, BEI, BERD, FMI)
- Fragmentarea coordonării între nivelurile național, regional și local, care poate întârzia proiectele de conectivitate.

Provocări urbanistice și teritoriale

- Presiunea asupra Chișinăului ca pol unic, ceea ce generează congestie urbană, polarizare economică și dezechilibre regionale.
- Necesitatea relocării funcțiunilor logistice în periurban și regenerarea zonelor industriale interne, pentru a menține calitatea vieții urbane.
- Lipsa infrastructurii adecvate pentru distribuția marfurilor (ITS, coridoare urbane eficiente, legături multimodale).

Provocări sociale și economice

- Deficit de forță de muncă calificată, în special în IT, logistică și industrii creative.
- Emigrația continuă a tinerilor și a forței de muncă calificată, care limitează capacitatea de inovare și dezvoltare.

2.4.8. Priorități de dezvoltare

Integrarea Republicii Moldova în rețelele economice regionale și internaționale presupune nu doar oportunități de conectivitate, ci și definirea unor direcții strategice clare de dezvoltare. În

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

acest context, prioritățile se concentrează pe modernizarea infrastructurii, diversificarea economiei urbane și consolidarea capacității instituționale, astfel încât Chișinăul și întreaga țară să devină actori competitivi și sustenabili în spațiul european.

Infrastructură și conectivitate

- Modernizarea coridoarelor TEN-T (Ungheni–Chișinău–Odesa, M1 Chișinău–Leușeni, conexiunea cu Giurgiu-lești).
- Electrificarea și standardizarea liniilor de cale ferată pentru interoperabilitate europeană.
- Finalizarea și operaționalizarea inelului rutier al Chișinăului.
- Integrarea infrastructurilor urbane cu sistemele ITS și Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD).

Economie și dezvoltare urbană

- Dezvoltarea hub-urilor logistice periurbane și a terminalelor intermodale.
- Regenerarea zonelor industriale interne pentru funcțiuni mixte.
- Diversificarea economiei prin consolidarea sectoarelor IT, industriilor creative și energiilor regenerabile.
- Modernizarea agriculturii și a lanțurilor agroalimentare, orientate spre export și valoare adăugată.

Guvernanță, resurse umane și integrare europeană

- Întărirea capacității instituționale pentru implementarea proiectelor majore de infrastructură.
- Atragerea și gestionarea eficientă a investițiilor străine directe.
- Formarea și retenția forței de muncă calificate pentru sectoarele strategice.

2.5. POZITIA MUNICIPIULUI CHISINĂU PE PIATA IT ȘI A INDUSTRIILOR CREATIVE

Sectorul IT devine una dintre structurile emergente ale economiei urbane din Republica Moldova, cu impact direct asupra organizării spațiale a Chișinăului și a altor centre regionale. Crearea Moldova IT Park funcționează nu doar ca mecanism fiscal, ci ca un hub digital integrat, care concentrează companii locale și internaționale într-un cadru favorabil inovării și exportului de servicii software (Moldova Innovation Technology Park, Annual Report 2024). Această infrastructură virtuală creează premisele pentru apariția unor poli urbani ai economiei digitale, conectați la rețelele globale de outsourcing și tehnologie.

În paralel, industriile creative (design, multimedia, jocuri video, publicitate) conturează o morfologie urbană nouă, bazată pe spații flexibile, adaptabile și colaborative: clădiri reconvertite în hub-uri creative, centre culturale transformate în incubatoare de idei, zone centrale și industriale reconfigurate ca cartiere creative (UNESCO Creative Economy Report; Ministerul Culturii, 2024). Aceste funcțiuni generează o diversificare a peisajului economic și cultural, dar și o creștere a atractivității urbane pentru tineri profesioniști și investitori străini.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Astfel, Chișinăul se proiectează treptat ca un pol regional al industriilor digitale și creative, unde infrastructurile de cunoaștere, spațiile de inovație și rețelele internaționale se intersectează. Din perspectivă urbanistică, acest proces conduce la apariția unui ecosistem policentric al inovației – în care parcurile IT, hub-urile logistice și zonele creative se integrează, redefinind funcțiile și identitatea orașului.

Transformările funcționale produse după aprobarea PUG 2007 evidențiază modificări semnificative ale raportului dintre funcțiunile rezidențiale, economice, comerciale și logistice. Aceste evoluții justifică reevaluarea adecvării actualei structuri funcționale și a reglementărilor asociate, în vederea adaptării documentației la realitățile teritoriale actuale.

2.5.1. Provocari

Dezvoltarea accelerată a sectorului IT și a industriilor creative plasează Chișinăul pe harta regională a inovației, dar acest proces este însoțit de provocări structurale. De la dependența de outsourcing și deficitul de resurse umane calificate, până la vulnerabilități geopolitice și lipsa unei infrastructuri urbane integrate, aceste sectoare emergente se confruntă cu limite care pot încetini maturizarea lor ca motor de dezvoltare urbană și economică.

Principalele provocari fac referire la

- Infrastructură digitală insuficientă – deși Moldova IT Park funcționează ca hub fiscal și organizațional, rețeaua de centre de inovație, spații colaborative de nivel european este încă limitată și inegal distribuită teritorial.
- Dependența de outsourcing – modelul economic IT actual este bazat în mare parte pe externalizarea serviciilor pentru companii occidentale, ceea ce limitează dezvoltarea de produse proprii și scalarea inovației locale.
- Deficit de forță de muncă calificată – emigrarea tinerilor specialiști și capacitatea redusă a universităților de a produce resurse umane la standardele pieței globale generează un dezechilibru structural.
- Fragmentare urbană – hub-urile IT și spațiile creative apar adesea izolat (în clădiri reconvertite sau cartiere centrale), fără o integrare coerentă în plan urban și periurban.
- Vulnerabilitate la instabilitate regională – atractivitatea pentru investitorii străini este afectată de proximitatea conflictului ucrainean, ceea ce poate încetini investițiile în centre tehnologice și creative.

2.5.2. Prioritati de dezvoltare

Dezvoltarea sectorului IT și a industriilor creative reprezintă una dintre direcțiile strategice prin care Chișinăul și Republica Moldova își pot diversifica economia și crește competitivitatea regională. Pentru ca acest potențial să se materializeze, este necesară definirea unor priorități clare, orientate spre infrastructură digitală, capital uman, integrare urbană și atragerea investițiilor internaționale.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Consolidarea infrastructurii digitale și urbane

- extinderea rețelelor de bandă largă și 5G,
- crearea de clustere urbane integrate (IT hubs, cartiere creative),

Diversificarea modelului economic

- trecerea de la outsourcing la dezvoltarea de produse proprii,
- stimularea start-up-urilor și a inovației prin fonduri de capital de risc și incubatoare locale.

Formarea și retenția resurselor umane

- modernizarea curriculei universitare și alinierea la standardele europene,
- programe de parteneriat între universități, companii și administrația locală pentru a reduce migrația tinerilor specialiști.

Integrarea urbană și regenerarea spațială

- reconversia zonelor industriale vechi în hub-uri creative,
- planificarea unor poli de inovație (Chișinău–periurban).

Atragerea de investiții și parteneriate internaționale

- promovarea Chișinăului ca nod regional pentru industriile digitale și creative,
- integrarea în rețele europene de inovație și cultură.

Resiliență și securitate

- consolidarea securității cibernetice și a infrastructurilor digitale critice,
- protejarea investițiilor și a ecosistemelor creative de riscurile economice.

2.6. POZITIA MUNICIPIULUI CHISINĂU PE PIAȚA MUNCII

Republica Moldova traversează una dintre cele mai puternice crize demografice din Europa.

În ultimele trei decenii, țara a pierdut peste o treime din populația sa, fenomen cauzat de combinația între scăderea natalității, emigrația masivă și mortalitatea ridicată⁷⁷.

Populația activă (15–64 de ani) s-a redus proporțional, ceea ce a generat un deficit de forță de muncă pe piața internă, în special în agricultură, construcții, industrie și servicii sociale (educație, sănătate). Această tendință a creat o presiune suplimentară asupra generațiilor tinere, care trebuie să susțină un sistem social cu o populație îmbătrânită.

Aproximativ 1 milion de cetățeni moldoveni trăiesc și muncesc peste hotare – adică aproape jumătate din populația activă⁷⁸.

- România este principala destinație, datorită proximității lingvistice și a regimului de muncă mai facil; urmează Italia, Germania, Franța și, în continuare, Rusia⁷⁹.
- Migrația este deopotrivă economică și educațională: tinerii studiază peste hotare și adesea nu revin, ceea ce agravează fenomenul de pierdere de capital uman calificat.

⁷⁷ https://statistica.gov.md/ro/situatia-demografica-in-anul-2023-9696_61323.html

⁷⁸ <https://geoportalinds.gov.md/geonetwork/srv/eng/catalog>

⁷⁹ <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2025-01-08/a-disappearing-country-moldova-verge-a-demographic-catastrophe>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- Efectele migrației sunt ambivalente: pe termen scurt, ea aduce resurse financiare vitale, dar pe termen lung erodează structura socio-economică internă și reduce capacitatea de inovare și productivitate.

Remitențele constituie anual 12–14% din PIB, plasând Moldova în topul statelor dependente de acest tip de venit. Din punct de vedere spațial, remitențele au modelat orașele și satele prin construcția de locuințe noi și reabilitări, dar fără o corelare cu planificarea teritorială, rezultând adesea un urbanism fragmentar, cu zone rezidențiale supradimensionate, dar infrastructuri publice insuficiente⁸⁰.

Piața muncii din Republica Moldova este marcată de o serie de dezechilibre interne care reflectă fragilitatea structurală a economiei și limitele capacității instituționale de adaptare.

Dezvoltarea recentă a sectoarelor IT⁸¹, servicii financiare și industrii creative a atras o parte importantă a forței de muncă tinere și calificate, consolidând o nișă competitivă pe piața regională. În contrast, sectoarele tradiționale suferă de o lipsă cronică de personal. Această disproporție creează un decalaj structural, în care anumite domenii se modernizează rapid, în timp ce altele rămân în urmă, cu efecte directe asupra echilibrului economic și social.

Capitala Chișinău concentrează cea mai mare parte a oportunităților economice, a infrastructurilor moderne și a investițiilor străine. Zonele rurale și orașele mici, în schimb, se confruntă cu depopulare accentuată și dependență excesivă de remitențe. Această polarizare creează o hartă socio-economică fragmentată, în care dezvoltarea urbană se accelerează, dar spațiul rural devine vulnerabil la sărăcie și stagnare.

Republica Moldova se confruntă cu o îmbătrânire accelerată a populației, alimentată atât de migrația externă a tinerilor, cât și de scăderea natalității. Această transformare demografică reduce baza activă a pieței muncii și generează presiuni tot mai mari asupra sistemelor sociale – pensii, sănătate, protecție socială – care devin dificil de susținut pe termen lung.

Migrația masivă plasează Republica Moldova într-o relație de interdependență structurală cu piețele muncii din Uniunea Europeană și, parțial, din Federația Rusă⁸². Schimbările legislative și crizele economice au impact imediat asupra fluxurilor de muncă și a volumului remitențelor.

În același timp, diaspora a devenit mai mult decât o resursă financiară: este un actor politic și cultural⁸³. Comunitățile moldovenești din Italia, România, Franța sau Germania exercită influență asupra vieții publice prin participarea la vot, dar și prin transfer de cunoștințe, investiții și inițiative civice. Astfel, diaspora funcționează ca o punte între Republica Moldova și spațiul european, accelerând procesul de integrare culturală și politică.

Prin urmare, piața muncii moldovenească se află într-un proces de tranziție structurală: de la un model dependent de migrație și remitențe către construirea unor sectoare interne competitive și reziliente. Reușita acestei transformări depinde de:

⁸⁰ https://www.theglobaleconomy.com/Moldova/remittances_percent_GDP/

⁸¹ https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2023/06/promoting-digital-business-skills-in-the-republic-of-moldova_dc179cd2/9d35a60f-en.pdf

⁸² <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2025-01-08/a-disappearing-country-moldova-verge-a-demographic-catastrophe>

⁸³ <https://globalvoices.org/2025/07/10/emptying-moldova-the-four-waves-of-moldovan-emigration/>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- capacitatea instituțiilor de a gestiona efectele depopulării și îmbătrânirii,
- stimularea investițiilor productive care să creeze locuri de muncă sustenabile,
- valorificarea mobilității externe printr-o strategie inteligentă de reconectare cu diaspora și prin integrarea Moldovei în rețelele economice regionale.

Astfel, vulnerabilitățile actuale pot fi transformate în oportunități, dacă politicile publice și parteneriatele internaționale vor reuși să transforme migrația din factor de risc în resursă de dezvoltare.

Consolidarea rolului municipiului ca principal centru de ocupare și concentrare a capitalului uman calificat confirmă funcția polarizatoare atribuită capitalei prin documentațiile de urbanism și amenajare teritorială aflate în vigoare. Totodată, dinamica actuală a pieței muncii și dezvoltarea sectoarelor bazate pe cunoaștere justifică reconsiderarea relației dintre dezvoltarea economică, funcțiunile urbane și infrastructurile de suport.

Constatări rezultate din analiză	Implicații pentru reactualizarea PUG
Concentrarea locurilor de muncă în municipiul Chișinău	Necesitatea unei corelări mai bune între zonele rezidențiale și cele de ocupare
Creșterea fluxurilor de navetă	Prioritizarea mobilității durabile și a conectivității transportului public
Dezechilibre teritoriale între zonele de locuire și cele de activitate economică	Recalibrarea structurii funcționale urbane
Creșterea ponderii sectoarelor bazate pe cunoaștere	Adaptarea zonificării pentru activități economice compatibile cu mediul urban
Presiuni asupra infrastructurii urbane generate de concentrarea activităților	Planificarea integrată a dezvoltării funcționale și infrastructurale

Sursa: Prelucrare proprie pe baza PUG Chișinău 2007, analiza documentelor strategice naționale relevante

2.6.1. Provocari

Republica Moldova se confruntă astăzi cu una dintre cele mai profunde crize demografice și de piață a muncii din Europa. Pierderea a peste o treime din populație în ultimele trei decenii, determinată de scăderea natalității, emigrația masivă și mortalitatea ridicată, a redus semnificativ resursele umane interne și a creat un dezechilibru structural între sectoare și regiuni.

Demografice și sociale

- scăderea rapidă a natalității și îmbătrânirea populației,
- reducerea populației active și creșterea presiunii asupra sistemelor sociale (pensii, sănătate, educație),

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- polarizarea rural–urban: Chișinăul concentrează oportunitățile, în timp ce zonele rurale se depopulează și rămân dependente de remitențe.

Migraționale și economice

- aproape jumătate din populația activă muncește peste hotare,
- fenomenul de pierdere a forței de muncă calificată prin plecarea tinerilor educați,
- dependență ridicată de remitențe (12–14% din PIB), care susțin consumul, dar rareori se transformă în investiții productive.

Piața muncii și structura economică

- deficit acut de forță de muncă în agricultură, construcții, industrie și servicii sociale,
- dezvoltare accelerată în sectoare emergente (IT, industrii creative, servicii financiare), ceea ce accentuează decalajul față de sectoarele tradiționale,
- lipsa unui cadru instituțional și financiar capabil să canalizeze resursele externe către dezvoltare durabilă.

Interdependență externă

- vulnerabilitatea față de schimbările legislative și economice din Uniunea Europeană și Rusia, piețe unde activează diaspora,
- impactul direct al conflictului din Ucraina asupra fluxurilor de muncă și a securității economice,

2.6.2. Direcții de dezvoltare

Direcțiile de dezvoltare propuse urmăresc transformarea vulnerabilităților actuale (depopulare, migrație, dezechilibre economice) în oportunități de modernizare, printr-un model economic mai diversificat, mai rezilient și mai bine conectat la rețelele europene.

Consolidarea resurselor umane interne

- politici de stimulare a natalității și sprijin pentru familii tinere,
- reforme în educație și formare profesională adaptate cerințelor economiei moderne,
- programe de recalificare pentru sectoarele cu deficit structural (agricultură, industrie, sănătate, educație).

Valorificarea diasporei ca resursă strategică

- programe de reintegrare profesională pentru cei care revin,
- stimulente pentru investiții ale diasporei în IMM-uri și industrii inovative,
- consolidarea rețelelor de transfer de cunoștințe și inovații între diaspora și centrele urbane din Moldova.

Diversificarea și modernizarea economiei

- sprijin pentru dezvoltarea sectoarelor emergente (IT, industrii creative, servicii financiare),
- modernizarea agriculturii prin tehnologizare și integrarea în lanțurile valorice europene,
- extinderea logisticii și infrastructurii de transport ca suport pentru exporturi.

Reducerea dezechilibrelor teritoriale

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- politici de dezvoltare policentrică, prin susținerea unor poli regionali (Bălți, Ungheni, Cahul),
- stimularea investițiilor în zonele rurale prin infrastructură, educație și servicii publice,
- promovarea urbanizării echilibrate pentru a reduce depopularea satelor.

Consolidarea rezilienței sociale și instituționale

- întărirea sistemelor de pensii și sănătate pentru a face față îmbătrânirii populației,
- crearea unui cadru instituțional pentru canalizarea remitențelor în investiții productive,
- dezvoltarea mecanismelor de cooperare internațională pentru sprijin financiar și expertiză.

2.7. POZITIA MUNICIPIULUI CHISINĂU PRIVIND CAPACITATEA DE REZILIENȚĂ ECONOMICĂ ȘI ADAPTARE LA CRIZE

Această componentă a analizei permite verificarea măsurii în care viziunea de dezvoltare spațială promovată prin PUG 2007 răspunde cerințelor actuale privind reziliența urbană, securitatea infrastructurilor critice și capacitatea de adaptare la șocuri externe.

Contextul marcat de războiul din Ucraina, crize energetice și vulnerabilități comerciale, a demonstrat că Republica Moldova are nevoie de o strategie sistemică de reziliență economică, capabilă să răspundă șocurilor externe și să asigure continuitatea dezvoltării (IPCC AR6; UNDP Moldova, 2023).

În contextul actual, marcat de tranziția verde la nivel european, țara își redefinesște structura energetică și comercială, orientându-se către diversificare, securitate și integrare regională.

- **Interconectări energetice cu România** - Gazoductul Iași–Ungheni–Chișinău asigură deja aprovizionarea cu gaze din rețeaua europeană, reducând dependența de monopolurile estice. Capacitatea sa extinsă permite nu doar securizarea consumului intern, ci și flexibilitate în perioade de criză⁸⁴.

Liniile electrice de înaltă tensiune în construcție, ce leagă Moldova de România (Chișinău–Vulcănești–Isaccea, Bălți–Suceava), vor permite sincronizarea completă cu piața europeană de electricitate și reducerea vulnerabilității față de rețelele controlate de est. Aceste interconectări devin coloane vertebrale energetice care, pe lângă securitatea națională, creează și premise pentru integrarea în piața unică a energiei.

- **Energie regenerabilă** – Extinderea parcurilor solare în sudul și centrul Moldovei creează surse stabile și predictibile de energie, valorificând potențialul climatic. Utilizarea deșeurilor agricole și forestiere în producerea energiei termice oferă o soluție sustenabilă pentru comunitățile rurale, reducând dependența de importuri (Energy Community, 2024; Ministerul Energiei, 2024). Proiectele în zona de nord și sud-est adaugă diversitate mixului energetic, sprijinind tranziția verde.

⁸⁴ <https://www.energynomics.ro/en/energy-interconnection-republic-of-moldova-romania-analysis-by-mihai-melintei-energy-analytical-studies/>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- **Integrarea treptată în ENTSO-E** - Conectarea la Rețeaua Europeană a Operatorilor de Sisteme de Transport pentru Energie Electrică (ENTSO-E) reprezintă un pas strategic major⁸⁵. Aceasta permite nu doar importul și exportul de energie, ci și participarea Moldovei la mecanismele de echilibrare și stabilitate ale pieței europene. Beneficiul pe termen lung este transformarea Republicii Moldova dintr-un consumator dependent într-un actor conectat și flexibil în sistemul energetic european.
- **Reorientarea exporturilor – dinspre Est spre Vest** - Pe lângă energie, economia moldovenească se adaptează la un nou model comercial. UE a devenit principala destinație pentru peste 65–70% din exporturile moldovenești, cu România ca hub de tranzit și piață prioritară. Produsele agroalimentare sunt reconfigurate după standardele europene, crescând competitivitatea. Integrarea treptată în lanțurile valorice europene oferă oportunități de diversificare, de la textile și componente auto, la IT și servicii.

Crizele regionale au arătat necesitatea unor rețele de transport redundante și sigure. Aceste rute nu doar facilitează comerțul, ci și consolidează securitatea alimentară și mobilitatea populației în situații de criză.

- **Modernizarea drumurilor M1 și M2** - Reabilitarea acestei șosele, care leagă capitala de frontiera cu România, consolidează conexiunea directă cu Iași și coridoarele europene A7/A8. Este cea mai importantă cale rutieră de integrare a Moldovei în rețeaua TEN-T. M2 Chișinău–Soroca–frontiera cu Ucraina: modernizarea sa permite atât mobilitatea internă, cât și asigurarea unui flux alternativ de legătură spre nord-estul Europei. Aceste drumuri nu sunt doar infrastructuri economice, ci și coridoare de evacuare și aprovizionare în scenarii de criză.
- **Coridorul Ungheni–Chișinău–Odesa** - Proiectul de coridor TEN-T aflat în studiu vizează un traseu care evită zona transnistreană, reducând riscurile de securitate. Acesta poate conecta Republica Moldova la portul Odesa și, indirect, la piețele Mării Negre și la rețelele de transport eurasiatice. Coridorul transformă Chișinăul într-un nod logistic est-vest, capabil să absoarbă și să redirectioneze fluxurile comerciale regionale.⁸⁶
- **Extinderea portului Giurgiulești** - Singurul port al țării, situat pe Dunăre, oferă acces direct la Marea Neagră și coridoarele maritime globale. Extinderea capacităților de depozitare și operare (petrol, cereale, containere) îl transformă într-un hub multimodal cu rol central în securitatea alimentară și energetică. Giurgiulești devine supapa maritimă a Moldovei, reducând dependența de porturile ucrainene sau românești și oferind o soluție autonomă pentru exporturi și importuri.
- **Dimensiunea de securitate și reziliență** - Aceste rute alternative au un rol dublu susțin comerțul, exporturile agricole, mobilitatea forței de muncă și atragerea investițiilor și funcționează ca artere de reziliență în situații de conflict sau criză (aprovizionare cu alimente, energie, medicamente, mobilitate a populației și forțelor de intervenție).

⁸⁵ <https://www.entsoe.eu/news/2022/03/16/continental-europe-successful-synchronisation-with-ukraine-and-moldova-power-systems/>

⁸⁶ https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/moldova_en

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Unul dintre elementele centrale ale rezilienței economice ale Republicii Moldova îl reprezintă dezvoltarea capacității de stocare și gestionare a resurselor critice, menite să reducă dependența de fluxurile externe volatile și să asigure continuitatea funcțională a statului în perioade de criză. **Stocuri strategice de energie și resurse primare** care sporesc autonomia energetică și alimentară⁸⁷.

- Gaze naturale: Republica Moldova a inițiat procesul de constituire a unor stocuri de gaze prin cooperarea cu România și accesul la facilități de depozitare din UE (în special în România și Ucraina)⁸⁸.
- Petrol și carburanți: crearea de rezerve minime pentru transport și utilități critice
- Alimente: stocuri de grâu, porumb și produse de bază pentru a garanta securitatea alimentară a populației.

Depozite logistice și hub-uri regionale care schimbă harta dezvoltării economice și reduc presiunea pe capitală.

- Construirea și modernizarea de centre logistice multifuncționale în Chișinău, Ungheni, Bălți și Giurgiulești.
- Integrarea acestora în coridoarele TEN-T și în rețeaua rutieră/feroviară pentru o distribuție rapidă și sigură.
- Crearea de infrastructuri cu standarde NATO și UE, capabile să susțină atât fluxuri comerciale, cât și operațiuni umanitare în situații de criză.

Mecanisme de reacție rapidă care transformă Republica Moldova într-un stat mai rezilient la șocuri externe și mai integrat în sistemele de securitate colectivă europeană (Strategia Națională de Securitate; UNDP Moldova, 2023).

- La nivel guvernamental: consolidarea capacității Agenției Rezerve Materiale și a Ministerului Economiei de a activa rapid stocurile și a redistribui resursele în teritoriu.
- La nivel municipal: Chișinăul, dar și orașele de frontieră, dezvoltă planuri de intervenție urbană, cu infrastructuri capabile să susțină aprovizionarea de urgență, adăpostirea și mobilitatea populației.
- Coordonare internațională: parteneriate cu UE, NATO și agenții ONU pentru acces la rezerve externe și sprijin logistic.

Crearea de rezerve strategice generează noi funcțiuni spațiale. Astfel apar depozite securizate la marginea orașelor și în zonele de frontieră, se conturează zone logistice periurbane cu infrastructuri de stocare, transport și distribuție iar spațiul urban este adaptat pentru a integra centre de urgență capabile să deservească atât populația locală, cât și fluxurile de refugiați.

Crearea de rezerve strategice în energie, alimente și bunuri esențiale reprezintă nu doar un instrument de gestionare a crizelor, ci și un factor de securitate națională și urbană. Ele sporesc autonomia Republicii Moldova, consolidează credibilitatea instituțională și redefinesc teritorial rețelele logistice, cu Chișinăul și hub-urile de frontieră ca noduri centrale de reziliență.

⁸⁷ <https://www.energie.gov.md/en/content/gas-market-gazprom-monopoly-gas-different-sources-and-regions-world-article>

⁸⁸ MOLDOVA GAS SECURITY SUPPLY EXTENSION, EUROPEAN BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT, 2023

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Capacitatea Republicii Moldova de a se adapta la crize devine un criteriu esențial al integrării europene și al securității naționale. Reziliența economică nu se reduce la reacții de moment, ci presupune o reconfigurare structurală a economiei: diversificată și conectată la rețele internaționale.

Rezultatele analizei evidențiază apariția unor cerințe privind reziliența urbană și securitatea infrastructurilor care nu ocupau o poziție centrală în cadrul documentației aprobate în anul 2007.

2.7.1. Concluzii

Capacitatea de reziliență economică a Republicii Moldova trebuie înțeleasă nu doar ca un instrument de supraviețuire în fața șocurilor externe, ci ca un proces de reconfigurare spațială și instituțională a statului (World Bank, 2024; UNDP Moldova, 2023). Diversificarea energetică, extinderea rețelelor logistice și crearea de rezerve strategice generează o nouă geografie economică, în care Chișinăul se consolidează ca nod central al infrastructurilor critice, dar este completat de o serie de poli regionali (Ungheni, Bălți, Cahul, Giurgiulești) care reduc presiunea pe capitală și sporesc redundanța teritorială.

Din perspectivă urbanistică, apariția hub-urilor multimodale, a zonelor logistice periurbane și a centrelor de stocare securizate reflectă o transformare structurală a peisajului național. Această distribuție spațială a funcțiunilor critice nu doar că întărește autonomia Republicii Moldova, dar și creează premise pentru o dezvoltare policentrică, mai echilibrată între urban și rural.

Astfel, poziția Moldovei privind reziliența economică se conturează ca o strategie de integrare europeană prin infrastructură și dezvoltare spațială: un model în care infrastructurile de transport, energie și logistică devin totodată instrumente de securitate, vectori ai modernizării și catalizatori ai unei dezvoltări teritoriale sustenabile.

Analiza evidențiază importanța tot mai mare a rezilienței urbane, a securității infrastructurilor critice și a capacității de adaptare la riscuri economice, climatice și geopolitice. Aceste aspecte nu ocupau o poziție centrală în contextul elaborării PUG 2007 și justifică integrarea explicită a principiilor de reziliență și securitate teritorială în procesul de reactualizare. Prim urmare analiza PUG 2007 evidențiază ca principale direcții de intervenție, următoarele:

Constatări rezultate din analiză	Implicații pentru reactualizarea PUG
Vulnerabilități ale infrastructurilor critice	Introducerea unor măsuri suplimentare de protecție și redundanță
Creșterea riscurilor asociate schimbărilor climatice	Consolidarea infrastructurii verzi și albastre
Dependenta de anumite infrastructuri și rețele strategice	Diversificarea și protejarea funcțiunilor critice
Necesitatea creșterii capacității de răspuns la situații de criză	Rezervarea spațiilor și infrastructurilor cu rol strategic

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Sursa: Prelucrare proprie pe baza PUG Chișinău 2007, analiza documentelor strategice naționale relevante

2.7.2. Provocari

Provocarea centrală pentru Republica Moldova nu este doar supraviețuirea în fața crizelor, ci transformarea vulnerabilităților structurale într-un cadru durabil de modernizare: energie diversificată, infrastructuri redundante, hub-uri logistice policentrice și instituții capabile să reacționeze rapid.

Vulnerabilitate energetică

- dependență ridicată de surse externă;
- capacități limitate de producție internă și stocare a resurselor.

Infrastructură logistică insuficient dezvoltată

- rețele rutiere și feroviare parțial modernizate, cu standarde încă sub nivelul european;
- portul Giurgiulești are un rol critic, dar capacitatea sa este limitată

Dependență comercială de piețele externe

- reorientarea exporturilor spre UE este benefică, dar crește vulnerabilitatea la șocuri externe (crize de piață, fluctuații de standarde și reglementări);
- diversificarea produselor exportate este încă modestă.

Capacitate instituțională limitată

- gestionarea rezervei strategice depinde de cadu instituțional fragil;
- mecanismele de reacție rapidă sunt insuficient testate și dependente de sprijin internațional.

Presiune urbană și teritorială

- concentrarea infrastructurilor critice în Chișinău îl transformă într-un punct vulnerabil în caz de criză;
- lipsa unui echilibru teritorial: hub-urile de frontieră (Ungheni, Giurgiulești, Bălți) sunt insuficient integrate în rețeaua logistică națională.

Riscuri regionale

- proximitatea războiului din Ucraina și persistența conflictului transnistrean sporesc incertitudinea investițională;
- interdependența cu infrastructurile vecine (România, Ucraina) face ca orice criză externă să se transmită rapid intern.

2.7.3. Directii de dezvoltare

Astfel, Republica Moldova își poate construi o reziliență economică reală, trecând de la un model dependent și vulnerabil la unul diversificat, policentric și integrat european, capabil să facă față șocurilor externe fără a compromite dezvoltarea pe termen lung.

Diversificare și securitate energetică

- extinderea interconectărilor cu România și integrarea deplină în rețeaua ENTSO-E,

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- stimularea investițiilor în energie regenerabilă (solar, eolian, biomasă),
- dezvoltarea capacităților interne de producție și stocare de energie.

Modernizarea infrastructurii logistice

- reabilitarea și extinderea coridoarelor TEN-T (M1, M2, Ungheni–Chișinău–Odesa),
- crearea de hub-uri multimodale la Chișinău, Bălți, Ungheni și Giurgiulești,
- extinderea și diversificarea funcțiilor portului Giurgiulești pentru comerț global.

Consolidarea rezervelor strategice

- constituirea și gestionarea unor stocuri naționale de gaze, petrol și alimente de bază,
- dezvoltarea centrelor logistice securizate pentru distribuția rapidă a resurselor,
- integrarea rețelei de depozite în standardele UE și NATO.

Echilibru spațial

- distribuirea infrastructurilor critice și logistice pe mai mulți poli regionali pentru a reduce presiunea pe Chișinău,
- integrarea hub-urilor de frontieră (Ungheni, Giurgiulești, Cahul, Bălți) în rețeaua națională de reziliență,
- adaptarea spațiului urban la funcții de urgență (centre de refugiați, infrastructuri umanitare, logistică de criză).

2.8. POZITIA MUNICIPIULUI CHISINĂU IN SISTEMELE CULTURALE

Cultura și identitatea Republicii Moldova nu mai pot fi privite doar ca expresii interne ale vieții sociale, ci ca infrastructuri simbolice care modelează spațiul urban și re poziționează țara în rețelele regionale și internaționale. Ele funcționează asemenea unor rețele invizibile, dar extrem de puternice, capabile să completeze infrastructura politică și economică printr-un strat de soft power cultural.

În jurul ambasadelor, institutelor culturale și organizațiilor internaționale se conturează un district diplomatic și cultural, o zonă urbană cu densitate instituțională ridicată.

Identitatea moldovenească (cu rădăcini românești, influențe est-europene și amprente post-sovietice) se reflectă în stratul urban: clădiri istorice interbelice, blocuri moderniste sovietice și centre contemporane de afaceri coexistă într-o topografie diversă⁸⁹. Această hibriditate vizuală și funcțională devine o resursă strategică: Chișinăul poate fi prezentat ca un oraș-tampon și punte între lumi, unde diversitatea nu este vulnerabilitate, ci potențial de mediere.

Noile spații ale industriilor creative – parcuri IT, studiouri multimedia, spații de co-working – redefinesc utilizarea terenurilor și dinamica cartierelor. Ele atrag tineri, stimulează mobilitatea regională și conectează orașul la fluxurile economiei digitale. Cultura devine astfel o infrastructură productivă, care regenerează cartiere industriale și le transformă în hub-uri de inovație și creativitate⁹⁰.

⁸⁹ https://www.culturepartnership.eu/upload/editor/2017/Policy%20Briefs/180111%20Creative%20Industries%20Report%20for%20Moldova_upd.pdf

⁹⁰ <https://emerging-europe.com/community-content/small-country-big-ideas-moldovas-journey-into-the-global-creative-economy/>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

În contextul crizelor recente, spațiile culturale – săli de sport, centre comunitare, teatre – au fost reconfigurate ca infrastructuri de urgență pentru refugiați și populație vulnerabilă⁹¹. Această flexibilitate urbană arată că orașul nu este doar un spațiu de producție și consum cultural, ci și un organism adaptabil care poate absorbi șocuri și răspunde nevoilor comunitare.

Prin participarea la rețele precum Capitalele Europene ale Culturii, prin festivaluri de film, muzică și literatură, Chișinăul intră într-o ecologie urbană internațională. Aceste evenimente nu doar promovează identitatea țării, ci lasă urme fizice: spații reabilitate, piețe activate, noi trasee urbane. Cultura devine astfel o strategie de regenerare urbană și de re poziționare în imaginarul european.

2.8.1. Identitate istorică și poziționare simbolică

Identitatea Republicii Moldova se construiește pe o geografie a confluențelor – un spațiu în care se suprapun moșteniri românești, influențe slave și amprente europene. Această hibriditate istorică nu este doar un element de memorie colectivă, ci o resursă culturală, care oferă țării o poziționare simbolică unică la frontiera dintre Est și Vest.

Legătura istorică și lingvistică cu România reprezintă pentru Moldova un ancoraj în spațiul european, atât prin limbă, cât și prin patrimoniul cultural comun. Această dimensiune îi oferă o legitimitate identitară în procesul de integrare europeană, consolidând imaginea de stat european prin cultură și istorie⁹².

În același timp, experiența sovietică și tranziția post-sovietică rămân înscrise în memoria urbană și politică a Chișinăului: cartierele moderniste, simbolurile publice, dar și practicile administrative și discursul politic reflectă încă această perioadă. Astfel, Moldova își asumă un patrimoniu dual, aflat între deschiderea spre Vest și urmele lăsate de Es⁹³.

Această dublă apartenență funcționează ca un simbol al frontierelor culturale. Din punct de vedere urbanistic, ea se traduce printr-un peisaj divers: de la clădiri interbelice cu influențe românești și europene, la ansambluri sovietice și noi dezvoltări contemporane. Această stratificare spațială transformă Chișinăul într-un oraș al memoriei multiple, unde identitatea devine nu doar un element cultural, ci și un instrument de diplomatie și dialog regional.

2.8.2. Profil cultural actual și infrastructură

Chișinăul funcționează astăzi ca principal pol cultural al Republicii Moldova, concentrând instituțiile reprezentative care dau formă identității naționale și o proiectează în exterior. Aici se regăsesc teatrele naționale, filarmonica, bibliotecile centrale și muzeele de importanță națională, fiecare jucând un rol esențial în menținerea și transmiterea patrimoniului cultural.

⁹¹ <https://mc.gov.md/sites/default/files/file-cloud/rap-fin-strat-2030.pdf>

⁹² https://www.researchgate.net/publication/319219798_Divided_National_Identity_in_Moldova

⁹³ <https://mc.gov.md/sites/default/files/file-cloud/rap-fin-strat-2030.pdf>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Aceste instituții nu sunt doar spații de consum cultural, ci adevărate laboratoare de identitate, unde trecutul și prezentul se articulează într-un discurs comun.

În paralel, festivalurile internaționale și evenimentele urbane au devenit instrumente de vizibilitate și deschidere. Festivaluri precum Cronograf (film documentar), Moldovan Design Week (design și industrii creative) sau Festivalul Vinului (produs cultural și economic identitar) nu doar atrag public internațional, dar reușesc să re poziționeze Chișinăul pe harta regională a evenimentelor culturale. Astfel, orașul se transformă temporar în scenă urbană globală, în care cultura locală intră în dialog cu tendințe și influențe externe⁹⁴.

Reabilitarea patrimoniului arhitectural – fie că vorbim de case interbelice, edificii moderniste sau clădiri de cult – devine o prioritate. Spațiile culturale renovate sau reinterpretate urbanistic (muzee modernizate, centre expoziționale, săli de concert) contribuie la un proces de branding național, prin care Moldova își proiectează imaginea de țară europeană conectată la rețelele culturale internaționale.

Din punct de vedere urbanistic, profilul cultural al Chișinăului configurează o hartă a centralităților simbolice: centrul istoric ca spațiu al patrimoniului și identității, noile clustere creative ca zone de inovație și tineret, iar instituțiile majore ca repere de reprezentare statală. În acest fel, cultura nu mai este doar un sector, ci un vector strategic de dezvoltare urbană și diplomatică.

2.8.3. Diversitate culturală și multietnicitate

Republica Moldova se definește printr-un mozaic etnic și cultural complex, rezultat al secolelor de migrații, interacțiuni și influențe politice. Pe lângă majoritatea moldovenească/ românească, țara găzduiește comunități semnificative de ruși, ucraineni, găgăuzi, bulgari și evrei, fiecare cu propria memorie colectivă, patrimoniu cultural și rețea de legături externe.

Această diversitate multietnică nu reprezintă doar un fapt social, ci o resursă strategică: un model de coexistență și dialog intercultural care poate fi promovat pe scena internațională ca exemplu de toleranță și reziliență democratică într-o regiune marcată de tensiuni. În același timp, comunitățile minoritare funcționează ca poduri transnaționale – de exemplu, ucrainenii creează conexiuni cu Ucraina, rușii mențin legături cu Federația Rusă, iar găgăuzii și bulgarii deschid canale de cooperare culturală și economică cu Turcia și Bulgaria⁹⁵.

La nivel urbanistic, această diversitate se materializează în cartiere, centre culturale, lăcașuri de cult și evenimente comunitare care dau orașelor – în special Chișinăului – o structură policentrică identitară. De la biserici ortodoxe și sinagogi, la centre culturale ruse, ucrainene sau găgăuze, spațiul urban reflectă această pluralitate și devine un teren de dialog simbolic între culturi.

⁹⁴ <https://mdw.md/en/>

⁹⁵ <https://rm.coe.int/eng-fifth-opinion-on-moldova-of-the-coe-advisory-committee-on-the-fram/1680b17cc9>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Multiethnicitatea oferă Moldovei o funcție de interfață: nu doar între Est și Vest, ci și între tradiții, limbaje și identități multiple, transformând diversitatea într-un vector de diplomatie culturală⁹⁶. Astfel, patrimoniul multicultural nu este doar un aspect al identității interne, ci și un instrument de soft power, capabil să poziționeze Moldova ca un spațiu de dialog și cooperare în Europa de Est.

2.8.4. Vector de diplomatie culturală

Cultura Republicii Moldova a devenit mai mult decât o dimensiune identitară, ea se transformă într-un instrument activ de diplomatie publică. Prin intermediul tradițiilor, gastronomiei, artei și patrimoniului, țara își proiectează imaginea la nivel regional și internațional ca un stat european deschis, creativ și orientat spre dialog.

Un exemplu emblematic este vinul moldovenesc, promovat în festivaluri, expoziții internaționale și rețele comerciale globale, devenind nu doar un produs economic, ci și un simbol al brandului național. La fel, arta contemporană, teatrul și filmul oferă Republicii Moldova o vizibilitate culturală care completează discursul politic și economic. În paralel, diaspora moldovenească devine un actor cheie al diplomatiei culturale, fiind ambasador informal al țării în Europa și America de Nord.

Chișinăul beneficiază de prezența unor rețele culturale internaționale puternice (Institutul Cultural Român, Goethe-Institut, Alianța Franceză, British Council) care contribuie la europenizarea scenei culturale locale și la integrarea Moldovei în circuitele de cooperare artistică și educațională. Aceste parteneriate creează platforme de dialog intercultural, dar și oportunități pentru mobilitatea artiștilor, studenților și intelectualilor.

De asemenea, proiectele comune de patrimoniu și educație (restaurarea clădirilor istorice, cooperarea universitară, schimburile academice) funcționează ca punți între politicile externe și imaginea publică a țării. În acest fel, cultura devine un canal complementar de integrare europeană, capabil să transmită valori, identitate și deschidere mai eficient decât discursurile diplomatice formale.

2.8.5. Educație, cercetare și patrimoniu intelectual

Educația și cercetarea reprezintă coloana vertebrală a consolidării identității și vizibilității internaționale a Republicii Moldova, iar Chișinăul joacă un rol central în această ecologie academică și intelectuală.

Universitățile din capitală, Universitatea de Stat din Moldova (USM), Academia de Studii Economice din Moldova (ASEM), Universitatea Tehnică a Moldovei (UTM), au devenit nu doar centre naționale de formare, ci și poli regionali care atrag studenți din Ucraina, România, Caucaz

⁹⁶ Soft Hegemony in the Shared Neighbourhood: How the European Union and Russia Co-opted Moldovan and Armenian Societies between 2000 and 2021

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

și chiar din Asia Centrală. Aceste instituții contribuie la formarea capitalului uman competitiv, pregătit să se integreze în economia regională și globală⁹⁷.

Prin participarea la programe europene de mobilitate și cercetare, precum Erasmus+, Horizon Europe sau bursele oferite de România, Republica Moldova se conectează la rețelele academice europene. Această deschidere aduce beneficii atât prin internaționalizarea universităților, cât și prin crearea unor rețele de alumni care funcționează ca punți între Chișinău și capitalele europene⁹⁸.

În plan spațial, instituțiile academice din Chișinău generează ecosisteme de cunoaștere: campusuri universitare, biblioteci, centre de cercetare și parcuri IT care se dezvoltă în proximitatea lor. Astfel, educația și cercetarea contribuie direct la transformarea capitalului într-un oraș al cunoașterii, unde infrastructura intelectuală se intersectează cu politicile externe și de dezvoltare economică.

2.8.6. Mass-media, simboluri și percepție externă

Mass-media și simbolurile naționale constituie un câmp strategic de proiecție identitară pentru Republica Moldova. Ele nu doar informează și reflectă societatea internă, ci modelează percepțiile externe și influențează poziționarea țării în rețelele internaționale. Peisajul mass-media moldovenesc este caracterizat de o polarizare narativă între influențele occidentale și cele estice.

Elementele identitare – limba română, drapelul, vinul moldovenesc, tradițiile folclorice și gastronomice – devin resurse strategice de diplomatie culturală. Festivalurile internaționale de vin, expozițiile de artă sau participările la târguri culturale transformă simbolurile naționale în vectori de afirmare externă, capabili să transmită imaginea unei Moldove europene, autentice și deschise. Percepția Republicii Moldova în plan internațional este marcată de o dualitate structurală. Pe de o parte, imaginea unui stat aspirant la integrarea europeană, cu un potențial creativ și cultural distinct, pe de altă parte, percepția de spațiu vulnerabil, expus fragilităților instituționale. Totodată, spațiile publice unde sunt celebrate simbolurile naționale (Piața Marii Adunări Naționale, centre culturale, festivaluri urbane) funcționează ca scenografii ale imaginii externe.

2.8.7. Chișinăul în rețele culturale internaționale

Chișinăul se conturează treptat ca nod cultural emergent în Europa de Est, capabil să conecteze Republica Moldova la rețelele internaționale de creație, dialog și diplomatie culturală. Dintr-un oraș perceput cândva ca periferic, capitala își asumă astăzi rolul de hub regional pentru artă, design și industrii creative, devenind un spațiu de interfață între Est și Vest.

⁹⁷ <https://www.cambridge.org/core/books/governing-universities-in-postsoviet-countries/moldova/C7FDA2722984BAD06BAF1845EDB5FB09>

⁹⁸ researchgate.net/publication/389497641_University_Sports_in_Moldova

A_Means_of_Integration_for_Foreign_Students_Challenges_and_Opportunities_in_the_Context_of_Migration

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Participarea la inițiative precum European Capitals of Culture, Rețeaua Teatrelor Europene, sau platformele creative transnaționale a plasat Chișinăul într-un circuit al vizibilității internaționale. Aceste conexiuni facilitează schimburi artistice, colaborări instituționale și acces la finanțări europene, transformând orașul într-un laborator cultural deschis.

Găzduirea de festivaluri de film, bienale de artă contemporană, evenimente de design urban și forumuri culturale a consolidat poziția Chișinăului ca destinație culturală regională. Manifestări precum Moldova Design Week, Cronograf sau Festivalul Vinului nu doar atrag public internațional, ci generează o dinamică urbană care sprijină dezvoltarea industriilor creative și turismului cultural.

Identitatea hibridă fac din Chișinău un spațiu de experiment cultural, unde influențele românești, slave și occidentale se întâlnesc și dau naștere unor forme artistice și discursive inovatoare. ONG-urile culturale, fundațiile internaționale și rețelele transnaționale joacă un rol central, transformând orașul într-un punct de dialog intercultural și diplomatic.

Această conectare internațională se reflectă și în spațiul urban: apariția hub-urilor creative, revitalizarea clădirilor istorice pentru funcțiuni culturale, reamenajarea spațiilor publice pentru evenimente de anvergură. Chișinăul își construiește astfel o geografie culturală integrată, unde cultura devine instrument de regenerare urbană și de re poziționare simbolică în plan regional.

2.8.8. Impact teritorial

În contextul Republicii Moldova, cultura și identitatea națională funcționează ca infrastructuri simbolice ce modelează profund organizarea spațială și morfologia urbană. Acestea nu mai pot fi interpretate exclusiv ca dimensiuni ale vieții sociale, ci ca determinante teritoriale capabile să influențeze dezvoltarea urbană, distribuția funcțională și conectivitatea internațională a așezărilor.

Chișinăul se constituie într-un pol cultural primar, unde centralitățile simbolice și funcționale se suprapun. Piața Marii Adunări Naționale, axa bulevardelor centrale și ansamblurile de patrimoniu devin elemente de reprezentare spațială a identității colective. În jurul ambasadelor, institutelor culturale și organizațiilor internaționale se configurează un district diplomatic-cultural cu densitate instituțională ridicată.

- **Policentrism cultural și regenerare urbană** - Diversitatea etnică și culturală determină o structură policentrică a spațiului urban, vizibilă prin cartiere cu identități distincte și centre comunitare multietnice. Lăcașurile de cult, instituțiile educaționale minoritare și spațiile asociative creează micro-centralități culturale ce pot fi valorificate urbanistic în sensul turismului cultural, dar și al consolidării coeziunii sociale. Totodată, procesul de regenerare urbană prin cultură este evidențiat de reconversia spațiilor industriale obsolescente în hub-uri creative și parcuri IT. Acestea generează o dinamică de reconfigurare funcțională a teritoriului, atrăgând tineri, investiții și activități transnaționale, ceea ce integrează capitala în rețelele economiei culturale și digitale europene.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- **Infrastructura culturală ca vector de amenajare teritorială** - Rețeaua instituțiilor culturale majore funcționează ca noduri de centralitate urbană. Ele structurează teritoriul nu doar prin localizare, ci și prin generarea de fluxuri culturale și turistice, cu impact asupra mobilității, serviciilor și spațiilor publice. În plan teritorial, orașe secundare precum Bălți, Cahul și Comrat devin poli culturale complementari, susținuți de zone economice și universitare, ceea ce favorizează o structură policentrică la scară națională și reduce presiunea asupra capitalei.
- **Cultura ca mecanism de reziliență și adaptare urbană** - Un aspect esențial al impactului urbanistic îl reprezintă funcția de reziliență a infrastructurilor culturale. În contexte de criză, sălile de sport, centrele comunitare și teatrele au fost convertite temporar în spații de adăpost și suport logistic. Această capacitate adaptivă a infrastructurilor culturale ilustrează rolul lor în consolidarea securității urbane și a rezilienței comunitare.
- **Integrarea în rețele culturale internaționale și efectele spațiale** - Participarea Chișinăului la rețele culturale europene (European Capitals of Culture, Rețeaua Teatrelor Europene) și găzduirea de festivaluri internaționale (Cronograf, Moldova Design Week, Festivalul Vinului) generează efecte urbanistice tangibile: reabilitarea patrimoniului arhitectural, reamenajarea piețelor, pietonalizarea temporară a străzilor și apariția de noi trasee culturale. Cultura devine astfel un instrument strategic de regenerare urbană și un vector de repoziționare a capitalei în imaginarul european.
- **Impactul teritorial-urbanistic al dimensiunilor culturale și identitare este unul multistratificat:** de la consolidarea centralităților simbolice și apariția districtelor culturale, la regenerarea urbană și integrarea în rețele internaționale. Cultura acționează ca infrastructură invizibilă de soft power, dar cu manifestări concrete în organizarea teritoriului, în dinamica funcțională a cartierelor și în consolidarea rezilienței urbane. Chișinăul devine astfel un oraș unde cultura și identitatea se transformă în resurse strategice de dezvoltare.

2.8.9. Concluzii

Poziția Republicii Moldova în sistemele culturale depășește dimensiunea simbolică și se proiectează ca un proces de reconfigurare urbană și teritorială. Chișinăul se afirmă ca pol cultural și diplomatic, unde patrimoniul istoric, cartierele moderniste și noile hub-uri creative se articulează într-o morfologie urbană hibridă, ce reflectă identitatea multiplă a țării și funcția sa de punte între Est și Vest. Multietnicitatea și diversitatea comunitară generează o structură policentrică a spațiului urban, oferind resurse de coeziune și dialog intercultural. Totodată, cultura devine un vector de regenerare urbană, prin reconversia spațiilor industriale, reactivarea centralităților simbolice și integrarea capitalei în rețele europene de evenimente și creație. Funcția adaptivă a infrastructurilor culturale, utilizate și în contexte de criză, confirmă rolul lor în consolidarea rezilienței urbane și sociale. În ansamblu, cultura se transformă într-o infrastructură strategică de dezvoltare urbană.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Creșterea vulnerabilităților climatice, presiunile asupra spațiilor verzi și necesitatea consolidării infrastructurii verzi-albastre confirmă importanța direcțiilor privind protecția mediului promovate prin reglementările PUG 2007. În același timp, amploarea provocărilor actuale justifică actualizarea instrumentelor de protecție, adaptare climatică și gestionare a riscurilor de mediu.

Constatări rezultate din analiză	Implicații pentru reactualizarea PUG
Concentrarea principalelor funcțiuni culturale în oraș	Menținerea și consolidarea rolului cultural metropolitan
Presiuni asupra patrimoniului construit și a spațiilor culturale	Consolidarea măsurilor de protecție și valorificare
Dezvoltarea industriilor culturale și creative	Adaptarea reglementărilor pentru funcțiuni culturale contemporane
Creșterea atractivității culturale a orașului	Integrarea funcțiunilor culturale în strategiile de regenerare urbană
Necesitatea accesibilității culturale la nivel urban	Corelarea dezvoltării culturale cu mobilitatea și spațiul public

Sursa: Prelucrare proprie pe baza PUG Chișinău 2007, analiza documentelor strategice naționale relevante

2.8.10. Provocari

- **Fragmentare identitară**– coexistă influențe românești, sovietice și europene, ce generează ambiguități de reprezentare externă și tensiuni interne în definirea identității naționale.
- **Vulnerabilitate a patrimoniului urban** – clădirile istorice și ansamblurile moderniste se confruntă cu stadii avansate de degradare, lipsă de fonduri pentru restaurare și intervenții urbanistice incoerente.
- **Polarizare culturală și teritorială** – Chișinăul concentrează infrastructurile și evenimentele majore, în timp ce orașele secundare și zonele rurale rămân slab conectate la rețelele culturale internaționale.
- **Subfinanțarea și precaritatea infrastructurilor culturale** – instituțiile publice depind de resurse financiare limitate.

2.8.11. Priorități de dezvoltare

Poziționarea Republicii Moldova în rețelele culturale internaționale reclamă o strategie de dezvoltare care să valorifice patrimoniul existent, să consolideze infrastructurile contemporane și să transforme diversitatea identitară într-o resursă de soft power. În acest sens, prioritățile de dezvoltare vizează atât regenerarea urbană prin cultură, cât și integrarea Chișinăului și a orașelor regionale într-o arhitectură culturală europeană.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Reabilitarea și valorizarea patrimoniului urban

- restaurarea clădirilor istorice și moderniste,
- integrarea patrimoniului în circuite culturale și turistice,
- utilizarea regenerării urbane prin cultură ca instrument de branding național.

Consolidarea infrastructurilor culturale contemporane

- dezvoltarea de hub-uri creative, clustere IT–culturale și spații de co-working,
- reconversia zonelor industriale în cartiere creative,
- modernizarea instituțiilor publice de cultură (muzee, teatre, filarmonici).

Dezvoltarea policentrismului cultural

- susținerea orașelor secundare (Bălți, Cahul, Comrat) ca poli culturali complementari,
- crearea unor rețele regionale de festivaluri și centre comunitare,

Integrarea în rețele culturale internaționale

- participarea activă la programe precum European Capitals of Culture, Rețeaua Teatrelor Europene, Horizon Europe,
- parteneriate cu institute culturale internaționale (Goethe, ICR, Alianța Franceză, etc),
- promovarea culturii ca vector de diplomatie publică și integrare europeană.

Valorificarea diversității culturale și multietnice

- dezvoltarea cartierelor și centrelor comunitare ca spații de dialog intercultural,
- transformarea identității hibride într-un instrument de mediere.

Educație, cercetare și industrii culturale

- consolidarea rolului universităților și centrelor de cercetare ca poli de formare culturală și intelectuală,
- susținerea industriilor creative prin politici publice și finanțare europeană,
- integrarea educației culturale și artistice în dezvoltarea urbană și regională.

2.9. EVALUAREA RELEVANȚEI ACTUALE A PRINCIPALELOR DIRECȚII TERITORIALE PROMOVATE PRIN PUG 2007

Analiza situației existente evidențiază faptul că transformările spațiale și urbane produse în perioada de aplicare a PUG 2007 au confirmat relevanța unor direcții strategice de dezvoltare, în timp ce alte direcții necesită actualizare pentru a răspunde noilor condiții economice, funcționale, climatice și geopolitice.

În vederea asigurării corelării dintre documentația aflată în vigoare, analiza situației existente și recomandările formulate în cadrul prezentului studiu, principalele direcții teritoriale promovate prin PUG 2007 sunt evaluate în raport cu concluziile rezultate din analiza dezvoltării teritoriale a municipiului Chișinău.

Direcție PUG 2007	Constatări rezultate din analiza situației existente	Implicații pentru reactualizare
Consolidarea rolului Chișinăului ca principal pol urban național	Consolidarea rolului economic, administrativ și funcțional al municipiului	Menținere

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Relația funcțională urban – suburban	Intensificarea suburbanizării și a fluxurilor zilnice de mobilitate	Consolidare
Structură teritorială policentrică	Persistența concentrării funcțiunilor în nucleul central	Recalibrare
Mobilitate și conectivitate	Integrarea în TEN-T, creșterea fluxurilor logistice și regionale	Actualizare
Protecția mediului și sistemele verzi	Vulnerabilități climatice și presiuni asupra infrastructurii verzi	Consolidare
Organizarea funcțională a teritoriului	Transformări economice și funcționale majore după 2007	Revizuire

Sursa: Prelucrare proprie pe baza PUG Chișinău 2007, analiza documentelor strategice naționale relevante

Consolidarea rolului municipiului Chișinău în sistemul urban național - Analiza realizată evidențiază consolidarea rolului municipiului Chișinău ca principal pol economic, administrativ, educațional și funcțional al Republicii Moldova. Evoluțiile din perioada 2007–prezent confirmă tendința de concentrare a investițiilor, a locurilor de muncă, a funcțiunilor de comandă și a infrastructurilor strategice în capitală. Această dinamică confirmă una dintre direcțiile teritoriale majore promovate prin PUG 2007 și demonstrează menținerea rolului dominant al municipiului în sistemul urban național. În același timp, această concentrare generează presiuni crescânde asupra infrastructurilor urbane, mobilității, pieței funciare și serviciilor publice. În consecință, reactualizarea PUG trebuie să urmărească nu doar consolidarea rolului municipiului, ci și distribuirea mai echilibrată a funcțiunilor și oportunităților de dezvoltare la nivelul întregului teritoriu urban.

Intensificarea relațiilor funcționale dintre urban și suburban - Rezultatele analizei evidențiază amplificarea relațiilor funcționale dintre municipiul Chișinău și localitățile din zona sa de influență. Procesele de suburbanizare, mobilitatea cotidiană a populației și extinderea activităților economice în afara limitelor administrative ale orașului indică formarea unui sistem urban funcțional care depășește cadrul administrativ al municipiului. Această evoluție confirmă necesitatea abordării dezvoltării urbane într-o logică metropolitană și evidențiază limitele unei planificări bazate exclusiv pe teritoriul administrativ al orașului. În cadrul reactualizării PUG devine necesară integrarea relațiilor funcționale cu teritoriile suburbane și coordonarea dezvoltării infrastructurilor, mobilității și serviciilor la o scară teritorială extinsă.

Necesitatea consolidării structurii policentrice - Analiza evidențiază faptul că, deși municipiul Chișinău și-a consolidat rolul de centru urban dominant, structura teritorială rămâne puternic polarizată în jurul nucleului central. Dezvoltarea polilor secundari prevăzută prin PUG 2007 s-a realizat doar parțial, iar numeroase funcțiuni continuă să fie concentrate în zona centrală a municipiului. Această situație generează dezechilibre teritoriale, creșterea fluxurilor de deplasare și presiuni suplimentare asupra infrastructurilor existente. În consecință, dezvoltarea policentrică trebuie să reprezinte una dintre

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

direcțiile prioritare ale reactualizării PUG, prin consolidarea centrelor urbane secundare și prin distribuirea mai echilibrată a funcțiunilor urbane la nivelul municipiului.

Creșterea importanței conectivității regionale și europene - Analiza infrastructurilor de transport și a evoluțiilor geopolitice recente evidențiază o creștere semnificativă a importanței conectivității regionale și europene pentru dezvoltarea municipiului Chișinău. Integrarea Republicii Moldova în rețelele europene de transport, dezvoltarea coridoarelor TEN-T și reconfigurarea fluxurilor logistice regionale amplifică rolul capitalei ca punct de conectare între spațiul național și rețelele europene. Aceste transformări reprezintă un element nou față de contextul existent la momentul elaborării PUG 2007 și justifică actualizarea direcțiilor privind infrastructura de transport, mobilitatea și organizarea funcțională a teritoriului. Reactualizarea PUG trebuie să ia în considerare impactul noilor coridoare de mobilitate asupra dezvoltării urbane și asupra localizării funcțiunilor economice și logistice.

Reziliența, protecția mediului și sistemele verzi - Analiza evidențiază faptul că dezvoltarea urbană trebuie abordată într-un context caracterizat de incertitudini climatice, energetice, economice și geopolitice tot mai accentuate. Riscurile asociate schimbărilor climatice, vulnerabilitățile infrastructurilor critice și dependențele funcționale existente influențează în mod direct perspectivele de dezvoltare ale municipiului. În acest context, reziliența nu mai poate fi tratată ca o componentă sectorială a planificării, ci trebuie integrată transversal în toate politicile și intervențiile teritoriale. Reactualizarea PUG trebuie să includă măsuri orientate spre reducerea vulnerabilităților, creșterea capacității de adaptare și consolidarea infrastructurilor verzi și albastre.

Organizare funcțională și transformarea profilului economic al municipiului - Analiza economică evidențiază modificări semnificative ale structurii funcționale a municipiului în raport cu anul 2007. Importanța sectoarelor bazate pe cunoaștere, servicii avansate, tehnologia informației și industrii creative a crescut considerabil, în timp ce o parte dintre funcțiunile industriale tradiționale și-au diminuat ponderea. Această transformare indică necesitatea adaptării politicilor de dezvoltare teritorială la noile cerințe economice și justifică introducerea unor abordări mai flexibile privind localizarea activităților economice, susținerea ecosistemelor de inovare și valorificarea proceselor de regenerare urbană.

Analiza realizată confirmă actualitatea principalelor direcții de dezvoltare promovate prin PUG 2007, dar evidențiază necesitatea actualizării și recalibrării acestora în raport cu transformările produse după anul 2007. În ansamblu, rezultatele analizei indică faptul că PUG actualizat trebuie să depășească logica predominant internă a planificării urbane și să integreze într-o manieră coerentă dimensiunile teritoriale extinse.

Analiza documentațiilor de urbanism aprobate ulterior adoptării PUG Chișinău 2007 evidențiază faptul că o parte importantă a transformărilor funcționale și morfologice produse în municipiu au fost realizate prin intermediul PUZ-urilor și PUD-urilor elaborate pentru teritorii punctuale. Aceste documentații au permis adaptarea unor reglementări la dinamica economică și investițională, însă au condus și la acumularea unor diferențe între structura funcțională prevăzută inițial prin PUG 2007 și situația existentă.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

În numeroase cazuri, funcțiuni comerciale, speciale sau destinate rezervelor de dezvoltare au fost transformate în zone rezidențiale sau mixte, iar unele teritorii au cunoscut intensificări ale regimului de construire care nu puteau fi anticipate la momentul elaborării PUG 2007.

Acumularea acestor modificări nu reprezintă în sine o disfuncționalitate, ci reflectă transformările economice și urbane produse în perioada de implementare a documentației. Totuși, diferențele dintre reglementările inițiale și configurația urbană actuală justifică necesitatea reevaluării structurii funcționale și a actualizării selective a prevederilor PUG 2007, astfel încât documentația să redea în mod coerent evoluțiile deja produse și să ofere un cadru predictibil pentru dezvoltările viitoare.

Tip fenomen observat	Concluzie pentru reactualizare
schimbări funcționale prin PUZ	reevaluarea zonificării
creșterea densităților	recalibrarea indicatorilor urbanistici
conversia terenurilor Re, S, C	actualizarea structurii funcționale
multiplicarea intervențiilor punctuale	consolidarea coerenței teritoriale

Sursa: prelucrare proprie pe baza documentațiilor de urbanism aprobate sau aflate în curs de aprobare în perioada 2007–2025

2.10. Implicațiile dezvoltării spațiale pentru reactualizarea PUG Chișinău

Analiza dezvoltării spațiale realizată în cadrul prezentului studiu evidențiază o serie de transformări structurale care influențează în mod direct evoluția orașului Chișinău și care trebuie integrate în procesul de reactualizare a Planului Urbanistic General. Deși o parte importantă a fenomenelor analizate se manifestă la nivel municipal, metropolitan, regional sau european, efectele acestora se reflectă asupra organizării spațiale, funcționale și infrastructurale a orașului și reclamă adaptarea documentației urbanistice la noile condiții de dezvoltare.

Poziționare strategică și geopolitică - Analiza evidențiază consolidarea rolului Chișinăului ca principal centru administrativ, instituțional și diplomatic al Republicii Moldova, precum și creșterea importanței sale în contextul procesului de integrare europeană și al transformărilor geopolitice regionale. Poziționarea capitalei în proximitatea unor axe majore de conectivitate și în contextual proceselor actuale de cooperare internațională generează nevoi de reorganizare funcțională a teritoriului, localizarea funcțiunilor strategice și protecția infrastructurilor critice.

În procesul de reactualizare a PUG devine necesară consolidarea funcțiunilor administrative, instituționale și de reprezentare, precum și identificarea unor soluții teritoriale capabile să susțină dezvoltarea activităților cu rol strategic și a infrastructurilor asociate acestora.

Mobilitate și conectivitate - Integrarea Republicii Moldova în rețelele europene de transport și dezvoltarea noilor coridoare logistice regionale modifică semnificativ rolul Chișinăului în sistemele de mobilitate și conectivitate. Analiza subliniază faptul că infrastructurile existente nu sunt adaptate noilor fluxuri de transport, iar documentația urbanistică aflată în vigoare nu reflectă integral transformările înregistrate după anul 2007. În consecință, reactualizarea PUG trebuie să urmărească protejarea și rezervarea coridoarelor strategice de mobilitate, integrarea funcțiunilor logistice și intermodale în structura

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

teritorială a orașului și consolidarea conectivității dintre principalele zone funcționale urbane.

Dezvoltare economică - Analiza confirmă consolidarea rolului Chișinăului ca principal pol economic al Republicii Moldova și principal centru de concentrare a investițiilor, serviciilor și activităților cu valoare adăugată ridicată (Biroul Național de Statistică, 2024). În același timp, transformările economice înregistrate după aprobarea PUG 2007 au generat cerințe noi privind utilizarea terenurilor și localizarea activităților economice. Procesul de reactualizare a PUG trebuie să asigure condițiile teritoriale necesare dezvoltării economice prin protejarea rezervelor de teren pentru activități productive, logistice și pentru servicii, prin reducerea conflictelor funcționale și prin adaptarea structurii funcționale a orașului la noile tendințe economice.

IT și industrii creative - Dezvoltarea accelerată a sectoarelor IT, inovare și industrii creative reprezintă una dintre cele mai importante transformări economice produse în municipiul Chișinău în ultimele două decenii. Aceste activități generează cerințe specifice privind calitatea spațiului urban, accesibilitatea, conectivitatea și relația dintre activitățile economice, educaționale și de cercetare. În acest context, reactualizarea PUG trebuie să creeze condițiile favorabile dezvoltării ecosistemelor de inovare, pentru reutilizarea unor teritorii urbane insuficient valorificate și pentru consolidarea relațiilor dintre zonele economice, universitare și de cercetare.

Piața munci - Evoluțiile analizate evidențiază concentrarea principalelor oportunități de ocupare în interiorul orașului Chișinău și creșterea fluxurilor zilnice de navetism generate de relațiile funcționale dintre oraș și localitățile suburbane. Aceste procese accentuează presiunea generate asupra infrastructurilor de mobilitate și contribuie la creșterea dezechilibrelor teritoriale dintre nucleul urban și zonele periferice. Prin urmare, reactualizarea PUG trebuie să urmărească o distribuție mai echilibrată a funcțiunilor economice și a locurilor de muncă, în corelare cu dezvoltarea infrastructurilor de transport și cu obiectivele privind consolidarea structurii policentrice a municipiului.

Reziliență - Analiza evidențiază creșterea expunerii orașului la riscuri climatice, energetice, economice și geopolitice, precum și importanța infrastructurilor critice pentru funcționarea sistemului urban. În același timp, vulnerabilitățile existente la nivelul sistemelor de mobilitate, energie, apă și spații verzi reclamă o abordare mai integrată a conceptului de reziliență urbană. În cadrul reactualizării PUG este necesară integrarea explicită a principiilor de reziliență prin protejarea infrastructurilor critice, dezvoltarea sistemelor verzi-albastre, reducerea vulnerabilităților teritoriale și creșterea capacității de adaptare a orașului la schimbările de context.

Relația oraș-suburbia - Analiza dezvoltării teritoriale confirmă intensificarea relațiilor funcționale dintre orașul Chișinău și localitățile componente ale municipiului. Procesele de suburbanizare, creșterea mobilității cotidiene și extinderea zonelor rezidențiale au accentuat interdependențele dintre nucleul urban și teritoriile suburbane. Aceste evoluții confirmă actualitatea direcției promovate prin PUG 2007 privind consolidarea relațiilor funcționale dintre oraș și localitățile învecinate, însă evidențiază necesitatea unor mecanisme mai eficiente de coordonare teritorială, planificare integrată și gestionare a dezvoltării periurbane.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Structura policentrică - Analiza evidențiază faptul că dezvoltarea policentrică prevăzută prin PUG 2007 s-a materializat doar parțial. Deși localitățile componente și unele zone periferice au înregistrat procese importante de dezvoltare rezidențială și economică, funcțiunile administrative, economice și de servicii continuă să fie concentrate în principal în nucleul urban central. Persistența acestei polarizări generează presiuni asupra infrastructurilor de transport, accentuează fluxurile de navetism și limitează capacitatea municipiului de a funcționa ca un sistem teritorial echilibrat. În consecință, reactualizarea PUG trebuie să urmărească consolidarea structurii policentrice prin dezvoltarea unor centre secundare de servicii și activități economice, prin îmbunătățirea conectivității dintre acestea și prin stimularea unei distribuții teritoriale mai echilibrate a funcțiunilor urbane.

Având în vedere cele menionate anterior, analiza realizată evidențiază faptul că principalele direcții de dezvoltare promovate prin PUG 2007 își mențin în continuare, în mare măsură relevanța.

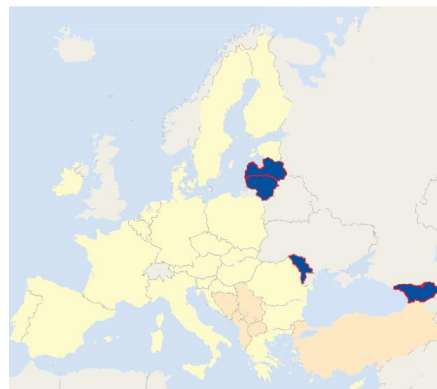
PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

3. ANALIZA COMPARATIVĂ CHIȘINĂU - VILNIUS, RIGA, TBILISI (stadiul cunoașterii și exemple relevante)

Analiza comparativă este utilizată ca instrument de evaluare a relevanței direcțiilor teritoriale promovate prin PUG 2007 și de identificare a unor soluții aplicate în alte capitale cu traiectorii de dezvoltare comparabile.

În cadrul cercetării am ales să analizăm Vilnius (Lituania), Riga (Letonia) și Tbilisi (Georgia) ca orașe de comparație pentru Chișinău. Alegerea se bazează pe un set de criterii care reflectă similitudini relevante cu contextul capitalei Republicii Moldova, dar și pe diferențe care pot oferi perspective complementare pentru identificarea de bune practici (ESPON, 2023; OECD, 2023).



3.1. Criterii de selecție a capitalelor

Analiza comparativă a fost realizată pe baza documentațiilor de planificare urbană aflate în vigoare pentru municipiile Vilnius, Riga și Tbilisi, precum și a strategiilor de dezvoltare urbană, a planurilor de mobilitate și a documentelor oficiale elaborate de autoritățile locale și organizațiile internaționale relevante. Informațiile utilizate au fost preluate din documente publice oficiale și din rapoarte instituționale disponibile la data elaborării studiului.

3.1.1. Caracteristici demografice și migraționale

Aceste capitale post-socialiste au traversat după 1990 transformări demografice majore care au lăsat amprente vizibile asupra structurii și funcționării spațiului urban. Analiza lor oferă perspective utile asupra modului în care dinamica populației modelează orașul, distribuția cartierelor, presiunile asupra infrastructurilor și direcțiile de expansiune.

Riga – orașul în contracție - Analiza municipiului Riga utilizează Strategia de Dezvoltare Durabilă Riga 2030, Programul de Dezvoltare Riga și documentele de planificare teritorială adoptate de administrația locală. Accentul este plasat asupra mecanismelor de regenerare urbană, consolidării funcțiilor metropolitane și dezvoltării infrastructurilor strategice de transport și logistică (Riga Sustainable Development Strategy 2030; Riga Development Programme 2022–2027). Riga ilustrează un caz tipic de oraș în declin demografic, cu pierderi de populație prin emigrație externă și prin migrarea către suburbii. Acest proces s-a reflectat în golirea unor cartiere interioare și în degradarea fondului locativ sovietic (blocuri mari, panelate), în timp ce noile zone rezidențiale s-au dezvoltat la marginea orașului, în așezările periurbane⁹⁹. Din perspectivă urbanistică, Riga se confruntă cu o provocare dublă: pe de o parte, restructurarea spațiilor urbane subutilizate, iar pe de altă parte, asigurarea conectivității cu zona metropolitană unde se

⁹⁹ <https://www.interregeurope.eu/sites/default/files/2025-05/Riga%20Landscape%20Report.pdf>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

mută populația activă. Compararea acestui scenariu cu Chișinău este pertinentă, deoarece și capitala Moldovei se confruntă cu depopulare a centrului și expansiune rezidențială fragmentată la periferie.

Vilnius – orașul care se stabilizează – Analiza municipiului Riga utilizează Strategia de Dezvoltare Durabilă Riga 2030, Programul de Dezvoltare Riga și documentele de planificare teritorială adoptate de administrația locală. Accentul este plasat asupra mecanismelor de regenerare urbană, consolidării funcțiilor metropolitane și dezvoltării infrastructurilor strategice de transport și logistică. (Riga Sustainable Development Strategy 2030; Riga Development Programme 2022–2027) Vilnius a cunoscut același șoc demografic inițial, dar în ultimele decenii a început să recupereze, beneficiind de migrația internă și de dezvoltarea economică în sectoare inovative. Urbanistic, această evoluție s-a tradus prin revitalizarea centrului istoric și printr-o densificare controlată în zonele bine conectate la transport public¹⁰⁰. Spre deosebire de Riga, unde golirea cartierelor a generat un surplus de spații degradate, Vilnius a reușit să mențină o continuitate a ocupării urbane și să stimuleze regenerarea centrală. Această capacitate de a transforma dinamica demografică într-un factor de revitalizare urbană este relevantă pentru Chișinău, unde presiunea migrației externe ar putea fi contrabalansată prin politici urbane care să atragă populația tânără înapoi în oraș.

Tbilisi – orașul în expansiune - Analiza municipiului Tbilisi este fundamentată pe prevederile Masterplanului de utilizare a terenurilor și pe documentele strategice de dezvoltare urbană adoptate de administrația municipală. Evaluarea urmărește modul în care orașul a gestionat procesele de expansiune urbană, dezvoltarea infrastructurilor și consolidarea funcțiilor economice și administrative la nivel metropolitan. (Tbilisi Land Use Master Plan; Tbilisi Development Strategy) Tbilisi reprezintă polul opus: un oraș care a absorbit masiv migranți interni veniți din regiunile rurale și din orașele mici. Din punct de vedere spațial, acest lucru a dus la extinderea necontrolată a zonei construite, la ocuparea pantelor și a terenurilor periferice, dar și la o presiune uriașă asupra infrastructurilor de bază (apă, transport, servicii sociale). Tbilisi este un exemplu de urbanizare accelerată, în care creșterea demografică a stimulat dezvoltarea haotică și a generat probleme de conectivitate și calitate a locuirii. Pentru Chișinău, comparația este valoroasă tocmai pentru că arată ipoteze probabile: în timp ce capitala Moldovei se golește, Tbilisi oferă lecții despre riscurile și oportunitățile generate de o creștere rapidă.

Dacă pentru Riga contracția demografică produce spații urbane abandonate și necesitatea de regenerare a cartierelor socialiste, stabilizarea demografică de la nivelul Vilniusului favorizează revitalizarea centrală și densificarea controlată, în timp ce creșterea populației în Tbilisi generează expansiune haotică, sprawl și presiune pe infrastructuri.

¹⁰⁰ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional_urban_area

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Chișinău se regăsește între Riga și Tbilisi – pierdere de populație totală, dar expansiune periurbană necontrolată, ceea ce creează simultan problemele orașului care se golește și ale orașului care se extinde.

3.1.2. Caracteristici spațiale și teritoriale

Capitalele selectate oferă un exemplu distinct de evoluție spațială și teritorială. Toate au în comun fenomenul de expansiune periurbană, însă modul de gestionare a acestuia diferă semnificativ, de la modele instituționalizate și planificate (Vilnius și Riga) până la extinderi spontane și slab reglementate (Tbilisi). Acest spectru de situații este extrem de relevant pentru Chișinău, unde procesul de suburbanizare este activ, dar lipsa unei forme de cooperare inter APL generează probleme de coordonare și planificare.

Vilnius – dezvoltarea metropolitană coordonată - Vilnius se întinde pe un teritoriu de circa 401 km², iar zona metropolitană include comune și localități periurbane conectate printr-o rețea de infrastructuri bine dezvoltate. Procesul de suburbanizare a fost semnificativ în anii 2000, când mulți locuitori s-au mutat în noile zone rezidențiale de la marginea orașului, dar autoritățile au reacționat prin politici de integrare urban-suburban. Transportul metropolitan, planificarea teritoriului și serviciile publice sunt coordonate la nivel regional, ceea ce a permis evitarea unei fragmentări haotice. Urbanistic, Vilnius ilustrează un model de expansiune controlată, în care localitățile periurbane funcționează ca extensii planificate ale capitalei.

Riga – structură metropolitană consolidată - Riga are un teritoriu urban de aproximativ 307 km², dar influența sa depășește granițele administrative, extinzându-se asupra unui areal metropolitan bine definit. În ultimele decenii, multe familii s-au mutat în suburbii, în special datorită accesibilității rutiere și a prețurilor mai reduse la locuințe. Spre deosebire de Chișinău¹⁰¹, Riga dispune de instrumente de coordonare metropolitană care integrează infrastructura de transport, dezvoltarea locativă și serviciile publice. Totuși, fenomenul de navetism intens a creat presiuni asupra arterelor rutiere și asupra sistemului de transport public, necesitând investiții în mobilitate metropolitană. Din perspectivă urbanistică, Riga arată cum un oraș aflat în declin demografic poate continua să se extindă teritorial prin suburbanizare, ceea ce creează o reconfigurare permanentă a structurii urbane.

Tbilisi – sprawl urban și expansiune necontrolată - Tbilisi, cu o suprafață administrativă de aproape 720 km², se confruntă cu un fenomen accentuat de sprawl urban. Migrația masivă dinspre regiunile rurale a dus la construirea de cartiere extinse și adesea neautorizate pe terenurile periferice, inclusiv pe pante sau în zone cu infrastructuri insuficiente. Spre deosebire de Vilnius și Riga, unde extinderea urbană este planificată și coordonată, în Tbilisi procesul este mai degrabă spontan, reflectând presiuni sociale și

¹⁰¹ <https://www.interregeurope.eu/sites/default/files/2025-05/Riga%20Landscape%20Report.pdf>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

economice decât politici urbane coerente. Rezultatul este o fragmentare teritorială: cartiere periurbane cu acces precar la transport, apă sau servicii, dar integrate funcțional în dinamica orașului.

Porind de la realitatea celor 3 capitale selectate în care Vilnius este exemplu de integrare metropolitană și expansiune controlată, Riga este model de zonă metropolitană consolidată, dar cu presiuni de navetism iar Tbilisi este exemplu de urban sprawl și fragmentare necontrolată, remarcăm cum Chișinăul se află într-o poziție intermediară. Pe de o parte, dezvoltarea sa periurbană amintește de expansiunea haotică din Tbilisi, cu localități-satelit și ansambluri rezidențiale noi slab conectate la rețeaua de transport și la serviciile publice. Pe de altă parte, lipsa unei zone forme de cooperare inter APL îl diferențiază de Vilnius și Riga, unde politicile regionale au permis gestionarea mai eficientă a suburbanizării. Din perspectivă spațială, această situație generează un paradox: Chișinăul pierde populație, dar continuă să se extindă teritorial.

3.1.3. Caracteristici ale infrastructurilor și transportului public

Fiecare dintre aceste capitale oferă un model distinct de organizare a mobilității urbane, ilustrând atât provocările, cât și soluțiile prin care orașele post-socialiste încearcă să răspundă creșterii motorizării și presiunilor asupra infrastructurii.

Vilnius – modernizare prin electrificare și mobilitate alternativă - Vilnius dispune de o rețea de autobuze și troleibuze extinsă, modernizată în ultimii ani prin introducerea de autobuze electrice și sisteme inteligente de ticketing. Politicile municipale au încurajat totodată mobilitatea alternativă: piste de biciclete, trotinete electrice, coridoare verzi și prioritarizare pentru transportul public în trafic. Din punct de vedere spațial, această strategie a condus la o reconfigurare a străzilor pentru a integra funcții multiple – transport public, mobilitate activă și spații pietonale. Pentru Chișinău, care se bazează aproape exclusiv pe rețeaua de troleibuze și autobuze diesel, experiența Vilniusului arată cum electrificarea și diversificarea formelor de mobilitate pot reduce presiunea pe infrastructură și pot crește atractivitatea transportului public.

Riga – sistem complex și tradițional de transport electric - Riga este recunoscută pentru unul dintre cele mai complexe sisteme de transport public din regiune, alcătuit din tramvaie, troleibuze și autobuze, integrate într-o rețea metropolitană. Tramvaiul, introdus încă din secolul XIX, joacă și astăzi un rol important în structura urbană, traversând cartiere centrale și periferice. Rețeaua de troleibuze completează acest sistem, oferind o acoperire densă a teritoriului urban. Din perspectivă urbanistică, infrastructura de transport din Riga a influențat direct modelul de dezvoltare radială al orașului, cu artere principale dedicate transportului electric. Deși și Chișinăul are o rețea solidă de troleibuze, diferența majoră constă în lipsa tramvaiului și în infrastructura rutieră mai puțin adaptată pentru prioritarizarea transportului public. Riga reprezintă astfel un model de continuitate și modernizare a tradiției transportului electric.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Tbilisi – metrou și coridoare BRT - Tbilisi se diferențiază prin faptul că dispune de metrou (două linii, ~27 km), infrastructură moștenită din perioada sovietică, care continuă să joace un rol vital în mobilitatea cotidiană. În plus, orașul a inițiat recent dezvoltarea unor coridoare BRT (Bus Rapid Transit) și modernizarea flotei de autobuze, inclusiv cu vehicule electrice și Euro VI. Totuși, traficul rutier rămâne extrem de congestionat, iar presiunea automobilului privat este foarte mare. Din punct de vedere spațial, metroul a generat zone dense de dezvoltare urbană în jurul stațiilor, dar extinderea periurbană rapidă depășește acoperirea transportului rapid. Pentru Chișinău, care nu dispune de transport rapid de tip metrou sau BRT, exemplul Tbilisi arată importanța diversificării modale și a integrării transportului public de capacitate mare pentru a răspunde cererii tot mai ridicate.

Chișinăul are un sistem de transport public puternic centrat pe troleibuze, susținut de o rețea de autobuze relativ modestă și de microbuze private cu performanțe scăzute. Infrastructura rutieră este congestionată, iar prioritizarea transportului public este redusă. În acest context, Vilnius oferă un model de modernizare tehnologică și integrare a mobilității alternative, Riga ilustrează potențialul transportului electric diversificat (tramvai+troleibuz+autobuz) iar Tbilisi aduce un exemplu de transport rapid (metrou, BRT), absent în Chișinău, dar necesar pentru a gestiona expansiunea periurbană și creșterea fluxurilor de navetism.

3.1.4. Caracteristici ale sistemului de servicii urbane

Vilnius, Riga și Tbilisi oferă un model diferit de organizare și calitate a serviciilor urbane (educație, sănătate, cultură, administrație, spații publice). Compararea lor cu Chișinău este relevantă pentru a înțelege modul în care politicile urbane, distribuția teritorială a serviciilor și nivelul de digitalizare pot influența calitatea vieții și coeziunea spațială.

Vilnius – digitalizare avansată și servicii integrate - Vilnius este unul dintre liderii regionali în ceea ce privește digitalizarea serviciilor urbane. Administrația locală a implementat sisteme de e-guvernare care permit accesul online la majoritatea serviciilor publice (taxe, documente, programări). În plus, rețeaua de servicii de educație și sănătate este bine distribuită la nivel urban și metropolitan, susținută de investiții europene. Din punct de vedere spațial, Vilnius se remarcă printr-o integrare echilibrată a serviciilor între centru și cartierele periferice, ceea ce reduce disparitățile teritoriale. Pentru Chișinău, unde accesul la servicii este adesea mai lent și mai birocratic, exemplul Vilniusului arată cum tehnologia și planificarea integrată pot contribui la eficiență și incluziune.

Riga – acces ridicat, dar cu disparități teritoriale - Riga asigură un nivel relativ ridicat de acces la servicii urbane, beneficiind de o rețea extinsă de instituții de educație, sănătate și cultură. Totuși, distribuția acestora nu este uniformă: cartierele centrale și cele istorice sunt bine dotate, în timp ce unele zone periferice, în special cartierele rezidențiale construite în

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

perioada sovietică, au rămas cu infrastructuri îmbătrânite și servicii subdimensionate¹⁰². Această fragmentare creează un contrast spațial între centrul vibrant și periferia mai puțin atractivă, generând probleme de echitate urbană. Compararea cu Chișinău este utilă, deoarece capitala Moldovei se confruntă cu o situație similară: servicii concentrate în zona centrală și deficit de facilități moderne în cartierele periferice și localitățile-satelit.

Tbilisi – servicii urbane suprasolicitate - Tbilisi se află într-o situație distinctă: creșterea rapidă a populației prin migrație internă a pus o presiune enormă pe infrastructurile și serviciile urbane. Școlile, spitalele, rețelele de apă și transport sunt supraaglomerate, iar planificarea urbană nu a reușit să țină pasul cu extinderea necontrolată a orașului. Din punct de vedere spațial, există o diferență majoră între centrul Tbilisiului, unde accesul la servicii este relativ bun, și cartierele periferice sau noile dezvoltări rezidențiale, unde locuitorii se confruntă cu deficiențe în aprovizionarea cu utilități, lipsa spațiilor educaționale și a centrelor medicale. Acest model de suprasolicitare a serviciilor este un avertisment relevant pentru Chișinău, unde extinderea periurbană se realizează deseori fără infrastructuri de suport și fără planuri de integrare a serviciilor.

Analiza comparativă a celor trei capitale scoate în evidență aspecte care se regăsesc deja în structura și funcționarea Chișinăului, dar și riscuri sau oportunități care pot fi anticipate.

În raport cu Vilnius, Chișinăul ar putea învăța cum digitalizarea și eficiența administrativă contribuie la reducerea birocrăției și la creșterea accesibilității serviciilor publice pentru cetățeni. În timp ce în capitala Lituaniei locuitorii pot accesa aproape toate serviciile de la distanță, Chișinăul se confruntă încă cu proceduri greoaie și cu o concentrare excesivă a instituțiilor în centru, ceea ce limitează accesul locuitorilor din periferie. Modelul Vilniusului demonstrează că tehnologia poate deveni un instrument de echitate urbană.

Compararea cu Riga relevă asemănări în ceea ce privește disparitățile teritoriale. La fel ca în capitala letonă, în Chișinău există o diferență vizibilă între zona centrală, unde accesul la servicii este mai bun și infrastructurile sunt mai dezvoltate, și cartierele periferice, unde calitatea serviciilor scade, iar infrastructurile sociale sunt adesea învechite. Această polarizare spațială pune în discuție coeziunea urbană și accentuează fenomenul de migrație internă către zonele mai bine dotate.

În ceea ce privește Tbilisi, cazul este relevant pentru Chișinău ca avertisment. Extinderea rapidă și necontrolată a zonei periurbane a capitalei georgiene a dus la suprasolicitarea infrastructurilor de bază și la incapacitatea serviciilor publice de a răspunde cererii crescânde. Chișinăul riscă să repete această experiență dacă suburbanizarea continuă fără o planificare corelată și integrată a municipiului Chișinău și a localităților suburbane, și fără investiții coordonate în rețelele de transport, educație și sănătate.

Prin urmare, fiecare dintre cele trei orașe aduce un exemplu diferit, dar complementar: Vilnius arată potențialul modernizării prin digitalizare, Riga evidențiază provocările inegalităților

¹⁰² <https://www.interregeurope.eu/sites/default/files/2025-05/Riga%20Landscape%20Report.pdf>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

teritoriale, iar Tbilisi semnalează pericolele unei dezvoltări necontrolate. Toate aceste perspective pot ghida Chișinăul în definirea unor politici urbane mai echilibrate și mai orientate către incluziune.

3.1.5. Caracteristici economice

Vilnius, Riga și Tbilisi au trecut printr-o perioadă de declin industrial și restructurare post-socialistă, însă astăzi fiecare reprezintă un exemplu diferit de re poziționare economică, cu implicații vizibile în organizarea și dezvoltarea spațiului urban.

Vilnius – orașul IT și fitech - Vilnius a devenit un hub regional pentru tehnologia informației, industriei creative și fitech, atrăgând atât investiții străine, cât și forță de muncă tânără și calificată. Acest profil economic s-a reflectat urbanistic în revitalizarea centrului istoric și în apariția unor clustere de birouri moderne, care au schimbat imaginea orașului. Spațiile industriale dezafectate au fost convertite în parcuri tehnologice sau spații culturale, ceea ce a generat o revalorizare funcțională a unor zone altădată marginale. Pentru Chișinău, experiența Vilniusului arată cum orientarea către industrii inovative poate deveni un motor de regenerare urbană și de atragere a populației active.

Riga – logistică și servicii financiare - Riga s-a re poziționat ca un centru de logistică, transport maritim și servicii financiare, valorificându-și poziția geografică și portul internațional. Orașul concentrează sedii de bănci, companii de shipping și centre logistice, ceea ce a dus la extinderea zonelor portuare și a parcurilor industriale periurbane. Acest tip de dezvoltare a schimbat echilibrul urban¹⁰³, creând o polarizare între zonele economice dinamice de la periferie și cartierele rezidențiale tradiționale, aflate în stagnare. Pentru Chișinău, Riga reprezintă un exemplu de valorificare a avantajului geografic și de creștere prin servicii specializate, dar și un avertisment privind riscul de dezechilibru spațial între sectoarele economice dinamice și locuirea urbană.

Tbilisi – turism și imobiliare - Tbilisi a mizat pe dezvoltarea turismului și sectorului imobiliar, ceea ce a transformat radical centrul istoric și zonele riverane. Investițiile în hoteluri, spații comerciale și ansambluri rezidențiale au dus la o densificare a centrului, dar și la o presiune asupra patrimoniului și a infrastructurilor. În paralel, proiectele imobiliare de mari dimensiuni s-au extins spre periferie, generând sprawl urban și noi cartiere lipsite de servicii adecvate. Pentru Chișinău, cazul Tbilisi este relevant ca lecție despre riscurile creșterii bazate pe imobiliare: deși atractivă pe termen scurt, această direcție poate accentua problemele de planificare și de echitate spațială.

Economia Chișinăului se află într-un stadiu fragil, fiind orientată preponderent către comerț și servicii de bază, în timp ce sectorul industrial, odinioară motorul dezvoltării urbane, se află într-un proces de declin accentuat. Această situație are consecințe directe asupra orașului: numeroase spații industriale rămân subutilizate sau abandonate, dinamica investițiilor este

¹⁰³ <https://www.interregeurope.eu/sites/default/files/2025-05/Riga%20Landscape%20Report.pdf>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

scăzută, iar presiunea migrației externe continuă să reducă resursa umană calificată. În acest context, comparația cu Vilnius, Riga și Tbilisi oferă repere concrete pentru posibile direcții de diversificare și pentru re poziționarea Chișinăului în rețelele economice regionale.

Vilnius demonstrează că orientarea către tehnologie, industrii creative și fintech poate revitaliza nu doar economia, ci și spațiul urban. Chișinăul ar putea valorifica experiența lituaniană prin reconversia spațiilor industriale abandonate în hub-uri IT, incubatoare pentru start-up-uri și centre culturale, stimulând astfel o regenerare urbană bazată pe inovație.

Riga arată potențialul logisticii și al serviciilor financiare, valorificând poziția sa strategică la Marea Baltică. Deși Chișinăul nu are acces direct la mare, el dispune de o poziție geografică favorabilă pe coridoarele est-vest și nord-sud, care ar putea fi mai bine exploatată prin dezvoltarea de centre logistice moderne și prin conectarea la infrastructurile de transport regionale. Această direcție ar transforma capitala într-un nod de tranzit și ar aduce investiții în servicii conexe.

Tbilisi oferă un exemplu al potențialului turismului și al sectorului imobiliar, două ramuri dinamice, dar și al riscurilor asociate. Pentru Chișinău, care deține un patrimoniu arhitectural valoros și un cadru natural atractiv, turismul ar putea deveni un motor economic, însă doar dacă va fi corelat cu politici de protecție a patrimoniului și cu o planificare urbană responsabilă. Lecția Tbilisiului este clară: dezvoltarea accelerată a imobiilelor, fără control urbanistic, poate duce la dezechilibre spațiale și la pierderea identității orașului.

Astfel, inspirându-se din aceste trei modele, Chișinăul își poate defini o strategie economică hibridă, care să combine inovația tehnologică (Vilnius), logistica și serviciile financiare (Riga) și turismul responsabil (Tbilisi). O asemenea diversificare ar permite nu doar consolidarea bazei economice, ci și stimularea unei dezvoltări urbane mai echilibrate, reducând presiunea migrației externe și contribuind la reconfigurarea spațiului urban într-o manieră sustenabilă.

3.1.6. Criteriul patrimoniului construit

Toate cele 3 capitale dețin un fond construit valoros, dar gestionat și integrat în dezvoltarea orașului prin abordări diferite. Analiza lor este relevantă pentru Chișinău, unde patrimoniul istoric rămâne vulnerabil, fragmentat și insuficient protejat, iar procesul de regenerare urbană este abia la început.

Vilnius – patrimoniu protejat și valorificat - Centrul istoric al Vilniusului, inclus în lista UNESCO încă din 1994, reprezintă un exemplu de integrare a patrimoniului în dezvoltarea urbană. Spațiile istorice au fost reabilitate prin programe de restaurare și sunt astăzi intens utilizate pentru funcțiuni culturale, turistice și rezidențiale. Din perspectivă urbanistică, protecția patrimoniului nu a însemnat stagnare, ci o îmbinare armonioasă între vechi și nou: clădirile istorice coabitează cu ansambluri moderne, iar investițiile în turism și industrii creative au transformat centrul într-un motor de dezvoltare urbană.

Riga – patrimoniu Art Nouveau și urbanism identitar - Riga deține unul dintre cele mai mari ansambluri Art Nouveau din Europa, iar centrul său istoric este înscris în UNESCO din

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

1997. Orașul a valorificat acest patrimoniu ca element identitar și atractivitate turistică¹⁰⁴. Din punct de vedere spațial, protejarea patrimoniului a dus la regenerarea centrului și la dezvoltarea de trasee urbane tematice, care conectează clădirile istorice cu funcțiuni culturale și comerciale moderne. Astfel, patrimoniul nu este perceput ca o povară, ci ca o resursă economică și urbanistică, capabilă să genereze valoare adăugată.

Tbilisi – patrimoniu sub presiunea dezvoltării - Tbilisi are un patrimoniu arhitectural unic, cu cartiere vechi și clădiri cu balcoane tradiționale, dar acesta se află sub presiunea puternică a dezvoltărilor imobiliare. Cererea mare de locuințe și investițiile speculative au dus la demolări, intervenții agresive și pierderea autenticității unor zone istorice. Lipsa unor mecanisme eficiente de protecție a făcut ca patrimoniul să fie tratat adesea ca obstacol în calea dezvoltării, nu ca resursă. Din perspectivă urbanistică, acest model arată riscurile neglijării patrimoniului: fragmentarea țesutului urban, pierderea identității și degradarea imaginii orașului.

Chișinăul dispune de un patrimoniu construit extrem de divers, care cuprinde clădiri antebelice cu valoare istorică, arhitectură interbelică de inspirație europeană și un fond semnificativ de construcții sovietice. Această stratificare istorică ar putea reprezenta o resursă identitară și turistică de prim rang, însă realitatea este marcată de insuficiența măsurilor de protecție, de lipsa unor programe coerente de restaurare și de presiunea constantă a pieței imobiliare. Numeroase imobile valoroase se află în stare de degradare, iar pierderea lor progresivă diminuează identitatea arhitecturală a orașului.

Compararea cu cele trei capitale analizate oferă direcții clare pentru Chișinău. Vilnius demonstrează cum patrimoniul poate deveni un vector de regenerare urbană și de dezvoltare turistică, prin transformarea clădirilor istorice în spații culturale, comerciale și rezidențiale atractive. Riga arată că protecția și promovarea patrimoniului identitar, în special a ansamblurilor Art Nouveau, consolidează coeziunea urbană și plasează orașul pe harta culturală europeană. În schimb, experiența Tbilisiului constituie un avertisment: lipsa de reglementare și presiunea dezvoltărilor imobiliare pot conduce la pierderea ireversibilă a fondului istoric și la fragmentarea țesutului urban tradițional.

Pentru Chișinău, aceste exemple sugerează necesitatea unei strategii de conservare activă, în care patrimoniul să fie tratat nu doar ca element de protejat, ci și ca resursă de dezvoltare. O astfel de abordare ar putea îmbina protecția juridică și urbanistică a clădirilor valoroase cu investiții în restaurare și reconversie funcțională, transformând fondul construit într-un factor de atractivitate turistică, economică și culturală. În acest fel, capitala Moldovei ar evita atât stagnarea prin neintervenție, cât și pierderea identității prin demolări sau intervenții speculative. Analiza comparativă utilizează documentațiile de planificare spațială strategică aflate în vigoare pentru municipiile Vilnius, Riga și Tbilisi, precum și rapoarte și studii elaborate de organizații internaționale relevante pentru dezvoltarea urbană și metropolitană. Concluziile formulate în

¹⁰⁴ <https://www.interregeurope.eu/sites/default/files/2025-05/Riga%20Landscape%20Report.pdf>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

cadrul prezentului capitol sunt fundamentate pe analiza acestor documente și pe evaluarea modului în care soluțiile implementate au influențat dezvoltarea teritorială a capitalelor analizate. (Vilnius City Master Plan 2030; Riga Sustainable Development Strategy 2030; Tbilisi Land Use Master Plan; OECD, 2023)

3.2. Evaluare comparativa a celor 4 capitale

3.2.1. Populație și suprafață

Pentru comparabilitatea între cele patru capitale, am lucrat cu două niveluri teritoriale:

- Orasul propriu-zis – delimitarea administrativă oficială a municipiului
- Arii metropolitane – acolo unde sunt definite fost utilizate date la nivelul FUA/Urban area (Eurostat/Urban Audit). În cazurile unde nu există încă FUA oficială, am selectat cea mai apropiată unitate funcțională

Chișinău – Municipiul Chișinău (orașul plus localitățile suburbane, folosit frecvent ca arii de analiza pentru zona metropolitană).

Pentru cadrul de referință comparativ, am utilizat metodologia Eurostat/ESPON privind ariile urbane funcționale și indicatorii demografici.

3.2.1.1. Suprafete teritoriale

Chișinău (Republica Moldova)

- Oras ~120 km²
- Zona UAT suburbane: ~635 km², incluzând și orașul.

Vilnius (Lithuania)

- Oras ~401 km²
- Zona metropolitană/ zona urbana funcțională: ~538 km², incluzând Vilnius municipalitatea și părți din districte (Vilnius District și Trakai District)

Tbilisi (Georgia)

- Oras ~504 km²
- Zona metropolitană/ zona urbana funcțională: aproximativ 726 km², conform unor surse oficiale, folosit frecvent ca definiție a aglomerației urbane.

Riga (Letonia)

- Oras ~307,17 km²
- Zona metropolitană/ zona urbana funcțională: cea mai apropiată definiție FUA relevantă pentru mobilitate și analiza urbană este de 3.158 km².

3.2.1.2. Populație totală

Analiza populației în limite administrative scoate în evidență diferențe semnificative între cele patru capitale:

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Tbilisi este de departe cea mai mare capitală din eșantion, cu 1.330.217 locuitori (recensământ 2024, date preliminare) și o suprafață de aproximativ 504,3 km². Această masă demografică îi conferă rolul de macro-pol regional, cu un impact direct asupra distribuției funcțiilor economice, a presiunii asupra infrastructurilor și a proceselor de expansiune urbană.

Vilnius are 607.667 locuitori, pe un teritoriu de circa 401 km². Este un oraș de talie medie la nivel european, dar cu o populație stabilă și în ușoară creștere în ultimii ani, consolidându-și statutul de centru administrativ și economic pentru Lituania.

Riga concentrează 591.882 locuitori, în interiorul unei suprafețe de 307,17 km². Este foarte apropiată de Vilnius ca mărime, însă dinamica sa demografică a fost marcată mai puternic de declin și emigrație, ceea ce îi influențează structura populației și capacitatea de regenerare urbană.

Chișinău înregistrează 567.038 locuitor, în limitele unui teritoriu relativ redus, de aproximativ 120 km². Este astfel orașul cu cel mai mic teritoriu administrativ dintre cele analizate, ceea ce amplifică fenomenul de densitate și explică presiunile exercitate asupra rețelelor urbane și asupra fondului construit.

La aceeași scară administrativă, Tbilisi se conturează drept un pol demografic major, mult mai masiv decât celelalte trei capitale, cu provocări specifice orașelor mari. Vilnius și Riga sunt orașe de dimensiuni comparabile, cu structuri urbane medii și politici de planificare metropolitană deja consolidate, ceea ce le face relevante pentru Chișinău ca modele de echilibru între compactitate și expansiune. Chișinăul, deși mai mic ca populație, operează pe un teritoriu urban foarte compact, fapt care îi conferă densități ridicate și o presiune mai mare asupra calității locuirii și a serviciilor publice.

3.2.1.3. Densitate urbană

Analiza densității populației (raport locuitori/suprafață administrativă) relevă diferențe majore între cele patru capitale, cu implicații directe asupra calității vieții urbane și asupra modului de gestionare a dezvoltării:

Chișinău înregistrează cea mai ridicată densitate de aproximativ 4.610 loc/km². Această valoare se explică prin limitele administrative reduse și concentrarea populației pe un teritoriu compact. Rezultatul este o presiune accentuată asupra infrastructurilor urbane, asupra transportului public, precum și asupra spațiilor verzi și fondului construit existent, unde reînnoirea și regenerarea urbană devin imperative.

Tbilisi are o densitate de circa 2.640 loc/km². Valoarea este medie, dar maschează o distribuție foarte inegală: densități ridicate în axele de vale și în cartierele centrale, dar extinderi recente și mai rarefiate pe versanți. Acest tip de structură teritorială generează costuri mari pentru infrastructură complicând planificarea urbană.

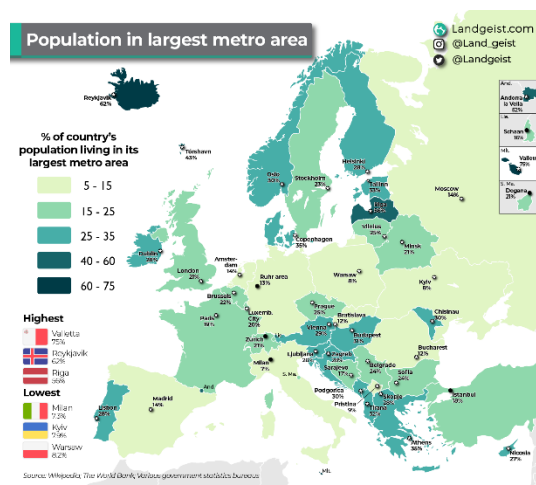
PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Riga atinge o densitate de aproximativ 1.930 loc/km².

Deși mai scăzută, această valoare reflectă un oraș cu o structură urbană extinsă și policentrică, unde densitățile moderate sunt echilibrate de rețele de transport public bine dezvoltate și de o planificare care include atât cartiere istorice, cât și zone rezidențiale mai aerisite.

Vilnius are densitatea cea mai redusă, în jur de 1.515 loc/km². Este un oraș caracterizat prin rezerve de teren intravilan, cu un proces de extindere urbană relativ dispersă, dar și cu o strategie de gestionare a spațiilor verzi și a mobilității care compensează această fragmentare.



Chișinăul reprezintă cazul tipic de urbanism compact forțat, unde concentrarea populației într-un perimetru restrâns creează atât avantaje (eficiență energetică, distanțe mai scurte), cât și riscuri (aglomerare, poluare, deficit de spații verzi). Vilnius și Riga se încadrează în categoria orașelor europene cu densitate medie, având posibilitatea de a combina expansiunea controlată cu menținerea calității spațiilor publice. Tbilisi constituie un caz aparte, unde densitățile ridicate din zonele centrale coexistă cu un sprawl periurban dificil de gestionat, reliefând provocările de planificare în contexte geografice complexe.

3.2.1.4. Structura pe vârste

Analiza structurii pe vârste evidențiază profiluri demografice distincte pentru fiecare capitală, cu implicații directe asupra planificării urbane, serviciilor sociale și infrastructurilor.

Riga - Populația este distribuită astfel: 0–14 ani: 84.631, 15–64 ani: 374.185, 65+ ani: 133.066. Această structură relevă un grad pronunțat de îmbătrânire demografică, depășind media Uniunii Europene pentru categoria 65+. Din perspectivă urbanistică, acest fapt se traduce prin creșterea presiunii asupra serviciilor sociale, infrastructurilor sanitare și a transportului public adaptat persoanelor vârstnice, inclusiv accesibilizarea spațiului construit și a rețelei pietonale¹⁰⁵.

Vilnius - Distribuția populației: 0–17 ani: 119.642, 18–64 ani: 379.318, 65+ ani: 103.470. Ponderea ridicată a populației tinere (0–17 ani) pentru un oraș european de talie medie este semnificativă și susține profilul de centru universitar și hub IT. Aceasta se reflectă în cererea sporită pentru educație, locuire accesibilă și mobilitate activă, dar și în dinamismul pieței muncii urbane. Pentru dezvoltarea pe termen lung, acest profil demografic este un atu strategic.

¹⁰⁵ https://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2021/01/Action-Plan-for-the-Development-of-the-RMA_Web-1.pdf

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

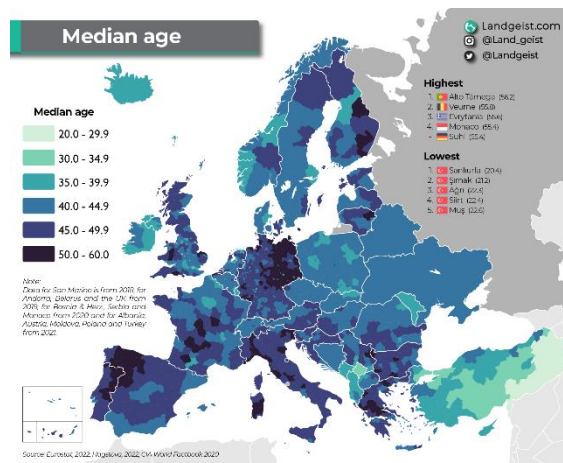
STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Tbilisi - Structura națională oferă următoarea distribuție: 0–14 ani: ~19,2%, 15–64 ani: ~64,2%, 65+ ani: ~16,6%. În cazul capitalei, se poate presupune o pondere mai tânără decât media națională, datorită migrației interne intense către Tbilisi. Implicațiile urbanistice sunt majore: presiune pe sistemul educațional și locuire în cartierele periferice, dar și necesitatea unei infrastructuri urbane capabile să absoarbă creșterea rapidă a populației tinere.

Chișinău - Structura populației: 0–19 ani: ~23%, 20–64 ani: ~64%, 65+ ani: ~13%. Deși relativ mai “tânăr” decât multe capitale europene, Chișinăul este afectat de migrația externă a populației active, ceea ce reduce baza de contribuabili și amplifică presiunile economice asupra orașului. Din punct de vedere urbanistic, tineretul prezent oferă oportunitatea pentru dezvoltarea educației și a pieței muncii locale, dar există riscul accentuării dezechilibrelor dacă migrația continuă.

3.2.1.5. Rata de creștere a populației

Chișinăul trăiește o aparentă contradicție demografică: în timp ce Republica Moldova pierde populație într-un ritm accelerat, capitala concentrează fluxuri interne, înregistrând o creștere de +16,7% a populației municipale între 2014 și 2024. Această concentrare pe un teritoriu compact face ca densitatea să fie cea mai ridicată din set, punând sub presiune rețelele edilitare, transportul public și spațiile verzi. Din punct de vedere urbanistic, Chișinăul se află la un prag critic:



fie adoptă o strategie de dezvoltare integrată a municipiului și localităților suburbane, respectiv extinderea în suburbii cu infrastructuri adecvate, fie riscă fenomenul de supraîncărcare și degradare urbană.

Vilnius se conturează ca un oraș în expansiune moderată, cu o creștere de peste +13% în ultimul deceniu. Rata anuală pozitivă la nivel național (+1,40% în 2023) confirmă tendința. Această dinamică demografică, dublată de un profil tânăr al populației, creează o cerere ridicată pentru locuințe accesibile, campusuri educaționale și mobilitate activă (rețele velo, pietonale). În plus, Vilnius beneficiază de o arie urbană funcțională integrată (FUA), ceea ce îi permite să gestioneze navetismul și să extindă infrastructurile într-un mod planificat. Urbanistic, este un exemplu de capitală baltică ce reușește să lege creșterea demografică de regenerarea teritoriului și de inovarea economică.

Riga deși încă printre capitalele baltice importante, traversează o scădere constantă a populației (–0,45% anual). Fenomenul este cauzat atât de emigrație externă, cât și de îmbătrânirea



ARHICON


 UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
 ION MINCU - BUCUREȘTI
 CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
 EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

accelerată a populației (65+ reprezintă 22,5%)¹⁰⁶. Urbanistic, acest profil se traduce în cartiere unde cererea pentru locuințe noi scade, iar accentul se mută spre modernizarea fondului construit și adaptarea lui la populația vârstnică¹⁰⁷. Zona metropolitană extinsă (3.158 km²) permite încă investiții în infrastructuri logistice și servicii, dar orașul trebuie să gestioneze contracția demografică prin politici inteligente de restructurare urbană, locuire accesibilizată și servicii de proximitate. Riga devine astfel un laborator pentru strategii de oraș „age-friendly”.

Tbilisi se diferențiază printr-o creștere lent pozitivă (+0,24% anual în 2024), într-un context național de stagnare demografică. Această expansiune este alimentată de migrația internă masivă, care a dus la extinderea aglomerației urbane (~726 km²). Totuși, particularitatea Tbilisiului este dată de relieful fragmentat: expansiunea pe văi și versanți sporește costurile pentru infrastructuri și complică conectivitatea. Urbanistic, Tbilisi trebuie să facă față unei suprasolicitări a serviciilor publice (educație, transport, locuire accesibilă), în special în cartierele periurbane noi. Capitala georgiană oferă lecția unui oraș care crește în ciuda constrângerilor naturale, dar care riscă expansiunea haotică dacă nu își aliniază politicile teritoriale cu ritmul demografic.

Oras	Suprafață oraș	Populație oraș	Densitate (loc/km ²)	Suprafață zonă metropolit.	Populație zonă metropolit.	Observații urbanistice
Chișinău	~123 km ²	567.038	~4.610	~635 km ²	~720.128	Oras cu densitate crescuta Presiuni pe rețele și spații verzi Dezvoltare fragmentată.
Vilnius	~401 km ²	607.667	~1.515	~538 km ²	~747.864	Creștere moderată, profil tânăr; Planificare metropolitană integrată conform standardelor ESPON.
Riga	~307,17 km ²	591.882	~1.930	~3.158 km ²	~847.162	Dinamică demografică negativă Zonă metropolitană extinsă, rol de guvernanță regională.
Tbilisi	~504 km ²	1.330.217	~2.640	~726 km ²	~1.485.293	Pol demografic mare; Creștere prin migrație internă; Relief dificil ce generează costuri ridicate de infrastructură.

Sursa: Prelucrare proprie pe baza Eurostat, OECD, World Bank, UN-Habitat, documentațiilor urbanistice și strategiilor de dezvoltare ale orașelor analizate.

3.2.1.6. Directii de dezvoltare

Analiza comparativă a densității populației și a structurii pe vârste scoate în evidență legătura directă dintre profilul demografic și modul în care trebuie gândită planificarea urbană, infrastructurile și serviciile.

¹⁰⁶ https://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2021/01/Action-Plan-for-the-Development-of-the-RMA_Web-1.pdf

¹⁰⁷ <https://www.interregeurope.eu/sites/default/files/2025-05/Riga%20Landscape%20Report.pdf>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Chișinău - Este orașul cel mai dens dintre cele patru capitale, pe un teritoriu administrativ foarte restrâns. Această situație creează presiune asupra rețelelor tehnico-edilitare (apă, canalizare, energie) și asupra transportului public, care trebuie să deservească o populație concentrată. În lipsa extinderii controlate, spațiile verzi intraurbane riscă să fie sacrificate. Soluția urbanistică este o suburbanizare ghidată, unde noile dezvoltări să fie planificate împreună cu infrastructurile de suport și conectate coerent la nucleul central. Deși la nivelul anului 2022 încă profilul demografic era relativ tânăr (0–19 ani ≈23%), dinamica migrației externe riscă să erodeze această structură. Urbanistic, orașul trebuie să compenseze prin îmbunătățirea calității locuirii și a spațiului public, care devin rationamente esențiale pentru reținerea populației.

Tbilisi - articulează o populație numeroasă cu un teritoriu complex din punct de vedere al reliefului (văi, versanți). Aceasta înseamnă costuri ridicate pe km de infrastructură: rețele gravitaționale pentru apă și canalizare, stabilizarea pantelor, investiții în conectivitatea est–vest și nord–sud. Densitatea este medie, dar distribuția fragmentată complică coerența teritorială. Urbanistic, Tbilisi reprezintă un caz tipic unde geografia impune un model policentric și obligă la adaptarea tehnologiilor de infrastructură. Atrage masiv migrație internă, ceea ce conduce la o suprasolicitare a cartierelor periurbane noi. În aceste zone, cererea este orientată spre școli, transport public de capacitate medie și locuințe accesibile. Lipsa unei planificări coerente poate conduce la polarizare urbană (centru saturat vs. periferii slab echipate).

Vilnius și Riga - Ambele orașe au densități medii și se dezvoltă într-un model policentric, vizibil în ariile lor urbane funcționale. Integrarea coridoarelor de navetism și existența rețelelor radiale și de tip inel susțin o mobilitate metropolitană mai eficientă. Lecția lor este că densitatea moderată permite rezerve de teren intravilan, dar și o mai bună integrare a infrastructurilor regionale (parcuri industriale, campusuri universitare, zone logistice). Cu o pondere de 65+ de ~22,5%, Riga este un oraș cu nivel crescut de îmbătrânire a profilului demografic. Urbanistic, acest fapt se traduce în necesitatea unor locuințe adaptate, a unui spațiu public accesibilizat (rampe, trotuare late, mobilier urban ergonomic), precum și a unui transport public cu frecvențe ridicate, confort sporit și stații apropiate. Este un profil unde politica de “age-friendly city” devine prioritară. Vilnius are o proporție consistentă de populație tânără (0–17 ani), care alimentează cererea pentru educație, locuințe pentru familii tinere și infrastructură sportivă și recreativă. În plus, ponderea ridicată a tinerilor înseamnă o presiune pe mobilitatea activă (piste velo, trotuare), în linie cu strategiile municipale de sustenabilitate și digitalizare. Vilnius devine un exemplu de oraș care își calibrează politicile urbane în jurul capitalului demografic tânăr.

3.2.2. Funcția Economică

Analiza funcției economice a celor patru capitale are rolul de a evidenția diferențele și asemănările în structura și performanța economică a acestor centre urbane din Europa Centrală

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

și de Est și Caucaz. Economia unei capitale influențează direct dinamica urbană, nivelul de trai al locuitorilor, presiunea asupra infrastructurilor și atractivitatea orașului pentru investiții și migrație.

În contextul actual, caracterizat de competiție regională, globalizare și tranziție demografică, capitalele le revine un rol de motoare economice ale țărilor lor, dar și de noduri ale rețelelor internaționale. De aceea, evaluarea indicatorilor economici precum PIB-ul per capita, rata populației ocupate, rata șomajului și rata dependenței devine esențială pentru a înțelege atât reziliența economică, cât și capacitatea de a susține dezvoltarea urbană durabilă.

Acest raport comparativ folosește date oficiale (Eurostat și statistici naționale) și urmărește două dimensiuni:

- Dimensiunea economică măsurată prin PIB și performanța pieței muncii;
- Dimensiunea social-demografică a economiei reflectată prin raportul dintre populația activă și cea dependentă, respectiv prin gradul de incluziune al grupurilor vulnerabile.

Compararea celor patru capitale evidențiază o diversitate de traiectorii:

- Vilnius ca model de integrare europeană și creștere prin inovație și tehnologie;
- Riga ca exemplu de oraș baltic confruntat cu stagnare demografică, dar cu infrastructuri economice consolidate;
- Tbilisi ca metropolă emergentă a Caucazului, marcată de dinamism, dar și de inegalități structurale;
- Chișinău ca pol regional fragil, aflat la intersecția dintre presiunile migraționiste și nevoia urgentă de diversificare economică.

Această analiză oferă nu doar o imagine comparativă, ci și repere strategice pentru Chișinău, care își poate calibra dezvoltarea urbană și economică inspirându-se din modelele și experiențele celor trei capitale de referință.

3.2.2.1. Nivel de trai

Analiza PIB-ului per capita (ajustat PPP acolo unde există date) evidențiază decalajele foarte mari dintre cele patru capitale, reflectând nu doar performanța economică, ci și capacitatea orașelor de a susține infrastructuri urbane moderne și servicii publice de calitate.

Vilnius - Cu un PIB per capita (PPP) estimat la ~56 000 USD în 2025, regiunea Vilnius se situează peste media Uniunii Europene, depășind Tallinn și Riga. Acest indicator confirmă statutul capitalei lituaniene de motor economic regional, consolidat prin investiții în IT, fintech și industrii creative. Nivelul ridicat de trai se reflectă direct în calitatea infrastructurilor, mobilitatea digitalizată și capacitatea de atragere a tinerilor specialiști.

Riga - Cu un PIB per capita de ~43 526 USD PPP, Riga ocupă o poziție intermediară. Orașul se menține într-un nivel confortabil, dar nu spectaculos, comparativ cu alte capitale baltice¹⁰⁸. Acest lucru are implicații urbanistice: Riga poate menține servicii publice și

¹⁰⁸ <https://www.interregeurope.eu/sites/default/files/2025-05/Riga%20Landscape%20Report.pdf>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

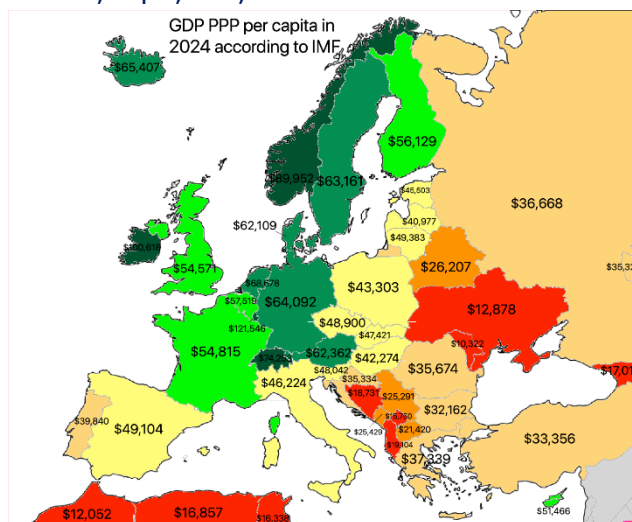
infrastructuri decente, însă dinamica negativă a populației și îmbătrânirea demografică pun în pericol sustenabilitatea pe termen lung.

Tbilisi - PIB per capita municipal (2022) este estimat la ~11 200 USD, semnificativ mai mare decât media națională ~30 750 USD PPP. Tbilisi se conturează astfel ca principal pol de concentrare a resurselor economice ale Georgiei, atrăgând investiții și fluxuri de populație internă. Totuși, decalajele cu capitalele baltice rămân mari, iar dezvoltarea rapidă creează riscul de polarizare și supraîncărcare a infrastructurilor.

Chișinău - La nivel municipal, nu există date oficiale recente privind PIB per capita. La nivel național, Republica Moldova oscilează între 5 000–6 000 USD nominal, ceea ce plasează țara la coada clasamentului european. Chișinăul concentrează cea mai mare parte a economiei naționale (servicii, administrație, comerț), dar lipsa de date fiabile la scară urbană reflectă și o problemă de transparență statistică și de monitorizare a performanței economice urbane.

Vilnius se evidențiază ca un exemplu reușit de capitală est-europeană care a valorificat integrarea europeană nu doar pentru a crește veniturile locuitorilor, ci și pentru a finanța programe consistente de regenerare urbană. Creșterea PIB-ului per capita s-a tradus în modernizarea infrastructurilor, digitalizarea serviciilor publice, dezvoltarea mobilității alternative și protecția spațiilor verzi. Din perspectivă urbanistică, Vilnius demonstrează că prosperitatea economică poate fi convertită în coerență spațială și calitate a locuirii.

Riga, deși are o performanță economică moderată, se confruntă cu declin demografic și îmbătrânire a populației. Aceste fenomene reduc dinamica pieței muncii și pun presiune pe sustenabilitatea financiară a serviciilor publice. În plan urbanistic, Riga trebuie să compenseze prin creșterea eficienței și adaptarea serviciilor: un transport public mai accesibil pentru vârstnici, reabilitarea locuirii colective și investiții în infrastructuri cu impact direct asupra calității vieții. Astfel, orașul oferă un model de capitală care răspunde stagnării demografice printr-o urbanizare orientată către proximitate și incluziune socială.



Tbilisi ilustrează o altă traiectorie: în timp ce Georgia are o economie relativ modestă, capitala concentrează investițiile și resursele, reușind să depășească semnificativ media națională. Totuși, această creștere creează un risc de polarizare teritorială – un oraș modern și dinamic, izolat într-o țară mai săracă. Urbanistic, Tbilisi riscă să devină un oraș, unde infrastructurile și serviciile sunt suprasolicitate de migrația internă, iar presiunea imobiliară amenință patrimoniul istoric și echilibrul funcțional al teritoriului.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Chișinău, în schimb, rămâne cel mai vulnerabil dintre cele patru capitale. PIB-ul per capita redus limitează investițiile în infrastructuri majore (transport public de capacitate mare, reabilitare energetică a fondului construit, rețele edilitare moderne). Această insuficiență economică se reflectă în calitatea locuirii, în infrastructuri fragmentate și în capacitatea redusă de a atrage investiții internaționale. Din perspectivă urbanistică, Chișinăul riscă să intre într-un cerc vicios: resurse reduse - servicii urbane slabe - migrație externă continuă, ceea ce îi scade și mai mult atractivitatea.

3.2.2.2. Ocupare și șomaj

Vilnius - Cu o rată a șomajului de aproximativ 4,8% (2017) și o rată de ocupare ridicată, de 78,5% (2023), Vilnius confirmă rolul său de piață de muncă robustă și competitivă. Această performanță este alimentată de industriile inovatoare (IT, fintech, servicii creative) și de integrarea sa în rețelele economice europene. Din perspectivă urbanistică, o astfel de piață de muncă înseamnă cerere ridicată pentru locuire de calitate, campusuri universitare extinse și o presiune pozitivă pentru regenerarea urbană. Orașul atrage forță de muncă tânără, ceea ce sprijină dinamismul urban și dezvoltarea infrastructurilor educaționale și de mobilitate alternativă.

Riga - Riga prezintă o rată a șomajului de 6,9% (decembrie 2024), mai ridicată decât în Vilnius, dar totuși moderată, iar rata de ocupare de 77,5% (2023) arată un echilibru relativ stabil. Provocarea majoră este însă îmbătrânirea forței de muncă, care reduce flexibilitatea pieței și accentuează presiunea pe sistemele sociale¹⁰⁹. Urbanistic, Riga trebuie să dezvolte politici de adaptare: spații de lucru flexibile, locuire accesibilizată, infrastructuri “age-friendly”. Orașul are șansa de a compensa declinul demografic prin valorificarea logisticii și serviciilor financiare, domenii care cer investiții în rețele inteligente și infrastructuri digitale.

Tbilisi - Cu o rată a șomajului ridicată, de 13,9% (2024), și o rată de ocupare relativ scăzută (circa 56%), Tbilisi se confruntă cu probleme structurale de integrare a forței de muncă. Deși atrage migrație internă masivă, economia urbană nu reușește să absoarbă complet această populație, ceea ce generează disparități sociale și cartiere periurbane vulnerabile. Din punct de vedere urbanistic, acest dezechilibru se reflectă în creșterea informalității în locuire și în piața muncii. Pentru Tbilisi, provocarea este să coreleze dezvoltarea economică (turism, imobiliare, servicii) cu o politică urbană de incluziune și crearea de locuri de muncă sustenabile, mai ales în noile zone de expansiune.

Chișinău - În lipsa unor date recente și clare, estimările situează șomajul la 6–7% și ocuparea la 50–60%, însă realitatea este distorsionată de migrația externă masivă. Mulți dintre locuitorii activi lucrează în străinătate, iar piața locală de muncă este slab diversificată, dominată de comerț și servicii cu valoare adăugată redusă. Din perspectivă urbanistică,

¹⁰⁹ <https://www.interregeurope.eu/sites/default/files/2025-05/Riga%20Landscape%20Report.pdf>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

această situație se traduce prin infrastructuri subfinanțate, servicii publice fragile și o presiune mare asupra tinerilor care rămân în oraș. Chișinăul riscă să piardă competitivitatea urbană dacă nu corelează dezvoltarea economică cu o strategie de retenție a resursei umane, similar cu ce au reușit Vilnius sau Riga.

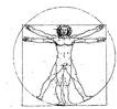
3.2.2.3. Rata dependenței

Lituania - Cu un nivel de dependență la vârsta înaintată de 31,2% (2024), Lituania – și implicit capitala sa, Vilnius – se află într-o etapă avansată a tranziției demografice. Aproape o treime din populația activă trebuie să susțină persoanele de peste 65 de ani, ceea ce generează o presiune considerabilă pe sistemele de pensie, sănătate și servicii sociale. Urbanistic, acest raport se traduce printr-o nevoie crescută de locuire adaptată, infrastructuri de sănătate și transport accesibilizat. În același timp, profilul relativ tânăr al capitalei (comparativ cu restul țării) oferă Vilniusului șansa de a funcționa ca un pilon economic și generator de echilibru demografic pentru ansamblul național.

Letonia - Riga reflectă unul dintre cele mai ridicate niveluri de dependență din regiune: 33,9% (2024). Aceasta înseamnă că pentru fiecare trei persoane active există mai mult de un vârstnic. În termeni urbani, fenomenul afectează cererea pe piața imobiliară (scăderea presiunii pentru locuințe noi), dar crește necesitatea de modernizare a fondului construit, servicii medicale și transport pentru seniori. Riga are deja politici orientate spre „age-friendly city”, însă presiunea demografică reduce atractivitatea economică și pune la încercare sustenabilitatea bugetară a serviciilor urbane.

Georgia - Nu există date oficiale publice la nivel urban sau național detaliat pentru 2024 privind raportul de dependență, dar structura de vârstă indică o rată mai favorabilă decât în Lituania și Letonia: doar ~16,6% peste 65 de ani la nivel național. Aceasta sugerează că Tbilisi se bucură încă de un avantaj demografic – o populație relativ tânără și în creștere prin migrație internă. Din perspectivă urbanistică, orașul trebuie să profite de această fereastră de oportunitate, investind în educație, locuire pentru tineri și infrastructuri de mobilitate. Dacă nu reușește să creeze locuri de muncă suficient de atractive, Tbilisi riscă să piardă acest avantaj prin emigrație externă și neintegrarea noilor veniți.

Chișinău - Structura populației (2022: doar ~13% peste 65 de ani) arată că Chișinăul are încă un profil demografic mai tânăr decât capitalele baltice. Totuși, avantajul este fragil: migrația externă reduce numărul efectiv al populației active și crește artificial presiunea pe cei rămași. Urbanistic, această situație se traduce printr-o forță de muncă insuficient valorificată și prin riscul ca orașul să devină dependent de remitențe în loc să dezvolte o economie locală sustenabilă. Strategia Chișinăului trebuie să fie dublă: pe termen scurt, retenția și reintegrarea tinerilor, iar pe termen mediu, pregătirea pentru inevitabila îmbătrânire accelerată, după modelul Riga.



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

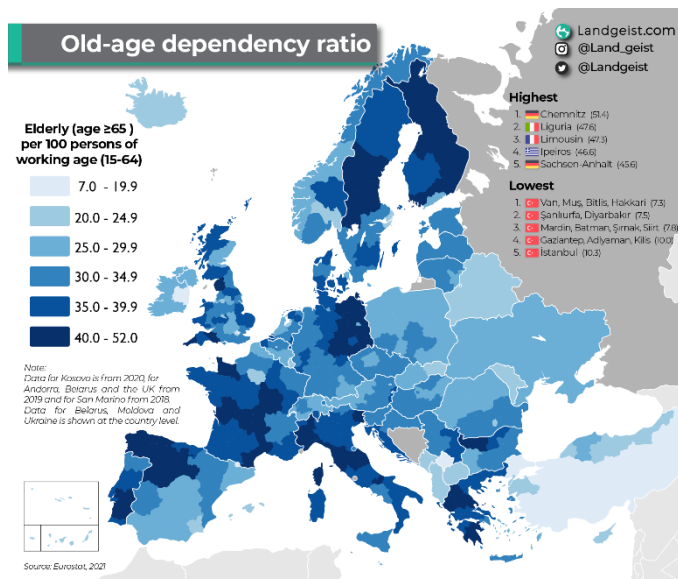
UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Analiza celor patru capitale scoate în evidență două profiluri demografice distincte. Vilnius și Riga se află deja sub o presiune demografică accentuată, cu un raport de dependență de peste 30%, ceea ce înseamnă că populația activă trebuie să susțină un număr tot mai mare de persoane vârstnice. Acest context obligă administrațiile urbane să dezvolte politici coerente de îmbătrânire activă, să investească în locuire adaptată, transport accesibilizat și servicii medicale integrate, transformând provocarea îmbătrânirii într-o oportunitate de a construi orașe „age-friendly”.

De cealaltă parte, Tbilisi și Chișinău beneficiază încă de un profil demografic relativ tânăr, ceea ce le oferă o fereastră de oportunitate pentru a stimula creșterea economică și pentru a-și consolida infrastructurile urbane. Totuși, acest avantaj este fragil: dacă nu este dublat de investiții în educație, mobilitate, locuire și piețe de muncă atractive, există riscul ca ambele capitale să piardă resursa de capital uman prin migrație externă sau prin blocaje structurale. Astfel, comparativ, Vilnius și Riga reprezintă scenariul unei maturizări demografice accelerate, ce solicită soluții de adaptare urbană, în timp ce Tbilisi și Chișinău se află la etapa în care deciziile de planificare economică și urbană pot ancora sau risipi avantajul unei populații mai tinere.



Capitală	Nivel de trai	Ocupare și șomaj	Rata dependenței	Observații urbanistice
Vilnius (Lituania)	~56.000 USD PPP, peste media UE	Ocupare 78,5%; șomaj ~4,8%	31,2%	Model de integrare europeană: prosperitatea economică finanțează regenerarea urbană, mobilitate alternativă și servicii digitale. Presiune din îmbătrânirea demografică evidențiază necesitatea de politici „age-friendly”.
Riga (Letonia)	~43.526 USD PPP	Ocupare 77,5%; șomaj 6,9% (2024)	33,9%	Performanță economică moderată, dar presiune ridicată din îmbătrânire. Oraș orientat spre servicii de proximitate, reabilitare locuire și transport adaptat vârstnicilor.
Tbilisi (Georgia)	~30.750 PPP național	Ocupare ~56%; șomaj 13,9%	~16,6% 65+	Pol economic emergent, atrage migrație internă. Este sesizată creștere rapidă dar polarizare socială și presiune pe infrastructuri. Avantaj demografic încă prezent.
Chișinău (R. Moldova)	~5.000–6.000 USD nominal	Ocupare ~50–60%; șomaj 6–7%	~13% 65+	Cel mai vulnerabil: PIB scăzut limitează investițiile urbane. Migrația externă reduce forța de muncă locală. Componenta demografică tânără, dar fragilă evidențiază nevoia de retenție a resursei umane și diversificare economică.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Sursa: Prelucrare proprie pe baza Eurostat, OECD, World Bank, UN-Habitat, documentațiilor urbanistice și strategiilor de dezvoltare ale orașelor analizate.

3.2.2.4. Directii de dezvoltare

Vilnius - Vilnius este un exemplu de capitală unde prosperitatea economică se convertește în urbanism coerent. PIB-ul ridicat și rata mare de ocupare au alimentat dezvoltarea de cartiere noi planificate, cu standarde europene de locuire, conectate prin rețele de transport alternativ (tramvaie moderne, piste de biciclete, digitalizare a mobilității). Centrul istoric este protejat, dar completat de zone creative și huburi IT, integrate în țesutul urban. În paralel, orașul investește în spații verzi, coridoare ecologice și regenerare urbană a zonelor industriale vechi. Provocarea majoră este îmbătrânirea populației: din perspectiva urbanistică, aceasta impune adaptarea spațiilor publice, accesibilizarea transportului și crearea de infrastructuri medicale și de îngrijire aproape de cartierele rezidențiale.

Riga - Riga oferă imaginea unui oraș stabil dar marcat de stagnare demografică. PIB-ul mediu și rata relativ ridicată a dependenței se reflectă direct în urbanism: cererea pentru locuințe noi este scăzută, ceea ce mută accentul pe reabilitarea blocurilor sovietice și pe modernizarea infrastructurilor existente¹¹⁰. Politicile urbane pun accent pe accesibilitate și proximitate, cu investiții în transport public adaptat persoanelor vârstnice și servicii comunitare integrate în cartiere. În același timp, Riga valorifică poziția sa de hub logistic și financiar, ceea ce cere dezvoltarea infrastructurilor digitale și a spațiilor de birouri flexibile¹¹¹. Urbanistic, orașul se orientează către un model „age-friendly city”, unde spațiile publice și locuirea trebuie să susțină o populație îmbătrânită.

Tbilisi - Tbilisi se află într-o etapă de expansiune rapidă și dezechilibrată. PIB-ul municipal peste media națională atrage migrație internă masivă, ceea ce generează presiune pe locuire și infrastructuri. Urbanistic, acest lucru se traduce prin apariția de cartiere periurbane extinse, adesea slab echipate, și prin densificarea haotică a zonelor centrale. Infrastructura de transport este supraîncărcată, iar patrimoniul istoric este expus presiunilor speculative. În paralel, Tbilisi încearcă să valorifice avantajul unei populații tinere, dezvoltând spații pentru servicii, turism și industrii creative. Orașul riscă însă să devină o enclavă urbană, cu contraste puternice între zonele moderne și restul țării. Din perspectivă urbanistică, soluția ar fi o planificare integrate a municipiului și localităților suburbane, cu infrastructuri de mobilitate, locuire accesibilă și politici de echilibrare teritorială.

Chișinău - Chișinău rămâne cel mai vulnerabil dintre cele patru capitale. PIB-ul scăzut și migrația externă masivă se reflectă direct în peisajul urban: cartiere cu infrastructuri învechite, servicii publice subfinanțate și un transport public deficitar. Dezvoltarea imobiliară este

¹¹⁰ <https://www.oecd.org/en/data/datasets/oecd-definition-of-cities-and-functional-urban-areas.html>

¹¹¹ <https://data.unhabitat.org/pages/housing-slums-and-informal-settlements>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

fragmentată și adesea lipsită de coerență, ceea ce accentuează disparitățile între centru și periferie. Din perspectivă demografică, orașul beneficiază încă de o populație relativ tânără, dar acest avantaj se pierde prin exodul forței de muncă. Urbanistic, Chișinăul trebuie să iasă din cercul vicios al subinvestiției: este nevoie de strategii de regenerare a locuirii, modernizare a rețelelor edilitare, consolidare a transportului public și crearea unui cadru de cooperare inter APL care să integreze suburbia. Printr-o planificare orientată spre retenția populației și diversificarea economică, orașul își poate recăpăta atractivitatea.

3.2.3. Funcția de transport

3.2.3.1. Transport aerian

Vilnius - Vilnius se profilează ca un hub aerian emergent în Europa Centrală și de Est, gestionând anual aproape 5 milioane de pasageri. Aeroportul Internațional Vilnius, parte a rețelei „Lithuanian Airports”, are o poziție strategică, fiind conectat direct cu marile capitale și centre economice europene: Varșovia, Frankfurt, Londra, Roma, Barcelona, Istanbul. Această conectivitate nu doar facilitează mobilitatea forței de muncă și turismul, ci și sprijină poziționarea orașului ca un centru competitiv în regiune. Din perspectivă urbanistică, aeroportul funcționează ca o poartă de intrare în oraș, integrat cu infrastructura feroviară și rutieră, permițând fluxuri rapide spre centrul urban. Modernizarea terminalelor și digitalizarea serviciilor sunt direcții care transformă aeroportul într-un nod de mobilitate europeană durabilă.

Riga - Riga este liderul incontestabil al transportului aerian baltic, cu peste 7 milioane de pasageri anual și o rețea ce depășește 70 de destinații internaționale, deservite de peste 25 de companii aeriene¹¹². Poziția sa este consolidată de compania AirBaltic, care a transformat aeroportul într-un hub regional intercontinental – de aici, călătorii pot accesa nu doar Europa, ci și destinații din Orientul Mijlociu și Asia¹¹³. Această dominantă aeriană face ca Riga să fie percepută drept poarta aeriană a zonei baltice, un avantaj major pentru turism, logistică și investiții. Urbanistic, aeroportul este conectat la proiectul Rail Baltica, ceea ce îi sprijină să devină un nod intermodal un model avansat de integrare europeană a transporturilor. Această poziție ridică orașul la rangul de hub economic și turistic regional, pe care Vilnius și Chișinău încearcă să îl atingă.

Tbilisi - Tbilisi a cunoscut în ultimii ani o explozie a traficului aerian, atingând 4,7 milioane de pasageri anual – aproape dublu față de acum un deceniu. Principalele conexiuni sunt către Istanbul, Dubai, Tel Aviv, Baku și Erevan, ceea ce reflectă nu doar turismul și migrația, ci și rolul orașului de punct de tranzit între Europa și Asia¹¹⁴. Această creștere accelerată transformă Tbilisi într-un nod aerian regional pentru Caucaz,

¹¹² <https://data.unhabitat.org/pages/housing-slums-and-informal-settlements>

¹¹³ <https://data.unhabitat.org/pages/housing-slums-and-informal-settlements>

¹¹⁴ https://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2021/01/Action-Plan-for-the-Development-of-the-RMA_Web-1.pdf



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax: 307.71.05 cod fiscal R14771110

INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Însă infrastructura actuală se apropie de limită. Extinderea terminalului, modernizarea pistelor și integrarea cu transportul urban devin imperative pentru a evita blocaje funcționale. Urbanistic, aeroportul are potențialul de a fi catalizatorul turismului și investițiilor străine, dar fără un plan coerent de extindere și interconectare există riscul ca orașul să colapseze.

Chișinău- Chișinăul s-a apropiat recent de 4,1 milioane de pasageri anual, cu o creștere spectaculoasă post-pandemie (+46%). Această dinamică îl aduce foarte aproape de nivelul Tbilisiului, confirmând potențialul său de nod aerian regional. Principalele destinații reflectă fluxurile de migrație și turism: Istanbul, București, Antalya, Tel Aviv și



Londra. Totuși, în ciuda acestei creșteri, rețeaua de destinații este limitată comparativ cu Riga sau Vilnius, fiind concentrată pe câteva piețe tradiționale. Pentru a concura cu capitalele baltice, Chișinăul trebuie să își diversifice rutele spre marile centre economice europene (Paris, Berlin, Viena, Amsterdam) și să creeze conexiuni de tip hub¹¹⁵. Urbanistic, aeroportul din Chișinău necesită modernizarea urgentă a terminalului și extinderea capacităților logistice pentru a răspunde traficului în creștere. Lipsa unei legături feroviare directe cu orașul și integrarea slabă cu transportul public limitează accesibilitate^{116a}. În plus, aeroportul ar putea deveni un pol de dezvoltare economică periurbană, prin crearea unei zone logistice și de business park, după modelul Riga.

3.2.3.2. Transport motorizat

Vilnius - Vilnius are un grad ridicat de motorizare, cu peste 500 de autovehicule la 1.000 de locuitori, ceea ce generează congestii și presiuni asupra calității aerului. Pentru a echilibra, orașul a dezvoltat un transport public robust: autobuze, troleibuze și linii integrate de microbuze, digitalizate prin aplicații de ticketing și trasee optimizate. Investițiile recente merg spre electrificare și extinderea rețelei de piste de biciclete. Dinamica urbană susține o strategie de obilitate alternativă în care transportul public joacă rolul central.

Riga - Riga se confruntă cu un nivel similar de motorizare cu Vilnius, dar compensează printr-un transport public diversificat și adaptat unei populații în proces de îmbătrânire. Rețeaua

¹¹⁵ https://unece.org/sites/default/files/2023-11/ECE_HBP_219%20Advance.pdf

¹¹⁶ <https://unhabitat.org/topic/national-urban-policy>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

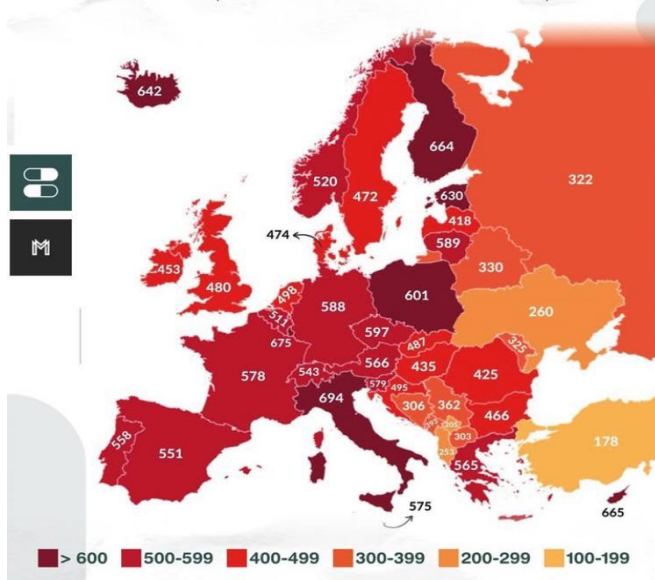
STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

de autobuze, troleibuze și tramvaie este bine dezvoltată, fiind dublată de trenuri suburbane care conectează capitala cu zonele metropolitane¹¹⁷. În ultimii ani, accentul s-a pus pe modernizarea tramvaielor și pe introducerea vehiculelor electrice, transformând transportul public într-o opțiune competitivă¹¹⁸. Urbanistic, Riga mizează pe proximitate și accesibilitate, reducând dependența de mașina personală.

Tbilisi - Tbilisi are un nivel de motorizare mai scăzut (~240 autovehicule/1.000 locuitori), dar creșterea rapidă a populației urbane și migrația internă pun presiune pe mobilitate. Transportul public include autobuze moderne, linii de microbuze private și un metrou de două magistrale, care însă nu acoperă toate zonele orașului¹¹⁹. Extinderea metroului și reorganizarea liniilor de autobuz sunt esențiale pentru a preveni congestionarea. În lipsa unor politici ferme, Tbilisi riscă să repete scenariul unor capitale sufocate de trafic.

Chișinău - Chișinăul are o presiune ridicată din partea traficului auto privat, deși nu există statistici recente complete privind numărul de vehicule la 1.000 locuitori. Transportul public este asigurat de troleibuze (una dintre cele mai mari rețele din regiune), autobuze și microbuze. Totuși, parcul de vehicule este parțial învechit, iar rețeaua nu reușește să răspundă pe deplin cerințelor de mobilitate ale orașului în expansiune. Lipsa unui sistem integrat de ticketing și a unor linii de capacitate mare

Number of cars - per thousand inhabitants in Europe



(precum tramvai sau BRT) reduce atractivitatea transportului public, ceea ce încurajează utilizarea mașinilor personale. Din perspectivă urbanistică, această situație amplifică poluarea și fragmentarea spațiului public.

3.2.3.3. Direcții de dezvoltare

Vilnius - Vilnius își construiește identitatea urbană ca o capitală bine conectată european, unde aeroportul nu este doar un punct de tranzit, ci o adevărată poartă metropolitană. Cele aproape 5 milioane de pasageri anual creează fluxuri economice și culturale care hrănesc orașul, de la turism la investiții în IT și servicii creative. Urbanistic, aeroportul este gândit ca un nod integrat în rețeaua rutieră și feroviară, reducând distanța percepută între oraș

¹¹⁷ <https://data.unhabitat.org/pages/housing-slums-and-informal-settlements>

¹¹⁸ <https://www.oecd.org/en/data/datasets/oecd-definition-of-cities-and-functional-urban-areas.html>

¹¹⁹ https://bankwatch.org/wp-content/uploads/2020/07/2020-08-03-Urban-Mobility-case-study_Tbilisi_FINAL.pdf

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

și restul Europei. Pe plan intern, Vilnius se confruntă cu presiunea automobilului privat (peste 500 mașini/1000 locuitori), dar răspunde printr-un transport public modernizat – troleibuze electrice, autobuze eficiente, rețele velo în expansiune¹²⁰. Orașul mizează pe mobilitate alternativă și digitalizare, făcând transportul public atractiv, ceea ce contribuie la calitatea vieții urbane și reduce dependența de mașină.

Riga - Riga este exemplul clasic al unei capitale care își afirmă statutul regional prin forța transportului aerian. Cu peste 7 milioane de pasageri anual și hub-ul AirBaltic, aeroportul nu servește doar orașul, ci întregul spațiu baltic, poziționând Riga ca poartă aeriană a regiunii¹²¹. Integrarea viitoare cu Rail Baltica poate transforma aeroportul într-un nod intermodal de tip european, unde avionul, trenul de mare viteză și transportul rutier se completează. În oraș, presiunea automobilului este mare, dar Riga compensează printr-un sistem public diversificat: tramvaie, troleibuze, autobuze și trenuri suburbane. Orașul investește constant în modernizarea flotei și adaptarea serviciilor pentru o populație îmbătrânită, ceea ce îi consolidează imaginea de oraș „age-friendly”¹²². Urbanistic, Riga își bazează sustenabilitatea pe proximitate și interconectivitate, reducând dependența de mașină personală.

Tbilisi - Tbilisi ilustrează dinamismul unui oraș aflat în plină transformare. Traficul aerian a explodat, cu aproape 5 milioane de pasageri anual, semnalând integrarea Caucazului în rețelele globale¹²³. Totuși, infrastructura aeroportuară se apropie de limită, iar fără investiții majore, riscul de supraîncărcare este real. Urbanistic, aeroportul are potențialul de a fi catalizatorul turismului și investițiilor, dar și de a stimula apariția unei zone metropolitane conectate. În interiorul orașului, mobilitatea este tensionată: gradul de motorizare este încă modest, dar crește rapid. Transportul public se sprijină pe un metrou insuficient extins, completat de autobuze și microbuze private. Fără extinderea metroului și integrarea liniilor într-un sistem coerent, Tbilisi riscă să devină un oraș congestionat. Urbanistic, capitala georgiană se află la răscruce: fie dezvoltă o strategie de mobilitate durabilă, fie va resimți haosul creșterii necontrolate.

Chișinău - Chișinău se află într-o situație paradoxală. Traficul aerian a crescut spectaculos, cu peste 4 milioane de pasageri anual, apropiindu-se de nivelul Tbilisiului. Totuși, rețeaua de destinații rămâne limitată, concentrată pe câteva coridoare tradiționale (Turcia, România, Israel, Marea Britanie). Lipsa diversificării reduce atractivitatea internațională, iar terminalul aeroportuar este depășit. Urbanistic, aeroportul ar putea deveni un motor periurban de dezvoltare printr-o zonă logistică și de business, dar pentru aceasta este nevoie de modernizare și de integrarea cu transportul public al orașului.

¹²⁰ <https://www.arl-international.com/sites/default/files/2022-04/Fact%20Sheet%20Vilnius%20city%20municipality%20general%20Plan.pdf>

¹²¹ <https://www.oecd.org/en/data/datasets/oecd-definition-of-cities-and-functional-urban-areas.html>

¹²² <https://data.unhabitat.org/pages/housing-slums-and-informal-settlements>

¹²³ <https://www.arl-international.com/sites/default/files/2022-04/Fact%20Sheet%20Vilnius%20city%20municipality%20general%20Plan.pdf>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

În plan intern, Chișinău este marcat de o dependență excesivă de automobil. Rețeaua de troleibuze este un atu, însă insuficient valorificat.¹²⁴ Lipsesc linii de capacitate mare (tramvai, BRT), iar infrastructura rutieră fragmentată accentuează poluarea și congestia. Transportul public, neintegrat și parțial învechit, pierde teren în fața mașinii personale. Urbanistic, orașul riscă să devină sufocat de trafic dacă nu investește rapid în modernizarea și diversificarea mobilității publice.

Funcția de transport scoate în evidență două modele urbane:

- Modelul baltic (Vilnius, Riga) – capitală europeană integrată, unde transportul aerian și cel public susțin competitivitatea urbană și reduc dependența de mașină.
- Modelul emergent (Tbilisi, Chișinău) – capitală în expansiune, cu trafic aerian în creștere și presiuni mari asupra mobilității interne, dar cu infrastructuri insuficient adaptate.

Pentru Chișinău, lecția principală este clară: fără investiții rapide în modernizarea aeroportului și în transportul public de capacitate mare, orașul riscă să își blocheze mobilitatea și să își piardă atractivitatea economică. Urbanistic, transportul trebuie să devină coloana vertebrală a regenerării urbane, conectând orașul nu doar la rețelele internaționale, ci și la propriile cartiere și suburbii.

3.2.4. Funcția de industrială

3.2.4.1. Industria tradițională

Vilnius - Industria tradițională a Vilniusului a fost marcată de perioada sovietică, cu ramuri precum textile, alimentară, mecanică ușoară și electronică simplă. Multe dintre aceste fabrici au fost localizate pe platforme periferice, integrate în structura urbană a anilor '60-'80. După 1990, aceste unități și-au pierdut competitivitatea și fie au fost închise, fie transformate. Urbanistic, acest proces a lăsat spații mari de tip brownfield, ulterior regenerate în cartiere mixte (birouri, locuire, servicii). Industria tradițională s-a diminuat considerabil ca pondere, lăsând loc serviciilor și industriilor emergente.

Riga - Riga a fost unul dintre cele mai industrializate orașe ale URSS în zona baltică, cu ramuri importante: construcții navale, mecanică grea, chimie, textile și alimentară. Portul maritim a consolidat profilul industrial și logistic al capitalei¹²⁵. După independența Letoniei, multe sectoare tradiționale au intrat în declin, însă industria alimentară (bere, produse lactate), prelucrarea lemnului și o parte a mecanicii s-au menținut. Urbanistic, platformele industriale mari din apropierea portului și din estul orașului au rămas active parțial, fiind însă supuse unei presiuni de conversie către logistică și servicii.

Tbilisi - Industria tradițională a Tbilisiului a fost dominată de alimentară, textilă, prelucrătoare ușoară și metalurgie simplă. În perioada sovietică, orașul găzduia mari fabrici de producție, amplasate chiar în interiorul țesutului urban, ceea ce generează azi conflicte de utilizare a terenurilor. După 1991, majoritatea acestor industrii au intrat în colaps,

¹²⁴ https://unece.org/sites/default/files/2023-11/ECE_HBP_219%20Advance.pdf

¹²⁵ https://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2021/01/Action-Plan-for-the-Development-of-the-RMA_Web-1.pdf



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

lăsând hale abandonate și terenuri industriale subutilizate. Urbanistic, aceste zone constituie un potențial pentru reconversie, dar deocamdată nu există o strategie coerentă de reutilizare.

Chișinău - Industria tradițională a Chișinăului este strâns legată de profilul agroalimentar: vinificație, conserve, lactate, panificație, la care se adaugă prelucrătoare ușoară (textile, mobilă). În perioada sovietică, capitalei i-au fost atribuite platforme industriale masive, mai ales în sectoarele Botanica, Rîșcani și Ciocana. După 1990, aceste unități au pierdut piețele de desfacere, multe intrând în stagnare sau fiind utilizate parțial ca depozite și ateliere¹²⁶. Urbanistic, ele reprezintă astăzi spații mari, învechite, care fragmentează orașul și care ar putea fi regenerate în parcuri industriale moderne sau zone mixte.

Vilnius oferă un exemplu de regenerare reușită: industriile tradiționale, odinioară concentrate în zone periferice sau pe malurile râului Neris, au fost treptat transformate în zone mixte – cu funcțiuni rezidențiale moderne, spații culturale și huburi de afaceri. Această reconversie urbanistică a permis capitalei lituaniene să reducă amprenta industrială clasică și să creeze cartiere competitive, integrate în dinamica post-industrială a orașului.

Riga continuă să mențină sectoare tradiționale precum industria alimentară și prelucrarea lemnului, legate istoric de port și hinterlandul forestier. Totuși, sub presiunea globalizării și a declinului demografic, aceste ramuri se restrâng, lăsând loc unui accent tot mai puternic pe logistică și servicii. Din punct de vedere urbanistic, zonele industriale de la marginea orașului se specializează tot mai mult în depozitare, transport și comerț, consolidând rolul de hub regional. Tbilisi reflectă aproape colapsul industriilor tradiționale. Moștenirea sovietică – fabrici metalurgice, textile, construcții de mașini – a lăsat în urmă numeroase spații abandonate, cu infrastructuri masive dar nevalorificate. Totuși, acest peisaj industrial degradat ascunde un potențial uriaș de reconversie urbană: platformele vechi pot fi transformate în parcuri tehnologice, spații culturale sau locuire contemporană, oferind capitalei georgiene un rezervor de dezvoltare pentru următoarele decenii.

Chișinău păstrează un profil agroalimentar dominant, moștenit din perioada sovietică, dar și platforme industriale vaste, în mare parte învechite și slab valorificate. Deși există infrastructură fizică, lipsa investițiilor și a politicilor de reconversie face ca aceste spații să rămână subutilizate sau degradate. Din perspectivă urbanistică, orașul se află într-un punct critic: fie va continua să piardă competitivitate prin stagnare, fie va folosi aceste platforme ca bază pentru noi funcțiuni urbane și economice (logistică modernă, IT, producție verde).

În ansamblu, comparația arată un spectru clar:

- Vilnius – model de transformare a industriei tradiționale în regenerare urbană;
- Riga – echilibru fragil între industrie clasică și logistică;
- Tbilisi – declin profund, dar cu spații mari pentru reconversie;
- Chișinău – moștenire industrială grea, dar cu oportunități neexploatate.

¹²⁶ https://unece.org/sites/default/files/2023-11/ECE_HBP_219%20Advance.pdf

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

3.2.4.2. Industriile emergente

Vilnius - Vilnius este un exemplu de capitală care a reușit să-și reinventeze structura economică prin industrii emergente cu valoare adăugată ridicată:

- IT, fintech și industrii creative – susținute de statutul orașului ca hub tehnologic baltic;
- Cercetare și biotehnologie – clusterul Life Sciences Baltics a transformat Vilnius într-un nod regional de biotehnologii și inovație medicală. Spatial, aceste industrii se dezvoltă în parcuri tehnologice și campusuri universitare (Vilnius Tech Park, Sunrise Valley Science and Technology Park), localizate strategic la marginea centrului sau în zone regenerare. Experiența Vilniusului indică faptul că investițiile în sectoare emergente pot contribui la transformarea spațiului urban și pot crea cartiere ale inovației.

Riga - Riga se repositionează dincolo de industriile tradiționale prin:

- Logistică avansată și transport intermodal – consolidată de portul Riga și viitorul proiect Rail Baltica, ceea ce transformă capitala într-un nod logistic paneuropean.
- IT și servicii digitale – sectorul a crescut puternic, cu accent pe securitate cibernetică și e-government, valorificând integrarea UE¹²⁷.
- Industrii creative – design, media și producție audiovizuală, care dau orașului un profil cultural inovator. Spatial, aceste industrii emergente au dus la revitalizarea unor cartiere industriale și portuare, transformate în zone mixte (birouri, galerii, spații culturale). Riga evoluează astfel către un model de oraș-port inovativ și sustenabil¹²⁸.

Tbilisi - Tbilisi se afirmă ca un pol emergent în regiunea Caucazului prin:

- Tehnologia informației și startup-uri – în creștere accelerată, susținute de diaspora și de investiții externe.
- Turism și industrii creative – design, gastronomie, film și muzică, care pun în valoare patrimoniul cultural.
- Energie regenerabilă și smart infrastructură – un domeniu încă incipient, dar cu potențial datorită reliefului și resurselor naturale. Spatial, aceste industrii emergente se dezvoltă spontan, în special în centrul istoric regenerat (cartierele Sololaki, Vera) și în zonele de coworking și hub-uri IT, dar lipsa unei planificări coerente face ca dezvoltarea să fie fragmentată și adesea în tensiune cu protecția patrimoniului.

Chișinău - Chișinăul încearcă să treacă dincolo de industria tradițională agroalimentară prin:

- IT și outsourcing – sector aflat în expansiune, stimulat de parcuri IT (Moldova IT Park), care oferă avantaje fiscale și atrag investiții străine (Moldova Innovation Technology Park, Annual Report 2024).
- Industrii creative – film, design, publicitate digitală, încă într-o etapă incipientă, dar cu potențial de creștere (UNESCO Creative Economy Report; Ministerul Culturii, 2024).

¹²⁷ https://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2021/01/Action-Plan-for-the-Development-of-the-RMA_Web-1.pdf

¹²⁸ https://projects2014-2020.interreg-europe.eu/fileadmin/user_upload/tx_tevprojects/library/file_1655285122.pdf

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- Energie și tehnologii verzi – primele inițiative în domeniul eficienței energetice și al mobilității electrice. Spațial, industriile emergente se concentrează în spații de birouri moderne și în platforme tehnologice conectate la universități.

Vilnius se poziționează ca un lider regional în industrii emergente, cu o economie orientată spre IT, fintech și biotehnologii. Această specializare de înaltă valoare este dublată de o integrare urbanistică coerentă: fostele zone industriale sunt transformate în parcuri tehnologice și huburi de inovație, cu infrastructuri moderne, conectate la universități și centre de cercetare. Rezultatul este o economie flexibilă și rezilientă, care sprijină regenerarea urbană și ridicarea calității vieții. Riga adoptă un model de mix economic, unde logistica și portul rămân dominante, dar se dezvoltă și industriile creative (Riga Sustainable Development Strategy 2030). Orașul reușește o reconversie inteligentă a zonelor industriale, transformându-le în spații multifuncționale – de la birouri pentru start-up-uri până la centre culturale. Astfel, Riga compensează declinul demografic printr-o urbanizare orientată spre proximitate și diversitate economică.

Tbilisi ilustrează o emergență spontană, bazată pe turism, cultură și IT (Tbilisi Land Use Master Plan). Această creștere este alimentată de migrație internă și de atractivitatea orașului ca nod regional, dar lipsa unei strategii clare de integrare urbanistică riscă să ducă la fragmentare: cartiere noi cresc haotic, iar infrastructura industrială moștenită rămâne subutilizată. Potențialul este ridicat, dar capitala georgiană trebuie să-și coreleze dinamismul economic cu o planificare coerentă.

Chișinău, aflat în fază incipientă, are ca motor principal sectorul IT, însă baza industrială rămâne modestă și insuficient diversificată. Orașul suferă din lipsa unor politici ferme de integrare urbanistică, ceea ce menține platformele industriale moștenite în stare de stagnare sau abandon. Pentru a deveni competitiv, Chișinăul are nevoie de o strategie de regenerare a zonelor industriale și de crearea unor poli de inovație, care să îmbine industriile tradiționale modernizate cu noile sectoare emergente.

Compararea celor patru capitale arată patru stadii ale evoluției urbane-industriale:

- Vilnius – maturitate post-industrială și orientare spre inovare;
- Riga – echilibru între logistică tradițională și industrii creative;
- Tbilisi – creștere rapidă, dar cu risc de incoerență urbană;
- Chișinău – potențial neexploatat, cu nevoia urgentă de reconversie și politici urbane proactive.

3.2.4.3. Contribuție și valoarea adăugată

Vilnius (Lituania) - Industria lituaniană contribuie cu aprox. 20–21% la TVA național, însă Vilnius se remarcă prin ponderea redusă a industriei tradiționale și prin accentul pe servicii avansate și industrii emergente.

- Orașul este polul serviciilor IT, fintech și biotehnologice, ceea ce înseamnă că TVA-ul este relativ mai mic în capitală decât în alte regiuni ale țării

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- Urbanistic, aceasta se traduce într-o structură metropolitană post-industrială, unde fostele platforme industriale sunt reconvertite în spații creative sau tehnologice.

Riga (Letonia) - Industria are o contribuție de cca 15–16% la TVA național dar capitala concentrează industriile de procesare, logistică și portuare¹²⁹.

- În comparație cu Vilnius, Riga are încă o dependență mai mare de infrastructurile portuare și zonele logistice, ceea ce se reflectă urbanistic printr-o integrare strânsă între port și oraș.

Tbilisi (Georgia) - La nivel național, industria contribuie cu cca 22–23% la TVA, dar în Tbilisi ponderea este mai mică, orașul fiind dominat de servicii, comerț și administrație.

- Totuși, Tbilisi concentrează industrii emergente (IT, turism, creative) care adaugă o valoare indirectă și ridică productivitatea urbană.
- Urbanistic, lipsa unei baze industriale mari în capitală reduce presiunea asupra terenurilor și poluării, dar creează o dependență de servicii și de migrația internă, ceea ce poate fragiliza structura economică.

Chișinău (Republica Moldova) - Republica Moldova are o industrie cu o pondere de aprox. 12–13% din TVA, iar Chișinăul concentrează mare parte din aceasta

- VAB industrial al capitalei este modest comparativ cu Vilnius sau Riga, reflectând slaba diversificare și valoarea adăugată redusă.
- Urbanistic, această structură industrială generează spații de producție învechite și subutilizate, adesea în interiorul orașului, fără reconversie funcțională.

Comparatia asupra valorii adăugate brute a industriei în cele patru capitale arată patru traiectorii urbane distincte, dar cu puncte de învățare utile pentru Chișinău.

Vilnius este un exemplu de oraș care a trecut cu succes printr-o tranziție post-industrială. Deși contribuția industriei clasice la TVA este relativ scăzută, capitala lituaniană a compensat prin dezvoltarea sectoarelor emergente, generând o valoare adăugată mult mai mare. Din perspectivă urbanistică, spațiile fostelor platforme industriale au fost reconvertite inteligent în huburi de inovație și parcuri tehnologice, ceea ce susține atractivitatea internațională a orașului. Riga păstrează un profil mai tradițional, cu o industrie medie ca pondere în VAB, consolidată prin rolul portului și al logisticii. Acestea fac din capitala letonă un nod regional pentru comerț și transport, dar orașul rămâne vulnerabil la declinul demografic și la presiunea unei populații îmbătrânite. Urbanistic, Riga integrează spațiile industriale și logistice în strategia metropolitană, dar pe termen lung va trebui să sprijine diversificarea pentru a-și menține competitivitatea.

Tbilisi are un TVA industrial redus, deoarece industriile tradiționale s-au relocat, iar capitala s-a orientat spre servicii, turism și industrii culturale. Această transformare face ca orașul să fie un motor de servicii pentru întreaga Georgie, dar creează și riscul unei polarizări – un oraș prosper într-o țară cu o bază industrială fragilă. Urbanistic, Tbilisi devine tot mai mult un oraș al

¹²⁹ <https://data.unhabitat.org/pages/housing-slums-and-informal-settlements>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

serviciilor, dar infrastructura industrială moștenită rămâne parțial subutilizată și necesită reconversie.

Chișinău, spre deosebire de celelalte capitale, rămâne blocat într-o structură industrială slab diversificată și cu valoare adăugată redusă, dominată de manufacturi și prelucrări simple. Această situație limitează capacitatea orașului de a investi în infrastructuri moderne și de a concura pe plan regional. Din punct de vedere urbanistic, Chișinăul are încă multe spații industriale vechi, amplasate în interiorul orașului, care nu au fost reconvertite și care generează fragmentare urbană. Nevoia urgentă este de diversificare a bazei industriale și reconversie funcțională a zonelor industriale, pentru a transforma orașul într-un pol economic atractiv și rezilient.

Prin urmare:

- Vilnius arată avantajul orientării spre industrii cu valoare adăugată mare;
- Riga ilustrează reziliența logistică, dar și riscurile demografice;
- Tbilisi exemplifică rolul serviciilor ca motor urban, dar cu riscul polarizării;
- Chișinău rămâne vulnerabil și are nevoie de o strategie coerentă de reconversie și inovare industrială.

3.2.4.4. Spațiile industriale și de logistică

Vilnius - Vilnius s-a adaptat rapid la tranziția post-industrială prin transformarea platformelor vechi în parcuri tehnologice și logistice moderne. Zonele industriale de la periferie (spre autostrăzile A1 și A2) găzduiesc spații de depozitare de clasă A, cu standarde europene, dar și huburi IT și de R&D¹³⁰. Suprafața totală a spațiilor logistice moderne este estimată la peste 1,3 milioane m², cu o rată de neocupare foarte scăzută (sub 3–4%), ceea ce reflectă cererea ridicată. Urbanistic, aceste spații sunt bine conectate la infrastructura rutieră și feroviară, fiind integrate cu centura orașului și cu aeroportul internațional. Tendința este clară: logistică verde, cu panouri solare pe depozite și standarde BREEAM pentru construcții.

Riga - Riga beneficiază de cea mai extinsă infrastructură logistică din Baltica, datorită portului maritim și nodului feroviar Rail Baltica. Suprafața spațiilor industriale și logistice moderne depășește 1,5 milioane m², în continuă expansiune¹³¹. Principalele zone sunt concentrate în jurul portului și la marginea estică a orașului, unde funcționează parcuri logistice de mari dimensiuni (depozite de 20–50.000 m²). Rata de neocupare este de cca 4–6%, ceea ce sugerează o piață echilibrată, cu chirii relativ stabile. Urbanistic, Riga reușește o integrare policentrică, în care spațiile logistice se dezvoltă la interfața dintre zona portuară și coridoarele rutiere, reducând presiunea asupra centrului urban.

Tbilisi - Tbilisi are o piață logistică fragmentată și subdezvoltată comparativ cu capitalele baltice. Majoritatea spațiilor logistice se află în jurul șoselei de centură și pe direcția spre

¹³⁰ <https://www.oecd.org/en/data/datasets/oecd-definition-of-cities-and-functional-urban-areas.html>

¹³¹ <https://data.unhabitat.org/pages/housing-slums-and-informal-settlements>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

aeroport, însă suprafața modernă totală este relativ mică (sub 0,5 milioane m²). Cererea este în creștere, datorită poziției strategice a Georgiei pe coridorul TRACECA (Europa–Caucaz–Asia), dar oferta nu ține pasul. Multe depozite sunt clădiri adaptate din foste fabrici, cu standarde reduse de eficiență. Rata de neocupare este relativ mică, dar acest lucru se explică prin lipsa ofertei, nu prin maturitatea pieței. Urbanistic, Tbilisi are un potențial imens de a dezvolta parcuri logistice moderne integrate cu infrastructura feroviară și rutieră, însă necesită politici și investiții consistente.

Chișinău - Chișinăul se confruntă cu o situație paradoxală: dispune de platforme industriale mari și terenuri disponibile, dar are foarte puține spații logistice moderne. Suprafața totală a depozitelor de clasă A și B este estimată la sub 0,2 milioane m², insuficientă pentru o capitală regională. Majoritatea spațiilor sunt hale vechi, cu randament scăzut și infrastructură neadaptată cerințelor contemporane. Rata de neocupare este relativ mare (10–12%), ceea ce reflectă necorelarea dintre oferta de calitate scăzută și cererea emergentă. Din punct de vedere urbanistic, platformele industriale de la periferie (Sculeni, Buiucani, Ciocana) pot fi regenerate și transformate în parcuri logistice moderne, legate de aeroport și de viitoarele coridoare rutiere și feroviare internaționale.

Vilnius și Riga reprezintă modele de piețe mature, unde spațiile industriale și logistice au fost modernizate și integrate în mod inteligent în structura urbană. În ambele capitale, reconversia platformelor vechi a condus la apariția unor parcuri logistice și tehnologice eficiente, poziționate strategic la marginea orașului, aproape de autostrăzi, port (în cazul Rigei) sau aeroport (în cazul Vilniusului). Urbanistic, aceste spații nu funcționează izolat, ci ca noduri intermodale, conectând transportul aerian, rutier și feroviar. Rezultatul este un ecosistem coerent, care nu doar reduce presiunea pe zonele centrale, ci și generează un avantaj competitiv în economia globală.

Tbilisi se află într-o etapă de piață emergentă, în care cererea pentru logistică modernă crește rapid datorită rolului său pe coridoarele dintre Europa și Asia. Totuși, infrastructurile existente sunt încă insuficiente și fragmentate. Multe spații sunt hale reconfigurate, cu standarde scăzute, iar zonele logistice nu sunt integrate cu mobilitatea urbană sau regională. Urbanistic, orașul riscă să devină un pol logistic reactiv, în care dezvoltarea este dictată de presiunea pieței și nu de planificare. Pentru Tbilisi, provocarea majoră este să creeze platforme logistice planificate la scară metropolitană, pentru a evita expansiunea haotică și congestia periurbană.

Chișinău dispune de un potențial ridicat, dar acesta rămâne blocat de lipsa investițiilor și a politicilor coerente de reconversie industrială. Orașul are încă vaste platforme industriale moștenite, însă acestea sunt slab valorificate și insuficient adaptate cerințelor contemporane. Din perspectivă urbanistică, spațiile industriale ar trebui transformate în parcuri logistice moderne, conectate la coridoarele internaționale (rutier, feroviar, aerian), și dezvoltate după standarde verzi și digitale. Astfel, Chișinăul ar putea trece de la un model inert, bazat pe infrastructuri moștenite, la un model proactiv și competitiv, capabil să atragă investiții și să reducă dependența de resursele tradiționale.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Lecția pentru Chișinău este clară: fără o strategie urbană și periurbană de reconversie industrial-logistică, orașul riscă să piardă șansa de a deveni un nod economic regional. Integrarea urbanistică inteligentă a acestor spații – prin planificare, conectivitate și standarde internaționale – poate transforma logisticul într-un motor de dezvoltare durabilă și de atractivitate internațională.

3.2.4.5. Suprafața de spații industriale/logistică

Vilnius - Vilnius dispune de o suprafață industrial-logistică relativ modernă și bine structurată, estimată la peste 1,3 milioane m². Cele mai multe spații sunt concentrate în parcuri logistice periurbane, la intersecția cu infrastructura rutieră și feroviară. Locații precum „Vilnius Logistics Park” sau platformele de la periferia sudică funcționează ca noduri de distribuție pentru întreg teritoriul Lituaniei. Din punct de vedere urbanistic, aceste spații au fost dezvoltate planificat, cu accent pe eficiență energetică, clădiri verzi și soluții digitale de management¹³². Orașul a reușit să transforme vechile platforme industriale din zona centrală în spații mixte (birouri, locuire, servicii), în timp ce funcțiunea logistică a fost împinsă către zona periurbană, un model clasic de regenerare și relocare strategică.

Riga - Riga are o suprafață industrial-logistică semnificativă, de peste 1,5 milioane m², susținută de rolul portului și de infrastructura intermodală (rutier, feroviar, maritim și, în viitor, conexiunea Rail Baltica)¹³³. Spațiile industriale și logistice din Riga sunt diversificate: de la zonele portuare tradiționale, transformate treptat, până la parcurile logistice moderne de la periferie¹³⁴. Urbanistic, Riga a reușit să integreze logisticul în strategia metropolitană, folosind infrastructura portuară ca motor de dezvoltare și reconversie. Un avantaj distinctiv îl reprezintă poziția de hub baltic, ceea ce explică și suprafața mare a acestor spații în raport cu populația capitalei.

Tbilisi - Tbilisi se află într-o etapă de expansiune accelerată a spațiilor industriale și logistice, însă baza actuală este mai modestă – aproximativ 0,7–0,9 milioane m². Creșterea economică, migrația internă și rolul orașului ca nod între Europa și Asia au generat o cerere ridicată pentru spații logistice moderne. Totuși, o mare parte a stocului constă în hale reconfigurate sau construcții vechi, cu standarde sub nivelul european. Din perspectivă urbanistică, extinderea acestor spații se face adesea fragmentat, pe terenuri periurbane, fără integrare suficientă cu infrastructura de transport public sau cu planificarea teritorială. Astfel, Tbilisi riscă să repete scenariul unor coridoare logistice neplanificate, care provoacă congestii și consum excesiv de teren.

Chișinău - Chișinăul dispune de o suprafață estimată de circa 0,6–0,7 milioane m², dar calitatea acestui stoc este mult inferioară celui din Vilnius sau Riga. Multe dintre platformele industriale mari, moștenite din perioada sovietică (de ex. zonele de pe Calea Basarabiei,

¹³² <https://www.oecd.org/en/data/datasets/oecd-definition-of-cities-and-functional-urban-areas.html>

¹³³ <https://www.interregeurope.eu/sites/default/files/2025-05/Riga%20Landscape%20Report.pdf>

¹³⁴ <https://data.unhabitat.org/pages/housing-slums-and-informal-settlements>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Petricani sau Tracom), sunt subutilizate sau parțial abandonate. Spațiile logistice moderne sunt puține și fragmentate, fără o strategie integrată de dezvoltare urbană și periurbană. Urbanistic, acest lucru înseamnă că logisticul rămâne învechit și ineficient, generând presiune pe traficul urban și pierderi economice. În lipsa unor investiții în parcuri logistice planificate, conectate la aeroport și la rețelele rutiere/feroviare, Chișinăul nu poate concura cu capitalele baltice sau chiar cu Tbilisi.

Vilnius și Riga reprezintă exemple de piețe mature, unde spațiile industriale și logistice nu sunt doar mari ca suprafață, ci și bine modernizate, adaptate la standarde internaționale și interconectate multimodal. În aceste capitale baltice, zonele logistice sunt gândite ca părți integrante ale orașului și regiunii metropolitane: conectate la porturi, aeroporturi, coridoare rutiere și feroviare, ele devin adevărate motoare economice urbane. Urbanistic, succesul lor vine dintr-o planificare coerentă – mutarea funcțiunilor industriale grele spre periferii și reconversia platformelor centrale în cartiere mixte de birouri, locuire și servicii.

Tbilisi, în schimb, trece printr-un proces de creștere accelerată a spațiilor industriale și logistice, dar această expansiune este adesea fragmentară și insuficient modernizată. Orașul atrage investiții și fluxuri comerciale tot mai mari, însă lipsa unei planificări metropolitane clare face ca noile zone să fie dezvoltate haotic, fără o legătură solidă cu infrastructura publică și fără integrare cu mobilitatea urbană. Urbanistic, Tbilisi riscă să creeze un mozaic de hale dispartate, consumatoare de teren și generatoare de trafic, în locul unui sistem coerent de parcuri logistice eficiente.

Chișinău are un potențial ridicat, dar rămas captiv în logica platformelor industriale moștenite din perioada sovietică. Suprafața spațiilor existente este semnificativă, însă infrastructura este învechită, ineficientă și slab valorificată. Multe dintre aceste zone sunt subutilizate sau parțial abandonate, ceea ce creează un peisaj urban fragmentat și reduce atractivitatea pentru investitori. Din perspectivă urbanistică, lipsa unei politici coerente de reconversie blochează transformarea Chișinăului într-un nod logistic competitiv.

Lecția centrală pentru Chișinău este că nu doar suprafața contează, ci mai ales calitatea și integrarea urbanistică. Orașul trebuie să depășească modelul platformelor masive și depășite și să dezvolte parcuri logistice moderne, verzi și digitalizate, poziționate strategic la intersecția cu coridoarele internaționale de transport. Doar așa Chișinăul poate să își valorifice poziția geografică și să devină un nod regional competitiv, în loc să rămână un pol industrial inert.

3.2.4.6. Rata de neocupare a spațiilor industriale

Vilnius - Capitala lituaniană are o rată scăzută de neocupare în parcurile industriale și logistice moderne (sub 5–6%). Aceasta reflectă cererea crescută pentru spații de tip A și orientarea economiei către logistică, tehnologie și comerț electronic. Urbanistic, rata mică de neocupare este un indicator al echilibrului dintre planificare și cererea reală, dar și al atractivității orașului pentru investitori străini. Zonele industriale sunt integrate în

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

strategii metropolitane, cu acces rapid la aeroport și coridoarele europene de transport, ceea ce garantează un flux constant de chiriași.

Riga - Riga are o rată moderată de neocupare (7–10%), mai ridicată decât în Vilnius, dar gestionabilă datorită rolului logistic major pe care îl joacă portul și conexiunile maritime-feroviare¹³⁵. Această valoare este tipică pentru piețele stabile, în care oferta și cererea sunt relativ echilibrate, dar se confruntă cu fluctuații demografice. Urbanistic, rata de neocupare reflectă presiunea de reconversie a unor zone industriale vechi și necesitatea de a le transforma în spații mixte (birouri, servicii, rezidențial).

Tbilisi - În capitala Georgiei, rata de neocupare este variabilă și ridicată în zonele vechi (peste 20–25%), dar scăzută în noile parcuri logistice de la periferie. Acest contrast arată lipsa unei politici coerente de regenerare industrială: noile spații sunt ocupate rapid de firme de comerț, transport și IT, în timp ce fostele fabrici rămân abandonate sau parțial utilizate. Urbanistic, situația generează fragmentare spațială și zone industriale degradate aproape de centru, cu impact negativ asupra imaginii orașului și asupra infrastructurii urbane.

Chișinău - Pentru Chișinău, rata de neocupare este ridicată în platformele industriale vechi, unde mari suprafețe sunt subutilizate sau abandonate, dar scăzută în spațiile noi (hale logistice private, centre comerciale-industriale de la periferie). Acest decalaj reflectă un potențial blocat: există teren și infrastructură, dar lipsesc investițiile și politicile de reconversie. Urbanistic, rata mare de neocupare generează „insule moarte” în structura orașului – cartiere industriale care nu mai au rol economic, dar care consumă spațiu și blochează dezvoltarea coerentă.

Lecția pentru Chișinău constă în faptul că rata de neocupare nu trebuie privită doar ca un indicator economic, ci și ca un simptom urbanistic. Zonele industriale abandonate trebuie regenerare – fie prin reconversie în parcuri tehnologice și logistice moderne, fie prin transformare în cartiere mixte. În lipsa unei strategii, Chișinăul riscă să acumuleze suprafețe moarte în oraș, ceea ce afectează atractivitatea urbană și competitivitatea economică

3.2.4.7. Rentabilitatea medie a spațiilor industriale și de logistică

Vilnius - Capitala lituaniană are o rentabilitate relativ scăzută, dar stabilă (~5–6%), tipică piețelor mature și integrate europene. Chiria pentru spații moderne este competitivă, dar nu speculativă, ceea ce face orașul atractiv pentru investitorii instituționali și dezvoltatorii de parcuri logistice mari¹³⁶. Urbanistic, această rentabilitate stabilă reflectă o piață matură și predictibilă, unde dezvoltarea spațiilor industriale este corelată cu infrastructura metropolitană și cu politicile de mobilitate.

¹³⁵ <https://www.interregeurope.eu/sites/default/files/2025-05/Riga%20Landscape%20Report.pdf>

¹³⁶ <https://www.oecd.org/en/data/datasets/oecd-definition-of-cities-and-functional-urban-areas.html>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Riga - Riga are o rentabilitate medie-moderată (~6–7%), mai ridicată decât în Vilnius, ceea ce o face atractivă pentru investiții private în logistică și spații industriale¹³⁷. Poziția geografică strategică sporește atractivitatea, însă declinul demografic limitează cererea pe termen lung. Urbanistic, această rată de rentabilitate arată o piață în tranziție, unde presiunea pentru reconversia spațiilor vechi coexistă cu oportunități pentru dezvoltarea logistică intermodală.

Tbilisi - Tbilisi oferă o rentabilitate ridicată (~8–10%), caracteristică piețelor emergente. Investitorii sunt atrași de potențialul de creștere, dar riscul rămâne mare: lipsa unei piețe imobiliare reglementate, infrastructura deficitară și instabilitatea politică sporesc volatilitatea. Urbanistic, această situație înseamnă o dezvoltare fragmentată – zone noi de logistică și hale private se construiesc rapid la periferie, dar fără integrare coerentă cu planul urban și rețelele de transport.

Chișinău - Chișinăul se află într-o situație hibridă: spațiile industriale vechi au rentabilitate foarte scăzută (aproape neprofitabile), în timp ce spațiile noi (hale logistice moderne, parcuri private de la periferie) pot ajunge la rentabilități de 9–11%, dar la costuri mari de risc și de lipsă de infrastructură publică. Această polarizare reflectă o piață incipientă, cu potențial mare, dar blocată de lipsa de politici clare. Urbanistic, rentabilitatea ridicată a noilor spații arată o cerere nesatisfăcută, dar lipsa reconversiei platformelor vechi creează goluri urbane și dezechilibre funcționale.

Rentabilitatea ridicată din logistică ar putea atrage investitori, dar numai dacă există predictibilitate urbanistică. Orașul trebuie să ofere terenuri clare, bine conectate la coridoarele internaționale, și să stimuleze reconversia platformelor industriale vechi. Doar astfel poate trece de la o piață speculativă la una matură, unde rentabilitatea se bazează pe stabilitate și integrare spațială, nu pe risc.

3.2.4.8. Integrarea urbanistică

Vilnius - Industria tradițională a fost treptat relocată și reconvertită, lăsând loc pentru cartiere mixte și parcuri tehnologice. Exemplele de regenerare urbană (ex. *Naujamiestis*, fosta zonă industrială transformată în spații creative și rezidențiale) arată cum planificarea urbană a folosit industria ca resursă pentru regenerare, nu ca obstacol. Integrarea logisticii cu infrastructura metropolitană (șosele de centură, coridorul Rail Baltica, aeroportul) face ca funcțiunea industrială să fie insesizabilă în peisajul central, dar extrem de eficientă în periferii¹³⁸. Vilnius reușește să transforme industria într-un catalizator pentru inovare urbană, folosind zonele industriale drept motoare pentru reconversie funcțională și pentru densificarea urbană inteligentă.

¹³⁷ https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/EN/urb_esms_lt.htm

¹³⁸ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional_urban_area

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Riga - Industria tradițională (alimente, lemn, construcții navale) coabitează cu spațiile logistice moderne și zone creative¹³⁹. Integrarea urbanistică este mai puțin fluidă decât în Vilnius, dar orașul compensează prin poziția sa portuară și prin viitoarea conexiune cu Rail Baltica. Reconversia halelor industriale din Spîkeri Creative Quarter arată o direcție de integrare a patrimoniului industrial în viața urbană¹⁴⁰. Totuși, orașul se confruntă cu provocări legate de suprafețe industriale mari, insuficient modernizate, care fragmentează țesutul urban. Riga transformă industria într-un element de identitate metropolitană – portul și logistica fiind esențiale pentru economia regională –, dar are nevoie de politici ferme pentru reconversia urbană și integrarea spațiilor industriale abandonate.

Tbilisi - Moștenirea industrială sovietică este în mare parte abandonată sau subutilizată. Spațiile fostelor fabrici sunt transformate ad-hoc în depozite, centre comerciale sau cartiere rezidențiale informale. Dezvoltarea logisticii se concentrează pe coridoarele de acces rutier (Baku–Batumi, Istanbul–Tbilisi), dar fără o strategie urbană coerentă. Metroul și infrastructura urbană nu sunt integrate cu zonele industriale noi, ceea ce accentuează fragmentarea urbană și generează trafic auto excesiv. Tbilisi riscă să devină un oraș polarizat, cu un centru vibrant, orientat spre servicii și turism, și periferii industriale dezordonate. Integrarea urbanistică este minimă, iar lipsa unei politici de regenerare transformă industria într-un obstacol pentru coerența teritorială.

Chișinău - Chișinăul păstrează platforme industriale masive, învechite (ex. zona Calea Basarabiei, uzinele de pe strada Uzinelor), slab integrate cu orașul. În loc să fie reconvertite, multe dintre aceste spații devin frise urbane, terenuri subutilizate, cu infrastructuri degradate, ce blochează potențialul de dezvoltare. În același timp, apar parcuri logistice private la periferie (ex. spre Aeroport și spre Sângera). Lipsa conexiunilor feroviare și a infrastructurilor verzi/digitale face ca piața să rămână fragmentată. Chișinăul se află într-o criză de integrare urbanistică a industriei. Orașul riscă să rămână blocat între platformele sovietice abandonate și noile dezvoltări haotice. Fără o strategie integrate de dezvoltare (zone industriale dedicate, reconversia platformelor, integrare cu coridoarele TEN-T), industria nu va putea sprijini dezvoltarea urbană, ci va amplifica fragmentarea și declinul competitivității.

Vilnius se conturează ca un model de reconversie industrială reușită, unde fostele platforme sovietice au fost transformate în cartiere mixte, spații creative sau huburi tehnologice. Orașul a înțeles că industria tradițională nu mai poate fi motorul creșterii, dar poate fi transformată într-o resursă de regenerare urbană. Integrarea sa în strategiile europene (Rail Baltica, Green Deal) arată că politica industrială și cea urbanistică pot funcționa împreună, sprijinindu-se reciproc.

Riga își menține rolul de nod logistic și portuar al regiunii baltice, ceea ce îi conferă un avantaj strategic. Totuși, orașul este presat să reconvertească platformele industriale urbane învechite,

¹³⁹ <https://www.interregeurope.eu/sites/default/files/2025-05/Riga%20Landscape%20Report.pdf>

¹⁴⁰ https://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2021/01/Action-Plan-for-the-Development-of-the-RMA_Web-1.pdf

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

care fragmentează teritoriul și limitează potențialul de regenerare. Viitoarea interconectare prin Rail Baltica îi poate transforma spațiile industriale în hub-uri moderne, dar acest lucru necesită planificare integrată și investiții coordonate.

Tbilisi se confruntă cu o industrie fragmentată și neintegrată. Multe platforme au fost abandonate sau utilizate ad-hoc, fără o strategie coerentă. Rezultatul este un oraș polarizat: un centru vibrant, orientat spre turism și servicii, și periferii industriale degradate. Lipsa unei politici de reconversie riscă să transforme funcțiunea industrială într-un obstacol pentru coeziunea urbană, în loc să fie un sprijin pentru dezvoltare.

Chișinău deține un potențial industrial mare, dar rămas captiv în logica platformelor sovietice masive, învechite și slab valorificate. Lipsa unei politici de reconversie și integrare urbana și periurbană face ca aceste spații să fie bariere, nu oportunități. Orașul riscă să piardă competitivitatea dacă nu transformă industria într-un instrument de regenerare urbană.

Lecția pentru Chișinău este clară. Industria trebuie privită dincolo de producția clasică – ca un catalizator pentru regenerare urbană, pentru dezvoltarea zonelor mixte și a parcurilor logistice verzi și digitale. Doar printr-un plan urbanistic integrat, conectat la coridoarele europene de transport și la tendințele de economie verde, Chișinăul poate transforma moștenirea industrială într-un avantaj competitiv și într-o sursă de atractivitate.

3.2.5. Funcția investițională

3.2.5.1. Investiții străine

Investițiile străine directe sunt una dintre cele mai vizibile forțe de transformare urbană. Ele nu se traduc doar în cifre economice, ci în noi cartiere, parcuri tehnologice, huburi logistice și centre de afaceri, schimbând morfologia orașului și ritmul de dezvoltare. Cele patru capitale oferă patru modele distincte de integrare urbană a capitalului străin.

Vilnius – modelul capitalului european inteligent - Vilnius s-a transformat într-un hub regional de investiții high-tech, datorită stabilității politice și apartenenței la Uniunea Europeană. Investițiile străine în fintech, IT și biotech nu au rămas izolate, ci au fost urbanistic ancorate în parcuri tehnologice, incubatoare de afaceri și campusuri universitare extinse. Orașul și-a regândit fostele zone industriale și le-a reconvertit în spații mixte, unde clădirile de birouri coexistă cu locuințe moderne și spații publice verzi. Investițiile nu doar că au creat locuri de muncă, dar au ridicat și calitatea spațiului urban, transformând Vilnius într-un oraș atractiv pentru tinerii profesioniști și pentru investitori globali.

Riga – capitală logistică și de reconversie urbană - Riga atrage investiții străine prin portul său puternic, aeroportul internațional și viitorul coridor Rail Baltica, care îi oferă o poziție cheie între Europa și Rusia. Acest potențial logistic a atras capital în infrastructuri intermodale, centre logistice și imobiliare comerciale¹⁴¹. Urbanistic, Riga folosește fluxurile de ISD pentru reconvertirea zonelor industriale vechi transformându-le în huburi

¹⁴¹ https://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2021/01/Action-Plan-for-the-Development-of-the-RMA_Web-1.pdf

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

creative, spații culturale și cartiere mixte¹⁴². Orașul devine astfel un laborator de reconversie inteligentă, în care tradiția industrială și logistica modernă coexistă cu servicii și industrii creative.

Tbilisi – emergența accelerată, dar fragmentară - Tbilisi a atras în ultimul deceniu un val puternic de investiții străine, mai ales în turism, imobiliare premium și infrastructuri comerciale. Hotelurile internaționale, mall-urile și apartamentele de lux au schimbat imaginea centrului și a zonelor istorice. În paralel, investițiile în IT și servicii au început să contureze un ecosistem emergent de start-up-uri. Totuși, această dezvoltare este fragmentată urbanistic. Investițiile se concentrează pe centrul istoric și pe câteva zone premium, în timp ce periferia rămâne subdezvoltată. Fără o strategie coerentă de integrare a capitalului străin în infrastructura metropolitană, Tbilisi riscă să devină un oraș polarizat, cu insule moderne în mijlocul unui țesut urban precar.

Chișinău – potențial blocat, investiții fragile - Chișinău rămâne capitala cu cel mai scăzut nivel de investiții străine dintre cele patru. Cele mai vizibile proiecte sunt în outsourcing IT, comerț și imobiliare, dar lipsesc investițiile majore în infrastructuri industriale sau logistice. Urbanistic, acest lucru se reflectă în platforme industriale masive, dar învechite, care nu au fost reconvertite pentru a primi capital modern. Lipsa unor parcuri logistice, tehnologice sau zone economice speciale descurajează investitorii. Astfel, ISD se limitează la proiecte punctuale, fără un impact major asupra structurii urbane. Chișinăul are însă un potențial ridicat, dat de poziția sa geografică și de resursa umană calificată. Lecția principală este că orașul trebuie să treacă de la o atragere pasivă a capitalului la o strategie activă: crearea de parcuri industriale moderne, digitalizate și verzi, integrarea acestora în coridoarele europene și reconversia platformelor comuniste într-un ecosistem investițional competitiv.

Analiza celor patru capitale scoate în evidență patru modele distincte de integrare a investițiilor străine în structura urbană.

Vilnius reprezintă exemplul cel mai avansat: orașul a reușit să transforme fluxurile de capital internațional în adevărate motoare de regenerare urbană și inovare, integrând investițiile în parcuri tehnologice, campusuri universitare și cartiere mixte moderne. Această orientare strategică i-a permis să se sincronizeze perfect cu politicile europene de digitalizare și economie verde, devenind un reper regional pentru orașele post-industriale.

Riga, prin infrastructura sa logistică și portuară, arată că investițiile străine se pot ancora în conectivitate și reconversie urbană. Portul, aeroportul și viitoarea integrare în Rail Baltica fac din capitala letonă un nod intermodal competitiv, iar transformarea zonelor industriale vechi în spații creative și servicii moderne confirmă rolul reconversiei ca instrument de atracție pentru ISD.

¹⁴² https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/EN/urb_esms_lt.htm

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Tbilisi confirmă dinamica emergentă a capitalelor din afara UE, unde investițiile străine au alimentat o expansiune rapidă în turism, imobiliare și servicii. Totuși, lipsa unor politici coerente și a unei viziuni urbanistice clare riscă să fragmenteze orașul: insule moderne de investiții coexistă cu zone periferice subdezvoltate, accentuând polarizarea socială și spațială.

Chișinău rămâne la un nivel fragil, unde potențialul există, dar nu este valorificat. Resursa umană calificată și poziția geografică la frontiera estică a Europei sunt atuuri importante, însă lipsa infrastructurilor moderne, a parcurilor tehnologice și logistice competitive și a unei strategii de planificare urbană integrată limitează atractivitatea pentru investitori.

Lecția centrală pentru Chișinău este că investițiile străine nu pot fi privite doar ca un simplu flux de capital, ci ca instrumente de remodelare urbană și periurbană. Crearea de zone economice moderne, conectate la coridoarele europene și adaptate la standardele de sustenabilitate (energie verde, digitalizare, infrastructuri smart), poate transforma capitala Republicii Moldova într-un nod regional competitiv, capabil să oprească declinul și să își redefiniească rolul în rețeaua urbană europeană.

3.2.5.2. Spații de birouri**Suprafața și rata de ocupare**

Vilnius - Vilnius are un stoc total de birouri de aproximativ 954 400 m². Piața a cunoscut o ușoară extindere: +9,4 % în 2022, cu aproape 19 300 m² noi în T1 și alte 125 400 m² planificate. Rata totală de neocupare a birourilor este moderată, cu un rata de vacantare de 6,8 %, iar pentru spațiile de clasă A aceasta este chiar mai redusă, la 2,2 %¹⁴³. În 2025, datele actualizate semnalează o stabilizare a pieței: închirieri noi de 38 700 m² în primele 6 luni și o scădere a vacanței la 8,5 %, cu 7,3 % pentru clasa A și 9,3 % pentru clasa B. Oferta matură și stabilă de spații de birouri integrate în nucleul urban face din Vilnius un oraș atractiv pentru forța de muncă și investiții, susținând reconversia zonelor centrale în cartiere mixte moderne.

Riga – cu toate că nu există date recente standardizate, observăm că piața se află în transformare: zone precum Skanstes sunt dezvoltate ca viitor district de business (peste 10 000 de locuri de muncă preconizate). Rata de neocupare în clasa A în centrele comerciale și urbane rămâne scăzută, iar noile proiecte întâmpină cerere ridicată. Riga combină reconversia zonelor industriale vechi cu crearea unui nou CBD modern, stimulând dinamica investițională și regenerarea urbană coordonată¹⁴⁴.

Tbilisi - Suprafața totală a birourilor pe plan metropolitan estimată (în 2014) era de circa 183 312 m², parte dintr-un stoc modern de 334 800 m². În 2024, rata medie de neocupare în centrele de afaceri este de 12 %; pentru clasa A, aceasta scade la 10 %, iar pentru clasa B este mult mai ridicată — 17 % . În 2022 s-au înregistrat creșteri de +23 % în suprafața de

¹⁴³ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional_urban_area

¹⁴⁴ https://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2021/01/Action-Plan-for-the-Development-of-the-RMA_Web-1.pdf

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

birouri autorizată. Astfel Tbilisi este o piață emergentă, cu creștere rapidă, dar în care absorbția spațiilor este diferită pe clase.

Chișinău - Datele disponibile sunt limitate și din 2017 – stocul total de birouri (și alte spații non-rezidențiale) era de 20 426 m², dintre care doar 12 % erau birouri. Exemple actuale, precum clădire-vedetă Panorama sau NBC, raportează 100 % grad de ocupare. Astfel Chișinău are o piață de birouri extrem de restrânsă și concentrată în câteva edificii recente și eficiente. Lipsa unei oferte mai ample și diversificate subliniază necesitatea unei strategii integrate pentru dezvoltarea spațiilor moderne de birouri, ca partener pentru investiții și regenerare urbană.

Vilnius se conturează ca un model de piață matură, unde dezvoltarea de spații de birouri a fost constant corelată cu cererea pieței. Stocul extins și diversificat, coroborat cu o rată scăzută a neocupării, arată o piață echilibrată care susține dinamismul urban și atragerea de investiții. Birourile devin nu doar locuri de muncă, ci și pârgii de regenerare a zonelor centrale și de consolidare a identității europene a capitalei.

Riga se află într-o etapă de tranziție accelerată, cu investiții masive în noi districte de afaceri și reconversia zonelor industriale în huburi moderne. Piața crește rapid și se modernizează, dar în același timp rămâne puternic dependentă de succesul proiectelor de reconversie urbană. Este un oraș care transformă presiunile economice și demografice într-o strategie coerentă de revitalizare și re poziționare regională.

Tbilisi, deși cunoaște o creștere spectaculoasă a stocului de birouri, riscă să evolueze într-o manieră fragmentată. Livrările noi se concentrează în anumite cartiere, ceea ce creează dezechilibre urbanistice și presiuni asupra infrastructurii. În lipsa unor politici coerente de integrare a zonelor de business în structura urbană și periurbană, există pericolul apariției unui oraș polarizat: zone ultramoderne, juxtapuse unor spații rezidențiale sau industriale slab valorificate.

Chișinău rămâne cel mai vulnerabil dintre cele patru, cu o piață de birouri foarte restrânsă și dominată de câteva proiecte individuale. Oferta limitată și fragmentată nu poate susține încă un ecosistem investițional robust. Totuși, capitala Moldovei are un potențial ridicat: prin planificare urbană integrată, regenerarea platformelor industriale și atragerea de investiții, spațiile de birouri pot deveni un vector central de transformare economică și urbană.

În ansamblu, diferențele dintre cele patru capitale arată că piața birourilor nu este doar un indicator economic, ci și unul urbanistic: acolo unde există strategie și integrare, spațiile de birouri devin catalizatori ai regenerării; acolo unde lipsesc, piața rămâne fragmentată și subdimensionată.

Calitatea spațiilor de birouri

Vilnius- Vilnius se distinge printr-o mare parte din stocul de birouri clasificate ca clasa A, integrate în noul Central Business District din zona Šnipiškės, unde companii precum Nasdaq, Revolut, Swedbank sau Johnson & Johnson au birouri. Un exemplu elocvent este

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Sky Office, certificată BREEAM Excellent și clasa energetică A+, cu design modern, facilități contemporane și eficiență urbană. Prin urmare Vilnius a poziționat birourile de calitate ca vectori de regenerare și densificare urbană. Oferta premium susține transformarea orașului într-un hub regional al afacerilor și al inovării.

Riga — modernizare în tranziție - Date istorice arată că, până în 2017, spațiile de birouri reprezentau o proporție redusă (aproximativ 4,4 % din total) și au fost asociate cu calități reduse precum layout ineficient sau costuri ridicate care au îngreunat închirierea¹⁴⁵. Totuși, proiecte recente precum Place Eleven, certificată BREEAM și primind distincția “Most Sustainable Project in Latvia 2015”, semnalează o direcție clară spre calitate ridicată și sustenabilitate. Astfel Riga se află într-o fază de tranziție, unde calitatea birourilor este în creștere. Reconversia urbană și standardele verzi devin tot mai importante pentru competitivitatea orașului.

Tbilisi — emergent, dar inconsistent - În absența unor rapoarte dedicate, putem observa spații moderne precum Teriminal, un coworking multifuncțional cu facilități complete, precum acces 24/7, zone de relaxare, birouri private și infrastructură modernă. De asemenea, clădiri precum Grato Passage (2010) și simboluri istorice precum Zarya Vostoka reflectă o diversitate de calitate și stil. Piața birourilor din Tbilisi este fragmentată între spații de calitate, modernizate, și moșteniri industriale sau istorice nevalorificate. Fără o abordare urbanistică integrată, orașul riscă polarizare între centre calitative și periferii neadaptate.

Chișinău — potențial în evoluție, dar nearticulat - Pieței îi lipsesc date concrete privind birourile de clasă A. Totuși, huburi precum Tekwill oferă un standard ridicat de calitate: coworking modern, facilități tehnice, spațiu comunitar, lounge, accesibilitate și o atmosferă creative. Chișinăul are un început promițător în sectorul spațiilor de birouri moderne, dar oferă puține opțiuni. Este esențială dezvoltarea unor centre premium, integrate în rețeaua urbană, pentru a valorifica potențialul de regenerare și a atrage investiții.

Analiza celor patru capitale scoate în evidență patru modele distincte de evoluție:

Vilnius se poziționează ca lider regional, datorită stocului de birouri de calitate superioară (clasa A, certificări verzi, design modern), integrate strategic în structura urbană (Vilnius Strategic Development Plan 2021–2030). Această orientare a transformat birourile nu doar în locuri de muncă, ci în instrumente de regenerare urbană și factori cheie ai competitivității economice.

Riga traversează o fază de tranziție. Proiectele recente, certificate BREEAM și orientate spre sustenabilitate, marchează o creștere a calității, însă piața încă poartă amprenta birourilor clasice, suboptimale. Reconversia urbană și integrarea noilor standarde devin pârgii esențiale pentru consolidarea calității.

Tbilisi dispune de clădiri și huburi moderne, cu un standard ridicat la nivel local, dar fără o strategie metropolitană coerentă, calitatea rămâne fragmentată și dispersată. Riscul este ca

¹⁴⁵ https://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2021/01/Action-Plan-for-the-Development-of-the-RMA_Web-1.pdf

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

piața birourilor să se dezvolte pe verticală, în enclave, fără integrare urbanistică și infrastructurală.

Chișinău este abia la începutul formării unei piețe competitive a birourilor. Exemple precum Tekwill arată direcția corectă (coworking modern, facilități digitale, spații creative), dar lipsesc suprafețele extinse și standardizate care să ofere capitalului internațional un cadru stabil și atractiv.

Lecția pentru Chișinău consta în faptul că orașul trebuie să își construiască o strategie clară pentru dezvoltarea zonelor de birouri de calitate, clădiri moderne, eficiente energetic, integrate în rețeaua de transport public, dotate cu funcțiuni mixte (coworking, zone comerciale, servicii). Doar astfel, spațiile de birouri vor deveni ancore pentru atragerea investițiilor și motoare de revitalizare urbană.

3.2.5.3. Spații comerciale

Suprafața și rata de ocupare

Vilnius - Vilnius ilustrează un model urban matur, unde centrele comerciale nu mai sunt doar spații de cumpărături, ci adevărate poli de viață urbană. Mallurile precum Akropolis sau Ozas funcționează ca huburi multifuncționale, integrate cu transportul public și legate de cartierele rezidențiale¹⁴⁶. Astfel, ele sprijină regenerarea urbană, oferind locuri de întâlnire, servicii culturale și infrastructuri sportive. Urbanistic, spațiile comerciale devin elemente de structurare a orașului, contribuind la coeziunea socială și la atractivitatea metropolei.

Riga - În Riga, centrele comerciale se regăsesc într-o strategie policentrică, fiind distribuite în mai multe zone ale orașului (Spice, Alfa, Galerija Centrs). Acestea sunt integrate în rețelele de transport și funcționează ca ancore pentru cartierele în transformare¹⁴⁷. Totuși, presiunea scăderii demografice și migrarea consumului către online determină nevoia unei recalibrări urbane: mallurile nu mai pot fi doar spații de retail, ci trebuie să devină spații hibride (birouri, coworking, divertisment, educație). Urbanistic, Riga se află într-un proces de adaptare, transformând centrele comerciale în infrastructuri urbane multifuncționale.

Tbilisi - Tbilisi este într-o fază de expansiune emergentă, cu centre comerciale de mari dimensiuni precum East Point sau Galleria Tbilisi. Acestea răspund creșterii demografice și turismului, dar sunt amplasate adesea periferic, creând riscul de fragmentare urbană. Lipsa integrării cu transportul public și cu rețelele pietonale generează o dependență de automobil și limitează accesibilitatea. Urbanistic, spațiile comerciale din Tbilisi pot deveni catalizatori pentru dezvoltarea metropolitană, dar numai dacă sunt conectate la strategii de mobilitate și regenerare a cartierelor.

¹⁴⁶ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional_urban_area

¹⁴⁷ https://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2021/01/Action-Plan-for-the-Development-of-the-RMA_Web-1.pdf

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Chișinău - Chișinăul are o piață încă modestă, dominată de câteva malluri (MallDova, Atrium, Sun City), care funcționează ca insule urbane, slab conectate la cartiere și la transportul public. Suprafața redusă și dependența de retailul alimentar limitează rolul lor ca motoare urbane. Din perspectivă urbanistică, Chișinăul are nevoie de o strategie de dezvoltare policentrică: centre comerciale integrate în rețeaua orașului, cu funcțiuni mixte (spații culturale, birouri, divertisment) și standarde verzi (eficiență energetică, accesibilitate).

Vilnius se conturează ca un model european de integrare urbană și multifuncționalitate, unde centrele comerciale depășesc rolul clasic de retail și devin poli de viață urbană, conectând mobilitatea, locuirea și serviciile culturale.

Riga se află într-un proces de adaptare către centre hibride, unde spațiile comerciale sunt treptat reconfigurate pentru a răspunde declinului demografic și schimbării obiceiurilor de consum. Orașul încearcă să transforme aceste spații în infrastructuri multifuncționale, dar presiunea scăderii populației rămâne un factor limitativ.

Tbilisi reflectă o piață emergentă, cu o expansiune rapidă a centrelor comerciale moderne. Totuși, în lipsa unei planificări integrate, există riscul de fragmentare urbană: malluri periferice, slab conectate la transport public și la cartiere, ceea ce poate accentua dependența de automobil și inegalitățile de accesibilitate.

Chișinău se află la un nivel încă incipient, unde centrele comerciale funcționează ca insule de consum și nu ca nuclee urbane. Pentru a deveni competitive, aceste spații trebuie transformate în nuclee policentrice, conectate la rețele de mobilitate, cu funcțiuni mixte (loisir, cultură, servicii) și cu un rol activ în regenerarea teritorială.

Lecția pentru Chișinău consta în faptul că spațiile comerciale nu trebuie privite exclusiv ca zone de retail, ci ca infrastructuri urbane strategice. Printr-o integrare bine planificată și orientată către mix funcțional și sustenabilitate, acestea pot deveni motoare de dezvoltare urbană, atrăgând investiții, revitalizând cartiere și redefinind viața publică a capitalei.

Calitatea spațiilor comerciale

Vilnius -Capitala lituaniană oferă spații comerciale de standard european, multe dintre ele certificate energetic și integrate în conceptul de centre multifuncționale (retail, birouri, entertainment, cultură). Mallurile și galeriile comerciale sunt amplasate strategic, conectate la transportul public și la noile zone rezidențiale. Din perspectivă urbanistică, acestea devin huburi policentrice, reducând presiunea asupra centrului istoric și sprijinind o dezvoltare echilibrată a orașului.

Riga - Spațiile comerciale au trecut printr-un proces de modernizare și adaptare: proiectele noi adoptă standarde sustenabile (BREEAM, LEED), iar mallurile existente sunt reconfigurate în centre hibride cu zone de coworking, spații culturale și infrastructuri de loisir. Totuși, calitatea este inegală: în timp ce proiectele centrale au standarde europene, periferia încă are spații comerciale mai vechi, insuficient integrate urbanistic.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Tbilisi - Calitatea spațiilor comerciale este polarizată. Pe de o parte, centrele moderne (East Point, Galleria Tbilisi) ating standarde occidentale și atrag branduri internaționale; pe de altă parte, există un segment mare de spații comerciale tradiționale și piețe informale. Din punct de vedere urbanistic, mallurile sunt adesea dezvoltate periferic, pe terenuri industriale reconvertite, dar fără o integrare puternică în rețelele de transport public, ceea ce reduce accesibilitatea și creează dependență de automobil.

Chișinău - Spațiile comerciale sunt în fază incipientă, cu câteva proiecte mari (MallDova, Shopping MallDova, Atrium) care respectă standarde moderne, dar majoritatea spațiilor de retail rămân subdimensionate și fragmentate. Integrarea urbanistică este modestă: mallurile funcționează ca insule izolate, slab conectate la mobilitatea publică și fără o strategie clară de regenerare urbană. Din perspectivă calitativă, există potențial, dar e nevoie de standardizare (green building, mix funcțional, accesibilitate) și de o politică urbană care să transforme spațiile comerciale în structuri policentrice.

Vilnius se conturează drept model european în ceea ce privește calitatea și integrarea spațiilor comerciale. Centrele sale multifuncționale sunt gândite ca părți ale orașului, conectate la transportul public, la noile cartiere rezidențiale și la spațiile publice, ceea ce le conferă rolul de nuclee urbane policentrice.

Riga se află într-o dinamică de creștere, modernizând treptat calitatea spațiilor comerciale prin proiecte sustenabile și mixte. Totuși, orașul mai păstrează un contrast evident între centrele moderne și spațiile comerciale vechi, ceea ce generează o calitate urbană inegală.

Tbilisi ilustrează o polarizare puternică: mallurile noi ating standarde occidentale și funcționează ca repere urbane, dar coexistă cu piețe tradiționale și retail informal. Această fragmentare reduce coerența urbană și pune în evidență nevoia unei strategii periurbane care să conecteze infrastructurile comerciale la transport și la dezvoltarea teritorială.

Chișinău rămâne la nivel incipient, cu câteva exemple notabile de centre comerciale moderne, dar majoritatea spațiilor funcționează ca insule izolate, fără integrare în rețelele urbane de mobilitate și fără standardizare în calitate. Orașul are nevoie de o strategie coerentă prin care spațiile comerciale să devină instrumente de regenerare urbană, nu doar zone de consum.

Calitatea spațiilor comerciale nu se rezumă la arhitectură sau branduri, ci la integrarea urbanistică și funcțională. Numai prin centre multifuncționale, certificate energetic, accesibile și conectate la transportul public, capitala Moldovei poate transforma retailul în motor de competitivitate regională.

Evaluarea comparativă urmărește principalele componente relevante pentru reactualizarea PUG 2007 al municipiului Chișinău: structura policentrică, relația dintre oraș și zona periurbana, mobilitatea și conectivitatea, dezvoltarea economică, reziliența și sistemele verzi. Analiza urmărește transferul mecanic al modelelor existente, ci identificarea unor soluții și principii care pot fundamenta adaptarea politicilor teritoriale la contextul specific al municipiului Chișinău. (OECD, 2023; ESPON, 2023)

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

3.3. Lecții învățate

Lecțiile identificate nu reprezintă modele care trebuie reproduse integral în municipiul Chișinău, ci principii de dezvoltare rezultate din experiența unor capitale cu traiectorii istorice și teritoriale comparabile. Relevanța acestora derivă din capacitatea de a răspunde unor provocări similare privind mobilitatea, suburbanizarea, dezvoltarea policentrică, competitivitatea economică și reziliența urbană. (Vilnius City Master Plan 2030; Riga Sustainable Development Strategy 2030; Tbilisi Land Use Master Plan)

Vilnius – model european de transformare post-industrială - Experiența municipiului Vilnius evidențiază importanța corelării dezvoltării policentrice cu investițiile în mobilitate, infrastructură verde și funcțiuni economice bazate pe inovare. Rolul polilor secundari nu este rezultatul exclusiv al extinderii urbane, ci al unei planificări teritoriale coordonate, capabile să distribuie funcțiunile urbane și să reducă presiunile exercitate asupra nucleului central. (Vilnius City Master Plan 2030; Vilnius Sustainable Urban Mobility Plan).

Standardizare europeană - Vilnius a ridicat standardele urbane prin certificări internaționale (BREEAM, LEED, NZEB)¹⁴⁸, transformând calitatea clădirilor într-un instrument de atragere a capitalului. Pentru Chișinău, aceasta ar însemna impunerea unui cadru obligatoriu de certificare pentru proiectele noi, astfel încât dezvoltarea urbană să fie verde, eficientă energetic și competitivă.

Multifuncționalitate urbană - Cartierele industriale abandonate din Vilnius, precum Naujamiestis, au fost regenerare și transformate în zone mixte, unde se combină locuințe, birouri și spații culturale. Chișinăul ar putea urma acest model prin reconversia platformelor de la Ciocana și Râșcani în cartiere inteligente, capabile să reducă presiunea pe centrul istoric și să aducă funcțiuni urbane diversificate.

Mobilitate integrată - Vilnius dispune de o rețea metropolitană de transport, cu sisteme digitale unificate pentru ticketing și trasee interconectate. Chișinăul ar putea învăța din acest model prin implementarea unui PMUD la nivel urban și periurban, care să integreze troleibuzele, autobuzele, viitoare linii BRT sau tramvai rapid și legătura directă cu aeroportul.

Investiții în educație și IT - Capitala lituaniană a devenit un hub IT și fintech prin forța universităților și a parcurilor tehnologice integrate în oraș. Pentru Chișinău, consolidarea Tekwill și dezvoltarea unui parc tehnologic ar reprezenta o direcție strategică de a transforma resursa umană în motor economic și de a reduce dependența de industriile tradiționale.

Calitatea spațiului public - Vilnius investește constant în spații publice verzi, piste de biciclete și parcuri urbane conectate la viața cotidiană. Chișinăul ar trebui să urmeze aceeași cale, prin regenerarea și protejarea parcurilor istorice – Valea Morilor, Râșcani, Botanica – și prin extinderea infrastructurii pentru mobilitate activă.

¹⁴⁸ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional_urban_area

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Riga – hub logistic și reconversie urbană - Analiza municipiului Riga evidențiază rolul regenerării teritoriale și al reconversiei funcționale în consolidarea competitivității urbane. Experiența orașului demonstrează că dezvoltarea policentrică poate fi susținută prin valorificarea teritoriilor subutilizate și prin integrarea funcțiunilor economice, logistice și culturale într-o strategie urbană coerentă. (Riga Sustainable Development Strategy 2030; Riga Development Programme 2022–2027).

Poartă logistică regional - Riga funcționează ca un adevărat nod intermodal baltic, unde portul, aeroportul și viitorul Rail Baltica creează o rețea logistică europeană. Această poziție îi asigură rolul de poartă pentru comerț și turism. Pentru Chișinău, soluția ar fi crearea unui hub logistic, amplasat la periferie și conectat atât la aeroport, cât și la viitoarele coridoare TEN-T. Astfel, capitala ar deveni mai atractivă pentru fluxurile comerciale regionale.

Reconversie industrială - Zonele industriale vechi ale Rîgăi au fost regenerate în campusuri creative și parcuri de birouri moderne, oferind spații mixte, eficiente și atractive. Chișinăul ar putea transforma platforma Tracom într-un nucleu multifuncțional, unde birourile, start-up-urile, educația și locuirea să fie integrate urbanistic, reducând presiunea pe centrul orașului.

Politici „age-friendly” - Riga s-a adaptat îmbătrânirii populației prin locuințe compacte, transport public accesibil și servicii de proximitate orientate spre seniori. Orașul își proiectează infrastructurile cu gândul la incluziune socială. Chișinăul ar putea lansa programe de locuire socială și medicală integrată pentru vârstnici, mai ales în zonele suburbane, reducând presiunea pe spitale și centre urbane.

Cultură și industrii creative - Clădirile industriale dezafectate din Riga au fost transformate în centre culturale și huburi creative, devenind ancore ale regenerării urbane. Chișinăul ar putea integra vechile fabrici și uzine într-o rețea cultural-creativă, care să dea o nouă identitate urbană și să atragă tinerii prin evenimente, galerii și spații colaborative.

Tbilisi – dinamism demografic și emergență culturală - Cazul municipiului Tbilisi evidențiază riscurile asociate dezvoltării urbane accelerate în absența unor mecanisme suficiente de coordonare spațială. Expansiunea zonelor de locuințe și concentrarea funcțiunilor urbane pot genera presiuni asupra infrastructurilor și pot accentua dezechilibrele spațiale dacă nu sunt însoțite de măsuri de consolidare a mobilității și a serviciilor urbane (Tbilisi Land Use Master Plan; Tbilisi Development Strategy).

Atragerea migrației interne - Tbilisi a devenit pol de atracție pentru tinerii din întreaga țară, ceea ce a generat creștere rapidă, dar și presiune pe locuire și servicii. Chișinău ar putea juca un rol similar, prin programe de locuire accesibilă și infrastructuri moderne capabile să rețină diaspora și să atragă populația rurală, revitalizând demografia urbană.

Industria culturală și turismul - Revitalizarea cartierelor vechi din Tbilisi prin cafenele, galerii, festivaluri și turism urban a transformat centrul istoric într-un motor cultural. Chișinăul

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

are șansa de a-și reconstrui centrul istoric ca destinație turistică și creativă, integrând patrimoniul cu economia locală și viața publică.

Transport urban - Metroul din Tbilisi este coloana vertebrală a mobilității, deși insuficient pentru expansiunea actuală. Chișinăul poate învăța să creeze o axă de mobilitate principală (BRT sau tramvai rapid), care să devină infrastructura urbană centrală, în jurul căreia să se dezvolte noile cartiere.

Riscul fragmentării urbane - Expansiunea haotică a Tbilisiului pe versanți, fără infrastructuri adecvate, a dus la cartiere vulnerabile și costuri mari de întreținere. Chișinăul trebuie să evite aceeași greșeală, adoptând politici de densificare controlată și planificare suburbană, cu utilități înainte de construcție.

Economie emergentă, dar fragilă - Tbilisi își sprijină economia pe turism și IT, dar lipsa unei strategii integrate limitează sustenabilitatea. Chișinăul poate valorifica avantajele în IT, turism și logistică, dar doar printr-o strategie coerentă, care să conecteze sectoarele emergente cu infrastructurile urbane și cu piața regională.

Lecția centrală pentru Chișinău este să transforme vulnerabilitățile actuale (platforme industriale învechite, trafic auto) în oportunități de regenerare urbană, logistică modernă și economie creativă.

3.4. Concluzii

Analiza comparativă dintre Chișinău și capitalele Vilnius, Riga și Tbilisi scoate în evidență o serie de asemănări, diferențe și lecții relevante, care conturează poziția actuală și perspectivele capitalei Republicii Moldova.

Din punct de vedere demografic și migrațional, Chișinăul se află într-o poziție paradoxală: pierde populație, asemenea Rigăi, dar se extinde teritorial prin suburbanizare fragmentată, apropiindu-se de scenariul Tbilisiului. Spre deosebire de Vilnius, care a reușit să stabilizeze populația prin atragerea tinerilor și a investițiilor în sectoare inovative, Chișinăul nu dispune încă de instrumentele economice și urbanistice necesare pentru a inversa tendința de depopulare. Astfel, capitala Moldovei îmbină simultan problemele unui oraș care se golește cu cele ale unui oraș care se extinde necontrolat, generând un model urban fragil și dificil de gestionat.

La nivel spațial diferențele sunt clare. Vilnius și Riga au construit structuri metropolitane consolidate, capabile să coordoneze suburbanizarea și mobilitatea, reducând fragmentarea spațială. Tbilisi, în schimb, oferă exemplul expansiunii necontrolate și al sprawl-ului urban, rezultat din lipsa reglementărilor și din presiunea socială a migrației interne. Chișinăul se situează între aceste extreme: dezvoltarea periurbană este intensă, dar lipsa unei dorme de cooperare inter APL face ca expansiunea să fie haotică și slab conectată la infrastructuri și servicii publice. Din perspectivă urbanistică, acest vid instituțional generează paradoxul unui oraș în declin demografic, dar în plină expansiune teritorială.

Infrastructurile și mobilitatea evidențiază decalajele tehnologice și instituționale. Vilnius a investit în electrificare și mobilitate alternativă, reconfigurând spațiul stradal pentru pietoni,

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

biciclete și transport public. Riga se remarcă printr-un sistem electric diversificat (tramvai, troleibuz, autobuz) și o logică radială a dezvoltării urbane. Tbilisi beneficiază de un metrou, chiar dacă presiunea automobilului privat rămâne ridicată. În contrast, Chișinăul rămâne dependent de rețeaua sa tradițională de troleibuze și autobuze, completată de microbuze ineficiente, fără soluții de transport rapid. Lipsa unei diversificări modale îl expune riscului de congestie structurală și de scădere a atractivității urbane.

Serviciile urbane completează această imagine de polarizare. Vilnius oferă un exemplu de digitalizare avansată și distribuție echilibrată a serviciilor publice, reducând disparitățile între centru și periferie. Riga, deși asigură acces larg, se confruntă cu fragmentări teritoriale: cartierele centrale sunt bine dotate, în timp ce periferia socialistă rămâne deficitară. Tbilisi, aflat sub presiunea migrației interne masive, a ajuns la suprasolicitarea infrastructurilor și la deficiențe grave în noile cartiere periurbane. Chișinăul reia fragmente din aceste scenarii: servicii concentrate central, cartiere periferice slab deservite și extinderi rezidențiale periurbane fără infrastructuri de suport.

Din punct de vedere economic, cele trei capitale comparate oferă direcții distincte. Vilnius s-a repositionat ca hub regional pentru IT, fintech și industrii creative, regenerând spațiul urban prin reconversia platformelor industriale. Riga a mizat pe logistică și servicii financiare, valorificându-și portul și poziția geografică. Tbilisi a cunoscut o creștere puternică prin turism și imobiliare, dar cu riscuri de polarizare și pierdere a identității. Chișinăul, în schimb, rămâne dependent de servicii de valoare redusă și de remitențe, cu spații industriale abandonate și o piață investițională modestă. Analiza comparativă sugerează câteva direcții relevante pentru procesul de reactualizare a PUG: reconversia spațiilor industriale după modelul Vilniusului, dezvoltarea logisticii regionale inspirată de Riga și un turism responsabil, protejat urbanistic, pentru a evita riscurile Tbilisiului.

Patrimoniul construit reprezintă terenul unde vulnerabilitățile și oportunitățile sunt cele mai vizibile. Vilnius și Riga au transformat patrimoniul în resursă de regenerare urbană, integrare culturală și atractivitate turistică. Tbilisi oferă însă exemplul pierderii identității prin presiuni imobiliare și lipsă de protecție. Chișinăul, cu un fond construit divers riscă să repete scenariul georgian, dacă nu va adopta politici ferme de protecție și reconversie. Patrimoniul ar putea deveni un vector de dezvoltare și identitate urbană, dar în lipsa unei strategii coerente, riscă să se degradeze iremediabil.

În ansamblu, comparația arată că Chișinăul se află la o răscruce structurală. Dacă își continuă dezvoltarea fără strategie, poate acumula simultan problemele Rigăi (declin demografic și cartiere goale), ale Tbilisiului (expansiune haotică și servicii suprasolicitate) și propriile vulnerabilități (migrație masivă și patrimoniu degradat). Dacă însă va învăța din experiențele celor trei capitale – stabilizarea și digitalizarea serviciilor (Vilnius), integrarea logistică și metropolitană (Riga) și protecția patrimoniului și a identității urbane (lecția inversă din Tbilisi) – Chișinăul poate transforma aceste vulnerabilități în resurse.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Astfel, viitorul capitalei Moldovei depinde de capacitatea sa de a trece de la o dezvoltare fragmentată și reactivă la una strategică, integrată și orientată european.

Analiza comparativă evidențiază faptul că municipiile comparabile își adaptează documentațiile strategice și urbanistice pentru a răspunde transformărilor economice, climatice și tehnologice contemporane. Experiențele analizate confirmă necesitatea actualizării periodice a documentațiilor de planificare și oferă repere relevante pentru procesul de reactualizare a PUG Chișinău.

Lecții rezultate din analiza comparativă	Implicații pentru reactualizarea PUG
Modelele policentrice aplicate în capitalele analizate	Consolidarea structurii policentrice a orașului
Integrarea infrastructurilor de transport și logistică	Actualizarea rezervelor teritoriale pentru conectivitate strategică
Gestionarea suburbanizării și a relațiilor cu localitățile limitrofe	Consolidarea mecanismelor de coordonare funcțională
Dezvoltarea infrastructurii verzi și a rezilienței climatice	Extinderea coridoarelor ecologice și a măsurilor de adaptare climatică
Utilizarea proiectelor strategice ca instrument de dezvoltare urbană	Prioritizarea intervențiilor structurante pentru oraș

Sursa: Prelucrare proprie pe baza Eurostat, OECD, World Bank, UN-Habitat, documentațiilor urbanistice și strategiilor de dezvoltare ale orașelor analizate.

3.5. Provocari

Provocările Chișinăului sunt simultan demografice, teritoriale și instituționale: un oraș care se golește, dar se extinde haotic, care își fragmentează serviciile și infrastructurile, și care riscă să piardă atât resursele umane, cât și patrimoniul construit, elementele definitorii pentru reziliența și identitatea sa urbană.

Chișinăul se află într-o poziție intermediară și vulnerabilă:

- pierde populație ca Riga, dar se extinde haotic ca Tbilisi,
- dispune de un patrimoniu valoros ca Vilnius și Riga, dar insuficient protejat,
- are o economie fragilă, dependentă de remitențe, fără o strategie clară de diversificare și inovare.

Astfel, provocările majore se concentrează pe trei axe:

- demografică – pierde populație, dar atrage puțini locuitori noi,
- teritorială – se extinde fără coordonare inter APL,
- economică și culturală – are o bază productivă fragilă și un patrimoniu sub amenințarea degradării.

Astfel, provocările sale majore derivă din faptul că îmbină problemele orașelor în contracție (Riga) cu cele ale orașelor în expansiune haotică (Tbilisi), dar fără a beneficia pe deplin de stabilitatea și inovația unui model de tip Vilnius.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Demografie și migrație Chișinăul combină problemele unui oraș în contracție (Riga) cu cele ale unui oraș în expansiune necontrolată (Tbilisi).

- Una dintre cele mai severe crize demografice din Europa: pierdere de o treime din populație în ultimele decenii, natalitate scăzută, emigrație masivă, îmbătrânire accelerată.
- Populația activă se diminuează, generând deficit de forță de muncă
- Abandonarea fondului locativ sovietic coexistă cu expansiunea periurbană haotică.

Structură spațială și teritorială - capitala pierde populație, dar își extinde teritoriul construit, generând dezechilibre între centru și periferie.

- Extindere fragmentată și suburbanizare necontrolată, fără un cadru formalizat de cooperare care să integreze transportul, serviciile și infrastructurile.
- Periferii rezidențiale slab conectate la rețelele publice, cu risc de transformare în „cartiere dormitor” dependente de capitală.

Infrastructuri și mobilitate urbană

- Sistem de transport public centrat aproape exclusiv pe troleibuze și autobuze diesel, fără alternative rapide (tramvai, metrou).
- Congestie rutieră majoră și dependență excesivă de microbuze private, ineficiente și poluante.
- Precaritatea infrastructurii de mobilitate alternative (piste de biciclete, coridoare verzi, transport integrat).
- Presiune crescută din cauza navetismului din localitățile periurbane

Servicii urbane și coeziune socială

- Polarizare accentuată între centru și periferie: acces mai bun la servicii în zona centrală, infrastructuri sociale îmbătrânite și subdimensionate în cartierele noi și localitățile-satelit.
- Digitalizare insuficientă și birocrație greoaie, ceea ce limitează accesul egal la servicii.
- Risc ca suburbanizarea necontrolată să ducă la suprasolicitarea școlilor, spitalelor și rețelelor de utilități

Economie și piața muncii

- Economie fragilă, orientată spre comerț și servicii de bază, cu industrie în declin și spații industriale abandonate.
- Presiunea migrației externe reduce resursa umană calificată, iar remitențele, deși importante (12–14% din PIB), se orientează mai ales spre consum, nu spre investiții productive.

Patrimoniu construit și identitate urbană

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- Patrimoniu valoros aflat sub presiunea dezvoltărilor imobiliare și lipsa unui cadru coerent de protecție și valorificare.
- Numeroase clădiri istorice se degradează, pierzându-se treptat identitatea arhitecturală a capitalei.
- Riscul Chișinăului este să repete experiența Tbilisiului, unde patrimoniul a fost sacrificat în favoarea imobieliarelor speculative, în loc să urmeze modelul Vilniusului sau Rigăi, unde patrimoniul este vector de dezvoltare turistică și culturală.

3.6. Prioritati de dezvoltare

Prioritățile de dezvoltare spațială ale Chișinăului se conturează tot mai clar atunci când sunt analizate prin prisma lecțiilor oferite de Riga, Vilnius și Tbilisi. Fiecare dintre aceste capitale post-socialiste, aflate în tranziție după 1990, aduce în discuție modele și avertismente care pot ghida Chișinăul în redefinirea propriului său parcurs urban.

De la Riga, orașul care se confruntă cu depopulare și declin al cartierelor socialiste, Chișinăul învață despre necesitatea urgentă a regenerării fondului locativ sovietic și a reconfigurării spațiilor urbane subutilizate. În paralel, experiența suburbanizării rămâne relevantă: asemenea Rigăi, Chișinăul se extinde către periferie, dar fără o infrastructură suficientă și fără politici de conectivitate. Lecția este una clară – suburbanizarea trebuie gestionată, nu lăsată să evolueze haotic.

De la Vilnius vine un alt set de învățăminte. Capitala lituaniană demonstrează cum o guvernare metropolitană coordonată poate integra zonele periurbane în dinamica urbană și cum investițiile în mobilitate inteligentă – transport electric, mobilitate alternativă, rețele de transport public eficiente – pot structura dezvoltarea spațială. Totodată, Vilnius arată că patrimoniul istoric, protejat și valorificat, devine un catalizator de regenerare și de atractivitate urbană. Pentru Chișinău, unde clădirile istorice se degradează și patrimoniul este vulnerabil, acest exemplu reprezintă o direcție strategică de integrare a identității culturale în procesul de dezvoltare.

În fine, Tbilisi oferă un avertisment puternic privind riscurile expansiunii haotice și ale presiunii speculative imobiliare. Orașul marcat de un val rapid de urbanizare, ilustrează consecințele unei creșteri necontrolate: sprawl, fragmentare teritorială, presiune enormă pe infrastructuri și servicii urbane. Pentru Chișinău, comparația este esențială: chiar dacă se confruntă mai degrabă cu o scădere a populației, capitala Moldovei experimentează simultan o extindere periurbană fără planificare, ceea ce o expune acelorași riscuri pe termen lung.

Astfel, învățămintele comparative trasează o agendă clară: Chișinăul trebuie să combine regenerarea urbană cu controlul expansiunii periurbane, să dezvolte o structură de cooperare inter APL, să valorifice patrimoniul și să investească în mobilitate sustenabilă. Vulnerabilitatea sa dublă – aceea de oraș care se goleşte, dar în același timp se extinde – poate fi transformată într-o strategie de dezvoltare echilibrată, rezilientă și identitară, capabilă să răspundă atât provocărilor interne, cât și presiunilor regionale.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Controlul expansiunii periurbane și prevenirea sprawl-ului - Experiența Tbilisiului arată pericolele expansiunii necontrolate, cartiere construite fără infrastructuri, presiune pe terenuri periferice și fragmentarea teritorială. Pentru a evita acest scenariu, Chișinăul trebuie să adopte un model de expansiune compactă și planificată, orientând noile dezvoltări rezidențiale către zone bine conectate la transport și servicii publice. Regulamente urbanistice mai stricte și o planificare anticipativă a infrastructurilor devin instrumente esențiale.

Coordonarea urban-suburban - Lecția Vilniusului și a Rigăi evidentiază cum suburbanizarea nu poate fi oprită, dar poate fi gestionată. Chișinăul are nevoie de o formă de cooperare între municipiu și localitățile suburban, cu structuri de coordonare pentru transport, utilități și servicii publice. Localitățile-satelit nu ar trebui să se dezvolte ca enclave autonome, ci ca extensii planificate ale orașului, integrate în rețeaua funcțională a capitalei.

Regenerarea cartierelor socialiste și reechilibrarea centrului - Riga demonstrează provocările unui oraș aflat în contracție demografică, blocuri sovietice subutilizate și cartiere degradate. Chișinăul se află într-o situație similară și are nevoie de o strategie de regenerare urbană, care să transforme aceste cartiere în spații atractive prin modernizarea locuințelor, reabilitarea spațiilor publice și integrarea de funcțiuni mixte. În paralel, revitalizarea centrului istoric (după modelul Vilniusului) poate reface atractivitatea urbană și reține populația activă.

Reechilibrarea relației centru-periferie - Atât Riga, cât și Tbilisi arată riscurile dezechilibrului teritorial: în primul caz, prin presiuni pe infrastructurile metropolitane; în al doilea, prin suprasolicitarea serviciilor urbane din centru. Pentru Chișinău, prioritatea este de a redistribui echitabil funcțiunile urbane către periferii și localitățile adiacente. Astfel, se reduce polarizarea și presiunea asupra centrului, iar orașul capătă o structură policentrică.

Integrarea mobilității ca schelet al dezvoltării spațiale - Vilnius și Riga au demonstrat că transportul electric diversificat și sistemele de mobilitate alternativă pot ghida dezvoltarea urbană, în timp ce Tbilisi evidențiază necesitatea transportului rapid pentru a gestiona expansiunea. Pentru Chișinău, mobilitatea trebuie să devină coloana vertebrală a dezvoltării spațiale: introducerea unor linii rapide de transport public, extinderea coridoarelor verzi și electrificarea rețelei ar putea reconfigura dinamica urbană, reducând dependența de automobilul privat și fragmentarea periurbană.

Valorificarea patrimoniului construit ca vector de dezvoltare spațială - Vilnius și Riga demonstrează că patrimoniul nu este doar o moștenire pasivă, ci o resursă activă. În Chișinău, clădirile istorice și cartierele identitare trebuie reintegrate în logica de dezvoltare: restaurare, reconversie funcțională, crearea de trasee urbane culturale. Spre deosebire de Tbilisi, unde presiunea imobiliară a dus la pierderi irecuperabile, Chișinăul

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

trebuie să evite compromiterea patrimoniului și să-l utilizeze pentru a stimula turismul, economia creativă și regenerarea centrală.

Crearea unei structuri urbane reziliente și sustenabile - Atât Riga, cât și Vilnius au arătat beneficiile unei planificări integrate, în timp ce Tbilisi a demonstrat costurile lipsei acesteia. Chișinăul trebuie să construiască o structură urbană policentrică, compactă și flexibilă, care să asigure acces echitabil la infrastructuri, să reducă vulnerabilitatea la crize și să valorifice oportunitățile regionale.

Prin urmare, analiza comparativă realizată pentru municipiile Vilnius, Riga și Tbilisi evidențiază o serie de tendințe și mecanisme de dezvoltare urbană relevante pentru procesul de actualizarea Planului Urbanistic General al municipiului Chișinău aprobat în anul 2007. Deși fiecare dintre capitalele analizate evoluează într-un context instituțional, economic și teritorial specific, experiențele acestora permit identificarea unor direcții comune de intervenție care pot contribui la consolidarea competitivității, rezilienței și coerenței teritoriale a municipiului Chișinău.

O primă concluzie face referire necesitatea consolidării modelului de dezvoltare policentrică promovat prin PUG 2007. Experiențele Vilnius și Riga demonstrează faptul că reducerea presiunilor exercitate asupra nucleului urban central nu poate fi realizată exclusiv prin extinderea dezvoltărilor zonelor de locuințe în zona periferică, ci prin dezvoltarea unor poli secundari capabili să concentreze locuri de muncă, servicii, echipamente publice și funcțiuni economice complementare. În acest context, actualizarea PUG trebuie să identifice și să consolideze o rețea de poli urbani și suburbani care să contribuie la echilibrarea structurii teritoriale a municipiului și la reducerea dependenței funcționale față de zona centrală.

Analiza evidențiază, de asemenea, importanța corelării dezvoltării teritoriale cu infrastructura de mobilitate. În toate orașele analizate, investițiile în infrastructura de transport au fost utilizate ca instrument de susținere a dezvoltării urbane și de consolidare a relațiilor funcționale dintre diferitele componente ale teritoriului. Pentru municipiul Chișinău, această concluzie indică necesitatea actualizării componentei de mobilitate a PUG prin valorificarea oportunităților generate de conectarea la rețelele TEN-T și dezvoltarea unor sisteme de transport capabile să deservească eficient atât orașul, cât și teritoriile suburbane.

O altă lecție importantă derivată din analiza comparativă privește relația dintre dezvoltarea urbană și infrastructura verde. Experiența municipiului Vilnius evidențiază faptul că sistemele verzi nu trebuie tratate exclusiv ca elemente de protecție a mediului, ci ca infrastructuri teritoriale strategice care contribuie la creșterea rezilienței urbane, la adaptarea la schimbările climatice și la îmbunătățirea calității vieții. Astfel actualizarea PUG trebuie să acorde o atenție sporită consolidării sistemului verde-albastru al municipiului, protejării coridoarelor ecologice și valorificării potențialului oferit de râul Bâc ca element structurant al dezvoltării urbane.

Analiza comparativă relevă și importanța regenerării teritoriale ca alternativă la extinderea urbană necontrolată. Cazul municipiului Riga demonstrează că dezvoltarea urbană poate fi susținută prin reconversia terenurilor subutilizate, revitalizarea fostelor zone industriale și

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

reutilizarea infrastructurilor existente. Pentru municipiul Chișinău, această concluzie susține necesitatea orientării unei părți semnificative a dezvoltării viitoare către regenerarea și restructurarea teritoriilor deja urbanizate, reducând astfel presiunea asupra terenurilor libere și limitând procesele de dispersie urbană.

Experiența Tbilisi evidențiază, în același timp, riscurile asociate dezvoltării accelerate în absența unor mecanisme eficiente de coordonare teritorială. Concentrarea excesivă a funcțiilor urbane, creșterea mobilității dependente de automobil și dezvoltarea rezidențială insuficient corelată cu infrastructurile publice generează dezechilibre teritoriale și vulnerabilități pe termen lung. Această experiență confirmă necesitatea consolidării rolului PUG ca instrument de coordonare a dezvoltării teritoriale și justifică introducerea unor mecanisme mai clare de monitorizare și control al transformărilor urbane.

Analiza comparativă indică și necesitatea integrării dimensiunii economice în procesul de planificare teritorială. În toate capitalele analizate, dezvoltarea infrastructurilor de inovare, consolidarea funcțiilor economice bazate pe cunoaștere și valorificarea avantajelor competitive locale au reprezentat componente importante ale strategiilor urbane. În cazul municipiului Chișinău, reactualizarea PUG trebuie să creeze cadrul spațial necesar pentru dezvoltarea sectoarelor economice emergente, pentru consolidarea ecosistemului de inovare și pentru valorificarea poziționării municipiului în noile rețele regionale de mobilitate și cooperare economică.

În ansamblu, analiza comparativă confirmă validitatea principalelor direcții teritoriale promovate prin PUG 2007, dar evidențiază necesitatea actualizării și recalibrării acestora în raport cu transformările produse după anul 2007. Experiențele analizate demonstrează că dezvoltarea policentrică, mobilitatea integrată, regenerarea urbană, infrastructura verde, reziliența și competitivitatea economică reprezintă componente esențiale ale planificării urbane contemporane. În consecință, reactualizarea PUG al municipiului Chișinău trebuie să valorifice aceste lecții pentru a adapta documentația urbanistică la noile condiții de dezvoltare și pentru a consolida capacitatea municipiului de a răspunde provocărilor teritoriale ale următoarelor decenii.

4. ANALIZA CADRULUI NAȚIONAL PRIVIND DEZVOLTAREA TERITORIALĂ (stadiul cunoașterii și exemple relevante)

Analiza cadrului legislativ și instituțional urmărește identificarea modificărilor intervenite după aprobarea PUG 2007 și evaluarea impactului acestora asupra necesității de reactualizare a documentației urbanistice.

Amenajarea teritoriului în Republica Moldova constituie o dimensiune fundamentală a politicilor de dezvoltare națională, având ca obiectiv principal organizarea spațiului geografic în concordanță cu cerințele economice, sociale, culturale și ecologice ale societății contemporane. Prin intermediul acestei activități complexe se urmărește realizarea unui echilibru între

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

procesele de urbanizare și dezvoltarea rurală, utilizarea rațională a resurselor naturale și protecția mediului, precum și reducerea disparităților teritoriale.

Importanța amenajării teritoriului derivă din contextul specific al Republicii Moldova, caracterizat printr-un teritoriu relativ redus, dar cu o densitate populațională variabilă, resurse naturale limitate și o economie puternic influențată de agricultură. În același timp, fenomenele demografice alături de insuficiența infrastructurii și vulnerabilitățile ecologice, reclamă o planificare strategică atentă a spațiului național.

Cadrul juridic și instituțional al amenajării teritoriului este reglementat de Legea privind principiile urbanismului și amenajării teritoriului, completată de Codul Urbanismului și Construcțiilor și de normativele tehnice aferente. Instrumentele fundamentale, precum Planul de Amenajare a Teritoriului Național, planurile regionale și locale, constituie suportul științific și metodologic al procesului de dezvoltare spațială, asigurând corelarea politicilor sectoriale și integrarea acestora într-o viziune unitară asupra teritoriului.

Astfel, amenajarea teritoriului Republicii Moldova nu poate fi privită doar ca un demers tehnic, ci ca o strategie de ansamblu ce fundamentează direcțiile de dezvoltare durabilă, modernizare structurală și integrare europeană a statului.

4.1. Cadrul legislativ

După destrămarea Uniunii Sovietice și proclamarea independenței Republicii Moldova în anul 1991, statul s-a confruntat cu necesitatea elaborării unui cadru normativ propriu care să reglementeze procesele de planificare spațială și urbanistică. În perioada sovietică, organizarea teritoriului era realizată prin directive centralizate, iar planificarea locală era subsumată obiectivelor economice ale întregului imperiu, fără a reflecta particularitățile și prioritățile naționale.

Primul pas major în construcția unui sistem legislativ propriu a fost adoptarea Legii nr. 835-XIII din 17 mai 1996 privind principiile urbanismului și amenajării teritoriului. Această lege a marcat desprinderea de vechile scheme centralizate și introducerea unor concepte moderne de dezvoltare teritorială. Ea a stabilit ierarhia documentațiilor de planificare – de la Planul de Amenajare a Teritoriului Național (PATN) până la planurile regionale și locale – și a definit principiile de bază ale organizării spațiului în funcție de criterii economice, sociale și ecologice. Evoluția ulterioară a cadrului legislativ a fost determinată de nevoia de a adapta instrumentele de planificare la realitățile economice și sociale în continuă schimbare. În anii 2000 au fost aprobate regulamente metodologice și normative tehnice, care au conferit mai multă coerență proceselor de elaborare și avizare a documentațiilor. Un moment de referință îl constituie anul 2016, când a fost emis Normativul tehnic NCM B.01.02:2016, intrat în vigoare în 2017, prin care s-au stabilit principiile metodologice, structura și conținutul obligatoriu al planurilor de urbanism și amenajare a teritoriului.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Procesul de modernizare a cunoscut un impuls decisiv odată cu adoptarea Codului Urbanismului și Construcțiilor (Legea nr. 434/2023). Acest cod a integrat într-un singur act normativ reglementările privind amenajarea teritoriului, urbanismul, autorizarea construcțiilor și controlul calității în construcții, constituind astfel un cadru legislativ unitar și modern. Noutatea adusă de cod constă nu doar în simplificarea și clarificarea procedurilor, ci și în orientarea către transparență, digitalizare și armonizarea cu standardele europene.

În completarea acestuia, Hotărârile de Guvern adoptate în 2025 au instituit un cadru metodologic pentru elaborarea planurilor de amenajare a teritoriului la nivel de regiuni de dezvoltare (Nord, Centru, Sud, Chișinău, UTA Găgăuzia și Transnistria). Această inovație legislativă marchează tranziția de la o planificare predominant locală și fragmentată la o abordare integrată, de nivel regional, care să asigure coerența și echilibrul dezvoltării la scara întregii țări.

În concluzie, cadrul legislativ al amenajării teritoriului în Republica Moldova a cunoscut o evoluție constantă, de la prima lege din 1996, care a instituit bazele normative, la codificarea modernă din 2023 și până la reglementările actuale, orientate către dezvoltarea regională și integrarea europeană. Această evoluție reflectă nu doar maturizarea instituțională a statului, ci și adaptarea la exigențele dezvoltării durabile și la principiile coeziunii teritoriale promovate la nivel european.

Perioada / Anul	Act legislativ / Document	Conținut essential
Perioada sovietică (până în 1991)	Directive și planuri centralizate ale URSS	Planuri generale de urbanism, scheme economice la scară unională
1996	Legea nr. 835-XIII privind principiile urbanismului și amenajării teritoriului	Prima lege națională; definește noțiunile de urbanism și amenajare; stabilește ierarhia planurilor (PATN, regionale, locale)
2000–2010	Regulamente metodologice și hotărâri de guvern	Proceduri de elaborare, avizare și aprobare a documentațiilor; corelarea cu politicile economice și de mediu
2016	NCM B.01.02:2016 – Normativ tehnic	Principii metodologice, structură și conținut pentru documentații de urbanism și amenajare
2022	HG nr. 715/2022	Reglementează structura-cadru și metodologia PATN
2023	Codul Urbanismului și Construcțiilor (Legea nr. 434/2023)	Integrează într-un singur act: amenajarea teritoriului, urbanismul, autorizarea și calitatea în construcții
2025	Regulamente pentru planurile regionale de amenajare a teritoriului	Metodologie unitară pentru regiunile Nord, Centru, Sud, Chișinău, UTA Găgăuzia și Transnistria

Sursa: Prelucrare proprie pe baza Legii nr. 835-XIII/1996; NCM B.01.02:2016; HG nr. 715/2022; Legea nr. 434/2023

Conform legislației actuale în vigoare, cu precadere Codul Urbanismului și Construcțiilor (Legea nr. 434/2023), completat de NCM B.01.02:2016, documentațiile de amenajare a teritoriului și urbanism în Republica Moldova sunt structurate ierarhic și se elaborează pe mai multe niveluri:

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Planul de Amenajare a Teritoriului Național (PATN) - Document strategic de nivel superior, aprobat prin lege. Are caracter director și obligatoriu pentru toate celelalte planuri. Acesta este elaborat integral sau pe secțiuni specializate

- Secțiunea 1 – Rețeaua de localități;
- Secțiunea a 2-a – Infrastructura rutieră, feroviară, aeriană și navală;
- Secțiunea a 3-a – Apă și sanitație;
- Secțiunea a 4-a – Infrastructura energetică (rețelele de gaze naturale, rețelele de energie termică, rețelele electrice, inclusiv parcurile eoliene și fotovoltaice) și de comunicații electronice;
- Secțiunea a 5-a – Infrastructura economică, de sănătate, de educație și sport;
- Secțiunea a 6-a – Zonele protejate, zonele cu resurse naturale și zonele silvice;
- Secțiunea a 7-a – Zonele de risc natural;
- Secțiunea a 8-a – Zonele cu resurse turistice;
- Secțiunea a 9-a – Zonele destinate agriculturii;
- Secțiunea a 10-a – Monumentele istorice și siturile arheologice;
- Secțiunea a 11-a – Protecția civilă;
- Secțiunea a 12-a – Infrastructura teritorială de apărare națională.

Planurile de Amenajare a Teritoriului Regiunii de Dezvoltare (PAT Regional) - Reglementate prin Hotărârea Guvernului din februarie 2025. Se referă la regiunile de dezvoltare: Nord, Centru, Sud, municipiul Chișinău, UTA Găgăuzia, Transnistria. Documentația vizează coordonarea investițiilor și a proiectelor majore la scară regional, reducerea dezechilibrelor teritoriale și integrarea politicilor sectoriale (transport, mediu, economie, social).

Planurile de Amenajare a Teritoriului al Unităților Administrativ-Teritoriale (PAT UAT) - Se elaborează la nivel de raion, municipiu, oraș sau comună. Cuprind direcțiile de dezvoltare teritorială, folosirea resurselor locale, zonele de protecție și infrastructura de importanță locală. Sunt obligatorii pentru administrațiile locale, iar investițiile trebuie să fie compatibile cu ele.

Planurile Urbanistice Generale (PUG) - Se aplică pentru orașe și sate. Vizează definirea intravilanului, zonarea funcțională, rețelele edilitare, protecția mediului și patrimoniului. PUG este instrumentul de bază pentru dezvoltarea localităților.

Planurile Urbanistice Zonale (PUZ) și Planurile Urbanistice de Detaliu (PUD) - Sunt **documentații urbanistice** complementare care se aplică pentru zone concrete din localități (cartiere, zone industriale, ansambluri de locuințe). Acestea Detaliază prevederile PUG și PAT la scară mică.

4.2. Cadrul instituțional

Cadrul instituțional al amenajării teritoriului și urbanismului în Republica Moldova reprezintă ansamblul de autorități, organisme consultative și structuri specializate care, în baza legislației

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

naționale, asigură planificarea spațială, coordonarea politicilor sectoriale și controlul dezvoltării teritoriale. Într-un context marcat de tranziția post-sovietică, integrarea treptată în spațiul european și necesitatea armonizării intereselor economice, sociale și de mediu, acest cadru instituțional joacă un rol esențial în modernizarea și organizarea eficientă a teritoriului național. Instituțiile centrale – precum Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Consiliul Național de Amenajare a Teritoriului și Inspectoratul Național pentru Supraveghere Tehnică – dețin competențe de elaborare, avizare, coordonare și control, în timp ce autoritățile publice locale, prin consilii raionale, municipale și primării, sunt responsabile de implementarea planurilor urbanistice și de amenajare a teritoriului la nivelul comunităților. Complementar, ministerele de mediu, cultură, agricultură sau apărare contribuie cu expertize sectoriale, asigurând astfel o abordare integrată a dezvoltării spațiale.

Acest sistem instituțional, consolidat prin adoptarea Codului Urbanismului și Construcțiilor (2023) și prin reglementările metodologice recente, urmărește să garanteze coerența între diferitele niveluri de planificare – național, regional și local – și să promoveze o dezvoltare teritorială echilibrată, durabilă și compatibilă cu principiile europene de coeziune și competitivitate.

Apariția și evoluția cadrului instituțional al amenajării teritoriului și urbanismului

În perioada sovietică, planificarea teritorială în Republica Moldova (pe atunci RSS Moldovenească) era subordonată modelului centralizat al Uniunii Sovietice. Instituțiile locale nu dispuneau de autonomie reală, iar documentațiile erau elaborate după directivele Moscovei, axate pe planificarea economică și industrială.

După proclamarea independenței (1991), a apărut necesitatea unui cadru propriu de organizare a teritoriului și urbanismului, adaptat noilor realități politice și sociale. Primul pas fundamental a fost adoptarea Legii nr. 835-XIII din 17 mai 1996 privind principiile urbanismului și amenajării teritoriului. Prin această lege au fost definite noțiunile de urbanism și amenajare a teritoriului și au fost create primele structuri instituționale naționale: Ministerul Lucrărilor Publice (ulterior reorganizat în Ministerul Dezvoltării Regionale și Construcțiilor, iar astăzi Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale) și Consiliul Național de Amenajare a Teritoriului, ca organ consultativ pe lângă Guvern.

În anii 2000, cadrul instituțional a fost consolidat prin înființarea unor direcții specializate de arhitectură și urbanism la nivel raional și municipal, conduse de arhitectul-șef, și prin crearea Agenției pentru Supraveghere Tehnică, responsabilă de controlul aplicării legislației în construcții și urbanism. Aceste instituții au asigurat trecerea de la un sistem teoretic la unul operațional, în care avizarea, expertiza și controlul erau reglementate.

Un moment de cotitură a fost anul 2016, când a fost aprobat Normativul tehnic NCM B.01.02:2016, ce a introdus reguli uniforme pentru elaborarea și avizarea documentațiilor de urbanism și amenajare. Acest instrument a pus bazele profesionalizării activității instituțiilor locale și centrale.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

O reformă structurală majoră a avut loc în 2023, odată cu adoptarea Codului Urbanismului și Construcțiilor. Prin acest act legislativ, atribuțiile instituțiilor centrale și locale au fost clarificate și modernizate. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a devenit autoritatea de bază în domeniu, Consiliul Național de Amenajare a Teritoriului a fost reconfirmat ca for consultativ strategic, iar Inspectoratul Național pentru Supraveghere Tehnică a primit competențe extinse de control. Totodată, la nivel local, rolul arhitecților-șefi a fost întărit, iar procesul de avizare a documentațiilor a fost corelat cu expertiza de stat.

În această reconfigurare instituțională, Codul urbanismului și construcțiilor funcționează ca fundamentul juridic al planificării spațiale, în timp ce NCM B.01.02:2016 asigură transpunerea tehnică și metodologică a acestor prevederi. Codul definește principiile, ierarhia și procedurile documentațiilor de urbanism, iar normativul detaliază modul concret de elaborare, structurare și avizare a acestora. Astfel, relația dintre cele două acte este una de complementaritate: Codul instituie regulile, iar NCM B.01.02 oferă cadrul tehnic prin care acestea devin operaționale în procesul de elaborare a PUG, PUZ, PUD și a documentațiilor de amenajare a teritoriului.

În 2025, prin hotărâri de guvern, au fost instituite noi mecanisme instituționale pentru planificarea regională, prin Planurile de Amenajare a Teritoriului ale regiunilor de dezvoltare (Nord, Centru, Sud, Chișinău, Găgăuzia și Transnistria), integrate cu activitatea Oficiului Național de Dezvoltare Regională și Locală și a Agențiilor de Dezvoltare Regională. Această etapă a marcat trecerea de la un model exclusiv central-local la unul în care nivelul regional joacă un rol activ în planificarea spațială.

Astfel, cadrul instituțional al amenajării teritoriului și urbanismului din Republica Moldova a evoluat de la un sistem rigid, centralizat și dependent de directivele sovietice, la un cadru național modern, cu instituții centrale, regionale și locale specializate, orientat către transparență, descentralizare și integrare europeană.

An / Perioadă	Instituție	Rol principal
Până în 1991 (perioada sovietică)	Organe centrale de planificare ale URSS; direcții subordonate la Chișinău	Planificare economică și teritorială centralizată; lipsă de autonomie locală
1996	Ministerul Lucrărilor Publice (ulterior reorganizat)	Prima autoritate națională responsabilă de urbanism și amenajarea teritoriului după independență
1996	Consiliul Național de Amenajare a Teritoriului (CNAT)	Organ consultativ pe lângă Guvern; avizează PATN și documentațiile strategice
Anii 2000	Direcțiile de arhitectură și urbanism la nivel raional și municipal (conduse de arhitectul-șef)	Elaborarea PUG/PUZ/PUD; emiterea certificatelor de urbanism și autorizațiilor de construire
2001–2004	Consilii raionale și municipale (nivel II)	Elaborarea planurilor teritoriale raionale; corelarea documentațiilor locale cu cele naționale
2000–2010	Agencia pentru Supraveghere Tehnică (AST)	Control de stat în domeniul urbanismului și construcțiilor; verificarea legalității și calității lucrărilor
2016 (în vigoare din 2017)	Aplicarea Normativului tehnic NCM B.01.02:2016	Uniformizarea metodologiilor de elaborare și avizare a documentațiilor

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

2023	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR)	Autoritate centrală de specialitate în domeniu; coordonează politica de stat, PATN și planurile regionale
2023	Inspectoratul Național pentru Supraveghere Tehnică (INST) (succesor al AST)	Controlul de stat consolidat asupra respectării Codului Urbanismului și Construcțiilor
2023	Reconfirmarea CNAT prin Codul Urbanismului și Construcțiilor	Avizare strategică obligatorie pentru documentațiile majore
2025	Oficiul Național de Dezvoltare Regională și Locală (ONDRL) și Agențiile de Dezvoltare Regională (ADR)	Integrarea nivelului regional în planificarea spațială; suport pentru Planurile de Amenajare a Teritoriului Regional

Sursa: Prelucrare proprie pe baza cadrului normativ și instituțional aplicabil în domeniul urbanismului, amenajării teritoriului, dezvoltării regionale și controlului de stat în construcții

4.3. Contribuții aduse de documentatii relevante

Studiul de față pornește de la un set de documente strategice și normative care reglementează direcțiile de dezvoltare spațială, la nivel național și regional, sau documente sectoriale din domeniile transporturilor, locuirii, mediului, energiei și social ale Republicii Moldova. Aceste documente constituie baza de referință pentru analiza evoluției teritoriale și pentru înțelegerea direcțiilor de dezvoltare a municipiului Chișinău în context teritorial. Printre acestea se numără:

- Strategia Națională de dezvoltare "Moldova Europeană 2030"¹⁴⁹
- Strategia Națională de Dezvoltare Regională a Republicii Moldova (SNDR) 2022–2028¹⁵⁰.
- Conceptul Strategiei pentru o economie incluzivă, durabilă și digitală (SEIDD) 2030¹⁵¹
- Program național de siguranță rutieră pentru anii 2025–2030 .
- Program național de dezvoltare a orașelor-poli de creștere în Republica Moldova pentru anii 2021-2027
- Strategia de gestionare a deșeurilor în Republica Moldova pentru anii 2013-2027
- Strategia națională de mediu pentru anii 2014-2028
- Strategia de alimentare cu apă și salitație 2014–2030
- Strategia energetică a Republicii Moldova până în anul 2030
- Raport pentru Habitat III – analiză internațională a urbanismului și amenajării teritoriului¹⁵²
- Programul privind repartizarea mijloacelor Fondului Rutier pentru drumurile publice naționale în 2025¹⁵³
- Lista proiectelor de asistență externă (2024–2027)¹⁵⁴
- Proiecte în domeniul infrastructurii drumurilor, apă și salubritate (MIDR)¹⁵⁵

¹⁴⁹ <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://natlex.ilo.org/dyn/natlex2/natlex2/files/download/114551/MDA-114551.pdf>

¹⁵⁰ midr.gov.md+2Legis+2

¹⁵¹ Ministerul Infrastructurii+10Ministerul Dezvoltării+10Ministerul Infrastructurii+10

¹⁵² Habitat III+2Ministerul Dezvoltării+2

¹⁵³ Ministerul Infrastructurii

¹⁵⁴ Ministerul Infrastructurii+1

¹⁵⁵ Ministerul Infrastructurii

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- Parteneriat între MIDR și OIM Moldova pentru dezvoltare durabilă a comunităților locale¹⁵⁶
- Programul “Europa este aproape” – finanțare pentru modernizarea infrastructurii rutiere locale, ediția 2025¹⁵⁷

4.3.1. STRATEGIA NAȚIONALĂ DE DEZVOLTARE „MOLDOVA EUROPEANĂ 2030”

Strategia este elaborată în 2022, într-un moment de vulnerabilitate structurală și instabilitate regională. Moldova se confruntă simultan cu șocuri externe (pandemia COVID-19, criza energetică și alimentară, efectele războiului din Ucraina, volatilitatea prețurilor globale), provocări interne (productivitate economică scăzută, infrastructură insuficient modernizată, o dependență de remitențe și o economie informală extinsă) și probleme demografice (emigrarea masivă a populației tinere și active, îmbătrânirea demografică, depopularea satelor).

Polarizarea teritorială este un element critic: Chișinăul concentrează cea mai mare parte din PIB, investiții, locuri de muncă și servicii publice, în timp ce regiunile se confruntă cu stagnare și infrastructură degradată. Această situație generează inegalități sociale și economice pronunțate și pune presiune pe capitală (trafic, poluare, urbanizare necontrolată).

Viziune strategică

Documentul „Moldova Europeană 2030” propune o viziune clar centrată pe om, în care calitatea vieții devine criteriul esențial al politicilor publice. Această abordare marchează o schimbare de paradigmă față de strategiile anterioare, care puneau accent predominant pe creșterea economică și infrastructură.

Viziunea se construiește pe trei niveluri interdependente:

- **Alinierea la standardele europene** – Strategia se inspiră din experiența Uniunii Europene și urmărește implementarea Acordului de Asociere, ceea ce presupune apropierea legislației, practicilor administrative și standardelor de viață de cele europene. Integrarea europeană nu este privită doar ca un obiectiv politic, ci ca o condiție de modernizare structurală a țării.
- **Integrarea în Agenda ONU 2030** – Documentul plasează obiectivele de dezvoltare durabilă în centrul politicilor naționale. Dezvoltarea economică, protecția mediului și coeziunea socială nu mai sunt tratate ca domenii separate, ci ca părți ale aceluiași proces de construire a unei Moldove reziliente și echilibrate.
- **Dimensiunea socială** – Strategia mută accentul de la indicatorii macroeconomici la bunăstarea individului. Omul este definit ca beneficiarul final al dezvoltării, ceea ce înseamnă că succesul strategiei nu poate fi măsurat doar prin PIB sau balanța comercială, ci prin modul în care cetățenii resimt schimbarea în viața lor de zi cu zi.

Calitatea vieții este definită prin zece dimensiuni: venituri, condiții de locuire, sănătate, educație, cultură, solidaritate socială, drepturile omului, încrederea în guvernare și justiție, securitate și

¹⁵⁶ Ministerul Infrastructurii

¹⁵⁷ Ministerul Infrastructurii+1

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

mediu. Această abordare holistică se apropie de conceptul de dezvoltare umană promovat de PNUD, unde progresul este privit dincolo de cifre economice, integrând dimensiuni sociale, culturale și de mediu.

Analitic, această viziune arată o maturizare a cadrului strategic al Republicii Moldova. Documentul nu mai urmărește doar recuperarea decalajelor economice, ci construirea unui model de societate modernă și incluzivă, în care cetățeanul se află în centrul procesului decizional și beneficiază direct de reforme și investiții.

Direcții de dezvoltare

Strategia „Moldova Europeană 2030” trasează un set de direcții de acțiune care se sprijină reciproc și formează împreună fundamentul transformării naționale. Acestea nu mai sunt prezentate ca inițiative sectoriale izolate, ci ca părți ale unui cadru integrat de dezvoltare, menit să asigure coerență și complementaritate.

- **Guvernanță și instituții eficiente** - Documentul subliniază necesitatea reducerii corupției și a creșterii transparenței decizionale, alături de întărirea statului de drept. Analitic, aceasta reprezintă coloana vertebrală a întregii strategii: fără instituții credibile și funcționale, orice progres economic sau social riscă să fie fragil și reversibil.
- **Economie competitivă și inovatoare** - Accentul se pune pe diversificarea sectorială, digitalizare și sprijinirea antreprenoriatului, cu obiectivul de a muta economia de la sectoare tradiționale cu valoare adăugată redusă către industrii moderne, orientate spre export și inovare. Acest pas este crucial pentru ca Republica Moldova să iasă din capcana unei economii dependente de remitențe și de importuri.
- **Capital uman văzut ca motor principal al progresului**. Strategia propune modernizarea educației, conectarea universităților la nevoile pieței muncii și asigurarea unui acces echitabil la sănătate. Analiza arată că investiția în capitalul uman este singura cale de a opri declinul demografic și exodul forței de muncă, prin crearea de oportunități reale acasă.
- **Infrastructură și condiții de trai** Drumuri modernizate, locuințe decente și acces universal la apă, sanitație și internet sunt considerate precondiții pentru reducerea disparităților teritoriale și pentru o dezvoltare echilibrată între capitală și regiuni.
- **Durabilitate și reziliență**. Documentul promovează tranziția verde, reducerea poluării și adaptarea la schimbările climatice. Aceasta nu este doar o prioritate de mediu, ci o strategie de securitate și supraviețuire, având în vedere vulnerabilitatea Republicii Moldova la crize energetice, secetă și fenomene meteo extreme.

Analitic, aceste direcții arată intenția clară de a re poziționa Moldova pe o traiectorie integrată și sustenabilă de dezvoltare. Totuși, complexitatea lor ridică provocarea majoră a guvernării: succesul depinde de capacitatea autorităților de a coordona reforme simultane și interconectate, evitând fragmentarea și suprapunerea de politici.

Obiective majore

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Strategia setează ținte măsurabile, ceea ce este un progres față de documentele anterioare.

Printre cele mai importante:

- Reducerea sărăciei absolute la 10% până în 2030;
- Creșterea ratei de ocupare de la circa 40% la 55%;
- Redistribuirea PIB-ului: de la 60% generat în Chișinău la doar 40%, restul produs în regiuni;
- Acces universal la servicii de bază: apă potabilă, canalizare, internet de mare viteză;
- Creșterea speranței de viață și reducerea bolilor netransmisibile;
- Creșterea încrederii în instituții și reducerea percepției corupției.

Obiectivele sunt ambițioase și cu impact direct asupra vieții cetățenilor, dar ridică o întrebare de fezabilitate: Moldova are capacitatea instituțională și financiară pentru a le atinge? Succesul depinde de parteneriate externe (UE, instituții financiare internaționale) și de reforme structurale reale.

Implicații teritoriale

Un element definitoriu al Strategiei „Moldova Europeană 2030” este intenția clară de a rupe dependența de un model de dezvoltare monopolizat de Chișinău și de a trece la o abordare policentrică, unde mai multe centre urbane și regiuni contribuie la progresul național.

Consolidarea polilor regionali - Strategia recunoaște că este nesustenabil ca doar capitala să fie motorul principal al economiei. Prin urmare, orașe precum Bălți, Cahul, Ungheni sau Orhei sunt identificate drept poli regionali care trebuie întăriți economic, social și instituțional. Ideea este ca aceste centre să atragă investiții, să creeze locuri de muncă și să ofere servicii de calitate, reducând dependența populației de Chișinău.

Redistribuirea investițiilor și conectivitatea - Un al doilea aspect este legat de modul în care se alocă resursele. Strategia propune ca investițiile să fie direcționate mai echilibrat către regiunile țării, nu doar către capitală. În special, se insistă pe modernizarea infrastructurii – drumuri, căi ferate, rețele energetice și digitalizare. O conectivitate mai bună ar permite fluxuri economice mai intense între Chișinău și restul localităților, reducând izolarea și stimulând comerțul și mobilitatea forței de muncă.

Descentralizarea deciziei - Un alt element fundamental este transferul de competențe și resurse către autoritățile publice locale. Strategia insistă ca acestea să aibă mai multă autonomie pentru a concepe și implementa proiecte de dezvoltare proprii. Analitic, aceasta înseamnă o mutare a centrului de greutate de la guvernul central la administrațiile locale, ceea ce ar putea crește eficiența și relevanța intervențiilor.

Reducerea decalajului urban–rural - Un punct sensibil rămâne diferența dintre viața din oraș și cea din sate. Strategia își propune să reducă acest decalaj prin modernizarea serviciilor publice: școli adaptate noilor cerințe, spitale funcționale, transport sigur și accesibil. Această îmbunătățire a calității vieții în mediul rural ar putea limita migrația internă spre Chișinău și ar echilibra dezvoltarea teritorială.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

În esență, aspectul teritorial al strategiei este decisiv. Dacă tranziția către un model policentric va fi implementată consecvent, Republica Moldova ar putea atenua dezechilibrele istorice dintre capitală și restul țării, creând o rețea de orașe și regiuni complementare. În caz contrar, Chișinăul poate continua să atragă disproporționat resursele și oamenii, adâncind polarizarea și fragilizând coeziunea națională.

Relevanța pentru Chișinău

În cadrul Strategiei „Moldova Europeană 2030”, Chișinăul este tratat într-o dublă perspectivă, care reflectă atât forța, cât și vulnerabilitățile capitalei.

Pozitiv - Documentul recunoaște Chișinăul ca hub economic, universitar și cultural al țării.

Capitala rămâne principalul motor de creștere și locul unde se concentrează investițiile, instituțiile de învățământ superior, infrastructura de cercetare și majoritatea instituțiilor culturale. Totodată, Chișinăul are rolul de punct de conectare strategică cu Uniunea Europeană și cu piețele regionale, fiind un nod esențial de tranzit și cooperare internațională.

Negative - Pe de altă parte, strategia subliniază și dimensiunea problematică a acestei centralități. Concentrarea excesivă a resurselor, a populației și a activităților economice generează aglomerare urbană, poluare, presiuni uriașe pe infrastructură și adâncirea dezechilibrelor teritoriale. Capitala riscă să devină victima propriului succes, cu o calitate a vieții afectată de trafic intens, servicii supraîncărcate și dezvoltare urbană necontrolată.

Propunerile pentru capitală - Pentru a contracara aceste provocări, documentul prevede un set de măsuri specifice:

- Modernizarea mobilității urbane prin transport public eficient, infrastructură rutieră modernă și construcția unei centuri ocolitoare pentru a fluidiza traficul;
- Reducerea poluării și creșterea eficienței energetice, ca parte a tranziției verzi;
- Crearea de parteneriate periurbane, de tipul Chișinău–Ialoveni sau Chișinău–Anenii Noi, pentru a redistribui activitatea economică și a stimula dezvoltarea zonelor adiacente;
- Repoziționarea capitalei ca „hub regional”, integrat într-o rețea de poli urbani, și nu ca unic centru de dezvoltare al țării.

Provocarea pentru Chișinău este de a-și păstra statutul de oraș competitiv și atractiv fără a sufoca restul teritoriului. Din această perspectivă, capitala trebuie să facă trecerea de la rolul de oraș principal la cel de motor regional coordonat cu alte centre urbane.

4.3.2. STRATEGIA NAȚIONALĂ DE DEZVOLTARE REGIONALĂ A REPUBLICII MOLDOVA 2022–2028

Adoptată în 2022, Strategia Națională de Dezvoltare Regională 2022–2028 pornește de la constatarea că politica de dezvoltare regională este o prerogativă națională, dar pentru a fi eficientă necesită o cooperare strânsă între autoritățile publice centrale și cele locale. În prezent, modelul de dezvoltare al Republicii Moldova este unul monopolar, dominat de Chișinău, unde

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

se concentrează resursele economice și prosperitatea, în timp ce regiunile periferice rămân în mare parte marginalizate.

Această realitate este confirmată de discrepanțele majore în dezvoltare: Produsul Regional Brut per locuitor în Chișinău este de aproape cinci ori mai mare decât în restul regiunilor. În consecință, apare un fenomen accentuat de migrație internă și externă, dar și o creștere a dezechilibrelor sociale.

Un alt aspect structural este nivelul redus de urbanizare – doar 43%, cel mai scăzut din Europa. Această situație are implicații directe asupra arhitecturii urbane, determinând fragilitatea orașelor și declinul celor mici, incapabile să funcționeze ca poli de dezvoltare.

Documentul recunoaște în special fragmentarea instituțională și subfinanțarea cronică a politicilor regionale, care limitează impactul acestora.

Viziune strategică

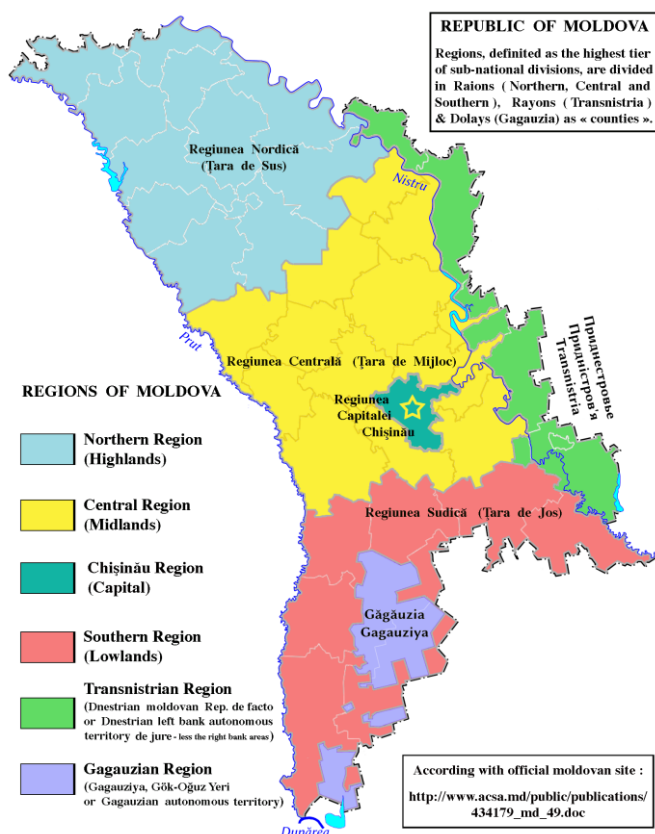
Strategia propune o viziune orientată spre consolidarea competitivității și dezvoltării durabile a fiecărei regiuni, astfel încât potențialul local să fie valorificat în mod echilibrat și să contribuie la creșterea economică națională. În centrul acestei viziuni se află obiectivul reducerii disparităților teritoriale prin ajustarea decalajelor dintre regiunile mai dezvoltate și cele rămase în urmă, dar și prin sprijinirea orașelor și a zonelor rurale să își îndeplinească rolul de poli de dezvoltare.

Un element esențial al viziunii îl constituie creșterea calității vieții cetățenilor, indiferent de mediul de reședință. Strategia afirmă clar că dezvoltarea regională nu are doar o dimensiune economică, ci și una socială, menită să ofere acces echitabil la infrastructură, servicii publice și oportunități pentru toți locuitorii țării.

Direcții de dezvoltare

Consolidarea rolului orașelor ca motoare de creștere regională și stimularea policentrismului

Strategia propune depășirea modelului actual, dominat aproape exclusiv de Chișinău, prin crearea unui sistem policentric de dezvoltare. Aceasta presupune ca orașele mari și mijlocii din țară – precum Bălți, Cahul, Ungheni, Orhei, Comrat, Soroca sau Edineț – să fie



PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

susținute pentru a deveni poli de atracție economică și socială. Aceste centre urbane ar trebui să concentreze investiții, locuri de muncă, infrastructură modernă și servicii de calitate, având rolul de a antrena zonele rurale din jur. Prin această abordare, presiunea pe capitală se reduce, iar migrația masivă spre Chișinău sau în afara țării poate fi atenuată.

Îmbunătățirea mediului antreprenorial și promovarea specializării inteligente
Un accent important este pus pe stimularea mediului antreprenorial și pe crearea unor condiții favorabile pentru dezvoltarea afacerilor. Strategia recomandă concentrarea resurselor în jurul specializării inteligente – adică sprijinirea sectoarelor cu potențial de creștere și avantaj competitiv în fiecare regiune. Astfel, Sudul poate valorifica agricultura și vinificația, Nordul – industria ușoară și agroalimentară, Chișinăul – IT și servicii, iar Centru – turismul și cultură. Prin promovarea IMM-urilor, a clusterelor economice și prin atragerea investițiilor, se creează oportunități locale, reducând dependența de capitală și sporind atractivitatea regiunilor.

Dezvoltarea cooperării regionale -Un alt pilon este reprezentat de cooperarea regională. Regiunile Republicii Moldova nu trebuie să se dezvolte izolat, ci prin parteneriate între ele și prin colaborare cu țările vecine. Proiectele comune cu România și Ucraina, dar și participarea la programele Uniunii Europene, oferă posibilitatea integrării Moldovei în rețelele europene de infrastructură, comerț și inovare. În acest fel, regiunile pot beneficia de fonduri externe, de transfer de know-how și de o mai bună conectare la economia europeană.

Investiții în infrastructură tehnico-edilitară și în infrastructura de sprijin pentru afaceri
Documentul subliniază că modernizarea infrastructurii este o condiție esențială pentru dezvoltare. Aceasta include nu doar drumuri și rețele de transport, ci și extinderea accesului la apă potabilă, canalizare, energie electrică fiabilă și servicii de gestionare a deșeurilor. În paralel, sunt necesare investiții în infrastructura de sprijin economic: parcuri industriale, incubatoare de afaceri, hub-uri IT sau centre logistice. Acestea vor oferi antreprenorilor și investitorilor un cadru stabil și atractiv, contribuind astfel la crearea de locuri de muncă și la creșterea competitivității regiunilor.



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

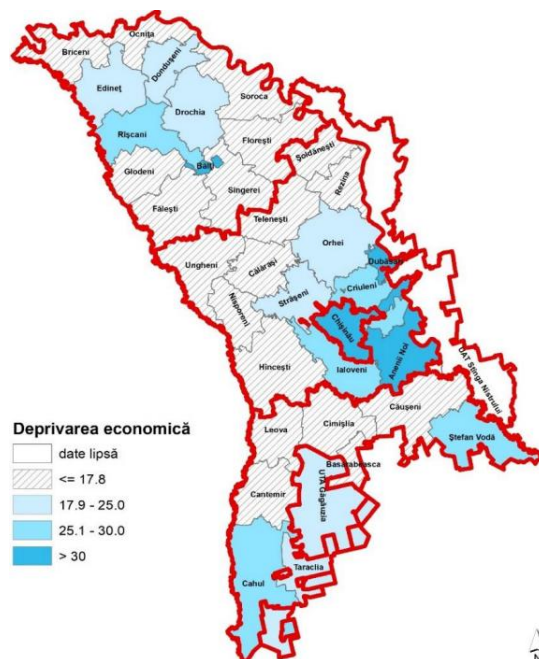
UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Creșterea rezilienței regiunilor la schimbări climatice și riscuri naturale. Strategia recunoaște că regiunile Republicii Moldova sunt vulnerabile la riscuri naturale și schimbări climatice – secete frecvente, inundații, degradarea solului. Acestea afectează în special agricultura, dar și calitatea vieții populației. Prin urmare, sunt promovate politici de adaptare: utilizarea surselor regenerabile de energie, sporirea eficienței energetice, protecția resurselor naturale și dezvoltarea economiei circulare. O atenție sporită este acordată gestionării durabile a resurselor de apă și sol, astfel încât regiunile să devină mai reziliente și mai pregătite pentru crize.

Îmbunătățirea mecanismelor de guvernare și finanțare a dezvoltării regionale. Un capitol central al documentului este dedicat guvernării și finanțării. Analiza arată că politicile regionale au fost până acum fragmentate și subfinanțate, ceea ce a limitat impactul lor. Strategia propune o coordonare mai eficientă între autoritățile centrale, agențiile de dezvoltare regională și administrațiile locale. Totodată, finanțarea trebuie să fie mai diversificată: resurse naționale, fonduri europene, parteneriate public-private și investiții private. Se are în vedere și operaționalizarea Regiunii de Dezvoltare Chișinău, pentru ca și capitala să fie integrată în mod coerent în politica de dezvoltare regională.



Discrepanțe intra-regionale după indicele de deprivare economică
(sursa Strategia Națională de Dezvoltare Regională a Republicii
Moldova 2022–2028)

Obiective majore

Strategia Națională de Dezvoltare Regională 2022–2028 formulează un set de obiective majore menite să răspundă direct provocărilor identificate și să orienteze dezvoltarea teritorială într-o manieră echilibrată. Aceste obiective integrează dimensiunea economică, socială și instituțională, având ca scop reducerea disparităților regionale și creșterea calității vieții pentru toți cetățenii.

- Creșterea competitivității și ocupării forței de muncă prin consolidarea rolului orașelor și promovarea specializării regionale.
- Sporirea coeziunii teritoriale prin infrastructură de bază, servicii publice, acces la apă, canalizare și gestionarea deșeurilor.
- Îmbunătățirea guvernării și a finanțării politicilor regionale, inclusiv operaționalizarea Regiunii de Dezvoltare Chișinău.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Implicații teritoriale

Tranziția de la modelul monopolar spre unul polycentric - Documentul subliniază necesitatea de a depăși modelul actual, concentrat aproape exclusiv în Chișinău, și de a crea un sistem policentric. Aceasta înseamnă dezvoltarea unor poli urbani alternativi – precum Bălți, Cahul, Ungheni, Orhei, Soroca, Comrat și Edineț – care să funcționeze ca centre economice și sociale regionale, reducând dependența excesivă de capitală.

Reducerea decalajelor regionale - Analiza arată că regiunile Centru și UTA Găgăuzia au performanțe economice peste medie, în timp ce Nordul și Sudul se confruntă cu declin economic și demografic. Strategia își propune să atenueze aceste discrepanțe prin alocări mai echilibrate de resurse și prin stimularea investițiilor în regiunile mai puțin dezvoltate.

Regionalizarea serviciilor publice - Un element cheie al viziunii teritoriale îl reprezintă accesul echitabil la servicii publice de bază – apă, canalizare, energie, transport. Prin regionalizarea acestor servicii, se urmărește reducerea diferențelor dintre urban și rural, dar și asigurarea unui standard minim de calitate în toate regiunile.

Crearea coridoarelor de dezvoltare - Strategia propune constituirea unor coridoare economice și de infrastructură care să conecteze Chișinăul cu regiunile limitrofe – Orhei, Strășeni, Anenii Noi și Hâncești. Aceste coridoare ar urma să faciliteze fluxul de bunuri, servicii și oameni, transformând capitala într-un pol de difuzie a dezvoltării către zonele învecinate.

Cooperare și integrare europeană - Documentul accentuează rolul politicilor de cooperare, care conectează regiunile Moldovei la economiile și infrastructurile țărilor vecine. În același timp, integrarea treptată în rețelele europene de transport, energie și digitalizare este văzută ca o oportunitate de modernizare și atragere de resurse externe pentru dezvoltarea regională.

Relevanță pentru Chișinău

Chișinăul are o importanță strategică incontestabilă pentru Republica Moldova, fiind responsabil de peste jumătate din PIB-ul național, investițiile și numărul agenților economici activi. Această concentrare face din capitală principalul motor de creștere economică, dar în același timp creează și vulnerabilități la nivel național, deoarece dezvoltarea rămâne dezechilibrată.

Riscul major identificat de strategie este ca Chișinăul să continue să funcționeze ca un centru de polarizare, acumulând resurse, investiții și capital uman din restul teritoriului, fără a difuza în mod real prosperitatea către regiunile mai puțin dezvoltate. Această dinamică accentuează decalajele teritoriale și limitează coeziunea socială și economică.

Pentru a corecta acest dezechilibru, documentul propune transformarea capitalei într-un pol de difuzie al dezvoltării. În acest sens, sunt stabilite trei direcții prioritare:

- Susținerea sectorului IT și a clusterelor inovative, cu accent pe Moldova IT Park, care este deja un motor de exporturi și investiții și poate consolida competitivitatea regională prin extinderea beneficiilor spre alte centre urbane.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- Conectarea la rețelele europene de infrastructură, transport și energie, ceea ce ar permite capitalei să devină un nod regional integrat în fluxurile economice și comerciale europene.
- Stimularea cooperării cu regiunile limitrofe (Orhei, Strășeni, Anenii Noi, Hâncești), pentru a crea coridoare de dezvoltare și a facilita difuzarea oportunităților economice din capitală spre zonele înconjurătoare.

Totodată, strategia recunoaște și vulnerabilitățile capitalei. Chișinăul rămâne puternic orientat către consum intern și are o slabă internaționalizare, ceea ce îi limitează vizibilitatea și integrarea în rețelele globale. De asemenea, se remarcă un declin al sectorului universitar, ceea ce reduce atractivitatea capitalei ca centru de formare a resurselor umane. În plus, presiunile demografice și urbanistice – migrația internă, expansiunea haotică a cartierelor și presiunea pe infrastructura existentă – creează riscuri suplimentare pentru sustenabilitatea dezvoltării capitalei.

În concluzie, rolul Chișinăului în cadrul strategiei este unul dublu: de lider economic național, dar și de responsabil pentru difuzarea beneficiilor către restul țării.

4.3.3. STRATEGIA PENTRU O ECONOMIE INCLUZIVĂ, DURABILĂ ȘI DIGITALĂ 2030

Adoptată în 2020, Strategia pentru o Economie Incluzivă, Durabilă și Digitală până în 2030 (SEIDD 2030) nu este un document izolat, ci o continuare firească și necesară a Strategiei Naționale de Dezvoltare „Moldova 2030”. Dacă „Moldova 2030” a stabilit cadrul general al dezvoltării durabile a țării, SEIDD 2030 are rolul de a transpune acest cadru la nivel de politici sectoriale și programe concrete, adaptând obiectivele Agendei ONU 2030 pentru Dezvoltare Durabilă la realitățile și nevoile specifice Republicii Moldova. Cu alte cuvinte, documentul aduce o abordare aplicată, orientată pe domenii precum economie, muncă, infrastructură, digitalizare și inovație.

În același timp, strategia este concepută în strânsă corelare cu parcursul european al țării. Integrarea europeană și implementarea Acordului de Asociere RM–UE reprezintă repere majore, iar SEIDD 2030 este aliniată la practicile și standardele Uniunii Europene. Aceasta presupune atât preluarea unor concepte de politici europene (în special în domeniile digitalizării, economiei verzi și competitivității), cât și valorificarea oportunităților de finanțare și cooperare oferite prin Parteneriatul Estic și alte programe comunitare.

Un element de noutate pe care strategia îl ia în calcul este contextul marcat de pandemia COVID-19. Criza sanitară și efectele sale asupra economiei și societății au scos în evidență vulnerabilitățile structurale, dar și nevoia urgentă de adaptare la schimbări bruște. SEIDD 2030 își propune, în acest sens, să integreze lecțiile învățate în perioada pandemiei și să orienteze politicile economice și sociale către reziliență, flexibilitate și protejarea grupurilor vulnerabile.

Totodată, documentul subliniază imperativul tranziției spre o economie verde și digitală, recunoscând impactul schimbărilor climatice și presiunile generate de transformările tehnologice. Astfel, SEIDD 2030 propune politici de eficiență energetică, dezvoltare a infrastructurii durabile și digitalizare a serviciilor publice și a economiei.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Baza analitică a acestei strategii este solidă, fiind fundamentată pe concluziile Strategiei Naționale de Dezvoltare „Moldova 2030” și pe o analiză extinsă a peste 30 de strategii naționale și sectoriale. Multe dintre acestea au expirat sau urmează a fi înlocuite, iar SEIDD 2030 vine să asigure coerența și continuitatea politicilor publice. În loc să repete exercițiile de diagnostic, documentul capitalizează pe rezultatele și datele existente, concentrându-se pe integrarea și armonizarea obiectivelor într-o viziune unitară de dezvoltare până în 2030.

Viziune strategică

Prin SEIDD 2030, Republica Moldova își propune să construiască o economie incluzivă, durabilă și digitală, care să devină fundamentul modernizării țării și al apropierii de Uniunea Europeană. Viziunea are la bază ideea că dezvoltarea economică nu poate fi separată de incluziunea socială și de protecția mediului, iar transformările digitale trebuie valorificate ca motor de competitivitate și inovație.

Strategia pune un accent deosebit pe reducerea inegalităților și pe crearea de oportunități egale pentru toți cetățenii, indiferent de gen, vârstă, origine sau mediu de reședință. În același timp, urmărește consolidarea rezilienței economice și sociale, astfel încât țara să poată face față crizelor și provocărilor viitoare.

Calitatea vieții oamenilor este stabilită ca obiectiv central, iar principiile dezvoltării durabile sunt integrate transversal în toate politicile economice. În acest fel, SEIDD 2030 promovează o abordare echilibrată, care combină creșterea economică cu inovarea, digitalizarea și responsabilitatea socială.

Directii de dezvoltare

SEIDD 2030 propune un set coerent de direcții strategice care să ghideze transformarea Republicii Moldova pe termen lung, până în anul 2030

Dezvoltare economică sustenabilă și incluzivă - Strategia își propune să stimuleze o creștere economică bazată pe surse durabile și pe participarea tuturor categoriilor sociale. Aceasta înseamnă promovarea unor politici care reduc disparitățile economice dintre regiuni, dintre mediul urban și cel rural și care asigură acces egal la oportunități de angajare, educație și servicii.

Transformare digitală și adaptare la noile modele economice - Într-o lume în schimbare accelerată, digitalizarea reprezintă un instrument-cheie pentru modernizarea economiei și administrației publice. SEIDD 2030 vizează dezvoltarea infrastructurii digitale, adoptarea tehnologiilor inovative și sprijinirea antreprenoriatului bazat pe soluții digitale, astfel încât Moldova să își consolideze competitivitatea și să devină parte a economiei globale bazate pe cunoaștere.

Tranziție ecologică și eficiență energetică - Documentul recunoaște importanța protejării mediului și a combaterii schimbărilor climatice, promovând politici pentru reducerea emisiilor de carbon, eficiență energetică, utilizarea surselor regenerabile și adaptarea sectoarelor economice la principiile economiei verzi. Această direcție răspunde și angajamentelor asumate în contextul integrării europene.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Îmbunătățirea infrastructurii fizice și digitale - Modernizarea infrastructurii reprezintă o condiție esențială pentru dezvoltarea durabilă. SEIDD 2030 prevede investiții în transport, energie, utilități publice și servicii sociale, alături de dezvoltarea rețelelor de comunicații digitale de înaltă performanță. Obiectivul este asigurarea unei conectivități mai bune între regiuni și integrarea Moldovei în rețelele europene și internaționale.

Consolidarea competitivității și inovației în economie - Strategia urmărește să stimuleze sectoarele cu valoare adăugată mare, să dezvolte ecosisteme de inovare și să încurajeze colaborarea dintre mediul academic, sectorul privat și administrația publică. Sprijinirea întreprinderilor mici și mijlocii, crearea de clustere industriale și accelerarea transferului tehnologic sunt elemente centrale ale acestei direcții.

Integrare în politicile și piețele europene - Integrarea europeană rămâne un obiectiv transversal al tuturor direcțiilor de dezvoltare. SEIDD 2030 promovează alinierea la standardele și regulamentele UE, accesarea programelor comunitare de finanțare și consolidarea participării Moldovei la piața unică europeană. Această abordare asigură nu doar o dezvoltare economică sustenabilă, ci și creșterea credibilității și atractivității țării pentru investiții externe.

Obiective majore

- Creșterea veniturilor din surse durabile și reducerea inegalităților economice – prin diversificarea economiei, stimularea antreprenoriatului și sprijinirea IMM-urilor, cu scopul de a reduce diferențele sociale și regionale.
- Creșterea accesului la infrastructură, utilități publice și condiții decente de locuit – prin modernizarea infrastructurii de bază și extinderea serviciilor publice, în special în zonele rurale și mai puțin dezvoltate.
- Ameliorarea condițiilor de muncă și reducerea ocupării informale – prin promovarea muncii decente, creșterea protecției sociale și tranziția către locuri de muncă formale.

Aceste obiective sunt susținute de politici sectoriale și programe în domenii precum agricultură, energie, IT, inovare și infrastructură.

Implicații teritoriale

SEIDD 2030 are o puternică dimensiune teritorială, întrucât urmărește să creeze un cadru coerent de dezvoltare la nivel național, regional și local. Documentul subliniază necesitatea de a evita dublările și fragmentarea politicilor publice, prin integrarea și armonizarea strategiilor sectoriale existente. În acest fel, se poate asigura o mai bună coordonare între intervențiile guvernamentale și cele locale, precum și o utilizare mai eficientă a resurselor disponibile.

O direcție centrală este dezvoltarea regională, amenajarea teritoriului și urbanismul, care devin piloni esențiali ai modernizării țării. Strategia prevede orientarea investițiilor către echilibrarea dezvoltării între regiuni, modernizarea orașelor și revitalizarea satelor, cu scopul de a reduce decalajele majore dintre mediul urban și cel rural.

În sprijinul acestor obiective, SEIDD 2030 propune racordarea fondurilor de dezvoltare (Fondul Național de Dezvoltare Regională, Fondul pentru Eficiență Energetică, Fondul Național de

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Dezvoltare a Agriculturii și Mediului Rural, Fondul Rutier etc.) la prioritățile strategiei. Această aliniere poate permite o distribuie mai echitabilă și mai eficientă a resurselor financiare pe întreg teritoriul Republicii Moldova.

Totodată, un aspect esențial îl constituie reducerea decalajelor și sprijinirea grupurilor vulnerabile. SEIDD 2030 își propune să ofere oportunități egale pentru femei și bărbați, pentru tineri și vârstnici, pentru persoanele cu dizabilități, minorități etnice sau locuitorii din mediul rural, care se confruntă adesea cu bariere suplimentare în accesul la educație, locuri de muncă sau servicii publice.

Astfel, dimensiunea teritorială a strategiei urmărește să creeze un proces de dezvoltare echilibrat și incluziv, care să aducă beneficii reale tuturor regiunilor și comunităților din Republica Moldova, reducând diferențele de dezvoltare și consolidând coeziunea socială.

Relevanță pentru Chișinău

- Fiind principalul centru economic, administrativ și universitar, Chișinăul poate fi motorul implementării transformărilor digitale și inovative.
- Programele de infrastructură, transport, energie și digitalizare vor avea impact direct asupra capitalei.
- Dezvoltarea ecosistemului IT și a clusterelor inovative, unde Chișinăul deține deja un rol dominant, este esențială.
- Politicile de reducere a inegalităților și acces la servicii publice vor avea relevanță sporită, dat fiind polarizarea urban-rural.
- Integrarea Chișinăului în rețelele europene de infrastructură digitală, energetică și de transport este o prioritate pentru conectivitatea regională și internațională.

4.3.4. Program național de siguranță rutieră pentru anii 2025–2030

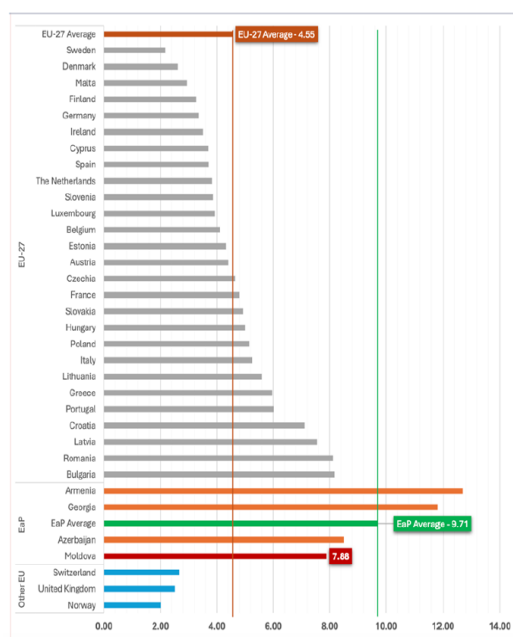
PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Programul Național de Siguranță Rutieră aprobat în 2025, pornește de la o constatare fundamentală: Republica Moldova se confruntă cu un nivel alarmant al accidentelor rutiere, mult peste media europeană, iar această situație are implicații directe asupra sănătății publice, calității vieții și dezvoltării socio-economice.

Analiza de context evidențiază câteva cauze structurale:

- Fragmentarea tranziției către mobilitate alternativă – Documentul subliniază că pietonii, bicicliștii, motocicliștii și copiii constituie mai mult de jumătate dintre victime, ceea ce indică lipsa unor măsuri eficiente de protecție a utilizatorilor vulnerabili.
- Infrastructura învechită – rețeaua rutieră nu corespunde cerințelor actuale de mobilitate sigură și incluzivă. Lipsa pistelor pentru bicicliști, trotuarele deteriorate, trecerile pietonale nesigure și iluminarea insuficientă contribuie la rata mare a accidentelor. Documentul sugerează că infrastructura a fost gândită preponderent pentru trafic auto, cu prea puțină atenție acordată integrării funcționale între modurile de transport.
- Flota auto îmbătrânită – majoritatea vehiculelor care circulă în Republica Moldova sunt second-hand, cu vechime mare și nivel scăzut de siguranță tehnică. Din această perspectivă, contextul reflectă un decalaj evident față de țările europene, unde standardele vehiculelor contribuie la reducerea severității accidentelor.



Rata mortalității în rezultatul accidentelor rutiere în RM în comparație cu statele din UE și statele din Parteneriatul Estic (sursa: Program național de siguranță rutieră pentru anii 2025–2030)

Viziune strategică

Documentul propune o viziune strategică ancorată în reducerea treptată până la eliminare a deceselor și traumelor grave în trafic. Această abordare nu se limitează la aspectele tehnice sau normative, ci este gândită ca o reconfigurare spațială și funcțională a sistemului rutier și urban. Viziunea se aliniază la Agenda ONU 2030 și la strategiile europene de mobilitate sigură, dar are o particularitate pentru contextul moldovenesc: pune accent pe relația dintre structura teritorială a rețelei de drumuri și siguranța utilizatorilor.

- În marile centre urbane (Chișinău, Bălți), viziunea urmărește remodelarea spațiilor de circulație astfel încât pietonii, bicicliștii și transportul public să fie protejați și prioritizați. Asta înseamnă benzi dedicate, calmarea traficului, piste pentru bicicliști și treceri pietonale sigure.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- La nivelul coridoarelor naționale, accentul cade pe transformarea drumurilor în axe sigure de mobilitate prin modernizarea carosabilului, introducerea separatoarelor de flux, modernizarea intersecțiilor și monitorizarea digitală a traficului. Aceste coridoare, fiind principalele legături cu România și Ucraina, capătă un rol strategic pentru siguranța și conectivitatea regională.
- În spațiile rurale, viziunea presupune integrarea localităților în rețeaua națională de siguranță rutieră prin drumuri modernizate, trotuare protejate și iluminat corespunzător. Aici, filosofia „Safe System” se traduce prin crearea unor trasee sigure pentru utilizatorii vulnerabili (copii, persoane în vârstă, pietoni), care astăzi suportă cea mai mare parte a riscului rutier.

Viziunea strategică marchează o schimbare de paradigmă: siguranța rutieră nu mai este privită doar ca o chestiune de sancțiuni și disciplină, ci ca o componentă a planificării spațiale durabile. Rețeaua de drumuri, infrastructura urbană și spațiul public sunt concepute integrat, astfel încât să ofere un cadru de mobilitate sigur și incluziv.

Viziunea este solidă și în pas cu standardele europene, dar documentul nu intră suficient în detaliu în ceea ce privește mecanismele de implementare teritorială. Sunt necesare instrumente de planificare spațială (hărți de risc, zonare urbană pentru siguranță rutieră, standarde minime pentru localități rurale) care să facă trecerea de la principii la aplicabilitate concretă.

Direcții de dezvoltare

Documentul formulează cinci direcții strategice, care, analizate din punct de vedere spațial, relevă o abordare integrată între guvernare, infrastructură, teritoriu și utilizatori.

- **Îmbunătățirea guvernării și a capacității instituționale** - Crearea unei autorități naționale dedicate siguranței rutiere are nu doar rol administrativ, ci și unul teritorial: aceasta ar permite coordonarea intervențiilor în funcție de zone critice (urban dens, drumuri naționale, rural periferic). Consolidarea cooperării interinstituționale este esențială pentru a evita fragmentarea și pentru a integra planificarea urbană cu mobilitatea teritorială.
- **Siguranța infrastructurii** - Modernizarea drumurilor, construcția de piste pentru bicicliști și zone pietonale schimbă radical structura spațiului public urban, reducând dominanța automobilului și echilibrând accesul între moduri de transport. În rural și pe drumurile interurbane, implementarea auditului de siguranță poate corecta dezechilibre teritoriale, prin prioritizarea sectoarelor cu cel mai mare risc.
- **Siguranța vehiculelor** - Înnoirea flotei auto și introducerea de standarde pentru transportul de pasageri și mărfuri nu se limitează la aspectul tehnic, ci are o dimensiune teritorială: vehicule mai sigure pot reduce diferențele de risc între centrele urbane bine dotate și zonele periferice unde transportul este precar.
- **Tehnologii și digitalizare** - Introducerea sistemelor inteligente de transport (ITS) pentru monitorizare și control poate contribui la echilibrarea teritorială: în marile orașe, aceste sisteme reduc congestia și accidente la intersecții; pe drumurile naționale, ITS permite

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

supravegherea vitezei și a traficului de tranzit, esențial pe coridoarele de conectare cu România și Ucraina.

Direcțiile de dezvoltare nu pot fi înțelese exclusiv ca măsuri sectoriale. Ele au un impact spațial major – reorganizează modul în care sunt structurate orașele, cum se integrează regiunile rurale și cum sunt conectate coridoarele internaționale. Documentul sugerează implicit că siguranța rutieră trebuie integrată în planificarea teritorială și în politicile urbane, pentru a genera un sistem coerent de mobilitate sigură la scara întregii țări.

Obiective majore

Obiectivele Programului Național de Siguranță Rutieră nu sunt doar ținte statistice, ci au implicații directe asupra modului în care este organizat și utilizat spațiul național, urban și rural.

- Reducerea cu 50% a numărului de decese și traumatisme grave până în 2030
Acest obiectiv are o dimensiune teritorială clară, întrucât accidentele nu sunt distribuite uniform. Reducerea lor presupune intervenții diferențiate: în Chișinău și marile orașe – prin calmarea traficului și prioritizarea transportului public; pe drumurile interurbane – prin limitarea vitezei și modernizarea infrastructurii; în spațiul rural – prin crearea de trotuare, treceri pietonale și iluminat public. Practic, atingerea acestui obiectiv înseamnă o reconfigurare spațială a mobilității la scară națională.
- Sporirea siguranței pe cel puțin 500 km de drumuri cu risc sporit și reconstrucția a 24 de obiective de infrastructură prioritare - Această țintă vizează redistribuirea investițiilor pe întreg teritoriul țării, cu accent pe coridoarele strategice de legătură (Chișinău–Leușeni, Chișinău–Bălți, Chișinău–Cahul etc.), dar și pe infrastructura urbană critică (intersecții, pasaje, treceri supra/subterane). Din perspectivă urbanistică, măsura echilibrează accesul la infrastructură sigură între regiuni și reduce decalajele teritoriale. Cele 24 de obiective prioritare devin, astfel, puncte nodale în rețeaua de mobilitate națională.
- Creșterea nivelului de pregătire a șoferilor și reducerea cu 20% a accidentelor cauzate de vehicule de transport pasageri și mărfuri - Obiectivul are o dimensiune spațială pronunțată, deoarece accidentele provocate de vehicule mari se concentrează pe drumurile naționale și pe coridoarele internaționale de tranzit. În același timp, în mediul urban, aceste vehicule creează riscuri pentru pietoni și bicicliști. Astfel, pregătirea șoferilor și aplicarea standardelor de siguranță contribuie la armonizarea circulației între zone urbane dense, trasee interurbane și rute de tranzit internațional.

Obiectivele majore au meritul de a traduce principiile „Vision Zero” în ținte măsurabile, dar relevanța lor spațială este crucială: ele influențează modul în care sunt prioritizate investițiile între capitală, regiuni și spațiul rural. Totodată, succesul lor depinde de capacitatea de a adapta soluțiile la specificul teritorial – un drum interurban are alte nevoi decât o stradă urbană, iar o localitate rurală necesită alt tip de infrastructură decât o metropolă.

Implicații teritoriale

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Programul Național de Siguranță Rutieră are o acoperire națională, dar efectele sale se manifestă diferit în funcție de specificul teritorial, reliefând importanța unei abordări policentrice și adaptate spațiului.

- **În Chișinău și marile orașe** - Accentul cade pe reorganizarea spațiului urban pentru a diminua presiunea traficului auto. Reducerea congestionării presupune investiții în transport public modern și eficient, introducerea pistelor dedicate bicicliștilor și extinderea infrastructurii pietonale. Măsurile de calmare a traficului – zone cu viteză redusă, treceri pietonale protejate, reamenajarea intersecțiilor – transformă orașul într-un mediu mai sigur și mai accesibil pentru toți utilizatorii, în special pentru categoriile vulnerabile.
- **În zonele rurale și pe drumurile naționale** - Prioritatea este integrarea satelor și a comunităților mici în rețeaua națională de mobilitate sigură. Modernizarea drumurilor interurbane reduce riscul de accidente grave, iar îmbunătățirea drumurilor locale (trotuare, treceri pietonale, iluminat stradal) contribuie la protejarea populației rurale, care depinde în mare măsură de deplasările pietonale. Aceste intervenții au rolul de a reduce decalajele teritoriale și de a asigura acces echitabil la infrastructură sigură.
- **Pe coridoarele internaționale** - Programul vizează modernizarea infrastructurii de tranzit care conectează Moldova cu România, Ucraina și spațiul european. Aceste axe au un rol dublu: facilitează comerțul și transportul internațional și sporesc siguranța circulației pentru fluxurile interne de pasageri și mărfuri. Prin modernizarea lor, țara își consolidează poziția în rețelele regionale și reduce vulnerabilitățile legate de traficul greu și tranzitul de mare viteză.

Implicațiile teritoriale ale programului arată că siguranța rutieră nu este o problemă uniformă, ci una puternic diferențiată spațial. În timp ce în Chișinău și orașele mari soluția este reechilibrarea spațiului urban în favoarea mobilității durabile, în rural prioritatea este conectivitatea sigură, iar pe coridoarele internaționale – integrarea în standardele europene de infrastructură. Programul, prin această diversificare a intervențiilor, devine un instrument de coerență teritorială și de reducere a polarizării spațiale din Republica Moldova.

Relevanța pentru Chișinău

Chișinăul este punctul central al sistemului rutier național și, în același timp, spațiul cel mai expus riscurilor de siguranță rutieră. Densitatea ridicată a populației, creșterea accelerată a parcului auto și mobilitatea zilnică intensă fac din capitală un teritoriu unde măsurile programului devin nu doar recomandări, ci condiții de bază pentru funcționalitatea urbană.

Programul deschide oportunitatea ca Chișinăul să devină un model de mobilitate sigură și sustenabilă pentru întreaga țară. Prin modernizarea transportului public, extinderea pistelor pentru bicicliști, crearea de zone pietonale sigure și aplicarea măsurilor de calmare a traficului, capitala ar putea realiza o tranziție către o planificare urbană centrată pe oameni, nu pe mașini. Din perspectiva spațiului urban, aceste intervenții pot schimba radical modul în care sunt

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

organizate străzile, spațiile publice și fluxurile de transport, făcând orașul mai accesibil și mai prietenos cu utilizatorii vulnerabili.

În prezent, Chișinăul se confruntă cu supraîncărcare rutieră și infrastructură depășită. Concentrarea excesivă a traficului pe câteva artere principale, lipsa unei centuri ocolitoare eficiente și planificarea fragmentată a mobilității urbane generează riscuri majore pentru pietoni și bicicliști. În multe zone, spațiul public este monopolizat de automobil, iar utilizatorii vulnerabili sunt expuși zilnic la accidente. În plus, creșterea necontrolată a zonelor periurbane (Chișinău–Ialoveni, Chișinău–Dorlești, Chișinău–Stăuceni) a intensificat presiunea asupra infrastructurii deja fragile, transformând mobilitatea într-un factor critic pentru calitatea vieții.

Pentru Chișinău, programul nu este doar un document sectorial de siguranță rutieră, ci o strategie urbană fundamentală. Reducerea numărului de accidente și protejarea vieții devin direct legate de dezvoltarea urbanistică a capitalei: reorganizarea spațiului stradal, prioritizarea transportului public, integrarea zonelor periurbane prin infrastructură sigură și modernă. În plus, implementarea cu succes a programului în Chișinău ar avea un efect multiplicator pentru restul țării, capitala putând deveni laboratorul național al mobilității sigure.

Relevanța pentru Chișinău este crucială. Programul poate transforma capitala dintr-un oraș sufocat de trafic într-un exemplu regional de mobilitate durabilă. Dar, în lipsa unor investiții consistente și a unei coordonări urbanistice clare, există riscul ca presiunile actuale să se agraveze, afectând nu doar siguranța rutieră, ci și atractivitatea economică și calitatea vieții urbane.

4.3.5. Program național de dezvoltare a orașelor-poli de creștere în Republica Moldova pentru anii 2021-2027

Programul pornește de la realitatea că Republica Moldova este una dintre cele mai slab urbanizate țări din Europa (~43% populație urbană) și, în același timp, puternic dezechilibrată. Chișinăul concentrează aproape 60% din PIB, investițiile străine, instituțiile de cercetare și universitățile, devenind un magnet pentru resurse și populație. În contrast, majoritatea orașelor mici și medii, dar și regiunile rurale, se confruntă cu stagnare economică, infrastructură deficitară și un exod continuu de populație.

Această polarizare teritorială produce consecințe urbane majore: supraaglomerarea capitalei (trafic sufocant, presiuni pe locuințe și servicii, poluare) și degradarea orașelor medii, incapabile să ofere alternative viabile pentru locuire și muncă. În acest context, programul a fost conceput pentru a schimba modelul hipercentric al dezvoltării și a pune bazele unei rețele policentrice de dezvoltare urbană.

Viziune strategică

Viziunea propusă de document este una policentrică și echilibrată: Moldova trebuie să treacă de la un sistem dominat de un singur pol (Chișinăul) la o rețea de orașe medii și municipii regionale capabile să susțină dezvoltarea locală. Orașele selectate ca poli de creștere (Cahul, Comrat, Orhei, Soroca, Ungheni, Edineț, plus municipii cu rol regional) trebuie să devină:

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- hub-uri economice și de inovare pentru zonele înconjurătoare,
- centre de servicii publice moderne (educație, sănătate, cultură),
- poli de coeziune socială și identitate regională.

Această viziune este aliniată la Agenda ONU 2030 (Obiectivul 11 – Orașe și comunități durabile) și la Acordul de Asociere RM–UE, care promovează dezvoltarea urbană integrată și coeziunea teritorială.

Direcții de dezvoltare

Programul definește patru direcții fundamentale:

- Mobilitate și infrastructură urbană - Reabilitarea drumurilor și străzilor, modernizarea transportului public, crearea unor conexiuni mai bune între oraș și zona sa de influență. În logica spațială, mobilitatea este văzută ca liant între centru și hinterland.
- Economie locală competitivă - Crearea de parcuri industriale, incubatoare de afaceri, centre de inovare și infrastructură de sprijin pentru investiții. Scopul este diversificarea economiei locale și reducerea dependenței de agricultură sau de capitală.
- Revitalizare urbană și spații publice - Modernizarea centrelor civice, reamenajarea spațiilor verzi, infrastructuri de recreere și culturale. Accentul cade pe crearea unor orașe atractive pentru locuitori, cu identitate urbană și calitate a vieții comparabilă cu standardele europene.
- Infrastructură edilitară și servicii publice - Extinderea rețelilor de apă, canalizare și epurare, modernizarea iluminatului public, introducerea unor sisteme de management al deșeurilor. Aceasta răspunde unor nevoi critice pentru sănătate și sustenabilitate urbană.

Obiective majore



ARHICON

LIDER - Arhicon București



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

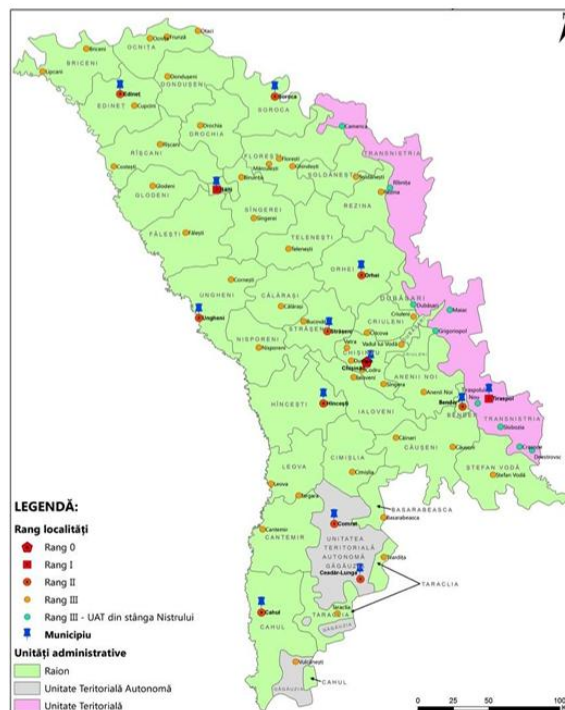
UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- Dezvoltarea unei rețele de poli regionali de creștere, pentru a diminua dominația Chișinăului.
- Asigurarea unor servicii publice de calitate (apă, canalizare, educație, sănătate) în toate municipiile incluse.
- Crearea unui cadru atractiv pentru investiții la nivel local și regional.
- Revitalizarea centrelor urbane pentru a stimula apartenența comunitară și a reduce migrația.
- Creșterea mobilității interurbane, pentru a integra mai bine zonele rurale cu centrele urbane.

În esență, obiectivul central este echilibrarea dezvoltării teritoriale prin consolidarea rețelei urbane secundare.



Rangul localităților urbane în Republica Moldova (sursa: Program național de dezvoltare a orașelor-poli de creștere în Republica Moldova pentru anii 2021-2027)

Implicații teritoriale

Programul are un impact profund asupra structurii teritoriale a țării:

- promovează dezvoltarea policentrică, în care Chișinăul rămâne principalul pol, dar este echilibrat de alți poli regionali;
- creează zone de influență urban-rural în jurul fiecărui municipiu (~25–30 km), unde se concentrează investiții în infrastructură și servicii;
- favorizează redistribuirea teritorială a investițiilor publice – nu doar în capitală, ci și în orașele medii;
- stimulează integrarea ruralului prin facilitarea accesului la servicii urbane (educație, sănătate, piață muncii).

Această abordare are potențialul să reducă migrația excesivă către capitală și să creeze un sistem urban echilibrat.

Relevanța pentru Chișinău

Chișinăul este menționat indirect ca referință constantă. Acesta rămâne motorul economic și cultural al țării, dar poate deveni și model de bune practici pentru municipiile regionale (în mobilitate, digitalizare, revitalizare). Totodată, concentrarea excesivă a resurselor și populației a dus la probleme majore – trafic sufocant, presiune pe infrastructură, poluare, criză locativă.

Pentru capitală, programul este relevant deoarece oferă posibilitatea de a-și reduce presiunea dacă alți poli regionali se dezvoltă. În același timp, Chișinăul trebuie să-și redefinească rolul din devenind hub coordonator într-o rețea urbană policentrică.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

4.3.6. Strategia de gestionare a deșeurilor în Republica Moldova pentru anii 2013-2027

Republica Moldova pornește de la o situație dificilă în domeniul deșeurilor: infrastructura este în mare parte învechită și fragmentată, iar soluțiile tradiționale (gropi de gunoi neconforme) domină în lipsa unor sisteme moderne. Aproximativ toate deșeurile sunt depozitate, fără colectare separată eficientă și fără reciclare la scară mare.

Mai mult, există disparități teritoriale. Chișinău și câteva orașe mari beneficiază de servicii de salubritate relativ stabile, în timp ce zonele rurale rămân cu un acces limitat sau inexistent. Această polarizare spațială face ca gestionarea deșeurilor să nu fie doar o problemă ecologică, ci și una de echitate teritorială. În plus, presiunea integrării europene obligă Moldova să reducă decalajul față de practicile UE, unde reciclarea și economia circulară sunt prioritare.

Viziune strategică

Strategia propune un sistem integrat de gestionare a deșeurilor până în 2027, conceput să fie compatibil cu directivele UE. Viziunea include:

- protejarea sănătății populației prin reducerea expunerii la poluare;
- protecția mediului prin reducerea depozitării necontrolate;
- promovarea economiei circulare și a responsabilității producătorului.

Această abordare transformă sectorul deșeurilor dintr-o problemă tehnică într-un instrument de dezvoltare durabilă, cu impact social, economic și urbanistic. Astfel, deșeurile sunt re poziționate ca resursă, iar orașele devin laboratoare ale tranziției verzi.

Direcții de dezvoltare

Strategia definește un set coerent de direcții:

- Cadrul instituțional și legislativ – armonizat cu cel european, pentru a clarifica rolurile autorităților centrale, regionale și locale.
- Crearea a 8 regiuni de management al deșeurilor – o restructurare spațială ce presupune centre regionale dotate cu stații de transfer, stații de sortare și facilități de reciclare.
- Infrastructură – investiții în depozite regionale conforme, colectare separată, sisteme de compostare și tratare a deșeurilor periculoase.
- Responsabilitatea extinsă a producătorului – principiu prin care companiile contribuie la gestionarea ambalajelor, bateriilor, echipamentelor electrice.
- Educație și schimbarea comportamentului – campanii pentru populație, dar și instruirea autorităților locale.

Aceste direcții arată o trecere de la abordarea fragmentată la una sistemică și policentrică, cu impact direct asupra organizării teritoriale.

Obiective majore

Strategia propune câteva obiective clare și măsurabile:

- Reducerea volumului de deșeuri depozitate prin reciclare, reutilizare și tratare biologică/mecanică;

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- Construirea infrastructurii regionale (stații de sortare, depozite conforme, centre de colectare) pentru a acoperi întreaga țară;
- Implementarea colectării separate pentru fracții reciclabile (hârtie, plastic, sticlă, metal) și deșeuri periculoase din gospodării;
- Crearea unui sistem unitar de salubritate stradală, aplicabil și în localitățile mici;
- Creșterea gradului de cooperare intercomunitară, pentru ca primăriile să colaboreze în gestionarea serviciilor.

Aceste obiective reflectă un salt calitativ de la gestionare primitivă la management integrat.

Implicații teritoriale

Strategia reconfigurează teritoriul Moldovei prin crearea a 8 regiuni de management al deșeurilor, fiecare cu infrastructura sa proprie. Această reorganizare are implicații multiple:

- creează centre regionale de gravitație care reduc presiunea pe Chișinău și Bălți;
- încurajează cooperarea intercomunală și economiile de scară;
- respectă principiul proximității – tratarea deșeurilor cât mai aproape de locul unde sunt generate;
- contribuie la echilibrarea teritorială, prin investiții distribuite mai uniform.

Astfel, sistemul de gestionare a deșeurilor devine un instrument de planificare spațială, nu doar un serviciu public.

Relevanța pentru Chișinău

Chișinăul, ca cel mai mare generator de deșeuri, este în centrul acestei strategii. Capitala are resurse instituționale și financiare mai mari și poate deveni un model național prin implementarea colectării selective, reciclării și eficienței energetice în tratarea deșeurilor. De asemenea, poate atrage investiții externe și poate testa soluții inovatoare. Totodată, concentrarea populației și a activităților economice produce un volum disproporționat de deșeuri, ceea ce suprasolicitează infrastructura existentă. În plus, urbanizarea periurbană generează un flux crescut de deșeuri nereglementate.

Pentru Chișinău, implementarea acestei strategii nu este doar o chestiune ecologică, ci o condiție pentru calitatea vieții urbane și competitivitatea economică. În lipsa unei gestionări moderne, capitala riscă să devină un spațiu poluat, neatractiv și supraîncărcat.

4.3.7. Strategia națională de mediu pentru anii 2014-2028

Republica Moldova a intrat într-o etapă în care provocările de mediu au devenit limitări structurale pentru dezvoltare. Problemele principale sunt:

- nivelul ridicat de poluare a aerului în marile orașe, în special Chișinău și Bălți, cauzat de trafic și încălzirea rezidențială;
- lipsa unei infrastructuri moderne de gestionare a deșeurilor, cu dependență excesivă de depozitare în gropi neconforme;
- defrișările și scăderea suprafeței spațiilor verzi urbane și periurbane;
- vulnerabilități la schimbările climatice (inundații, secetă, valuri de căldură).

Viziune strategică

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Documentul propune o viziune integrată de mediu, în care calitatea vieții devine criteriul central. Viziunea este aliniată la principiile dezvoltării durabile și presupune:

- crearea unui sistem instituțional coerent, capabil să gestioneze resursele naturale și mediul în mod eficient;
- reducerea poluării și creșterea rezilienței spațiilor urbane și rurale;
- integrarea dimensiunilor economice și sociale ale dezvoltării cu cele de mediu (orașele devin nu doar centre economice, ci și spații sănătoase și locuibile).

Din punct de vedere urbanistic, această viziune marchează trecerea de la o abordare sectorială (ex. doar salubritate) la una multidimensională: planificare spațială, infrastructură, energie, mobilitate, spații verzi și sănătate publică.

Direcții de dezvoltare

Planul propune câteva direcții prioritare de acțiune:

- Guvernanță și legislație – armonizarea cu directivele UE și întărirea capacităților Ministerului Mediului și ale autorităților locale;
- Managementul deșeurilor – trecerea de la gropi de gunoi la sisteme regionale integrate (colectare selectivă, reciclare, tratare);
- Protecția calității aerului – reducerea emisiilor industriale și din transport, promovarea transportului public și a vehiculelor ecologice;
- Resurse naturale și biodiversitate – extinderea ariilor protejate și stoparea degradării ecosistemelor;
- Schimbări climatice și energie – măsuri de adaptare (baraje, infrastructură verde) și promovarea eficienței energetice;
- Educație ecologică și participare publică – conștientizarea populației și integrarea criteriilor de mediu în procesele de planificare locală.

Toate aceste direcții au un impact spațial direct asupra modului în care orașele și regiunile vor arăta în viitor.

Obiective majore

Planul definește obiective concrete, cu indicatori măsurabili:

- reducerea poluării aerului în marile centre urbane cu cel puțin 20% până în 2023;
- închiderea gropilor de gunoi neconforme și lansarea a minimum 8 sisteme regionale de gestionare a deșeurilor;
- creșterea suprafeței ariilor naturale protejate la 8% din teritoriul național;
- creșterea suprafețelor de spații verzi urbane (minim 10 m²/locuitor în orașe mari);
- creșterea eficienței energetice a clădirilor publice cu cel puțin 20%.

Din perspectivă urbanistică, aceste obiective definesc indicatori-cheie ai calității vieții – aer curat, spații verzi, servicii de salubritate moderne.

Implicații teritoriale

Planul are efecte diferențiate în funcție de tipul de teritoriu:

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- Chișinău și marile orașe – intervenții pentru reducerea traficului poluant, crearea infrastructurii de colectare selectivă, extinderea zonelor verzi, reabilitarea clădirilor.
- Zonele rurale – modernizarea rețelelor de apă și canalizare, managementul deșeurilor agricole, protejarea pădurilor și a terenurilor.
- Regiunile transfrontaliere – alinierea la standardele UE pentru a facilita cooperarea și fluxurile comerciale.

Astfel, documentul are un rol de echilibrare spațială, reducând polarizarea între capitală și restul teritoriului.

Relevanța pentru Chișinău

Pentru capitală, planul este de importanță majoră. Chișinăul poate fi motorul implementării strategiilor verzi, având potențialul să devină laborator urban pentru mobilitate durabilă, clădiri eficiente energetic și spații publice reamenajate. Concentrarea traficului și a poluării, lipsa spațiilor verzi suficiente și presiunea migrației interne fac orașul extrem de vulnerabil.

Pentru Chișinău, Planul de acțiuni nu este un document sectorial, ci o condiție fundamentală pentru calitatea vieții și atractivitatea economică. Dacă nu se implementează, orașul riscă să rămână într-o spirală de poluare, congestionare și declin al spațiului urban.

4.3.8. Strategia de alimentare cu apă și sanitație 2014–2030

În 2014, Republica Moldova se confrunta cu o criză structurală în domeniul serviciilor de apă și sanitație: doar circa 45% din populație avea acces la sisteme centralizate de alimentare cu apă, iar în mediul rural rata era mult mai mică. Doar aproximativ 30% dintre gospodăriile erau conectate la sisteme de canalizare funcționale, iar majoritatea stațiilor de epurare erau fie învechite, fie nefuncționale. Această realitate a generat disparități teritoriale masive: orașele mari (Chișinău, Bălți) beneficiau de servicii relativ stabile, în timp ce satele și orașele mici depindeau de fântâni, izvoare sau soluții individuale nesigure. În plus, nivelul ridicat de poluare a apelor subterane și deversările necontrolate de ape uzate amplificau riscurile de sănătate publică.

Strategia a fost creată pentru a răspunde acestor deficiențe și pentru a alinia Moldova la directivele europene, unde accesul universal la apă și sanitație este considerat un drept fundamental și un pilon al dezvoltării durabile.

Viziune strategică

Documentul propune o viziune integrată și durabilă a sectorului de alimentare cu apă și canalizare, orientată către:

- acces universal și echitabil la servicii moderne, sigure și accesibile pentru întreaga populație până în 2030;
- eficiență și sustenabilitate financiară a operatorilor prin tarife reglementate, investiții și management transparent;
- reducerea decalajelor teritoriale între urban și rural printr-o abordare policentrică și prin crearea unor centre regionale capabile să deservească comunitățile mici;

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- armonizarea cu politicile europene, inclusiv obiectivele Agendei ONU 2030 și directivele UE privind apa și mediul.
- Din perspectivă urbanistică, această viziune înseamnă nu doar modernizarea rețelelor, ci și reconfigurarea spațială a serviciilor publice — infrastructura de apă și sanitație devine un vector de coeziune teritorială.

Direcții de dezvoltare

Strategia trasează mai multe direcții strategice:

- Regionalizarea serviciilor – trecerea de la sute de operatori mici și ineficienți la câțiva operatori regionali puternici, capabili să gestioneze infrastructura complexă.
- Consolidarea cadrului legal și instituțional – atribuții clare pentru Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, ANRE și autoritățile publice locale.
- Investiții masive în infrastructură – construcția de apeducte, extinderea rețelelor de canalizare, modernizarea și construcția stațiilor de epurare.
- Sistem de monitorizare și planificare strategică – crearea unei baze de date naționale și a unui sistem GIS pentru urmărirea performanțelor și prioritizarea investițiilor.
- Educație și participare comunitară – promovarea conștientizării privind utilizarea durabilă a apei și plata serviciilor pentru asigurarea viabilității economice.

Aceste direcții arată clar trecerea de la o gestionare fragmentată la o abordare spațial integrată, unde fiecare investiție are rolul de a reduce inegalitățile teritoriale.

Obiective majore

Strategia propune obiective cantitative și calitative:

- creșterea accesului populației la apă potabilă sigură de la 45% (2014) la peste 80% până în 2030;
- extinderea conectării la sisteme de canalizare de la 30% (2014) la cel puțin 65%;
- reducerea pierderilor de apă din rețelele vechi cu cel puțin 20%;
- crearea unei rețele de operatori regionali viabili economic și tehnic;
- asigurarea calității apei conform standardelor OMS și UE;
- implementarea unui sistem transparent de tarifyare și subvenționare pentru grupurile vulnerabile.

În plan spațial, aceste obiective contribuie la echilibrarea accesului între regiuni și la reducerea presiunii migratorii spre capitală.

Implicații teritoriale

Unul dintre elementele centrale este regionalizarea sectorului. Moldova este împărțită în mai multe zone de operare, fiecare deservită de un operator regional capabil să asigure eficiență și calitate. Investițiile sunt prioritizate astfel încât să creeze centre regionale de servicii care să deservească și satele din jur. Orașele devin hub-uri de infrastructură, asigurând o distribuție mai echilibrată a resurselor și reducând fragmentarea rurală. Această abordare policentrică are implicații urbanistice majore: orașele medii și mici nu mai sunt doar beneficiari marginali, ci noduri de dezvoltare regională, cu infrastructura de apă și sanitație ca fundament.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Relevanța pentru Chișinău

Chișinăul are o dublă poziție. Fiind cel mai mare consumator și cel mai avansat în infrastructura existentă, capitala poate deveni model de bune practici pentru gestionarea eficientă a apei, reducerea pierderilor și modernizarea stațiilor de epurare. În plus, experiența sa poate fi transferată către alți operatori regionali.

Densitatea populației și presiunea periurbană (Ialoveni, Stăuceni, Durești) fac ca infrastructura actuală să fie supraîncărcată. Probleme precum poluarea Nistrului și insuficiența capacităților de epurare sunt riscuri critice.

Pentru capitală, strategia nu este doar o oportunitate tehnică, ci o condiție esențială pentru sustenabilitatea urbană și calitatea vieții. În lipsa modernizării, Chișinăul riscă blocaje majore, cu impact asupra sănătății publice, economiei și atractivității urbane.

Strategia de alimentare cu apă și sanitație 2014–2030 este unul dintre documentele cele mai esențiale pentru dezvoltarea spațială a Republicii Moldova. Ea abordează echitatea teritorială, creează premise pentru dezvoltare policentrică și aduce infrastructura în centrul politicilor de coeziune.

4.3.9. Strategia energetică a Republicii Moldova până în anul 2030

Strategia a fost elaborată într-un moment în care dependența energetică de Federația Rusă era aproape totală (peste 98% din consumul energetic provenea din importuri). Infrastructura era învechită, pierderile de energie mari, iar diversificarea surselor aproape inexistentă.

În același timp, Moldova trebuia să-și alinieze politicile la Acordul de Asociere cu UE și să participe la Comunitatea Energetică Europeană, ceea ce presupunea liberalizarea pieței, creșterea eficienței și integrarea cu rețelele regionale.

Urbanistic, acest context însemna că orașele și în special Chișinăul se confruntau cu:

- sisteme centralizate de termoficare ineficiente și poluante;
- clădiri cu pierderi masive de căldură;
- transport urban dependent de carburanți fosili;
- presiune pe gospodării din cauza costurilor energetice mari.

Viziune strategică

Strategia propune o tranziție treptată către un sistem energetic sigur, competitiv și durabil. Această viziune include:

- Securitatea aprovizionării – diversificarea surselor (inclusiv interconectări cu România și Ucraina);
- Piață energetică competitivă – liberalizare, transparență și reglementare europeană;
- Eficiență și reducerea pierderilor – atât în infrastructură (rețele), cât și în consum (clădiri, transport);
- Promovarea energiilor regenerabile (eoliană, solară, biomasă);
- Protecția consumatorilor – acces echitabil și tarife transparente.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Această viziune nu se limitează la producție și consum, ci are o dimensiune spațială: orașele devin unități-cheie pentru aplicarea măsurilor de eficiență, iar regiunile pot deveni noduri de producere a energiei verzi.

Direcții de dezvoltare

Documentul trasează câteva linii de acțiune:

- Diversificarea mixului energetic – reducerea dependenței de gaze prin utilizarea surselor regenerabile și integrarea în rețeaua europeană.
- Modernizarea infrastructurii – rețele electrice inteligente, reducerea pierderilor în transportul și distribuția energiei, modernizarea CET-urilor.
- Dezvoltarea energiei regenerabile – stimulente pentru parcuri eoliene și solare, susținerea biocombustibililor în transport.
- Eficiența energetică în clădiri – izolarea termică, modernizarea sistemelor de încălzire, iluminat eficient.
- Integrarea pieței – crearea unui cadru concurențial și racordarea la rețeaua europeană ENTSO-E.

Urbanistic, aceste direcții se traduc în programe de renovare urbană și schimbări în modul de funcționare a orașelor.

Obiective majore

Printre țintele strategiei pentru orizontul 2020–2030:

- 20% energie regenerabilă în consumul total;
- 10% biocombustibili în transport;
- reducerea intensității energetice a economiei cu 10% până în 2020 și continuarea scăderii după 2020;
- reducerea pierderilor în rețele: la 11% pentru electricitate, 39% pentru gaze, și cu 5 p.p. pentru căldură;
- reabilitarea a cel puțin 10% din clădirile publice până în 2020;
- reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră cu 25% față de 1990.

Aceste obiective au relevanță directă asupra spațiului urban: clădiri eficiente, transport curat, orașe cu emisii reduse.

Implicații teritoriale

Strategia presupune o redistribuire spațială a infrastructurii energetice:

- Chișinău și marile orașe – modernizarea CET-urilor, reducerea pierderilor la termoficare, proiecte de eficiență energetică în clădiri publice și locuințe.
- Regiunile rurale – valorificarea biomasei și a energiei solare pentru autonomie locală; dezvoltarea micilor centrale pe biomasă ca soluții comunitare.
- Zonele transfrontaliere – dezvoltarea interconexiunilor cu România (energie electrică și gaze), ceea ce transformă infrastructura energetică într-un vector de integrare europeană.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- Prin aceste măsuri, strategia încearcă să reducă decalajele teritoriale și să stimuleze coeziunea regională prin energie.

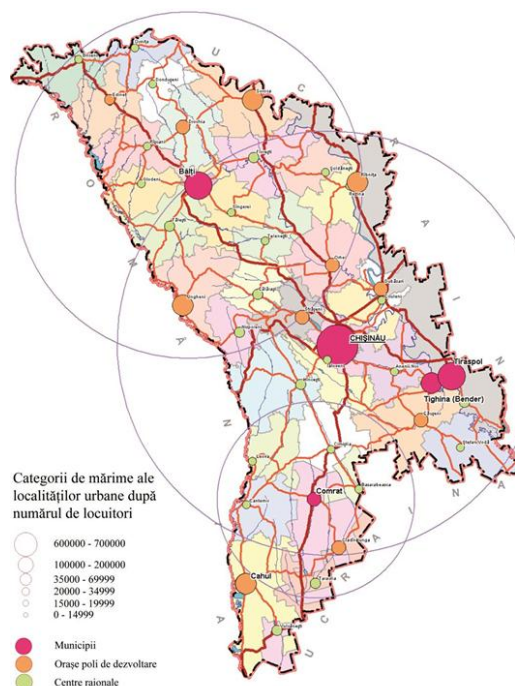
Relevanța pentru Chișinău

Capitala este un punct central în aplicarea strategiei. Aceasta poate deveni un laborator al eficienței energetice – renovarea clădirilor, modernizarea transportului public (electrificare), iluminat stradal eficient. Prin masa critică de populație și instituții, Chișinăul are capacitatea de a atrage investiții externe și de a testa soluții pilot. Orașul concentrează cea mai mare parte din consum, dar are și cele mai mari pierderi. Sistemul de termoficare este învechit și poluant, iar transportul urban contribuie semnificativ la poluarea aerului.

Pentru Chișinău, strategia nu este un document sectorial, ci o condiție de supraviețuire urbană. Fără modernizarea energetică, capitala riscă să devină necompetitivă, poluată și vulnerabilă în fața șocurilor externe.

4.3.10. Raport pentru Habitat III

Documentul¹⁵⁸ național elaborat de Republica Moldova pentru conferința ONU Habitat III (2016) reprezintă un moment de referință în conturarea unei viziuni asupra dezvoltării urbane și teritoriale a țării. Analiza lui relevă faptul că încă de atunci erau recunoscute două tendințe majore: pe de o parte, potențialul Chișinăului de a acționa ca motor de creștere economică și de integrare regională; pe de altă parte, riscurile generate de concentrarea excesivă a resurselor și a populației în capitală, în timp ce restul teritoriului rămânea în urmă.



Rețeaua de localități a Republicii Moldova
(Raport pentru Habitat III)

¹⁵⁸ Habitat III+2 Ministerul Dezvoltării+2

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Din perspectiva urbanistică, raportul Habitat III a pus în evidență provocările clasice ale dezvoltării Moldovei: accesul inegal la locuințe și servicii de bază, infrastructura deficitară, mobilitatea urbană precară și decalajele tot mai vizibile dintre mediul urban și cel rural. În același timp, documentul recomanda măsuri precum modernizarea transportului public, dezvoltarea zonelor periurbane, reducerea poluării și descentralizarea deciziei, măsuri care astăzi sunt încă la fel de relevante.

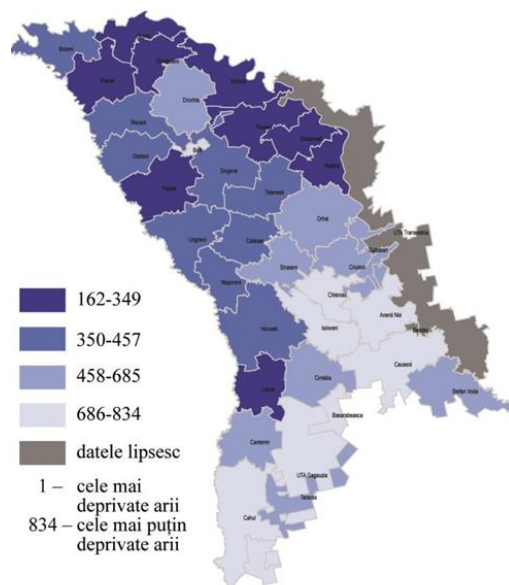
Privit retrospectiv, raportul nu este doar o radiografie a situației din 2016, ci și un punct de plecare pentru politicile ulterioare. Strategiile actuale – în special Strategia Națională de Dezvoltare Regională 2022–2028 și Moldova Europeană 2030 – preiau multe dintre direcțiile trasate atunci și le amplifică printr-o abordare mai complexă: trecerea la o dezvoltare policentrică, consolidarea orașelor regionale și re poziționarea Chișinăului ca hub regional coordonat, integrat într-o rețea de centre urbane și teritoriale.

Din acest punct de vedere, analiza documentului Habitat III ne arată că multe dintre problemele identificate acum aproape un deceniu sunt încă actuale, dar și că acestea au devenit între timp mai presante. Diferența esențială este că, astăzi, viziunea de dezvoltare a Moldovei este ancorată în două cadre externe puternice – Agenda 2030 a ONU și integrarea europeană – care dau o direcție mai clară și mai ambițioasă reformelor.

Directii de dezvoltare

Încă din 2016 Moldova era conștientă de vulnerabilitățile sale structurale. Din păcate, ritmul implementării direcțiilor fundamentale de dezvoltare a fost lent, iar multe dintre recomandări sunt la fel de urgente actuale în 2025.

- Îmbunătățirea cadrului legislativ și instituțional: consolidarea urbanismului și a planificării teritoriale, pentru a evita dezvoltarea haotică și fragmentarea investițiilor.
- Acces echitabil la locuințe și servicii publice: recunoașterea faptului că o parte semnificativă a populației nu beneficiază de condiții adecvate de locuire, apă, canalizare sau infrastructură.
- Mobilitate urbană și infrastructură modernă: dezvoltarea transportului public, centuri ocolitoare, soluții pentru reducerea congestiei urbane și îmbunătățirea conectivității.
- Dezvoltare durabilă și protecția mediului: politici de reducere a poluării, eficiență energetică și gestionarea resurselor naturale.



Diferențe regionale privind indicele deprivării de infrastructură a ariilor mici (Raport pentru Habitat III)

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- Consolidarea capacităților administrative și descentralizare: autoritățile locale trebuie să devină actori principali ai dezvoltării, prin autonomie financiară și instrumente de planificare adaptate nevoilor comunității.

Obiective majore

Obiectivele propuse în document urmăresc crearea unei dezvoltări urbane și teritoriale mai echilibrate:

- Reducerea disparităților regionale prin investiții în infrastructură și servicii.
- Crearea de locuințe adecvate și accesibile pentru toate categoriile sociale.
- Creșterea rezilienței la riscuri și schimbări climatice, inclusiv prin reglementări urbanistice moderne.
- Stimularea parteneriatelor public-private (PPP) pentru proiecte urbane și regionale.
- Crearea unui sistem de date și monitorizare (cadastru funcțional, indicatori urbani) pentru planificare coerentă.

Totuși, lipsa de resurse financiare și instituționale a limitat progresele. Astăzi, multe dintre ele sunt reluate în „Moldova Europeană 2030”.

Implicatii teritoriale

Un punct crucial este tranziția de la o dezvoltare monocentrică, dominată de Chișinău, la una policentrică, bazată pe mai mulți poli regionali.

- Se propune consolidarea orașelor Bălți, Cahul, Ungheni, Orhei ca centre regionale complementare capitalei.
- Se insistă pe redistribuirea investițiilor în infrastructură rutieră, energetică și digitală pentru conectarea regiunilor între ele și cu Chișinăul.
- Descentralizarea deciziei devine o prioritate: autoritățile locale trebuie să poată planifica și gestiona proiecte proprii.
- Reducerea decalajului urban-rural se face prin servicii publice moderne (educație, sănătate, transport) accesibile și în sate.

Acest pilon este central: dacă dezvoltarea policentrică nu va fi implementată consecvent, Chișinăul poate continua să atragă disproporționat resurse și populație, accentuând depopularea regiunilor și inegalitățile sociale.

Relevanta pentru Chisinau

Ca și în cazul altor documente strategice, Chișinăul este analizat într-o dublă ipostază, una care reflectă specificul orașelor-capitală din statele cu economie emergentă.

Pe de o parte, capitala este recunoscută pentru rolul său pozitiv. Chișinăul reprezintă nucleul economic al țării, concentrarea investițiilor, a infrastructurii financiare și a întreprinderilor cu valoare adăugată ridicată. În paralel, el deține o poziție centrală în peisajul universitar și cultural, reunind instituțiile academice și de cercetare, dar și cele mai importante centre de producție și difuzare culturală. Din această perspectivă, orașul nu este doar un spațiu de locuire și muncă, ci un pol de inovație și conectare externă, un punct de contact esențial între Republica Moldova,

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Uniunea Europeană și rețelele internaționale. Astfel, Chișinăul devine o verigă indispensabilă în procesul de modernizare structurală și integrare europeană.

Pe de altă parte, strategia subliniază și rolul problematic al capitalei. Concentrarea excesivă a populației, a investițiilor și a resurselor în jurul Chișinăului generează presiuni urbanistice majore: congestionarea traficului, supraîncărcarea rețelelor de infrastructură, poluare și presiune pe fondul locativ și serviciile urbane. Aceste disfuncționalități nu sunt doar efecte locale, ci produc și dezechilibre teritoriale la scară națională, prin marginalizarea regiunilor care nu pot concura cu atractivitatea economică și instituțională a capitalei.

Analitic, Chișinăul devine astfel un paradox urbanistic: este în același timp motorul indispensabil al modernizării și obstacolul central în calea unei dezvoltări teritoriale echilibrate. Din perspectivă academică, acest dublu rol reclamă o re poziționare strategică: orașul trebuie să treacă de la statutul de „metropolă” la cel de hub regional coordonat, integrat într-o rețea policentrică de orașe capabile să susțină coeziunea națională.

Pentru a răspunde acestor provocări, documentul propune:

- modernizarea mobilității urbane (transport public, drumuri, centură ocolitoare);
- reducerea poluării și creșterea eficienței energetice;
- dezvoltarea parteneriatelor periurbane (Chișinău–Ialoveni, Chișinău–Anenii Noi etc.);
- re poziționarea capitalei ca „hub regional”, integrat într-o rețea de centre urbane, nu ca unic centru de dezvoltare.

Pentru Chișinău, provocarea majoră este să își mențină competitivitatea și atractivitatea fără a sufoca restul teritoriului.

Analiza cadrului legislativ, strategic și instituțional evidențiază faptul că procesul de reactualizare a Planului Urbanistic General al municipiului Chișinău trebuie realizat într-un context caracterizat de transformări semnificative ale politicilor publice privind urbanismul, dezvoltarea regională, mobilitatea, reziliența și integrarea europeană.

O primă implicație derivă din adoptarea noului Cod al urbanismului și construcțiilor, care redefinește rolul documentațiilor de planificare și consolidează importanța corelării dintre amenajarea teritoriului și dezvoltarea urbană. În acest context, reactualizarea PUG trebuie să asigure conformitatea cu noile cerințe legislative și să integreze mecanisme adecvate de monitorizare, actualizare și coordonare a dezvoltării teritoriale.

Analiza documentațiilor evidențiază necesitatea consolidării rolului municipiului Chișinău în sistemul urban național. Acestea confirmă importanța capitalei ca principal pol de dezvoltare economică, administrativă și funcțională al Republicii Moldova. În consecință, reactualizarea PUG trebuie să valorifice acest rol și să creeze condițiile teritoriale necesare pentru consolidarea competitivității municipiului la nivel național și regional. Totdata, acestea evidențiază importanța relațiilor funcționale dintre municipiul Chișinău și localitățile din zona sa de influență. Această orientare confirmă necesitatea abordării municipiului într-o logică metropolitană și justifică integrarea în PUG a unor mecanisme capabile să susțină coordonarea dezvoltării cu teritoriile suburbane și periurbane.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

O altă concluzie importantă privește integrarea infrastructurilor strategice în procesul de planificare urbană. Politicile naționale și europene privind transportul, conectivitatea și dezvoltarea coridoarelor de mobilitate evidențiază necesitatea protejării și valorificării infrastructurilor existente și planificate. În acest context, reactualizarea PUG trebuie să asigure compatibilitatea dezvoltării urbane cu rețelele strategice de transport și cu noile oportunități generate de integrarea Republicii Moldova în rețelele europene.

Complementar, reglementările în domeniul schimbărilor climatice, securității energetice și rezilienței teritoriale evidențiază necesitatea integrării principiilor de adaptare și reziliență în toate componentele planificării urbane. În consecință, reactualizarea PUG trebuie să trateze reziliența ca obiectiv transversal al dezvoltării teritoriale și să includă măsuri privind infrastructura verde, protecția resurselor naturale, reducerea vulnerabilităților și adaptarea la riscurile climatice.

De asemenea, strategiile economice și documentele privind inovarea și digitalizarea evidențiază necesitatea susținerii sectoarelor economice bazate pe cunoaștere și inovare. Pentru municipiul Chișinău, această orientare justifică dezvoltarea unor zone și funcțiuni capabile să susțină ecosistemele economice emergente și să consolideze rolul municipiului în economia națională și regională.

În ansamblu, analiza cadrului național confirmă faptul că actualizarea PUG reprezintă o oportunitate de adaptare a modelului de dezvoltare al municipiului la noile condiții legislative, economice, teritoriale și instituționale.

Interpretarea implicațiilor cadrului normativ și strategic pentru reactualizarea PUG Chișinău

Analiza cadrului legislativ, strategic și instituțional evidențiază faptul că procesul de reactualizare a Planului Urbanistic General al municipiului Chișinău se desfășoară într-un context semnificativ diferit față de cel existent la momentul elaborării și aprobării PUG 2007. Transformările produse la nivelul legislației, politicilor publice și documentelor strategice naționale indică o schimbare de paradigmă în domeniul planificării teritoriale și urbane, care depășește abordarea tradițională centrată exclusiv pe reglementarea utilizării terenurilor.

Dacă documentele aflate în vigoare la momentul elaborării PUG 2007 puneau accent predominant pe organizarea funcțională a teritoriului și pe controlul dezvoltării urbane, cadrul actual acordă o importanță mult mai mare integrării teritoriale, rezilienței, mobilității, dezvoltării durabile și cooperării interinstituționale. Această evoluție reflectă schimbările produse atât la nivel european, cât și la nivel național și evidențiază necesitatea adaptării instrumentelor de planificare urbană la noile provocări și oportunități de dezvoltare.

O primă concluzie rezultată din analiza face referire la consolidarea rolului PUG ca instrument strategic de dezvoltare teritorială. Documentația urbanistică nu mai este tratată exclusiv ca instrument de reglementare a construirii, ci ca mecanism de coordonare a politicilor publice și de orientare a dezvoltării teritoriale pe termen lung. În acest context, reactualizarea PUG trebuie

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

să depășească logica reglementării parcelare și să integreze obiective privind competitivitatea urbană, coeziunea teritorială și reziliența municipiului.

Analiza documentelor strategice naționale confirmă menținerea rolului municipiului Chișinău ca principal pol urban al Republicii Moldova și evidențiază necesitatea consolidării funcțiilor economice, administrative și de inovare concentrate în capitală. În același timp, strategiile analizate subliniază importanța reducerii dezechilibrelor teritoriale și a consolidării relațiilor funcționale dintre municipiu și teritoriile învecinate. Această orientare justifică abordarea dezvoltării municipiului într-o logică metropolitană și susține necesitatea integrării relațiilor oraș–suburbii în procesul de reactualizare a PUG.

O altă concluzie importantă privește integrarea infrastructurilor strategice în procesul de planificare teritorială. Documentele analizate evidențiază o creștere a importanței conectivității regionale și europene, a coridoarelor de transport și a infrastructurilor logistice pentru dezvoltarea urbană și economică. Comparativ cu anul 2007, aceste componente ocupă astăzi un loc mult mai important în politicile de dezvoltare și justifică actualizarea prevederilor PUG privind mobilitatea, infrastructurile tehnico-edilitare și organizarea funcțională a teritoriului.

Analiza cadrului strategic evidențiază și o schimbare semnificativă în modul de abordare a relației dintre dezvoltarea urbană și mediul înconjurător. Documentele recente tratează infrastructura verde, adaptarea la schimbările climatice și reziliența teritorială ca elemente structurante ale dezvoltării, nu doar ca măsuri complementare de protecție a mediului. În consecință, reactualizarea PUG trebuie să integreze aceste componente într-o manieră transversală și să le transforme în criterii relevante pentru organizarea și dezvoltarea teritoriului. Totodată, analiza documentelor privind inovarea, digitalizarea și competitivitatea economică evidențiază necesitatea adaptării planificării teritoriale la transformările economice produse în ultimele două decenii. Creșterea importanței sectoarelor bazate pe cunoaștere, apariția unor noi modele de organizare economică și dezvoltarea ecosistemelor de inovare impun o abordare mai flexibilă a organizării funcționale a teritoriului și justifică reconsiderarea unor prevederi formulate în contextul economic existent la momentul elaborării PUG 2007.

Elemente confirmate de analiza realizată	Elemente care necesită actualizare	Elemente noi care trebuie integrate în reactualizarea PUG
Menținerea rolului municipiului Chișinău ca principal pol urban, economic, administrativ și de inovare al Republicii Moldova	Consolidarea modelului de dezvoltare policentrică și redefinirea rolului polilor urbani secundari	Integrarea Republicii Moldova în rețelele europene de transport și conectivitate (TEN-T, Solidarity Lanes)
Importanța relațiilor funcționale dintre municipiu și localitățile suburbane și periurbane	Actualizarea abordării privind mobilitatea urbană și conectivitatea regională	Accelerarea procesului de integrare europeană și extinderea cooperării teritoriale și instituționale
Rolul strategic al infrastructurilor de transport pentru competitivitatea și funcționalitatea municipiului	Integrarea infrastructurilor logistice și intermodale în modelul de organizare teritorială	Creșterea importanței rezilienței teritoriale și a adaptării la schimbările climatice

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Necesitatea protejării și dezvoltării sistemului verde urban	Consolidarea mecanismelor de coordonare metropolitană și a relațiilor oraș-suburbii	Securitatea energetică și protecția infrastructurilor critice ca teme ale planificării teritoriale
Necesitatea corelării dezvoltării urbane cu obiectivele dezvoltării durabile	Actualizarea instrumentelor și mecanismelor de implementare și monitorizare a PUG	Dezvoltarea economiei bazate pe inovare, digitalizare și sectoare intensive în cunoaștere

Sursa: Prelucrare proprie pe baza analizei cadrului legislativ, strategic și instituțional prezentate în prezentul capitol, a PUG Chișinău 2007, a documentelor strategice naționale și sectoriale analizate și a evaluării relației dintre prevederile PUG 2007 și contextul actual de dezvoltare al municipiului Chișinău.

Analiza realizată confirmă validitatea direcțiilor generale promovate prin PUG 2007, însă evidențiază necesitatea actualizării unor instrumente, priorități și mecanisme de implementare pentru a răspunde transformărilor produse în ultimele două decenii. Dezvoltarea relațiilor metropolitane, creșterea importanței conectivității regionale și europene, accentul acordat rezilienței și schimbările structurale ale economiei definesc un nou context de dezvoltare care trebuie reflectat în conținutul și obiectivele viitorului PUG.

În acest sens, reactualizarea PUG nu reprezintă doar un exercițiu de actualizare tehnică a unei documentații existente, ci un proces de adaptare a modelului de dezvoltare al municipiului Chișinău la noile realități teritoriale, economice, instituționale și geopolitice care caracterizează perioada actuală.

4.4. Concluzii

În arhitectura de politici publice a Republicii Moldova, strategiile naționale și sectoriale configurează un cadru coerent de modernizare și integrare europeană, fiecare aducând contribuții specifice la transformarea spațiului urban și teritorial.

Strategia Națională de Dezvoltare „Moldova Europeană 2030” plasează în centrul său calitatea vieții și orientarea clară către integrarea europeană. Ea promovează o guvernare eficientă, o economie inovatoare și o infrastructură modernizată, toate însoțite de obiective sociale precum reducerea sărăciei și creșterea ocupării. Din perspectivă spațială, documentul propune trecerea de la modelul monopolar dominat de Chișinău la o structură policentrică, prin consolidarea polilor regionali și redistribuirea resurselor economice către teritorii.

Strategia Națională de Dezvoltare Regională 2022–2028 abordează direct discrepanțele teritoriale. Ea propune transformarea Chișinăului din pol de absorbție a resurselor într-un pol de difuzie, care să stimuleze dezvoltarea altor centre urbane – Bălți, Cahul, Ungheni, Orhei, Comrat sau Soroca. Contribuția sa principală constă în promovarea competitivității regionale, dezvoltarea infrastructurilor de bază și integrarea regiunilor.

Strategia pentru o Economie Incluzivă, Durabilă și Digitală (SEIDD) 2030 completează viziunea generală prin accentul pe digitalizare, tranziția verde și incluziunea socială. Ea propune o economie competitivă, capabilă să valorifice resursele umane și tehnologice ale țării. Din punct

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

de vedere teritorial, strategia urmărește echilibrarea relației urban–rural, prin integrarea infrastructurilor și a serviciilor în rețele regionale moderne.

Programul Național de Siguranță Rutieră 2025–2030, inspirat de principiul „Vision Zero”, vizează reducerea cu 50% a deceselor în trafic. Pentru Chișinău, implicațiile sunt majore: modernizarea transportului public, introducerea pistelor pentru biciclete și calmarea traficului. La nivel rural și periurban, accentul cade pe infrastructuri pietonale și de iluminat, în timp ce coridoarele internaționale devin tot mai aliniate standardelor de siguranță ale Uniunii Europene.

Programul Național pentru Dezvoltarea Orașelor–Poli de Creștere 2021–2027 este, poate, cel mai direct instrument al policentricității. El promovează revitalizarea urbană, dezvoltarea infrastructurii publice și mobilitatea sustenabilă în orașele regionale, diminuând presiunea exercitată de Chișinău ca unic centru de atracție.

Strategia de gestionare a deșeurilor 2013–2027 aduce o perspectivă sectorială importantă, prin crearea a opt regiuni de management integrat al deșeurilor. Această abordare transformă deșeurile din problemă structurală în resursă economică, încurajând economia circulară. Chișinăul, principal generator de deșeuri, este chemat să devină un model de bune practici pentru restul țării.

Strategia Națională de Mediu 2014–2028 extinde această viziune, orientându-se către reducerea poluării, protejarea ariilor naturale și extinderea spațiilor verzi. Ea pune accent pe tranziția energetică și pe alinierea la politicile europene, cu un impact direct asupra calității vieții urbane, mai ales în capitală.

Strategia de alimentare cu apă și sanitație 2014–2030 urmărește accesul universal la apă potabilă și canalizare, prin regionalizarea serviciilor și consolidarea operatorilor. Din perspectivă urbanistică, orașele mici și medii devin hub-uri de infrastructură, iar Chișinăul, confruntat cu presiunea aglomerării periurbane, este obligat să investească în extinderea și modernizarea rețelilor.

În fine, Strategia energetică până în 2030 completează acest cadru prin ținte de securitate energetică, diversificare a surselor și integrare în rețelele europene. Pentru orașe, aceasta înseamnă modernizarea termoficării, reducerea poluării și accelerarea tranziției către energie regenerabilă – un pas esențial pentru sustenabilitate urbană.

Prin urmare, privite în ansamblu, strategiile naționale și sectoriale definesc o arhitectură coerentă a dezvoltării Moldovei, în care obiectivul central este tranziția de la un model hiperconcentrat pe Chișinău la o rețea policentrică de orașe competitive, sustenabile și integrate europene.

Moldova Europeană 2030 trasează cadrul strategic general, prin accentul pe calitatea vieții și integrarea europeană. Ea stabilește direcțiile mari – guvernanta eficientă, infrastructură modernă, economie inovatoare, sustenabilitate – și pregătește terenul pentru redistribuirea echitabilă a resurselor între capitală și regiuni.

Strategia Națională de Dezvoltare Regională 2022–2028 operationalizează această viziune, propunând transformarea Chișinăului din pol de absorbție într-un pol de difuzie și sprijinind

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

consolidarea unor poli alternativi precum Bălți, Cahul sau Ungheni. În paralel, Programul pentru orașele–poli de creștere stabilesc mecanisme concrete de policentricitate și de integrare urban–rural, cu rolul de a reduce decalajele teritoriale și de a contrabalansa migrația internă spre capitală.

Pe plan sectorial, mai multe documente definesc direcții specifice de modernizare. SEIDD 2030 aduce digitalizarea, tranziția verde și incluziunea socială ca piloni ai dezvoltării, conectându-le cu Agenda ONU 2030. Strategia energetică și Strategia de mediu pun accent pe securitate energetică, reducerea poluării și crearea de orașe verzi și reziliente. Complementar, Strategia de gestionare a deșeurilor și Strategia de alimentare cu apă și sanitație vizează infrastructuri moderne, esențiale pentru calitatea vieții și pentru reducerea vulnerabilităților urbane.

În sfera mobilității, Programul Național de Siguranță Rutieră 2025–2030 deschide tranziția către transport public sigur, infrastructură pietonală și ciclabilă. Astfel, Chișinăul, aflat astăzi sub presiunea congestionării, este transformat într-un laborator al mobilității durabile, în timp ce orașele regionale sunt integrate în rețele moderne de transport.

Toate strategiile au însă un element comun: ele re poziționează Chișinăul în hub coordonator, motor al inovării și digitalizării, dar și parte a unei rețele policentrice capabile să reducă decalajele istorice între centru și periferie. În acest sens, experiențele europene sunt filtrate prin obiectivele naționale, iar succesul depinde în mod direct de capacitatea administrativă, de finanțarea externă și de coerența implementării.

4.5. Provocari

Tranziția de la monocentrismul dominat de Chișinău către o structură policentrică. Modelul actual, în care capitala concentrează disproporționat resursele economice, populația activă și funcțiile administrative, a devenit nesustenabil, generând probleme acute de trafic, poluare, locuire și infrastructuri publice supraîncărcate. Strategiile propun dezvoltarea unor poli regionali secundari – Bălți, Cahul, Ungheni, Orhei, Comrat, Soroca – integrați într-o rețea urbană capabilă să reducă decalajele istorice dintre centru și restul teritoriului.

Orientarea către calitatea vieții, în detrimentul accentului exclusiv pe indicatorii macroeconomici. Documente precum *Moldova Europeană 2030* sau SEIDD 2030 reafirmă că beneficiarul final al dezvoltării este cetățeanul, iar obiectivele vizează veniturile, educația, sănătatea, mobilitatea, protecția mediului și consolidarea instituțiilor. Alinierea la Agenda ONU 2030 și la standardele europene impune o ridicare semnificativă a nivelului de ambiție.

Modernizarea infrastructurilor și serviciilor publice. De la accesul universal la apă și sanitație, până la mobilitate sigură și digitalizare, strategiile definesc un program de modernizare accelerată, susținut de politici energetice orientate către eficiență și surse regenerabile. Chișinăul funcționează ca laborator al acestor transformări, dar succesul depinde de extinderea lor către orașele regionale.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- Integrarea dimensiunii verzi și a rezilienței urbane. Poluarea aerului, lipsa spațiilor verzi, gestionarea precară a deșeurilor și vulnerabilitatea climatică sunt recunoscute drept probleme structurale. Strategiile propun soluții bazate pe infrastructuri verzi, mobilitate ecologică și tranziția către un mix energetic curat.
- Coeziunea socială și reducerea decalajelor teritoriale. Orașele mici și satele rămân cele mai vulnerabile, confruntându-se cu depopulare și infrastructuri degradate. Programele de revitalizare urbană și inițiativele pentru dezvoltarea polilor regionali urmăresc crearea unor alternative reale la migrația spre Chișinău sau în străinătate.
- Poziționarea ambivalentă a capitalei. Chișinăul este în același timp motor al economiei, culturii și integrării europene, dar și generator de dezechilibre prin concentrarea excesivă de resurse și infrastructuri supraîncărcate. Repoziționarea orașului ca hub coordonator într-o rețea policentrică reprezintă condiția esențială pentru o dezvoltare echilibrată.
- Capacitate redusă de implementare. Toate documentele suferă de riscuri comune: capacitate instituțională limitată, subfinanțare cronică și lipsa unor mecanisme clare de monitorizare. Succesul depinde de consolidarea guvernancei, de parteneriatele cu Uniunea Europeană și instituțiile financiare internaționale, dar și de o coordonare transparentă între nivelul central și cel local.
- Supraaglomerarea urbană - Chișinăul concentrează o mare parte a populației active și a serviciilor publice, ceea ce generează o presiune enormă asupra infrastructurilor existente. Traficul rutier este sufocant, locuințele sunt insuficiente și adesea inaccesibile pentru tinerii cu venituri reduse, iar instituțiile de sănătate și educație funcționează la capacitate maximă. Această supraaglomerare nu doar reduce calitatea vieții, ci și accentuează tendința de migrație a populației tinere către alte centre urbane din Europa.
- Poluarea și deficitul de spații verzi - Calitatea aerului în Chișinău este una dintre cele mai scăzute din regiune, fiind afectată de traficul intens, vechimea parcului auto și încălzirea bazată pe combustibili poluanți. În paralel, suprafețele verzi nu corespund standardelor recomandate de Organizația Mondială a Sănătății. Lipsa unei rețele coerente de parcuri și coridoare ecologice face ca zonele centrale și periferice să fie expuse poluării și insulelor de căldură urbană.
- Presiunea periurbană și expansiunea haotică - Creșterea suburbanizării este una dintre cele mai mari provocări. Localitățile-satelit precum Ialoveni, Durlești sau Stăuceni se dezvoltă rapid, dar în lipsa unei coordonări clare. Rezultatul este o expansiune haotică, cu cartiere rezidențiale slab conectate la rețeaua de transport public și cu acces limitat la servicii esențiale (apă, canalizare, școli, spitale). Această fragmentare teritorială accentuează polarizarea dintre capitală și periferiile sale.
- Infrastructura rutieră depășită - Structura radială a orașului, moștenită din perioada sovietică, nu mai corespunde volumului actual de trafic. Lipsa unei centuri ocolitoare funcționale înseamnă că tot fluxul rutier național și internațional traversează centrul capitalei, contribuind la congestiune și poluare. Investițiile în modernizarea arterelor principale

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

și în soluții inteligente de mobilitate sunt insuficiente, iar infrastructura pietonală și pentru biciclete rămâne precară.

Sistem energetic și de termoficare inefficient - Chișinăul depinde de un sistem de termoficare centralizată vechi și poluant, care nu răspunde cerințelor de eficiență energetică și de sustenabilitate. Pierderile tehnologice, dependența de resurse fosile și lipsa unei tranziții consistente către energie regenerabilă amplifică vulnerabilitățile energetice și contribuie la poluarea aerului.

Gestionarea deficitară a deșeurilor - Capitala generează cea mai mare cantitate de deșeuri din țară, însă sistemul actual de gestionare rămâne învechit și inefficient. Lipsa infrastructurii moderne de sortare și reciclare face ca majoritatea deșeurilor să fie depozitate neconform, cu impact sever asupra mediului și sănătății populației. În pofida strategiilor naționale, Chișinăul nu reușește încă să devină un model de economie circulară.

Declinul universitar și cultural - Deși rămâne principalul centru universitar și cultural al Republicii Moldova, Chișinăul se confruntă cu riscul pierderii competitivității academice. Migrația tinerilor către universități din România și Europa reduce atractivitatea instituțiilor locale, iar lipsa investițiilor în infrastructura educațională și culturală fragilizează rolul orașului ca hub regional de cunoaștere și inovație. Acest declin academic are implicații directe asupra capacității orașului de a genera resurse umane calificate și de a susține industriile creative.

4.6. Prioritati de dezvoltare

Chișinăul și rețeaua urbană națională trebuie să își redefinească traiectoria prin echilibru teritorial, regenerare urbană, infrastructuri moderne și tranziție verde, transformând vulnerabilitățile actuale (monocentrism, suburbanizare haotică, infrastructură depășită) în oportunități de re poziționare europeană.

Analiza strategiilor naționale și sectoriale, corelată cu situația specifică a Chișinăului, evidențiază o serie de direcții prioritare de dezvoltare spațială și urbanistică:

Consolidarea policentrismului și echilibrării teritoriale

- Depășirea modelului hiperconcentrat pe Chișinău prin promovarea unor poli regionali secundari (Bălți, Cahul, Ungheni, Orhei, Comrat, Soroca, Edineț).
- Integrarea acestora într-o rețea urbană funcțională capabilă să redistribuie resursele economice, investițiile și forța de muncă.
- Rolul Chișinăului ar trebui revizuit și transformat în hub coordonator al rețelei policentrice.

Revitalizare urbană și reconfigurare funcțională

- Regenerarea cartierelor socialiste degradate și reconversia fondului construit subutilizat.
- Revitalizarea zonelor centrale prin integrarea patrimoniului cultural și a funcțiunilor creative.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- Consolidarea mecanismelor de finanțare pentru proiecte de regenerare urbană, inspirate din bune practici europene.

Modernizarea infrastructurii și mobilității

- Reabilitarea infrastructurii edilitare (apă, canalizare, energie, termoficare).
- Diversificarea transportului public prin introducerea de soluții rapide și ecologice (BRT, linii electrificate, prioritizare a transportului public).
- Dezvoltarea mobilității active prin rețele pietonale și ciclabile integrate.
- Finalizarea și funcționalizarea unei centuri ocolitoare pentru degrevarea traficului urban.

Tranziția verde și reziliența climatică

- Extinderea infrastructurii verzi și a spațiilor publice de calitate.
- Modernizarea sistemului de gestionare a deșeurilor, cu colectare separată și reciclare.
- Creșterea eficienței energetice și integrarea surselor regenerabile.
- Adaptarea orașului la schimbările climatice prin proiecte de infrastructură rezilientă.

Gestionarea suburbanizării

- Configurarea unei forme de cooperare între municipiul Chișinău și UAT suburbane pentru a gestiona extinderea periurbană (Ialoveni, Durlești, Stăuceni etc.).
- Corelarea dezvoltărilor rezidențiale cu rețelele de transport și serviciile publice.
- Prevenirea sprawl-ului haotic prin planificare coordonată și instrumente de reglementare urbanistică.

Digitalizare și inovare urbană

- Accelerarea transformării digitale a administrației publice și a serviciilor urbane (smart city, e-guvernare).
- Crearea de hub-uri IT și creative prin reconversia spațiilor industriale abandonate.
- Sprijinirea industriilor inovative ca vectori de regenerare urbană și de atracție a populației tinere.

Coerență instituțională și finanțare sustenabilă

- Depășirea fragmentării administrative prin mecanisme de guvernare și parteneriate multiscalare (local–regional–național–european).
- Creșterea capacității de absorbție a fondurilor externe și consolidarea instrumentelor de monitorizare a implementării strategiilor.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

5. EVIDENȚIEREA ȘI IERARHIZAREA DISFUNȚIILOR, PRECUM ȘI A MECANISMELOR CAUZALE CARE LE-AU PRODUS

Disfuncționalitățile identificate sunt analizate atât ca rezultat al transformărilor teritoriale produse în perioada 2007–prezent, cât și din perspectiva adaptării direcțiilor teritoriale promovate prin PUG 2007 la contextul actual. În acest sens, analiza urmărește evidențierea aspectelor care justifică menținerea, actualizarea sau completarea prevederilor documentației aflate în vigoare.

Disfuncționalitățile prezentate în continuare sunt interpretate inclusiv prin raportare la direcțiile teritoriale asumate prin PUG 2007 și la evoluțiile produse în perioada de aplicare a acestuia.

Constatări rezultate din analiză	Disfuncționalitate	Componentă PUG afectată
suburbanizare accelerată	dezvoltare insuficient coordonată	relația urban - suburban
integrare TEN-T	infrastructură insuficient adaptată	mobilitate
concentrare funcțională	policentrism insuficient consolidat	structură teritorială
presiuni climatice	vulnerabilitate climatică	sistem verde
extindere logistică	deficit de terenuri rezervate	organizare funcțională
infrastructuri critice	reziliență insuficientă	infrastructuri

Sursa: Prelucrare proprie pe baza PUG Chișinău 2007 și analiza documentelor strategice naționale relevante.

5.1. Sintetizarea și evidențierea disfuncțiilor și a mecanismelor determinante

Poziția Republicii Moldova la interfața dintre Uniunea Europeană și spațiul estic post-sovietic conturează o realitate teritorială complexă, cu implicații directe asupra dinamicii urbane și regionale. Dincolo de statutul de stat candidat la UE, țara se configurează tot mai clar ca un nod emergent al rețelelor europene de transport, energie și securitate, unde Chișinăul joacă rolul de platformă centrală. Această transformare nu este una pur simbolică, ci se materializează în infrastructuri critice, coridoare logistice și rețele instituționale care redefinesc geografia funcțională a statului.

Capitala nu mai poate fi privită doar ca un centru administrativ, ci ca un hub multifuncțional, unde se concentrează funcțiuni diplomatice, economice, culturale și logistice. Integrarea în coridoarele TEN-T și participarea la inițiative precum *Solidarity Lanes* au re poziționat infrastructura moldovenească drept element critic pentru securitatea alimentară a UE și pentru continuitatea fluxurilor Est–Vest. Prin coridoarele Iași–Ungheni–Chișinău–Odesa sau Bălți–Chișinău–Căinari, capitala devine un gateway regional, comparabil cu alte noduri secundare

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

europene (Iași, Galați, Lviv). Această poziționare redefinește rolul infrastructurii urbane: nu doar suport tehnic, ci instrument de integrare europeană și de transformare urbanistică.

Comparativ cu alte capitale post-socialiste, Chișinăul se află într-o situație paradoxală: pierde populație, asemenea Rîgăi, dar continuă să se extindă periurban, asemenea Tbilisiului, fără a beneficia încă de stabilitatea și atractivitatea investițională a Vilniusului. Lipsa unei forme de guvernare și cooperare între Chișinău și UAT suburbane amplifică fragmentarea spațială și haosul suburbanizării. Din perspectivă economică, capitala rămâne dependentă de servicii cu valoare adăugată redusă și de remitențe, în timp ce platformele industriale abandonate reflectă o stagnare structurală. În schimb, experiența comparată arată posibile direcții de acțiune: digitalizare și regenerare (Vilnius), integrare logistică (Riga), protecția patrimoniului și evitarea expansiunii speculative (lecția inversă a Tbilisiului).

În infrastructura de mobilitate, decalajul față de Europa este vizibil. Vilnius și Riga au modernizat transportul electric și mobilitatea alternativă, iar Tbilisi dispune de metrou și coridoare BRT, în timp ce Chișinăul rămâne dependent de rețeaua de troleibuze și autobuze, completată de microbuze ineficiente. Lipsa diversificării modale expune orașul la congestie structurală și la scăderea atractivității urbane. Serviciile publice reflectă aceeași polarizare: Vilnius oferă distribuție echilibrată și digitalizare avansată, Riga se confruntă cu disparități periferice, Tbilisi cu suprasolicitare, iar Chișinăul reunește fragmente din toate aceste scenarii – servicii concentrate central, periferii slab deservite și suburbii lipsite de infrastructuri de suport.

În plan cultural și patrimonial, capitala dispune de un fond construit stratificat – antebelic, interbelic, sovietic – care ar putea deveni vector de identitate și dezvoltare urbană. Vilnius și Riga demonstrează că patrimoniul poate fi transformat în resursă economică și turistică, în timp ce Tbilisi arată riscul pierderii identității prin presiuni imobiliare. Chișinăul se află între aceste scenarii: fără politici ferme de protecție și reconversie, patrimoniul riscă degradarea ireversibilă; cu o strategie coerentă, el ar putea deveni infrastructură culturală, consolidând rolul capitalei ca pol creativ și diplomatic.

Documentele programatice – *Moldova Europeană 2030*, Strategia Națională de Dezvoltare Regională, SEIDD 2030, strategiile de mediu, deșeuri, energie, apă și sanitație – trasează împreună o arhitectură coerentă a tranziției către modelul policentric european. Toate recunosc că modelul hiperconcentrat pe Chișinău este nesustenabil și că echilibrul național depinde de consolidarea polilor regionali (Bălți, Cahul, Ungheni, Orhei, Comrat, Edineț, Soroca). În paralel, capitala trebuie să fie repositionat ca hub coordonator, motor al digitalizării, inovării și conectivității regionale.

În ansamblu, Republica Moldova se conturează într-o dublă paradigmă: vulnerabilă prin dependențe economice și declin demografic, dar emergentă ca spațiu de reziliență și conectivitate europeană. Reziliența economică și teritorială nu trebuie înțeleasă doar ca mecanisme de supraviețuire, ci ca procese de reconfigurare structurală prin infrastructură, urbanism și politici culturale. Apariția hub-urilor multimodale, consolidarea coridoarelor

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

logistice, dezvoltarea infrastructurilor verzi și protecția patrimoniului ar putea transforma vulnerabilitățile actuale în resurse strategice.

Astfel, viitorul Chișinăului și al Republicii Moldova depinde de capacitatea de a trece de la un model de dezvoltare fragmentat și reactiv la unul integrat, policentric și orientat european. Capitala trebuie să devină un laborator urban al Europei de Est, unde se testează modele de reziliență, coeziune socială și regenerare urbană, iar țara întreagă să se re poziționeze dintr-o periferie vulnerabilă într-un nod emergent de conectivitate și securitate pe harta Europei contemporane.

Disfuncționalitățile identificate în cadrul studiului sunt interpretate prin raportare la transformările teritoriale constatate și la direcțiile de dezvoltare promovate prin PUG 2007. În acest sens, analiza urmărește evidențierea problemelor care justifică menținerea, actualizarea sau completarea prevederilor documentației aflate în vigoare.

5.2. Ierarhizarea disfuncțiilor și a disfuncțiilor determinante

Republica Moldova și Chișinăul se află astăzi la intersecția dintre vulnerabilități istorice și oportunități emergente generate de integrarea europeană. Contextul regional marcat de războiul din Ucraina, dependențele energetice și dezechilibrele interne face ca dezvoltarea teritorială și urbană să fie inseparabil legată de securitate, reziliență și modernizare instituțională. În acest cadru, provocările cu care se confruntă țara și capitala pot fi clasificate pe trei niveluri de gravitate – critice, majore și structurale – pentru a evidenția atât riscurile imediate, cât și problemele sistemice de fond ce condiționează viitorul dezvoltării.

Critice (amenințări imediate, cu risc de destabilizare)

- Proximitatea războiului din Ucraina și riscul extinderii instabilității regionale.
- Conflictul înghețat din Transnistria și vulnerabilitățile de securitate asociate.
- Dependența ridicată de surse externe de energie.
- Capacități interne reduse de producție și stocare (gaze, petrol, energie electrică).
- Supraaglomerarea infrastructurii Chișinăului: trafic cronic, locuințe insuficiente, servicii publice suprasolicitate.
- Extinderea periurbană haotică fără infrastructuri corespunzătoare (Durlești, Ialoveni, Stăuceni).

Majore (presiuni constante, cu efecte economice și sociale pe termen mediu)

- Fragilitatea stabilității interne: guverne schimbătoare, polarizare politică și competiție partizană.
- Capacitate instituțională redusă de gestionare a proiectelor complexe și a rezervelor strategice.
- Rețele rutiere și feroviare parțial modernizate, standarde sub nivelul european.
- Portul Giurgiulești – rol critic, dar cu infrastructură și capacitate limitată.
- Dezechilibre teritoriale majore: concentrare excesivă în Chișinău, stagnarea orașelor mici și a zonelor rurale.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- Lipsa unei forme de guvernare și cooperare inter APL pentru gestionarea suburbanizării și mobilității.
- Poluarea urbană și calitatea scăzută a aerului, deficitul de spații verzi.
- Gestionarea inefficientă a deșeurilor (colectare separată redusă, infrastructuri depășite).
- Presiunea gestionării fluxurilor de refugiați și a crizelor umanitare cu resurse limitate.

Structurale (probleme de fond, cu impact pe termen lung)

- Influența persistentă a Federației Ruse prin energie, mass-media, partide politice și diaspora.
- Interdependența cu infrastructurile vecine (România, Ucraina), ceea ce transmite rapid șocurile externe.
- Subfinanțare cronică a programelor regionale și de mediu.
- Lipsa de autonomie reală a administrațiilor publice locale și fragmentarea administrativă.
- Capacitate modestă de diversificare a exporturilor și de atragere a investițiilor externe.
- Declin demografic accentuat, emigrarea forței de muncă tinere și depopularea satelor.
- Brain drain – pierderea capitalului uman calificat prin migrație educațională și profesională.
- Diviziuni identitare (pro-europene vs. pro-estice), exploatate politic.
- Risc de fragmentare socială și expunere la campanii de dezinformare.
- Vulnerabilități ale infrastructurii critice (energie, comunicații, transport) la atacuri cibernetice.
- Necesitatea accelerării tranziției verzi (energie regenerabilă, transport ecologic, economie circulară).

Disfuncționalități asociate implementării direcțiilor teritoriale prevăzute prin PUG 2007

Analiza dezvoltării teritoriale evidențiază faptul că o parte dintre disfuncționalitățile actuale ale municipiului nu sunt generate exclusiv de transformările economice, sociale și teritoriale produse după anul 2007, ci și de implementarea parțială, întârziată sau insuficient coordonată a unor direcții și obiective prevăzute prin PUG 2007.

Printre acestea se evidențiază dificultățile de coordonare a dezvoltării în relația urban-suburba, presiunile crescânde asupra infrastructurilor de transport și utilități, extinderea dezvoltărilor rezidențiale în afara unei logici integrate de organizare teritorială, precum și dificultățile privind consolidarea sistemelor verzi și a infrastructurilor de reziliență urbană.

Aceste constatări nu invalidează viziunea de dezvoltare promovată prin PUG 2007, ci indică necesitatea adaptării unor componente ale acestuia la condițiile actuale de dezvoltare.

Ce prevedea PUG 2007	Ce s-a întâmplat 2007-2025	Disfuncționalități apărute	Ce trebuie reactualizat
Consolidarea Chișinăului ca	Rolul economic și administrativ al capitalei s-a consolidat	Concentrarea excesivă a funcțiunilor și presiuni	Menținerea rolului metropolitan, dar cu



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

principal pol urban național		asupra infrastructurii urbane	măsurile de echilibrare teritorială și policentrism
Dezvoltarea relațiilor funcționale dintre oraș și suburbii	Au crescut navetismul, suburbanizarea și fluxurile zilnice	Dezvoltare insuficient coordonată între oraș și localitățile limitrofe	Actualizarea mecanismelor de coordonare funcțională și integrarea fluxurilor suburbane în modelul de mobilitate
Dezvoltarea policentrică a teritoriului municipal	Funcțiunile majore au rămas concentrate în nucleul urban central	Dezechilibre teritoriale și supraîncărcarea unor zone urbane	Consolidarea polilor secundari și redistribuirea funcțiilor urbane
Dezvoltarea infrastructurii de transport	Au apărut noi fluxuri regionale și integrarea în TEN-T	Congestie, presiuni asupra rețelelor existente și insuficienta integrare multimodală	Actualizarea modelului de mobilitate și a rezervelor pentru infrastructuri strategice
Protecția și dezvoltarea sistemului verde	Presiunile urbane asupra spațiilor verzi au crescut	Fragmentarea coridoarelor ecologice și vulnerabilitate climatică	Consolidarea infrastructurii verzi și a coridoarelor ecologice
Organizarea funcțională prin zonare	Structura economică s-a modificat semnificativ	Incompatibilități funcționale și presiuni asupra unor zone urbane	Reevaluarea adecvării zonării funcționale și a reglementărilor asociate
Rezervarea terenurilor pentru dezvoltări viitoare	Au apărut funcțiuni noi (logistică, intermodalitate, infrastructuri strategice)	Lipsa unor rezerve adaptate noilor cerințe teritoriale	Actualizarea rezervelor funcționale și a terenurilor strategice
Protejarea spațiilor verzi și limitarea dezvoltării necontrolate	Extinderea urbană și suburbanizarea au continuat	Consumul de teren și presiuni asupra mediului	Consolidarea mecanismelor de protecție și control al dezvoltării

Sursa: Prelucrare proprie pe baza PUG Chișinău 2007, analiza documentelor strategice naționale relevante.

Analiza evidențiază faptul că principalele direcții strategice promovate prin PUG 2007 își mențin în relevanță și în prezent. Totuși, transformările teritoriale produse în perioada 2007–prezent au generat disfuncționalități și provocări care nu puteau fi anticipate integral la momentul elaborării documentației. În consecință, reactualizarea PUG nu presupune abandonarea viziunii de dezvoltare promovată prin documentația aprobată în anul 2007, ci actualizarea selectivă a componentelor care nu mai răspund în mod adecvat condițiilor actuale de dezvoltare ale orașului Chișinău.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

6. PROPUNERI DE ELIMINARE SAU DE DIMINUARE A DISFUNȚIONALITĂȚILOR

Propunerile formulate reprezintă rezultatul evaluării relației dintre direcțiile teritoriale promovate prin PUG 2007, evoluțiile teritoriale constatate și disfuncționalitățile identificate în cadrul studiului. Acestea urmăresc asigurarea continuității procesului de planificare urbană prin actualizarea selectivă a componentelor care nu mai răspund în mod adecvat condițiilor actuale de dezvoltare.

Principii pentru reactualizarea prevederilor PUG 2007

Propunerile formulate în cadrul prezentului studiu sunt construite pe principiul continuității documentației de urbanism și urmăresc reactualizarea prevederilor PUG 2007 prin raportare la evoluțiile teritoriale produse în perioada de aplicare a documentației și la condițiile actuale de dezvoltare ale municipiului Chișinău.

În acest sens, recomandările sunt structurate în trei categorii principale:

- prevederi și direcții teritoriale care își mențin aplicabilitatea în raport cu condițiile actuale de dezvoltare și care pot fi preluate în procesul de reactualizare;
- prevederi care necesită actualizare, completare sau recalibrare ca urmare a transformărilor teritoriale constatate;
- elemente noi care trebuie introduse pentru a răspunde proceselor și provocărilor apărute după aprobarea PUG 2007 și care nu au fost avute în vedere în cadrul documentației existente.

Prin această abordare, procesul de reactualizare urmărește atât asigurarea continuității planificării teritoriale, cât și adaptarea documentației de urbanism la noile realități funcționale, economice, sociale și de mediu care caracterizează dezvoltarea municipiului Chișinău.

Analiza comparativă a direcțiilor, hai sa priorităților și propunerilor de dezvoltare relevă faptul că Republica Moldova și Chișinăul se confruntă cu un paradox structural: pe de o parte, presiunile externe și vulnerabilitățile interne (demografice, instituționale, infrastructurale) limitează capacitatea de reacție rapidă; pe de altă parte, integrarea europeană, diversificarea energetică și digitalizarea creează oportunități fără precedent pentru o transformare teritorială și urbană de substanță.

Succesul nu va depinde exclusiv de infrastructură sau de sprijinul extern, ci de coeziunea dintre guvernanta, capital uman și identitate urbană. Moldova are șansa rară de a trece de la un model fragmentat și dependent la unul policentric, rezilient și european, cu condiția să trateze dezvoltarea nu doar ca acumulare de proiecte, ci ca proces coerent de re poziționare strategică.

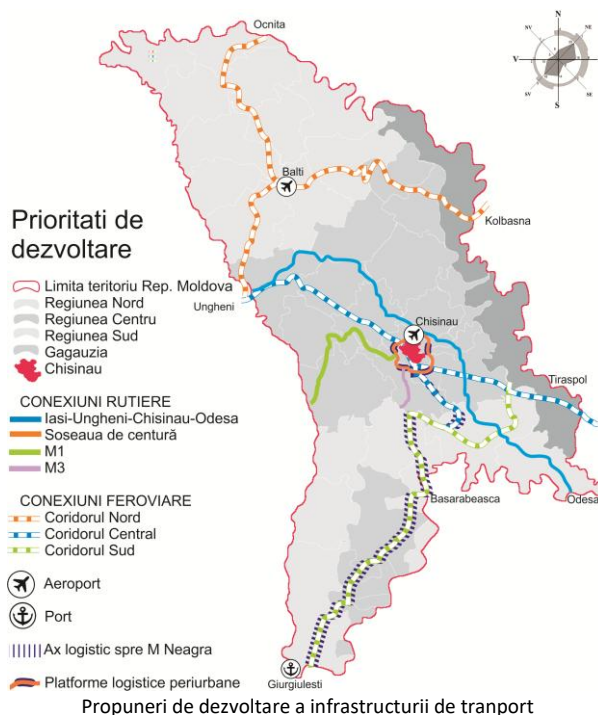
Transport și logistică

- Integrarea deplină în rețeaua europeană TEN-T: modernizarea coridoarelor strategice (Ungheni–Chișinău–Odesa, M1 Chișinău–Leușeni, M2 Chișinău–Bălți, M3 Chișinău–Cahul).

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- Electrificarea și standardizarea căilor ferate (ecartament european), cu terminale intermodale la Chișinău, Bălți, Ungheni și Giurgiuilești.
- Finalizarea și operaționalizarea inelului rutier al Chișinăului (M2) pentru degrevarea traficului urban.
- Dezvoltarea de hub-uri logistice periurbane
- Extinderea și modernizarea portului Giurgiuilești ca poartă multimodală (rutier, feroviar, fluvial) către Marea Neagră și rețele globale.
- Implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD): coridoare de transport rapid (BRT, tram-train), ITS, ticketing electronic, smart traffic.
- Reconfigurarea mobilității urbane și periurbane: trenuri suburbane electrice, coridoare pietonale și rețele ciclabile integrate cu transportul public.
- Relocarea funcțiunilor logistice din interiorul Chișinăului către periferie, pentru reducerea poluării și eliberarea spațiului urban pentru funcțiuni mixte.



Energie și tranziție verde

- Consolidarea interconectărilor cu România: integrarea deplină în rețeaua europeană ENTSO-E și în piața regională de gaz.
- Dezvoltarea de capacități interne de producție și stocare.
- Modernizarea și eficientizarea sistemului de termoficare din Chișinău.
- Diversificarea surselor de import și reducerea dependenței prin infrastructuri redundante (linii electrice, conducte).
- Crearea unor rezerve strategice de energie și combustibili, cu centre logistice securizate.
- Promovarea eficienței energetice la scară urbană: clădiri eficiente, iluminat public LED, locuințe sociale „verzi”.
- Proiecte-pilot pentru cartiere energetice sustenabile

Urbanism și dezvoltare spațială

- Revitalizarea cartierelor socialiste și modernizarea fondului locativ sovietic.
- Reconvertirea zonelor industriale abandonate în cartiere mixte
- Revitalizarea centrului istoric și protejarea patrimoniului construit, prin reconversie funcțională și integrare în turism cultural.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- Extinderea și conectarea infrastructurii verzi: coridoare ecologice, parcuri noi, spații publice de calitate.
- Crearea unei forme de guvernare și cooperare pentru coordonarea suburbanizării (Ialoveni, Stăuceni, Durești etc.).
- Prevenirea sprawl-ului haotic prin reglementări urbanistice stricte și planificare compactă.
- Integrarea mobilității durabile ca schelet al dezvoltării spațiale: transport rapid, mobilitate activă, rețele verzi.
- Reechilibrarea relației centru–periferie prin distribuirea echitabilă a funcțiunilor urbane (educație, sănătate, comerț, cultură).
- Dezvoltarea de cartiere specializate: district diplomatic, hub logistic, cartiere creative și IT.
- Adaptarea spațiului urban pentru funcțiuni de urgență

Economie și investiții

- Crearea și consolidarea de clustere economice în logistică, IT, fintech, industrii creative.
- Stimularea zonelor economice speciale și atragerea investițiilor externe prin regimuri fiscale competitive.
- Diversificarea exporturilor și integrarea agriculturii în lanțurile valorice europene prin centre de depozitare și procesare modernă.
- Sprijinirea start-up-urilor și inovării
- Reconvertirea spațiilor industriale și integrarea lor în rețele de inovare urbană.
- Consolidarea rolului Chișinăului ca hub regional de servicii financiare și logistice.
- Valorificarea relației Chișinău–Giurgiulești ca axă logistică strategică spre Marea Neagră și piețele globale.
- Dezvoltarea infrastructurii financiare și a serviciilor conexe: asigurări, transport multimodal, servicii IT pentru logistică.

Social, cultural și resurse umane

- Politici active pentru stimularea natalității și sprijinirea familiilor tinere.
- Modernizarea universităților și integrarea educației cu piața muncii.
- Programe de formare profesională și recalificare pentru sectoarele cu deficit structural
- Valorificarea diasporei: stimulente pentru investiții în IMM-uri, transfer de know-how, reintegrare profesională.
- Dezvoltarea unei rețele policentrice culturale: susținerea orașelor secundare (Bălți, Cahul, Comrat) ca poli culturali.
- Modernizarea infrastructurilor culturale: hub-uri creative, reconversia zonelor industriale în cartiere culturale.
- Extinderea rețelelor de festivaluri, centre comunitare și spații de dialog intercultural.
- Promovarea Chișinăului ca pol de soft power regional, prin diplomatie culturală și integrare în rețele europene.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Guvernanță și reziliență

- Crearea unor mecanisme de guvernanță pentru Chișinău și zonele periurbane.
- Întărirea capacității administrative locale și naționale pentru gestionarea proiectelor majore.
- Creșterea capacității de absorbție a fondurilor europene și internaționale.
- Consolidarea transparenței și coerenței instituționale, pentru a depăși fragmentarea administrativă.
- Crearea unor mecanisme de monitorizare și evaluare a implementării strategiilor.
- Constituirea și gestionarea unor rezerve strategice naționale
- Consolidarea securității cibernetice pentru protejarea infrastructurilor critice.
- Dezvoltarea unor planuri de reacție rapidă la crize cu sprijin UE și NATO.
- Intensificarea cooperării cu România și Ucraina pentru conectivitate, energie și securitate economică.

7. PRIORITATI DE INTERVENTIE

Ordinea de prioritizare arată că fără infrastructură critică modernizată și securizată, integrare europeană deplină și politici demografice urgente, celelalte obiective rămân vulnerabile. Pe termen mediu, accentul cade pe policentricitate și regenerare urbană, iar pe termen lung pe consolidarea identității, coeziunii sociale și capacității instituționale.

Măsuri critice (0–24 luni) – continuitatea serviciilor, securitate, conectivitate minimă

- Securizarea infrastructurilor critice: planuri cyber pentru energie/IT/transport; centre de date redundante; ring-fencing pentru operatori strategici.
- Redundanță energetică: capacități de stocare gaze/combustibili; operarea și extinderea interconectărilor cu România; investiții rapide în cogenerare și pierderi reduse la termoficare.
- Bucle logistice ocolitoare: rute alternative care evită zonele vulnerabile (ex. Transnistria); management de criză pentru treceri frontieră.
- Mobilitate urbană de urgență (Chișinău): bandă dedicată PT pe axele radiale, ticketing electronic, deviere trafic greu pe inel (M2 – fazare funcțională).
- Guvernanță metropolitană: Unitate de Coordonare Metropolitană (UCM) Chișinău–periurban (transport, utilități, urbanism), bazată pe acord interinstituțional.

Măsuri majore (2025–2030) – transformare sistemică, convergență UE

- TEN-T și interoperabilitate: standardizare/ecartament prioritar pe Ungheni–Chișinău (etapizare spre est), modernizare M1/M2/M3, legături rapide cu A7/A8 (RO).
- Noduri multimodale policentrice: terminale intermodale la Chișinău (periurban vest/sud), Bălți, Ungheni, Giurgiulești; centre de cross-docking și parcuri logistice.
- Rețea urbană policentrică: consolidarea polilor Bălți–Cahul–Ungheni–Orhei–Comrat–Soroca–Edineț (servicii publice, sănătate, educație, parcuri industriale).

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- Regenerare urbană: reconversia platformelor industriale în cartiere mixte; reabilitare fond locativ modernist; programe de eficiență energetică a clădirilor.
- Tranziție verde: proiecte de energie regenerabilă (solar/eolian/biomasă), coridoare verzi, rețele ciclabile, management regional al deșeurilor.
- Capital uman și digital: reformă curriculară STEM/ICT, campusuri duale, hub-uri IT/industrii creative, securitate cibernetică sectorială.

Reforme structurale (2030+) – schimbarea modelului de dezvoltare

- Autoritate metropolitană Chișinău cu competențe clare (mobilitate, utilități, dezvoltare).
- Regiuni de servicii (apă, deșeuri, sănătate) pe principiul proximității și eficienței.
- Decarbonizarea termoficării (cogenerare avansată, pompe de căldură, rețele inteligente).
- Metrou ușor/Tram-train sau BRT de generație 2 pe culoare de mare cerere, integrate TEN-T urban.

DIRECȚII DE DEZVOLTARE ȘI REZULTATE AȘTEPTATE

Conectivitate europeană (transport) - Integrarea Republicii Moldova în rețelele europene de transport constituie fundamentul re poziționării sale regionale. Modernizarea coridoarelor rutiere TEN-T (Ungheni–Chișinău–est, M1 Chișinău–Leușeni, M2 în metropolitan, M3 spre sud) și reabilitarea feroviară cu electrificare și ecartament european transformă infrastructura într-un catalizator de integrare. Rezultat așteptat: reducerea timpului de tranzit și a costurilor logistice, conectare directă la A7/A8 din România, afirmarea Chișinăului ca „gateway” regional între UE, Marea Neagră și Ucraina.

Energie și Securitate - Diversificarea și securizarea energetică reprezintă o condiție critică pentru reziliență. Interconectările cu România (electricitate și gaz), integrarea în ENTSO-E, dezvoltarea capacităților de stocare și extinderea surselor regenerabile susțin autonomia energetică. În paralel, eficiența clădirilor publice și rezidențiale și modernizarea sistemului de termoficare reduc vulnerabilitățile. Rezultat așteptat: creșterea rezilienței energetice, stabilizarea costurilor pentru populație și economie, reducerea emisiilor și apropierea de obiectivele climatice europene.

Urbanism policentric și regenerare - Tranziția de la un model monocentric la unul policentric este indispensabilă pentru echilibru teritorial. Regenerarea cartierelor sovietice, reconversia zonelor industriale, protecția și valorizarea patrimoniului construit, dezvoltarea zonelor creative și respectarea standardelor minime de spațiu verde definesc un urbanism integrat și identitar. Rezultat așteptat: creșterea atractivității urbane, stoparea expansiunii haotice (sprawl), consolidarea identității urbane și culturale a Chișinăului și a polilor regionali.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Mobilitate urbană și metropolitană - Reorganizarea mobilității metropolitane presupune implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), introducerea liniilor rapide (BRT, tram-train), benzi dedicate pentru transport public, sisteme inteligente de trafic (ITS), parcuri de interceptare și o rețea velo coerentă. Eliminarea treptată a microbuzelor poluante devine prioritate.

Rezultat așteptat: reducerea cu 20% a timpului de călătorie în transportul public, creșterea cu 15% a cotei modale PT/velo, scăderea congestiei și îmbunătățirea calității aerului urban.

Apă, salubritate, deșeurii - Consolidarea infrastructurilor de bază implică regionalizarea operatorilor, construirea de stații de epurare, transfer și sortare, introducerea colectării separate pe 4 fracții și trecerea către economie circulară. Rezultat așteptat: acces universal la apă și canalizare, acoperire națională cu servicii de salubritate, deviere a peste 35% din deșeurii de la depozitare, reducând impactul ecologic și sanitar.

Economie și inovare - Modernizarea economică presupune crearea de clustere logistice, IT și agro-food, dezvoltarea zonelor economice speciale, atragerea fondurilor de capital de risc și tranziția de la outsourcing la produse proprii cu valoare adăugată. Rezultat așteptat: diversificarea exporturilor, atragerea de investiții private competitive, crearea de locuri de muncă calificate și consolidarea rolului Chișinăului ca hub de inovare regional.

Coeziune socială și cultură - Dimensiunea socială și culturală reprezintă pilonul soft al dezvoltării urbane. Rețele culturale policentrice, reconversia zonelor în cartiere creative, programe anti-polarizare și valorizarea multiculturalității transformă cultura în infrastructură strategică.

Rezultat așteptat: consolidarea coeziunii sociale, creșterea atractivității urbane și afirmarea Moldovei prin soft power regional și diplomatie culturală.

8. SCENARIILE ȘI ALTERNATIVE DE DEZVOLTARE

Scenariile prezentate în cadrul studiului reprezintă instrumente de explorare a unor posibilități de dezvoltare identificate prin combinarea tendințelor teritoriale și a opțiunilor de intervenție disponibile. Operationalizarea efectivă a scenariilor depinde de evoluții economice, demografice, instituționale și geopolitice care depășesc sfera de control a documentației urbanistice.

Municipiul Chișinău se află într-un moment critic al evoluției sale teritoriale, în care presiunile demografice, mobilitatea deficitară, suburbanizarea accelerată și vulnerabilitățile climatice se suprapun peste oportunități strategice generate de procesele de integrare europeană și de accesul la mecanisme de finanțare internațională. Orașul este simultan un pol de atracție regională și un spațiu fragil, confruntat cu polarizare socio-teritorială și cu o infrastructură edilitară și de mobilitate insuficient adaptată cerințelor contemporane.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Această dublă condiționare, între potențial și vulnerabilitate, reclamă o abordare prospectivă care să depășească logica intervențiilor fragmentare și să ofere un cadru coerent de planificare. În acest context, scenariile de dezvoltare nu reprezintă doar exerciții analitice, ci instrumente metodologice prin care se testează consecințele diferitelor opțiuni strategice, se evaluează riscurile sistemice și se identifică alternative de re poziționare a capitalei în rețelele teritoriale naționale și europene.

Pe această bază sunt definite trei scenarii principale:

- **Scenariul 1 – Do Nothing:** menținerea tendințelor actuale, cu accentuarea fenomenului de suburbanizare difuză, congestie de trafic, presiuni asupra fondului locativ și degradarea infrastructurilor edilitare. Acest scenariu are rol de **avertisment**, demonstrând că lipsa de acțiune conduce la vulnerabilitate structurală și pierderea competitivității capitalei.
- **Scenariul 2 – Do Something:** implementarea unor proiecte-pilot și intervenții punctuale, care arată că inclusiv cu resurse limitate pot fi generate îmbunătățiri vizibile în domeniul mobilității, al eficienței energetice și al regenerării urbane. Acest scenariu are rol de **tranziție**, creând precedente instituționale și operaționale pentru o guvernanză metropolitană incipientă.
- **Scenariul 3 – Do Everything:** un model transformativ și integrator, în care Chișinăul își consolidează rolul de pol metropolitan policentric, se integrează coerent în coridoarele TEN-T și în inițiative europene de tip „Solidarity Lanes”, devine un nod logistic și diplomatic regional și avansează tranziția verde prin consolidarea infrastructurii verzi-albastre și a rezilienței climatice. Acest scenariu reprezintă **viziunea-țintă**, oferind cadrul pentru alinierea politicilor sectoriale și pentru construirea unei metropole europene sustenabile și competitive.

Astfel, analiza scenariilor devine un cadru de decizie strategică pentru autoritățile publice și partenerii instituționali, oferind un instrument pentru:

- ierarhizarea priorităților de investiții în funcție de riscuri și deficite structurale;
- etapizarea intervențiilor, de la acțiuni imediate la proiecte strategice și transformări structurale;
- integrarea politicilor sectoriale în cadrul PUG și în logica dezvoltării metropolitane;
- consolidarea cooperării dintre municipiu, suburbii, Guvern și regiunea Centru;
- susținerea dosarelor de finanțare europeană printr-un portofoliu coerent de proiecte;
- crearea unui mecanism de guvernanză metropolitană predictibilă și funcțională;
- anticiparea riscurilor urbane și teritoriale pentru reducerea vulnerabilităților;
- maximizarea impactului investițiilor publice și private printr-o viziune unitară pe termen lung.

Prin urmare, scenariile și alternativele de dezvoltare nu au rol de predicție, ci de orientare strategică ele trasează harta posibilităților și oferă repere pentru transformarea Chișinăului într-

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

o capitală rezilientă, verde și inteligentă, integrată în rețelele urbane europene și capabilă să funcționeze ca vector al dezvoltării Republicii Moldova.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Scenariul 1: DO NOTHING

Scenariul „Do Nothing” reprezintă varianta de referință, construită pe ipoteza lipsei de intervenții strategice și de cooperare metropolitană. În acest cadru, dinamica urbană a municipiului Chișinău ar urma să evolueze prin inerția proceselor actuale, fără actualizarea PUG și fără mecanisme integrate de guvernare spațială.

Domeniu	Impact urbanistic și funcțional
Mobilitate și transport:	congestia rețelei rutiere se amplifică, în lipsa unei politici coerente de deviere a traficului greu și de modernizare a transportului public. Lipsa infrastructurilor intermodale și a hub-urilor logistice poate accentua rolul Chișinăului ca simplu coridor de tranzit, fără valoare adăugată.
Suburbanizare	expansiunea rezidențială haotică în localitățile limitrofe continuă, fără infrastructuri edilitare corespunzătoare. Se accentuează fragmentarea spațială, segregarea socio-economică și presiunea asupra terenurilor agricole periurbane.
Infrastructuri edilitare	degradarea progresivă a rețelelor de apă, canalizare, energie și termoficare, în lipsa unor programe majore de modernizare. Vulnerabilitățile rețelelor critice cresc, expunând populația la riscuri climatice și sanitare
Mediu și climă	deficitul de spații verzi se accentuează, coridorul ecologic al râului Bâc rămâne nerenaturalizat, iar fenomenele de insule de căldură și inundații urbane se amplifică. Lipsa infrastructurilor verzi-albastre reduce reziliența climatică a orașului.
Structură socio-economică	Chișinăul își menține statutul de pol național de atracție, dar polarizarea față de restul țării se adâncește. Migrația internă pune presiune suplimentară pe piața locativă și pe serviciile publice.

Scenariul „Do Nothing” are o funcție de avertisment. El evidențiază costurile inacțiunii și demonstrează că menținerea status quo-ului conduce inevitabil la adâncirea fragmentării spațiale, accentuarea polarizării socio-economice, pierderea competitivității capitalei în rețelele regionale și europene.

În lipsa unui nou Plan Urbanistic General și a unui cadru metropolitan de guvernare, Chișinăul riscă să devină un oraș fragmentat, suprasolicitat și lipsit de reziliență, incapabil să valorifice oportunitățile de integrare europeană.

Consecințe urbane

- **Blocaj funcțional:** infrastructurile existente vor fi suprasolicitate, iar calitatea serviciilor publice poate scădea semnificativ.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

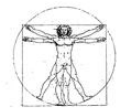
STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- **Pierdere de competitivitate:** lipsa unor investiții coordonate reduce atractivitatea economică a capitalei pentru investitori și pentru industriile emergente (IT, creative).
- **Vulnerabilitate structurală:** absența unui cadru actualizat de reglementare urbanistică generează blocaje administrative și juridice, afectând procesul de autorizare a construcțiilor.
- **Izolare europeană:** Chișinăul rămâne la periferia rețelelor TEN-T și a inițiativelor europene de tip „Solidarity Lanes”, pierzând oportunități de finanțare și de integrare regională.
- **Degradarea calității vieții:** creșterea poluării, lipsa spațiilor verzi și infrastructurile edilitare deficitare afectează direct sănătatea și bunăstarea populației.

Scenariul 2: DO SOMETHING

Scenariul „Do Something” explorează ipoteza intervențiilor selective și etapizate, derulate cu resurse limitate, dar orientate către domenii-cheie cu impact imediat asupra calității vieții. În această variantă, administrația municipală și partenerii guvernamentali reușesc să implementeze proiecte-pilot și măsuri punctuale, fără a atinge însă nivelul unei transformări structurale.

Domeniu	Impact urbanistic și funcțional
Mobilitate și transport:	se realizează proiecte de modernizare punctuală a transportului public (introducerea unor linii noi de autobuze electrice, modernizarea parțială a infrastructurii de troleibuz, sisteme inteligente de management al traficului). Se reduc parțial congestiile, dar lipsa inelului metropolitan și a hub-urilor logistice menține presiunea asupra centrului.
Suburbanizare	sunt introduse reglementări locale pentru controlul extinderii rezidențiale în unele suburbii, însă lipsa unei guvernante metropolitane integrate face ca expansiunea să continue în zonele neacoperite de reguli clare. Se obțin insule de dezvoltare ordonată, dar fenomenul general de fragmentare persistă.
Infrastructuri edilitare	se modernizează punctual rețelele de apă și canalizare, iar unele proiecte de eficiență energetică sunt implementate în blocuri de locuințe și clădiri publice. Totuși, lipsa unui program integrat de investiții lasă mari părți din oraș dependente de infrastructuri învechite.
Mediu și climă	sunt create noi parcuri urbane și inițiate proiecte de renaturalizare pe segmente limitate ale râului Bâc. Rețeaua verde-albastră începe să prindă contur, dar rămâne insuficient dezvoltată pentru a combate efectele insulelor de căldură și riscul de inundații urbane.
Structură socio-economică	atragera de investiții străine în domenii emergente (IT, industrii creative) este parțial susținută prin crearea unor clustere incipiente și



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

reconversia unor zone industriale. Totuși, impactul asupra pieței muncii și a polarizării socio-teritoriale rămâne limitat.

Scenariul „Do Something” are o funcție de tranziție. El arată că, chiar și în condițiile unor resurse limitate, este posibilă îmbunătățirea calității vieții și consolidarea unor elemente de reziliență urbană. În același timp, demonstrează că aceste intervenții nu pot rezolva dezechilibrele structurale și nu pot repositiona capitala în logica rețelelor europene.

Acest scenariu validează beneficiile cooperării teritoriale prin rezultate tangibile, creează precedente instituționale pentru o guvernare metropolitană, permite acumularea de experiență administrativă în gestionarea fondurilor externe și oferă o bază pentru trecerea spre un model integrat și transformativ.

În lipsa unei continuări printr-o strategie de anvergură, „Do Something” riscă să devină un scenariu al stagnării controlate, cu îmbunătățiri locale dar insuficiente pentru a transforma Chișinăul într-o capitală europeană competitivă și sustenabilă.

Consecințe generale

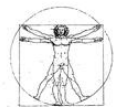
- **Îmbunătățiri vizibile, dar fragmentare:** calitatea transportului public și a spațiilor verzi se ameliorează în anumite zone, însă dezechilibrele intraurbane persistă.
- **Precedente pozitive:** proiectele-pilot demonstrează fezabilitatea cooperării interinstituționale și oferă modele replicabile, dar fără o strategie integrată rămân inițiative izolate.
- **Reducerea parțială a vulnerabilităților:** eficiența energetică și infrastructurile verzi contribuie la reziliența climatică, dar fără un cadru sistemic riscurile structurale nu sunt eliminate.
- **Integrare europeană parțială:** Chișinăul accesează anumite linii de finanțare și proiecte, însă lipsa unui PUG actualizat limitează eligibilitatea pentru programele majore de infrastructură și logistică

Scenariul 3: DO EVERYTHING

Scenariul „Do Everything” descrie varianta transformării integrate și de anvergură a municipiului Chișinău și a ariei sale metropolitane, prin implementarea coordonată a unui portofoliu coerent de politici publice, investiții strategice și reglementări urbanistice, în deplină concordanță cu obiectivele naționale și europene de dezvoltare durabilă. Acest scenariu presupune actualizarea și aplicarea integrală a Planului Urbanistic General, corelată cu instituirea unei guvernări metropolitane funcționale și cu o integrare activă în rețelele TEN-T și inițiativele europene de tip „Solidarity Lanes”.

Domeniu

Impact urbanistic și funcțional



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

Mobilitate și transport:	realizarea inelului metropolitan și a coridoarelor multimodale, dezvoltarea hub-urilor logistice și a terminalelor intermodale, modernizarea transportului public prin electrificare integrală și sisteme inteligente de management al mobilității. Congestiile sunt reduse semnificativ, iar capitala devine nod regional de conectivitate.
Structură metropolitană	instituirea unui cadru de guvernare metropolitană asigură coordonarea dezvoltării suburbane, prin reglementarea densităților, protecția terenurilor agricole și planificarea echilibrată a polilor secundari (Ungheni, Ialoveni, Strășeni). Suburbanizarea haotică este controlată și transformată într-un proces ordonat de creștere policentrică
Infrastructuri edilitare	modernizarea și extinderea integrală a rețelelor de apă, canalizare, termoficare și energie, cu integrarea surselor regenerabile (fotovoltaic, eolian, biomasă). Se instituie coridoare de protecție pentru infrastructurile critice și standarde de reziliență conform normativelor europene.
Mediu și climă	implementarea completă a infrastructurii verzi-albastre prin renaturalizarea râului Bâc, crearea de coridoare ecologice continue și extinderea spațiilor verzi periurbane. Se reduc semnificativ poluarea, efectul de insulă de căldură și riscul de inundații urbane, consolidând reziliența climatică a orașului.
Structură socio-economică	consolidarea Chișinăului ca pol economic și inovativ prin dezvoltarea de parcuri tehnologice, clustere IT și industrii creative, reconversia zonelor industriale și atragerea investițiilor străine directe. Se creează locuri de muncă calificate, reducând dependența de migrația externă.
Dimensiune diplomatică și culturală	capitala își valorifică rolul de hub diplomatic și cultural, prin dezvoltarea unor centre internaționale de conferințe, cartiere diplomatice și infrastructuri culturale integrate în rețelele europene

Scenariul „Do Everything” are rol de scenariu-țintă și constituie baza pentru viziunea de dezvoltare metropolitană a capitalei. El demonstrează că numai printr-o abordare integrată și coordonată Chișinăul poate deveni un hub regional competitiv și sustenabil, integrat în rețelele europene, o metropolă verde și rezilientă, capabilă să răspundă provocărilor climatice, un pol cultural și diplomatic în Europa de Est și un vector de modernizare teritorială pentru întreaga Republică Moldova.

Acest scenariu depășește logica intervențiilor punctuale și propune un model urbanistic complet, în care capitala este repositionată în rețelele europene, iar dezvoltarea teritorială se desfășoară într-un cadru coerent, policentric și durabil.

Consecințe generale

- **Coerență metropolitană:** orașul funcționează ca o metropolă policentrică, echilibrată, cu servicii și infrastructuri distribuite uniform.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- **Creșterea competitivității:** Chișinăul devine un nod logistic și de inovare la scară regională, integrat în coridoarele economice europene și capabil să atragă investiții majore.
- **Sustenabilitate și reziliență:** infrastructurile verzi și sistemele energetice moderne reduc vulnerabilitățile climatice și cresc calitatea vieții.
- **Integrare europeană deplină:** capitala valorifică toate mecanismele de finanțare europeană, fiind aliniată la standardele de urbanism, mobilitate și mediu promovate la nivelul Uniunii Europene.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

9. BIBLIOGRAFIE

1. Documente naționale și strategii

- Aeroportul Internațional Chișinău – Raport anual 2024
- Agenția de Mediu, Raport privind starea mediului în Republica Moldova, 2024
- Biroul Național de Statistică. Recensământul Populației și Locuințelor 2024.
- Calea Ferată din Moldova – Raport anual 2024
- CAA Moldova 2024
- Energy Community 2024
- Parlamentul Republicii Moldova. (2022). *Strategia Națională de Dezvoltare „Moldova Europeană 2030”* (Legea nr. 315/2022). Chișinău: Monitorul Oficial.
- Guvernul Republicii Moldova. (2022). *Strategia Națională de Dezvoltare Regională 2022–2028*. Chișinău: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
- Parlamentul Republicii Moldova. (2023). Legea nr. 434/2023 privind Codul Urbanismului și Construcțiilor. Chișinău: Monitorul Oficial.
- Guvernul Republicii Moldova. (2024). *Hotărârea Guvernului nr. 489/2024 privind procedura de emitere a certificatului de urbanism și a autorizației de construire/desființare pentru lucrările de utilitate publică de interes național*. Chișinău: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
- Guvernul Republicii Moldova. (2024). *Avizul Guvernului nr. 30.35/2024 asupra proiectului de modificare a unor acte normative în domeniul urbanismului și amenajării teritoriului*. Chișinău: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
- Guvernul Republicii Moldova. (2024). *Hotărârea Guvernului nr. 727/2024 pentru ajustarea cadrului normativ în domeniul amenajării teritoriului și urbanismului*. Chișinău: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
- Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. (2025). *Ordinul MIDR nr. 11/2025 pentru aprobarea Regulamentului privind emiterea Avizului general asupra documentației de urbanism*. Chișinău: MIDR.
- Guvernul Republicii Moldova. (2025). *Avizul Guvernului nr. 3.19/2025 privind consolidarea cadrului normativ în domeniul urbanismului și planificării teritoriale*. Chișinău: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
- Parlamentul Republicii Moldova. (2025). *Legea nr. 44/2025 pentru modificarea unor acte normative în domeniul urbanismului, amenajării teritoriului și construcțiilor*. Chișinău: Parlamentul Republicii Moldova.
- Guvernul Republicii Moldova. (2025). *Hotărârea Guvernului nr. 310/2025 privind procedura de consultare publică în elaborarea documentației de urbanism*. Chișinău: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- Parlamentul Republicii Moldova. (2025). *Legea nr. 236/2025 privind armonizarea cadrului normativ conex Codului urbanismului și construcțiilor*. Chișinău: Parlamentul Republicii Moldova.
- Moldova Innovation Technology Park Annual Report 2024

2. Documente urbanistice și normative locale

- Primăria Municipiului Chișinău. (2007). *Planul Urbanistic General al Municipiului Chișinău*. Chișinău: CMC.
- Ministerul Dezvoltării Regionale și Construcțiilor. (2016). *NCM B.01.02:2016 – Instrucțiuni privind conținutul, principiile metodologice de elaborare, avizare și aprobare a documentației de urbanism și amenajare a teritoriului*. Chișinău.
- Primăria Municipiului Chișinău. (2024). *Regulament local de urbanism aferent PUZ – str. Ion Nistor – Mihail Lomonosov – Ion Ganea, municipiul Chișinău (Vol. III)*. Chișinău
- Primăria Municipiului Chișinău. (2024). *Regulament local de urbanism aferent PUZ – str. Zaporojie, sect. Botanica, mun. Chișinău (Vol. III)*. Chișinău.

3. Documente europene și internaționale

- European Commission. (2017). *Guide of good practice for TEN-T core network projects*. Brussels: European Commission.
- European Commission. (2022). *TEN-T Core Network Corridors – Atlantic Corridor – Final Report II*. Brussels: European Commission.
- European Commission. (2017). *TEN-T Core Network Corridors – Atlantic Corridor – Final Report*. Brussels: European Commission.
- European Commission. (2017). *TEN-T Core Network Corridors – Atlantic Corridor – Executive Summary*. Brussels: European Commission.
- European Commission. (2017). *Study on the North Sea–Baltic TEN-T Core Network Corridor – Final Report*. Brussels: European Commission.
- European Commission. (2022). *Study on Atlantic TEN-T Core Network Corridor, 3rd Phase – Project Implementation Report*. Brussels: European Commission.
- European Commission. (2020). *Third Work Plan of the European Coordinator – Scan-Med Corridor*. Brussels: European Commission.
- European Commission. (2016). *Study on the TEN-T Motorways of the Sea (MoS) Horizontal Priority – Detailed Implementation Plan*. Brussels: European Commission.
- European Commission. (2021). *Proposal for a Regulation on the Trans-European Transport Network (TEN-T)*. Brussels: European Commission.
- European Parliament and Council (2024). *Regulation (EU) 2024/1679 on the Trans-European Transport Network (TEN-T)*.
- European Union Delegation to the Republic of Moldova. (2024). *Annual Report / Cooperation Framework*

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- EU4Climate, 2023
- ESPON. (2020). *Sustainable Urbanisation and Land-Use Practices in European Regions (SUPER) – Main Report*. Luxembourg: ESPON EGTC.
- ESPON. (2020). *SUPER Guide to Sustainable Urbanisation and Land Use*. Luxembourg: ESPON EGTC.
- ESPON. (2006). *Governance of Territorial and Urban Policies from EU to Local Level – Final Report (Project 2.3.2)*. Luxembourg: ESPON.
- ESPON. (2010). *Mapping Guide – ESPON Projects*. Luxembourg: ESPON.
- ESPON. (2013). *Territorial Approaches for New Governance (TANGO) – Scientific Report*. Luxembourg: ESPON.
- ESPON. (2023). *How Small and Medium-Sized Towns and Cities Are Considered in Europe and in EU Policies – Final Report*. Luxembourg: ESPON.
- ESPON. (2025). *Territorial Cooperation for Blue Renewable Energy (CoBren) – Case Studies*. Luxembourg: ESPON.
- ESPON. (2024). *No Net Land Take Trajectories – Policy Brief*. Luxembourg: ESPON.
- Riga Sustainable Development Strategy 2030
- Riga Development Programme 2022–2027
- Tbilisi Land Use Master Plan
- UNECE International E-road Network
- UNDP Moldova. (2023). *Climate Change Adaptation Assessment*.
- United Nations Moldova. (2024). *Common Country Analysis Moldova*.
- Vilnius City Master Plan 2030
- Vilnius Strategic Development Plan 2021–2030
- Vilnius SUMP
- World Bank. (2024). *Raport de Țară al Băncii Mondiale privind Economia Republicii Moldova* Washington DC.

Surse Web

- https://transport.ec.europa.eu/document/download/b8b9ff0d-cc00-47dc-bb28-1a9da8c3da0e_en
- <http://lex.justice.md/viewdoc.php?action=view&view=doc&id=306338>
- <http://lex.justice.md/viewdoc.php?action=view&view=doc&id=307083>
- <http://lex.justice.md/viewdoc.php?action=view&view=doc&id=335330>
- <https://natlex.ilo.org/dyn/natlex2/natlex2/files/download/117375/MDA-117375.pdf>
- https://midr.gov.md/files/shares/Strategie_DR.pdf
- <https://ednc.gov.md/wp-content/uploads/2023/06/NCM-B.01.02-2016.pdf>
- <https://ednc.gov.md/wp-content/uploads/2023/06/NCM-B.01.02-2005.pdf>
- <https://chisinaucentru.md/wp-content/uploads/2024/12/Volum-III.pdf>
- <https://chisinaucentru.md/wp-content/uploads/2024/10/Proiect.pdf>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- https://transport.ec.europa.eu/system/files/2017-09/annex_6_guide_of_good_practices.pdf
- https://transport.ec.europa.eu/document/download/5997d4a1-2431-45ea-81c0-004ef44282fd_en
- https://transport.ec.europa.eu/system/files/2018-04/atl_corridor_final_report_2017.pdf
- https://transport.ec.europa.eu/document/download/858014d6-aff4-488f-ab61-77a93c58cd4f_en
- https://transport.ec.europa.eu/system/files/2018-09/2018-2nd-study-north_sea-baltic-tent-core-network-corridor.pdf
- https://transport.ec.europa.eu/document/download/2fcfe9e3-87e3-4d1a-a623-5d2c52655d7c_en
- https://transport.ec.europa.eu/system/files/2020-10/work_plan_scanmed_iii.pdf
- https://transport.ec.europa.eu/system/files/2017-06/mos_detailed_implementation_plan_june2016.pdf
- https://archive.espon.eu/sites/default/files/attachments/ESPON%20SUPER%20Final%20Report%20-%20Main%20report_newtemplate.pdf
- https://archive.espon.eu/sites/default/files/attachments/2020_ESPON_SUPER_Guide_final_A4_screenview.pdf
- https://archive.espon.eu/sites/default/files/attachments/3.ir_2.3.2_final.pdf
- https://archive.espon.eu/sites/default/files/attachments/ESPON_TANGO_Scientific_Report_Final.pdf
- <https://www.espon.eu/sites/default/files/publications/files/2025-05/cobren-case-studies.pdf>
- <https://www.espon.eu/sites/default/files/publications/files/2024-12/espon-small-medium-sized-towns-and-cities-in-europe.pdf>
- <https://www.espon.eu/sites/default/files/events/files/2024-06/draft-policy-brief-on-no-net-land-take.pdf>
- https://archive.espon.eu/sites/default/files/attachments/TR_MappingGuideESPONProjects.pdf
- https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=110531&lang=ro
- https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=49737&lang=ro
- https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=141229&lang=ro
- https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=134582&lang=ro
- https://midr.gov.md/files/shares/Strategie_DR.pdf
- https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/global-gateway/solidarity-lanes-moldova-and-ukraine_en
- https://www.acaps.org/fileadmin/Data_Product/Main_media/20230905_ACAPS_Ukraine_analysis_hub_regional_overview_refugees_in_host_countries.pdf
- <https://data.unhcr.org/en/situations/ukraine>
- <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099061725033525342/pdf/P502442-346a4fd3-882f-46ca-95c9-ce90c0a71619.pdf>

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- <https://www.enseccoe.org/wp-content/uploads/2024/10/CORE-24-M-Final-Exercise-Report.pdf>
- https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_223672.htm
- <https://www.natofoundation.org/balkans-black-sea/the-new-nato-cyber-incident-response-center-in-moldova/>
- <https://www.reuters.com/world/europe/what-is-moldovas-breakaway-transdnistria-region-2024-02-29/>
- <https://www.thetimes.com/world/russia-ukraine-war/article/russia-accused-of-dirty-tricks-to-dash-moldovas-eu-membership-hopes-bwvp60028>
- <https://time.com/6156227/moldova-russia-ukraine-natalia-gavrilita/>
- <https://energie.gov.md/en/content/government-has-opened-negotiations-romania-memorandum-projects-interconnect-gas>
- <https://www.ebrd.com/home/work-with-us/projects/psd/54567.html>
- https://www.egmontinstitute.be/app/uploads/2025/06/Reinhold-Brender_Policy_Brief_382_vFinal.pdf
- https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/2025-04/Brief_2024-15_FIMI_Moldova_0.pdf
- https://www.researchgate.net/publication/354055430_Building_resilience_beyond_the_EU%27s_eastern_borders_EU_actorness_and_societal_perceptions_in_Ukraine_and_Republic_of_Moldova
- <https://www.cambridge.org/core/journals/nationalities-papers/article/goodbye-moscow-hello-brussels-the-city-diplomacy-of-chisinau-mayor-dorin-chirtoaca/A074C607C2B5E91FDA31C946C54A749A>
- <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2025-05/eurocontrol-lssip-2024-moldova.pdf>
- <https://www.hybridcoe.fi/wp-content/uploads/2024/01/20240129-Hybrid-CoE-Working-Paper-28-Moldovas-struggle-against-Russias-hybrid-threats-WEB.pdf>
- <https://eurocities.eu/cities/ungheni/>
- https://enlargement.ec.europa.eu/news/eu-signs-grant-agreements-transport-infrastructure-better-connect-moldova-eu-2023-10-26_en
- https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/coordinated-romania-moldova-border-controls-facilitate-eu-ukraine-solidarity-lanes-transit-2024-11-20_en
- <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099021024033041737/pdf/P180153-3a121dac-a4b5-44e8-b29b-12279ca43482.pdf>
- https://customs.gov.md/api/media/01/03/2024/Preliminary_ESIA_Component_B_8.02.24.pdf
- https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_4654
- <https://www.undrr.org/publication/republic-moldova-national-roadmap-critical-infrastructure-resilience>



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE DEZVOLTARE TERITORIALĂ

- https://enlargement.ec.europa.eu/funding-technical-assistance/business-opportunities/publication-call-expressions-interest-eueeamoldova-based-businesses-invest-republic-moldova_en
- <https://www.ebrd.com/home/news-and-events/news/2024/ebd-lends-150-million-for-road-upgrades-in-moldova.html>
- <https://www.eib.org/en/projects/all/20200537>
- <https://www.railwaypro.com/wp/eu-to-fund-moldovas-first-electrified-railway-line/>
- https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-07/Integration_of_the_UAMD_railway_system_into_the_EU_transport_system.pdf