

Analiza de due diligence de mediu și
socială, evaluarea impactului și
auditul de siguranță rutieră pentru
Proiectul de reabilitare a rețelei rutiere
TENT-T din Moldova, DTM 55768

Proiectul nr. 12002-106

Data: 23.07.2026

Versiunea: 1.0

Conformitatea cu cerințele de
mediu și sociale, drum R7

Conținut

Conținut	2
Lista figurilor	3
Lista tabelelor	3
Fișa proiectului.....	4
Notă importantă/Declarație de exonerare de răspundere	5
Rezumat executiv	6
1. Introducere.....	9
1.1. Contextul conformității cu ESR-urile BERD	9
1.2. Domeniul de aplicare al conformității cu ESR-urile BERD	10
1.3. Standarde aplicabile pentru conformitatea cu ESR-urile BERD	10
2. Proiectul.....	11
2.1. Organizarea proiectului	11
2.2. Descrierea proiectului	12
2.3. EMS, riscuri și impacturi cheie de mediu și sociale	15
2.4. Proiectul propus pentru construcția drumului.....	17
2.5. Clasificarea proiectului	18
3. Conformitatea proiectului cu standardele BERD.....	19
3.1. Metodologie.....	19
3.2. Evaluare de mediu și socială	21

Lista figurilor

Figura: 2-1: Structura organizatorică a proiectului, evidențiind personalul din domeniul mediu și social (M&S) responsabil cu gestionarea și monitorizarea aspectelor de mediu și sociale ale proiectului.	12
Figura 2-2: Reprezentare geografică a drumului R7	13
Figura 2-3: Vizualizare a drumului de ocolire a localității Drochia, Lotul 4	14
Figura: 2-4 :Desen tipic al secțiunii transversale a proiectului rutier lucrări de reabilitare	17

Lista tabelelor

Tabelul 2-3 : Localizarea loturilor de proiect.....	13
Tabelul 3:1 : Evaluare ESR R7	21

Fișa proiectului

Numărul proiectului	P12002-106		
Titlul proiectului	Analiza de due diligence de mediu și socială, evaluarea impactului și auditul de siguranță rutieră pentru proiectul de reabilitare a rețelei rutiere TENT-T din Moldova		
Alocare/linie bugetară			
Acordat la	25.06.2025		
	Revizuire:	Editor:	Data:
	V0.1 – proiect	MC Mobilitate	21.05.26
	V1.0 – versiune finală	MC Mobility	23.07.26
Verificare calitate:			
	Client	Antreprenor	Partener de implementare
Denumire:	Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare	MC Mobility Consultants GmbH	
Adresă:	Five Bank Street Londra, E14 4BG Regatul Unit	Zwölfergasse 8/3/28, VIENA, 1150, Austria	
Număr de telefon:		+4318923600	
Persoană de contact:	Dadabaev, Jamol	Holger Eiletz	
Adresă de e-mail:	DadabaeJ@BERD.com	holger.eiletz@vienna-mc.com	
Semnături:			
Numele experților:	Egidijus Skrodenis, manager de proiect Sabine Stumpf-Langer, manager de proiect Violeta Paginu, specialist în mediu		

Notă importantă/Declarație de exonerare de răspundere

MC Mobility Consultants GmbH („Consultantul”) acționează în numele Administrației Rutiere de Stat din Moldova („**Clientul**”) în conformitate cu termenii stabiliți în „Due diligence de mediu și social, evaluarea impactului și auditul de siguranță rutieră pentru Proiectul de reabilitare a rețelei rutiere TENT-T din Moldova” („**Proiectul**”) și nu are nicio responsabilitate față de nicio altă parte în afara Clientului pentru furnizarea de consultanță în legătură cu Proiectul.

Consultantul a întocmit prezentul document pentru a răspunde nevoilor Clientului, ale Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare și ale Administrației Naționale a Drumurilor din Moldova, precum și pentru a prezenta structura de organizare și management convenită și aspectele conexe. Nicio altă parte nu are dreptul să se bazeze pe acest document în niciun scop, iar Consultantul nu își asumă nicio responsabilitate sau răspundere față de nicio altă parte în afara Clientului în legătură cu prezentul document și/sau cu orice element al conținutului său.

Prezentul document a fost elaborat pe baza informațiilor furnizate de Client. Toate informațiile primite de la Client și cuprinse în prezentul document sunt acceptate, fără a fi supuse vreunei auditări sau verificări, ca date care reflectă în mod complet și exact organizarea și operațiunile Clientului în toate segmentele relevante ale Proiectului.

Deși Consultantul este responsabil față de Client pentru îndeplinirea activității sale cu competență și diligență rezonabile, conținutul prezentului document se bazează pe informațiile furnizate Consultanului. Consultantul nu a verificat în mod independent conținutul informațiilor furnizate și nici nu a auditat sau verificat în alt mod informațiile furnizate. În consecință, orice erori sau omisiuni din datele furnizate ar putea avea un impact semnificativ asupra livrabilelor. Consultantul nu va fi responsabil pentru fiabilitatea conținutului prezentului document și al raportului, sau a sfaturilor verbale, în cazul în care acestea se bazează pe informații obținute de la Client care sunt inexacte sau incomplete.

Toate drepturile de autor și alte drepturi de proprietate asupra prezentului document rămân proprietatea Consultanului, iar orice drepturi care nu sunt acordate în mod expres în prezenții termeni sau în Contract sunt rezervate. Deținerea prezentului document sau a unei copii a acestuia de către o terță parte nu implică dreptul de a-l publica, distribui sau utiliza. În cazul în care o terță parte utilizează informațiile conținute în prezentul document, Consultantul și angajații săi nu își asumă nicio responsabilitate pentru o astfel de utilizare.

În măsura maximă posibilă, atât Consultantul, cât și Clientul își declină orice răspundere care decurge din sau este legată de utilizarea (sau neutilizarea) acestui document și a conținutului său, inclusiv orice acțiune comercială sau decizie comercială luată ca urmare a unei astfel de utilizări (sau neutilizări). Niciun utilizator terț nu dobândește, ca urmare a unui astfel de acces, vreun drept pe care nu l-ar fi avut în alte condiții, iar Consultantul nu și-a asumat nicio sarcină sau obligație pe care nu ar fi avut-o în alte condiții.

Prezentul document și conținutul său sunt confidențiale și nu pot fi reproduse, redistribuite sau transmise, direct sau indirect, către nicio altă persoană, în întregime sau parțial, fără consimțământul prealabil scris al Consultanului.

Rezumat executiv

Programul de reabilitare a rețelei rutiere TEN-T din Moldova vizează modernizarea a 104,8 km din R7 și include tronsoane rutiere care se întind de la intersecția cu R14 (Drochia – Costești – granița cu România) către conexiunile transfrontaliere atât din sud, cât și din nord (România și Ucraina), în cadrul Proiectului Tranșa I (**Proiectul**). Proiectul este clasificat în **categoria B conform** sistemului de clasificare a proiectelor **BERD** în materie de mediu și social. Proiectul este esențial pentru integrarea Moldovei în rețeaua de transport a UE, îmbunătățind conectivitatea, comerțul și siguranța. Obiectul prezentului raport este evaluarea proiectului în raport cu Cerințele de performanță de mediu și socială (ESR) ale BERD, 2024. Principalele aspecte evidențiate de evaluare sunt:

Stadiul de conformitate al proiectului cu ESR

- **ESR 1** Evaluarea și gestionarea riscurilor și impacturilor de mediu și sociale: Proiectul este **parțial conform**. Trebuie elaborate politici și proceduri specifice pentru proiect, pentru a se asigura că acesta este dezvoltat în conformitate cu ESR 1, de exemplu, politici de mediu și sociale, sistem de management, politici de resurse umane, printre altele. În plus, facilitățile asociate proiectului nu sunt încă cunoscute, de exemplu, amplasamentul taberei de muncă. Odată ce amplasamentul va fi cunoscut, evaluarea și evaluarea impactului cumulativ vor trebui revizuite, iar Planul de management al aspectelor și impactelor de mediu (PMMS) va trebui actualizat.
- **ESR 2** Munca și condițiile de muncă: Proiectul este **parțial conform**. Au fost identificate diverse lacune legate de politicile și procedurile privind resursele umane, disponibilitatea acestora și alinierea la cerințele ESR 2. Pentru a asigura conformitatea, AND ar trebui să elaboreze politici cuprinzătoare privind resursele umane și un sistem de management al resurselor umane, precum și să își actualizeze Codul de conduită și contractul FDIC.
- **ESR 3** Eficiența resurselor și prevenirea și controlul poluării: Proiectul este **parțial conform**. Au fost identificate mai multe acțiuni cu privire la eficiența resurselor, instalațiile de gestionare a deșeurilor (deșeuri solide și lichide) și utilizarea substanțelor chimice, care trebuie detaliate pentru a asigura alinierea proiectului la cerințele ESR 3. EMS se bazează în principal pe informații documentare, vizite de recunoaștere la fața locului, precum și pe colectarea datelor de referință și prelevarea de probe pentru calitatea aerului înconjurător și zgomotul ambiental. Se recomandă efectuarea de măsurători ale zgomotului în timpul fazei de construcție, cu condiția ca receptorii sensibili să fie situați în imediata vecinătate a lucrărilor de construcție și ca durata lucrărilor să se prelungească.
- **ESR 4** Sănătate, siguranță și securitate: Proiectul respectă **parțial cerințele**, deși majoritatea aspectelor sunt în deplină conformitate. Proiectarea drumurilor din cadrul proiectului este în concordanță cu cele mai bune practici din domeniu. Cu toate acestea, sunt necesare câteva îmbunătățiri pentru a aborda aspectele legate de siguranța rutieră. EMS nu include o evaluare a riscurilor legate de schimbările climatice, iar aceasta este necesară, având în vedere că Moldova este expusă la alunecări de teren, inundații fluviale

și pluviale. EMS oferă deja modele pentru mai multe planuri de management legate de sănătatea și securitatea în muncă (OHS) și de comunitate, care urmează să fie extinse în continuare pe parcursul implementării proiectului.

- **ESR 5** Achiziția de terenuri, restricții privind utilizarea terenurilor și relocarea involuntară: Proiectul este **parțial conform**. Proiectul a aplicat măsuri pentru a evita pe cât posibil strămutarea populației și achiziția de terenuri; cu toate acestea, o anumită strămutare din motive economice a fost inevitabilă, în special în legătură cu construcția ocolitoare din Drochia. A fost elaborat un Cadru de achiziție a terenurilor și de relocare specific proiectului, care va fi aplicabil acestui proiect pe viitor. Un GRM specific proiectului trebuie implementat și comunicat în cadrul procesului de implicare a părților interesate pe viitor. Acesta trebuie aplicat pentru elaborarea și implementarea Planului de acțiune privind relocarea specific proiectului.
- **ESR 6** Conservarea biodiversității și gestionarea durabilă a resurselor naturale vii: Proiectul este **conform**. Zona traversează peisaje agricole și semi-rurale, dar se apropie și traversează situri Emerald. Evaluarea impactului asupra mediului (EMS) se bazează în principal pe informații documentare și vizite de recunoaștere la fața locului. Studii suplimentare înainte de construcție și monitorizarea pe durata construcției vor fi esențiale pentru detalierea și consolidarea măsurilor de atenuare a impactului asupra biodiversității.
- **ESR 7** Populații indigene: nu este relevant pentru proiect.
- **ESR 8** Patrimoniul cultural: Proiectul este **conform**. Nu există situri de patrimoniu cultural afectate de dezvoltarea proiectului. În Planul de management de mediu și social este prevăzută o procedură de identificare a modificărilor.
- **ESR 9** Intermediari financiari: nu se aplică în cazul acestui proiect.
- **ESR 10** Implicarea părților interesate: Proiectul este **conform**. Sunt necesare interacțiuni continue pe tot parcursul ciclului de viață al proiectului, împreună cu actualizări periodice ale SEP care să înregistreze toate interacțiunile și reclamațiile. Un mecanism de soluționare a reclamațiilor specific proiectului, așa cum este descris în SEP, trebuie implementat și comunicat în mod clar de către Administrația Națională a Drumurilor către toate părțile interesate și comunitățile afectate de proiect.

Următorii pași critici

- Elaborarea și implementarea Planului de acțiune privind relocarea (RAP) al proiectului, pe baza Cadrului de achiziție a terenurilor și relocare. Inițierea activităților RAP cu studiul socio-economic și evaluarea vulnerabilității.
- Comunicarea și implementarea mecanismului de soluționare a reclamațiilor specific proiectului, pentru a se asigura că Planul de implicare a părților interesate este actualizat și menținut ca document activ pe întreaga durată a proiectului.

- Studiul de evaluare a impactului asupra mediului (EMS) conține o serie de planuri de gestionare, care trebuie adoptate de proiect și detaliate în continuare.
- Consolidarea capacității Autorității Naționale a Drumurilor în domeniul mediului și social, elaborarea de politici și sisteme privind mediul, aspectele sociale și resursele umane, pentru a asigura conformitatea cu cerințele ESR.

Proiectul este aliniat la obiectivele BERD, dar necesită acțiuni specifice pentru a remedia lacunele identificate în prezentul raport, în vederea asigurării conformității depline cu ESR.

1. Introducere

1.1. Contextul conformității cu ESR-urile BERD

Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) are în vedere acordarea unui împrumut suveran Republicii Moldova pentru a sprijini Proiectul de reabilitare a rețelei rutiere TEN-T (Rețeaua Transeuropeană de Transport¹) din Moldova. Acest proiect implică reabilitarea, modernizarea și construcția de noi tronsoane pe 10 loturi rutiere de-a lungul coridoarelor R7 și M3, acoperind aproximativ 175 km de infrastructură rutieră.

Proiectul este structurat în două tranșe și este clasificat în conformitate cu Politica de mediu și socială a BERD (ESP, 2024):

- Tranșa I (Categorie B): include șase loturi de-a lungul coridorului R7 (inclusiv reabilitare și construcții noi).
- Tranșa II (Categorie A): cuprinde patru loturi de-a lungul coridorului M3 (inclusiv reabilitare, lărgire și construirea de noi variante ocolitoare).

Proiectul este conceput pentru a sprijini mobilitatea națională și regională, a stimula comerțul transfrontalier, a îmbunătăți siguranța rutieră și a dezvolta o infrastructură de transport durabilă, în conformitate cu standardele Uniunii Europene (UE) și cu standardele internaționale. În plus, lucrările de reabilitare sunt esențiale pentru integrarea Moldovei în rețeaua europeană TEN-T, care include coridoare strategice precum Chișinău–Giurgiulești (segmente ale drumului M3) și Soroca–Drochia–Costești (segmente ale drumului R7). Mai mult, proiectul sprijină eforturile de solidaritate ale Moldovei² față de Ucraina, întrucât un tronson din Lotul 4 al drumului M3 (Tranșa II) face parte din coridorul european care leagă Ucraina de România, facilitând transportul eficient al mărfurilor și asigurând securitatea alimentară.

Administrația Națională a Drumurilor (AND) funcționează în subordinea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și acționează ca agenție de implementare a acestui proiect.

În cadrul procesului de due diligence al BERD, Haskoning a realizat această Evaluare a conformității cu cerințele de mediu și sociale, utilizând cele 10 cerințe de mediu și sociale ale BERD.

Prezentul raport se concentrează asupra Tranșei I (Proiectul), care cuprinde patru loturi de-a lungul coridorului R7, incluzând lucrări de reabilitare și construcții noi.

¹ TEN-T este planul Uniunii Europene pentru o rețea integrată de infrastructură de transport, care cuprinde drumuri, căi ferate, căi navigabile interioare, rute maritime, porturi, aeroporturi și terminale. Aceasta este alcătuită din nouă coridoare europene de transport, iar în 2024, Coridorul Marea Baltică–Marea Neagră–Marea Egee a fost extins pentru a include Moldova.

² În mai 2022, UE a lansat o inițiativă denumită „Solidarity Lanes” (Căi de solidaritate) pentru a menține fluxurile comerciale între Ucraina și UE pe durata și după conflict. Punctul de trecere a frontierei dintre Ucraina și Moldova de la Giurgiulești este o componentă cheie a acestei rețele, oferind Ucrainei acces, prin Moldova, către România și UE.

1.2. Domeniul de aplicare al conformității cu ESR-urile BERD

Prezenta evaluare a conformității cu cerințele de mediu și sociale acoperă **Tranșa I** a Proiectului de reabilitare a rețelei rutiere TEN-T din Moldova. Pentru a evalua conformitatea, proiectul a fost analizat în raport cu cele 10 cerințe de mediu și sociale (ESR) ale BERD și cu alte standarde internaționale aplicabile, astfel cum sunt prezentate în capitolul 1.3.

Pentru realizarea evaluării, au fost analizate o serie de documente specifice proiectului disponibile. Sursa principală a evaluării o constituie Evaluarea de mediu și socială (EMS) pentru Tranșa I și concluziile auditului de mediu și social. Aceste documente, precum și o serie de rapoarte disponibile online, discuțiile cu specialiștii EMS și cu specialiștii AND au fost utilizate pentru a evalua performanța proiectului și a identifica eventualele neconformități față de cerințele de mediu și sociale ale BERD și de cele mai bune practici internaționale. În cazul în care au fost identificate lacune, au fost elaborate recomandări specifice pentru a asigura alinierea la cerințele BERD și la cele mai bune practici internaționale, astfel cum sunt detaliate în tabelul de evaluare de mediu și socială din secțiunile 3.2 și 3.3.

1.3. Standarde aplicabile pentru conformitatea cu ESR-urile BERD

Evaluarea conformității cu cerințele de mediu și sociale (ESR) ale BERD va fi efectuată în conformitate cu următoarele standarde și cerințe internaționale:

1. Politica de mediu și socială a BERD (2024), inclusiv cele 10 cerințe de mediu și sociale (ESR):
 - ESR1: Evaluarea și gestionarea riscurilor și impacturilor de mediu și sociale
 - ESR 2: Munca și condițiile de muncă
 - ESR 3: Eficiența utilizării resurselor și prevenirea și controlul poluării
 - ESR 4: Sănătate, siguranță și securitate
 - ESR 5: Achiziționarea de terenuri, restricțiile privind utilizarea terenurilor și relocarea involuntară
 - ESR 6: Conservarea biodiversității și gestionarea durabilă a resurselor naturale vii
 - ESR 7: Populațiile indigene (nu se aplică în cazul acestui proiect)
 - ESR 8: Patrimoniul cultural
 - ESR 9: Intermediari financiari (nu se aplică în cazul acestui proiect)
 - ESR 10: Implicarea părților interesate
2. Liniile directoare ale Corporației Financiare Internaționale (IFC) privind mediul, sănătatea și siguranța – Drumuri cu taxă (2007)
3. Liniile directoare generale ale IFC privind mediul, sănătatea și siguranța (2007)
4. Republica Moldova a ratificat 44 de convenții ale Organizației Internaționale a Muncii (OIM) și un protocol, dintre care 43 sunt în vigoare. Acestea includ toate cele 10 convenții fundamentale ale OIM:
 - C029: Convenția privind munca forțată, 1930
 - C087: Libertatea de asociere și protecția dreptului de organizare, 1948
 - C098: Dreptul de organizare și de negociere colectivă, 1949

- C100: Remunerația egală, 1951
- C105: Abolirea muncii forțate, 1957
- C111: Discriminarea (în domeniul ocupării forței de muncă și al profesiei), 1958
- C138: Vârsta minimă, 1973 (Vârsta minimă specificată: 16 ani)
- C182: Cele mai grave forme de muncă a copiilor, 1999
- C155: Securitatea și sănătatea în muncă, 1981
- C187: Cadrul de promovare a securității și sănătății în muncă, 2006

2. Proiectul

2.1. Organizarea proiectului

Pentru executarea proiectului de reabilitare a rețelei rutiere TEN-T din Moldova și gestionarea aspectelor de mediu, sociale și de sănătate (ESHS), proiectul implică mai mulți actori-cheie, printre care:

- **Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIRD):** Acționează ca autoritate centrală, asigurând supravegherea strategică și orientarea politică pentru dezvoltarea infrastructurii naționale. MIRD este responsabil pentru planificarea și supravegherea reabilitării, modernizării și extinderii rețelei rutiere, stabilirea mecanismelor de finanțare durabile și asigurarea conformității cu standardele internaționale. De asemenea, coordonează implicarea părților interesate la nivel înalt și aprobă strategiile proiectului.
- **Administrația Națională a Drumurilor (AND):** Acționează ca principală agenție de implementare a lucrărilor rutiere naționale. Funcționând sub egida MIRD, AND gestionează resursele financiare provenite din Fondul Rutier și din surse externe. În urma unei decizii guvernamentale din 13 iunie 2024, Administrația Națională a Drumurilor a fost reorganizată într-o societate pe acțiuni cu capital integral de stat, pentru a îmbunătăți eficiența operațională și absorbția fondurilor externe. AND dispune de o echipă ESHS responsabilă de gestionarea și monitorizarea aspectelor de mediu, sociale și de sănătate ale proiectelor. Echipa este formată din 2 membri ai personalului (1 axat pe aspectele de mediu și 1 pe aspectele sociale), 1 specialist în sănătate și securitate în muncă (OHS), 3 angajați din cadrul Departamentului de Resurse Umane și 4 specialiști din cadrul Departamentului de Expropriere și Relocare.
- **Antreprenori și suubantreprenori:** Desemnați printr-o procedură de licitație deschisă și competitivă pentru a executa lucrări de construcție, reabilitare și întreținere. Aceștia își desfășoară activitatea sub supravegherea ANR și trebuie să respecte obligațiile contractuale, standardele naționale și Planul de management de mediu și social elaborat în cadrul studiilor de evaluare a impactului de mediu și social. **Antreprenorul pentru proiectul Tranșei I nu este încă cunoscut, iar procedurile de licitație și selecție vor avea loc în timp util.**
- **Inginerul consultant:** O entitate independentă desemnată de AND pentru a monitoriza implementarea proiectului, asigurând respectarea standardelor tehnice, de mediu și sociale. **Inginerul consultant pentru proiectul Tranșei I nu este încă cunoscut, iar procedurile de licitație și selecție vor avea loc**

în timp util.

Principalele părți interesate ale proiectului sunt prezentate în figura de mai jos.



Figura: 2-1: Structura organizatorică a proiectului, evidențiind personalul din domeniul mediu și social (M&S) responsabil cu gestionarea și monitorizarea aspectelor de mediu și sociale ale proiectului.

2.2. Descrierea proiectului

Tranșa I a proiectului Coridorului rutier R7 acoperă o lungime totală de aproximativ 104,8 km și include tronsoane rutiere care se extind de la intersecția cu R14 (Drochia – Costești – granița cu România) către conexiunile transfrontaliere atât din sud, cât și din nord (România și Ucraina). Proiectul este clasificat în categoria B și este structurat în patru loturi distincte, după cum se rezumă mai jos:

- Lotul 1 (R14 – Drochia, 29 km) – reabilitarea tronsonului rutier existent care leagă R14 de Drochia, formând partea de nord a coridorului.
- Lotul 2 (Drochia – Rîșcani, 27,4 km) – continuarea coridorului prin raioanele Drochia și Rîșcani.
- Lotul 3 (Rîșcani – Costești, 30 km) – tronson care se extinde spre zona de frontieră de la Costești, constituind o legătură esențială către punctul de trecere a frontierei cu România.
- Lotul 4 (drum de ocolire Drochia, 6 km) – include atât reabilitarea unui tronson existent, cât și construirea unui nou traseu de ocolire, conceput pentru a devia traficul în jurul orașului Drochia.

Fiecare lot face parte integrantă din coridorul strategic R7 mai amplu, care îmbunătățește conectivitatea națională și internațională, în special între Moldova, România și Ucraina, și consolidează integrarea în Rețeaua Transeuropeană de Transport (TEN-T).

Tabelul 2-1 prezintă principalele caracteristici ale fiecărui lot al proiectului, inclusiv lungimea estimată a

tronsoanelor de drum și coordonatele geografice ale punctelor de început și de sfârșit.

Tabelul 2-1 : Localizarea loturilor de proiect

Lot	Lungime, km	Coordonate	
		Punct de început	Punct final
Lotul 1 (R14 – Drochia)	29,0	48°10'42,99"N 28° 8'34,95"E	48° 2'25,72"N 27°50'12,50"E
Lotul 2 (Drochia – Riscani)	27,4	48° 0'58,39"N 27°46'49,64"E	47°57'9,13"N 27°30'46,79"E
Lotul 3 (Riscani – Costești)	30,0	47°57'9,13"N 27°30'46,79"E	47°50'56,44"N 27°14'42,80"E
Lotul 4 (drum de ocolire Drochia – drumul existent)	4,15	48° 2'25,72"N 27°50'12,50"E	48° 0'52,30"N 27°49'21,68"E
Lotul 4 (drum de ocolire Drochia – drum nou)	3,58	48° 0'52,30"N 27°49'21,68"E	48° 0'58,39"N 27°46'49,64"E

Drumul R7 este prezentat în imaginea de mai jos.

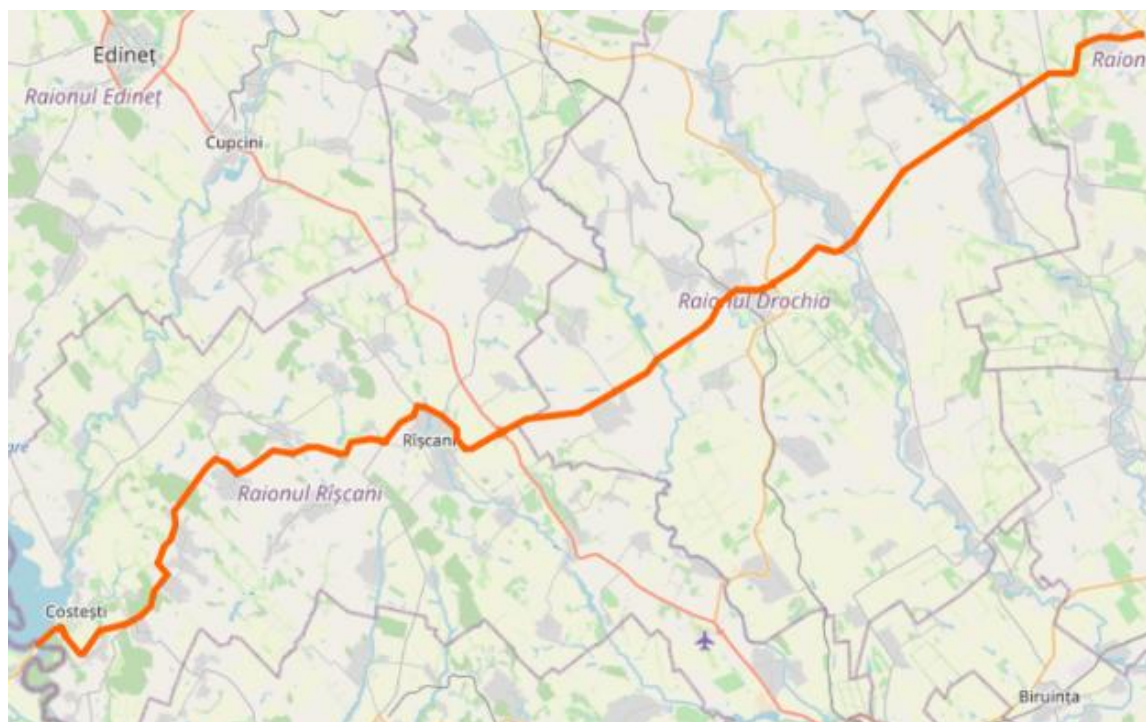
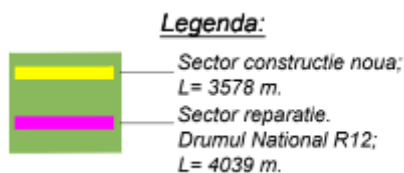


Figura 2-2: Reprezentare geografică a drumului R7

Una dintre principalele intervenții ale proiectului este construcția drumului de ocolire a localității Drochia, lotul 4, a se vedea mai jos.



Figura 2-3: Vizualizare a drumului de ocolire a localității Drochia, Lotul 4



În prezent, raionul Drochia nu dispune de un drum de ocolire, iar întregul trafic — inclusiv cel de tranzit — trece prin centrul orașului. Prin urmare, construcția planificată a drumului de ocolire a orașului Drochia are ca scop devierea fluxurilor de tranzit și reducerea semnificativă a congestiei în zona urbană. Drumul de ocolire a orașului Drochia este situată la sud și sud-est de orașul Drochia și constă din două componente principale:

- **Tronsonul de reabilitare** – Tronsonul începe la km 37+300 al drumului R12 (R8 Dondușeni – Drochia – Pelinia – M5), la intersecția cu sens giratoriu cu drumul R7/R14 (Drochia – Costești – granița de stat cu România), la km 29+420. Aceasta urmează traseul existent al drumului R12 și se încheie la km 41+450, la intersecția cu drumul local L118, care asigură accesul către orașul Drochia. Lungime: 4,15 km
- **Tronsonul de construcție nouă** – Acest tronson începe la intersecția drumului R12 cu drumul local L118 (km 0+000) și continuă pe terenuri extravilane aparținând orașului Drochia și satelor din apropiere (Țarigrad și Micurin). Se reconectează la drumul R7 la km 33+270. Lungime: 3,58 km

Construcția drumului de ocolire reprezintă o investiție semnificativă în infrastructură, cu multiple beneficii,

printre care:

- **dezvoltarea economică** prin îmbunătățirea fluxului de trafic și creșterea atractivității investiționale;
- **creșterea siguranței rutiere** prin reducerea traficului intens și a riscurilor de accidente în interiorul localității;
- **îmbunătățirea calității vieții** prin reducerea poluării atmosferice și a nivelurilor de zgomot.

În ansamblu, drumul de centură constituie o intervenție strategică menită să îmbunătățească condițiile de trafic, performanța de mediu și calitatea vieții urbane în Drochia. Pentru mai multe detalii privind R7 și loturile sale, vă rugăm să consultați EMS R7.

2.3. EMS, riscuri și impacturi cheie de mediu și sociale

Pentru acest proiect, o Evaluare a Impactului Social și de Mediu (EMS) a fost realizată de compania MM Consultants and Engineering, înregistrată în Republica Moldova. Această companie activează în sectorul mobilității și cunoaște bine părțile interesate cheie din țară, precum și aspectele sociale și de mediu esențiale legate de reabilitarea drumurilor și dezvoltarea de noi proiecte de infrastructură. EMS este structurată în conformitate cu cerințele BERD, oferind o descriere detaliată a proiectului, pe loturi, o prezentare generală a intervențiilor propuse, o analiză a alternativelor, o prezentare generală a situației de referință din punct de vedere de mediu, biologic și social, împreună cu zona de influență corespunzătoare, și prezintă rezultatele evaluării impactului și măsurile de atenuare propuse. EMS include un capitol detaliat privind măsurile de atenuare propuse, precum și măsurile de monitorizare și Planul de gestionare a impactului social al proiectului (PMMS). A fost elaborat un Plan de implicare a părților interesate dedicat acestui proiect, care a fost atașat la EMS, iar rezultatele consultărilor desfășurate până în prezent sunt incluse în raport.

În rezumat, principalele impacturi de mediu și sociale ale proiectului și măsurile de atenuare propuse sunt:

Impacturi asupra mediului

În timpul construcției, principalele impacturi de mediu se referă la **calitatea aerului, zgomotul, contaminarea solului și a apei, perturbarea biodiversității și ocuparea terenurilor**. Generarea de praf, emisiile de gaze de eșapament și zgomotul produs de utilaje pot afecta temporar comunitățile din apropiere. Perturbarea solului, eroziunea și deversările accidentale prezintă riscuri pentru apele de suprafață și subterane, în special în apropierea traversărilor de râuri. Defrișarea vegetației și tăierea copacilor pot afecta habitatele, inclusiv zonele din apropierea siturilor protejate și a siturilor „Emerald”.

Măsurile de atenuare includ suprimarea prafului, întreținerea corespunzătoare a echipamentelor de construcție, limitarea orelor de lucru în apropierea așezărilor și instalarea de sisteme de control al drenajului și de captare a sedimentelor. Sunt necesare proceduri de prevenire a deversărilor și de intervenție în caz de urgență. Lucrările din apropierea cursurilor de apă vor respecta controale stricte de mediu, inclusiv modernizarea canalelor de scurgere și a podurilor pentru menținerea debitelor naturale. Impacturile asupra biodiversității vor fi gestionate prin evitarea zonelor sensibile, restricții sezoniere privind defrișarea, plantarea compensatorie de arbori și monitorizarea ecologică.

În faza de exploatare, se preconizează că îmbunătățirea geometriei drumurilor și a calității pavajului va reduce congestia și riscurile de accidente, în timp ce impacturile reziduale asupra calității aerului și a zgomotului sunt considerate scăzute până la moderate și gestionabile.

Impacturi sociale

Impacturile sociale se referă în principal la **exproprierea permanentă a terenurilor**, la **deplasarea economică a populației** și la **întreruperea temporară a accesului**. Se preconizează exproprierea permanentă a terenurilor în anumite secțiuni (în special în zonele de ocolire), ceea ce ar putea afecta utilizatorii terenurilor agricole și întreprinderile situate de-a lungul drumului, deși **nu se anticipează nicio strămutare fizică a populației rezidențiale**.

Aceste impacturi vor fi abordate prin intermediul unui Cadru de achiziție a terenurilor și de relocare (LARF), care asigură despăgubiri la costul de înlocuire, restabilirea mijloacelor de subsistență acolo unde este necesar și consultări transparente cu persoanele afectate. Întreruperile temporare ale accesului și devierile de trafic pe durata construcției vor fi minimizate prin planificarea gestionării traficului, menținerea accesului la proprietăți și servicii, precum și comunicarea prealabilă cu comunitățile. Un mecanism de soluționare a reclamațiilor la nivel de proiect va fi disponibil pe toată durata implementării, acordându-se o atenție deosebită grupurilor vulnerabile.

Impactul asupra sănătății și siguranței

Principalele riscuri pentru sănătate și siguranță includ accidentele rutiere, expunerea comunităților la **activitățile de construcție și riscurile profesionale pentru lucrători**. Lucrările de construcție sporesc riscurile pentru pietoni și șoferi, în timp ce lucrătorii se confruntă cu pericole legate de utilajele grele, traficul, zgomotul și manipularea materialelor periculoase.

Măsurile de atenuare includ planuri detaliate de gestionare a traficului, semnalizare clară, controlul vitezei, treceri de pietoni sigure și coordonarea cu serviciile de urgență. Antreprenorii sunt obligați să pună în aplicare planuri de gestionare a sănătății și siguranței la locul de muncă, inclusiv instruirea lucrătorilor, utilizarea echipamentelor individuale de protecție, pregătirea pentru situații de urgență și coduri de conduită. Măsurile privind sănătatea și siguranța comunității se vor concentra pe reducerea expunerii la riscurile legate de construcții și pe menținerea siguranței rutiere în timpul și după lucrări.

Gestionarea generală

Toate măsurile de atenuare vor fi puse în aplicare prin intermediul Planului de management de mediu și social și al subplanurilor asociate, sub supravegherea Administrației Naționale a Drumurilor și a consultanților proiectului. Odată cu punerea în aplicare a acestor măsuri, impacturile reziduale asupra mediului, sănătății și siguranței (ESHS) sunt evaluate ca fiind de la scăzute la moderate, în timp ce efectele pe termen lung sunt preconizate a fi pozitive datorită îmbunătățirii siguranței rutiere, a conectivității și a dezvoltării economice regionale.

Proiectul va genera, de asemenea, impacturi sociale și economice pozitive, precum îmbunătățirea conectivității, reducerea timpului de deplasare, sporirea siguranței, creșterea economică prin facilitarea comerțului și crearea de locuri de muncă, precum și un acces mai bun la școli, spitale și piețe pentru comunitățile rurale.

2.4. Proiectul propus pentru construcția drumului

Zona proiectului se caracterizează în principal prin starea precară a pavajului, incluzând gropi, suprafețe denivelate, fisuri la suprafață și semne de uzură structurală. Tronsoanele drumului variază între configurația cu două benzi și cea cu două sensuri de circulație (2x2) și sunt utilizate în principal de traficul de camioane și autoturisme. Coridorul se desfășoară în principal în vecinătatea terenurilor rurale și agricole, traversând totodată sate mici și zone sensibile din punct de vedere al mediului, inclusiv situri „Emerald”.

Abordarea privind construcția drumului se bazează pe reabilitarea și modernizarea selectivă a coridoarelor rutiere existente, cu alinamente noi limitate acolo unde este necesar (de exemplu, secțiuni de ocolire), și este concepută pentru a asigura un echilibru între performanța tehnică, îmbunătățirea siguranței, protecția mediului și minimizarea impactului social.

Proiectul adoptă **standarde moderne de inginerie rutieră**, inclusiv consolidarea pavajului, îmbunătățiri geometrice, modernizarea sistemelor de drenaj și îmbunătățiri ale siguranței, pentru a asigura durabilitatea pe termen lung și reducerea necesităților de întreținere. Abordarea acordă prioritate reabilitării și reutilizării straturilor de pavaj existente, acolo unde este fezabil din punct de vedere tehnic. Se utilizează tehnici de reciclare (cum ar fi reciclarea la rece pe loc) pentru a reduce cererea de materiale noi, deșeurile de construcție, emisiile de gaze cu efect de seră și impactul transportului. Noile straturi de pavaj sunt proiectate să reziste la sarcinile de trafic și la condițiile climatice prevăzute.

Aici este prezentată o intervenție tipică de proiectare pentru zonele în care sunt planificate lucrări de reabilitare.

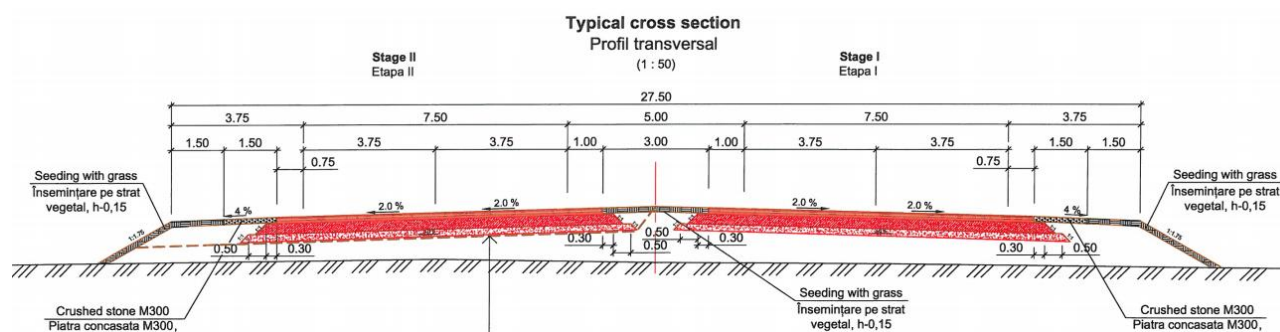


Figura: 2-4 :Desen tipic al secțiunii transversale a proiectului rutier lucrări de reabilitare

Desenul prezintă o secțiune transversală tipică a unui terasament rutier construit în două etape, cu o lățime totală de 27,5 m. Suprafața carosabilă prezintă o pantă ușoară (2% în apropierea centrului și 4% spre margini) pentru a permite drenajul, iar structura este realizată din material de umplutură compactat, cu un strat de susținere din pietriș la marginile inferioare. Pante exterioare sunt acoperite cu un strat de 15 cm de sol vegetal și însămânțate cu iarbă pentru stabilizare. Secțiunea este simetrică, cu lățimi, grosimi ale straturilor și unghiuri ale pantelor laterale clar marcate.

Este important de menționat că, în paralel cu această Evaluare a conformității cu cerințele de mediu și siguranță, a fost efectuat un audit independent de siguranță rutieră de către Mobility Consultants în cadrul

acestui proiect (decembrie 2025).

Principalele concluzii ale acestui raport sunt:

- Starea generală a drumului și siguranța sunt inadecvate. Drumul R7 existent are o stare proastă a carosabilului, infrastructură de siguranță insuficientă, deficiențe geometrice (curbe, secțiuni înguste, trafic mixt). Acest lucru creează riscuri semnificative de siguranță pentru toți utilizatorii (vehicule, pietoni etc.)
- Funcția drumului este contradictorie (tranzit vs. acces local). Drumul R7 îndeplinește două roluri incompatibile: coridor de tranzit de mare viteză și drum de acces local pentru așezări și agricultură. Acest lucru duce la: conflicte de viteză, puncte de acces nesigure, risc crescut de accidente.
- Numărul accidentelor este redus, dar gravitatea acestora este disproporționat de mare. Drumul R7 reprezintă o pondere mică din totalul accidentelor. Cu toate acestea, ponderea accidentelor mortale este relativ ridicată, accidentele sunt dispersate (nu există puncte negre clar identificate) și sunt adesea legate de comportamentul șoferilor, de problemele de vizibilitate și de geometria drumului.
- Incoerențele și deficiențele de proiectare sunt răspândite pe scară largă și constituie un factor major care contribuie la riscurile de siguranță. Pe toate loturile, auditul a identificat probleme recurente, de exemplu marcaje rutiere și semnalizare rutiere inconsistente, intersecții și sensuri giratorii prost proiectate, capete de barieră nesigure, organizare a traficului confuză sau neclară, infrastructură pietonală inadecvată.
- Prin adoptarea unor măsuri specifice se pot realiza îmbunătățiri semnificative în materie de siguranță. Raportul arată că multe riscuri pot fi atenuate prin soluții eficiente din punct de vedere al costurilor, cum ar fi, de exemplu, o proiectare mai bună a intersecțiilor (configurații simplificate, sensuri giratorii de tip „turbo”), instalarea de insule de siguranță, bariere, iluminat, benzi sonore, o mai mare coerență a semnalizării rutiere, protecția pietonilor și gestionarea accesului.

2.5. Clasificarea proiectului

Conform raportului EMS_R7_01.05.2026, proiectul a fost clasificat de BERD ca proiect de categoria B. Această clasificare reflectă evaluarea conform căreia proiectul este asociat cu **impacturi de mediu și sociale specifice amplasamentului, care sunt în mare măsură previzibile, reversibile și pot fi atenuate cu ușurință prin măsuri standard**. Evaluarea de mediu (EMS) confirmă faptul că lucrările propuse de reabilitare a drumurilor și de construire a ocolitoarelor nu implică impacturi semnificative, ireversibile sau fără precedent și nici nu implică strămutări pe scară largă sau impacturi asupra habitatelor critice care ar justifica o clasificare în categoria A. Clasificarea în categoria B este adecvată pe baza impacturilor identificate în prezent; cu toate acestea, anumite secțiuni ale proiectului — în special cele care fac legătura cu frontierele internaționale — prezintă un nivel ridicat de incertitudine și sensibilitate (posibilă creștere a traficului, impacturi asupra comunității, creșterea impacturilor cumulative). Aceste riscuri necesită instrumente-cadru solide, o supraveghere sporită și confirmare prin proiectare detaliată și evaluări specifice fiecărui lot, odată ce acestea vor fi disponibile. Fiind un proiect de categoria B:

- este necesară o evaluare de mediu și socială (EMS), mai degrabă decât o evaluare completă a impactului de mediu și social (EMS).
- Riscurile și impacturile identificate sunt abordate prin intermediul planurilor de gestionare a aspectelor de mediu și sociale (PMMS) și al instrumentelor conexe (cum ar fi LARF).
- Proiectul trebuie să respecte Politica de mediu și socială a BERD, inclusiv cerințele de performanță

aplicabile, în special PR1 (Evaluarea și gestionarea impacturilor), PR4 (Sănătate și siguranță) și PR5 (Achiziționarea de terenuri și relocare).

Raportul concluzionează că, odată cu implementarea integrală a măsurilor de atenuare și gestionare propuse, se preconizează că proiectul va rămâne conform cu cerințele BERD și va genera rezultate de mediu și sociale pozitive pe termen lung.

3. Conformitatea proiectului cu standardele BERD

Acest capitol prezintă o analiză sistematică a conformității proiectului cu Politica de mediu și socială a BERD, astfel cum este definită prin Cerințele de mediu și sociale (ESR) aplicabile.

3.1. Metodologie

Această analiză este structurată pe baza Anexei 5 a documentului intitulat „*TERMENI DE REFERINȚĂ, Due Diligence de mediu și social, Evaluarea impactului și Auditul de siguranță rutieră pentru Proiectul de reabilitare a rețelei rutiere TEN-T din Moldova, DTM 55768*”, furnizat de BERD.

În conformitate cu orientările din documentul respectiv, pentru fiecare indicator din cadrul ESR-urilor s-au parcurs următoarele etape:

1. *Se stabilește dacă indicatorul este aplicabil.* Pentru proiectele din categoria A, se pornește de la premisa că toți indicatorii sunt aplicabili, cu excepția cazului în care proiectul nu prezintă aspecte semnificative relevante pentru indicator (adică nu există riscuri); în acest caz, indicatorul trebuie notat cu „NA” și trebuie furnizat un scurt rezumat al motivului invocat.
2. *Se stabilește dacă este posibilă formularea unei opinii.* Dacă nu (de exemplu, dacă indicatorul se aplică, dar proiectul se află într-o etapă prea timpurie), se atribuie nota „NOP” și se prezintă un scurt rezumat al motivului. În cazul în care lipsa unei opinii reprezintă o omisiune semnificativă în cadrul evaluării, se face referire la secțiunea din raport în care este abordată această problemă și se rezumă eventualele recomandări.
3. *Acordați indicatorului următoarele note și furnizați o scurtă justificare.*

EC	<i>Depășirea cerințelor de conformitate:</i> Proiectul a depășit așteptările cerințelor ESR ale BERD. BERD ar trebui să poată utiliza proiectele evaluate cu EC ca model de urmat pentru efecte pozitive asupra mediului și societății.
FC	<i>Conformitate deplină:</i> Proiectul respectă pe deplin cerințele BERD, precum și politicile și orientările UE și locale privind mediul, sănătatea și siguranța.
PC	<i>Conformitate parțială:</i> Proiectul nu respectă pe deplin cerințele BERD, dar dispune de sisteme, procese sau măsuri de atenuare care vizează remedierea deficiențelor.
MN	<i>Neconformitate semnificativă:</i> Proiectul nu respectă în mod semnificativ cerințele BERD, iar sistemele, procesele și măsurile de atenuare existente nu contribuie la remedierea deficiențelor.

4. *Comentarii/Probleme: Furnizați un comentariu succint privind relevanța acestei cerințe pentru proiect și o explicație a punctajului ales.*
5. *Acțiuni necesare: După caz, descrieți pe scurt orice acțiuni pe care clientul trebuie să le întreprindă pentru a asigura conformitatea deplină cu fiecare cerință. În cazul în care o acțiune relevantă este deja inclusă în (sau legată de) ESAP-ul existent pentru acest proiect, se face o referire la ESAP în ultima coloană a tabelului.*

Notă: Scorul de neconformitate semnificativă (atât la nivel de indicator, cât și la nivel de ESR) are implicații semnificative asupra aprobării proiectului și necesită o atenție deosebită. Pentru a evalua dacă măsurile remediază în mod suficient deficiențele, consultantul trebuie să ia în considerare, într-un mod structurat, atât nivelul riscului rezidual (post-aprobare), cât și nivelul de încredere că proiectul poate asigura cu succes conformitatea cu Politica M&S a BERD prin intermediul ESAP. Tabelul de mai jos ilustrează abordarea care trebuie adoptată.

Risc	Ridicat	PC	MN	MN
	Mediu	PC	PC	MN
	Scăzut	FC	PC	PC
		Ridicat	Mediu	Scăzut
		Încredere		

3.2. Evaluare de mediu și socială

Tabelul 3:1 : Evaluare ESR R7

Ref. KPI	Cerințe de mediu și sociale	Scor	Comentarii/Probleme	Acțiuni necesare	Ref. ESAP
1	Evaluarea și gestionarea riscurilor și impacturilor de mediu și sociale				
	Rezumat: ESR 1 este parțial conform. Există o evaluare de mediu și socială care descrie proiectul, contextul și situația de referință din punct de vedere al mediului, al biologiei și al aspectelor sociale, definește zona de impact, principalele riscuri și impacturi de mediu și sociale, le evaluează în contextul proiectului și propune măsurile necesare de atenuare și monitorizare. Există totuși câteva lacune, în special în ceea ce privește instituirea și funcționarea proiectului din perspectiva unui sistem de management de mediu și social. Anumite impacturi nu au putut fi evaluate în această etapă și necesită o reevaluare a proiectului și a impactului acestuia asupra mediului și comunităților înconjurătoare, la momentul oportun, când vor fi cunoscute mai multe detalii despre proiect.				
1.1	Evaluarea de mediu și socială	PC	O evaluare de mediu și socială a fost realizată de compania MM Consultants and Engineering pentru proiect. Această companie activează în sectorul mobilității și cunoaște bine părțile interesate cheie din țară, precum și aspectele de mediu și sociale esențiale legate de reabilitarea drumurilor și dezvoltarea de noi proiecte de infrastructură. Evaluarea de mediu și socială (EMS) este structurată în conformitate cu cerințele BERD, oferind o descriere detaliată a proiectului, pe loturi, o prezentare generală a intervențiilor propuse, o analiză a alternativelor, o prezentare generală a situației de referință din punct de vedere al mediului, al biologiei și al aspectelor sociale, împreună cu zona de influență corespunzătoare, și prezintă rezultatele evaluării de impact și măsurile de atenuare propuse. Capitolul privind descrierea proiectului este suficient de detaliat. Situația de referință de mediu acoperă elementele de mediu fizic (mediul înconjurător, aerul, zgomotul, solul, resursele de apă etc.). Biodiversitatea, flora și fauna, precum și habitatele potențial afectate, inclusiv siturile „Emerald” și cele protejate la nivel național, sunt bine acoperite. Situația de referință socială, descrisă în raport, acoperă caracteristicile demografice și socio-economice ale zonei proiectului, care este predominant rurală și semiurbană, cu o populație stabilă, dar îmbătrânită, și o migrație către alte zone a rezidenților mai tineri; aceasta prezintă modelele de așezare aliniate strâns la rețeaua rutieră existentă, utilizarea terenurilor dominată de parcele agricole fragmentate aflate în proprietate mixtă privată și publică, precum și mijloacele de subsistență dependente în mare măsură de agricultură, agricultura la scară mică, activitățile comerciale de-a lungul drumurilor și serviciile locale, acordând o atenție deosebită grupurilor vulnerabile, cum ar fi proprietarii de terenuri în vârstă, gospodăriile cu venituri reduse și fermierii de subsistență; de asemenea, analizează accesul la infrastructura socială și la serviciile publice, modelele de mobilitate, inclusiv dependența de transportul public și deplasarea pietonală, problemele existente legate de siguranța rutieră — în special în sate — și percepțiile	Deoarece locația exactă a taberelor de muncă nu este încă cunoscută, inclusiv a oricăror facilități asociate proiectului care ar putea fi dezvoltate în legătură cu tabăra și activitățile proiectului (de exemplu, drumuri de acces, racorduri la utilități etc.), evaluarea impactului acestor facilități va fi revizuită, iar PMMS va fi actualizat în consecință.	1

Ref. KPI	Cerințe de mediu și sociale	Scor	Comentarii/Probleme	Acțiuni necesare	Ref. ESAP
			comunității, care, în general, susțin reabilitarea drumurilor, exprimând totodată îngrijorări cu privire la ocuparea terenurilor, perturbările cauzate de lucrări și menținerea accesului pe durata lucrărilor. EMS se bazează în principal pe surse de date secundare — precum statisticile naționale, datele socio-economice regionale, documentele de planificare existente și studiile anterioare — combinate cu activități limitate de implicare a părților interesate. Aceste activități au inclus în principal consultări cu părțile interesate instituționale și autoritățile locale, precum și consultări comunitare desfășurate în cadrul procesului mai amplu de informare și divulgare a informațiilor privind proiectul. Analiza alternativelor este tratată în mod suficient în EMS și include alternative tehnice privind metoda de reabilitare și alternative de traseu pentru drum de ocolire Drochia. Zona de influență a proiectului se bazează pe impacturile directe și indirecte asupra diverselor aspecte de mediu și sociale, precum și asupra receptorilor. Metodologia EMS și evaluarea impactului urmează o abordare structurată și logică. EMS include un capitol detaliat privind măsurile de atenuare propuse, precum și măsurile de monitorizare, iar proiectul dispune de un Plan de management de mediu și social (PMMS). PMMS prezintă în mod clar impacturile, măsurile de atenuare și de monitorizare necesare, precum și rolurile și responsabilitățile. A fost elaborat un Plan specific de implicare a părților interesate pentru acest proiect, care a fost anexat la EMS, iar rezultatele activităților de implicare desfășurate până în prezent sunt consemnate în raport. Majoritatea lucrărilor sunt planificate în cadrul dreptului de trecere existent (cu excepția Lotului 4), iar măsurile de atenuare au fost stabilite și planificate (PMMS, CPMMS). Proiectul va oferi beneficii pe termen lung: conectivitate îmbunătățită, siguranță și creștere economică. Locația exactă a taberei de construcție și a instalațiilor asociate proiectului nu este cunoscută în această etapă. Se presupune că va fi angajat un antreprenor EPC care se va ocupa de amenajarea taberei de construcție cu toate instalațiile, utilitățile și zonele de depozitare necesare. EMS oferă detalii suficiente cu privire la cerințele pentru această tabără. Cu toate acestea, întrucât locația exactă nu este încă cunoscută, evaluarea impactului acestei instalații va fi revizuită, iar PMMS va fi actualizat în consecință.		

Ref. KPI	Cerințe de mediu și sociale	Scor	Comentarii/Probleme	Acțiuni necesare	Ref. ESAP
1.2	Sisteme de management de mediu și social	PC	ANR funcționează în cadrul unui Sistem de Control Intern de Management (ICM) structurat, care reprezintă sistemul oficial de management și guvernanță utilizat de toate instituțiile publice din Republica Moldova. Acesta este prevăzut de Legea nr. 229/2010 privind controlul financiar public intern. Cu toate acestea, ICM nu gestionează riscurile de mediu sau sociale. Sistemul se concentrează însă pe guvernanță, legalitate și respectarea normelor de conformitate privind protecția mediului (), integritate financiară, performanță, prevenirea fraudei și a corupției, controale interne, documentare și monitorizare.	ANR va elabora un sistem de management de mediu și social . Sistemul, împreună cu procedurile și politicile sale, se va aplica acestui proiect și oricărui alt proiect dezvoltat în conformitate cu cerințele creditorilor.	2
1.3	Politica de mediu și socială ³	PC	În cadrul interviului cu ANR, desfășurat ca parte a auditului de mediu și social și a vizitei la fața locului din luna octombrie, ANR a indicat că dispune de prevederi care acoperă cerințele unei politici de mediu și că are anumite proceduri interne (proceduri standard de operare pentru construcția și întreținerea drumurilor) care sunt aliniate la cerințele standardului ISO 14001 privind sistemul de management de mediu și la cele mai bune practici în materie de protecție a mediului. Cu toate acestea, AND a indicat că nu dispune de un sistem de management de mediu cuprinzător și integral, cu politici dedicate corespunzătoare pentru a gestiona aspectele de mediu și sociale într-un mod sistematic. În plus, politica de mediu actuală nu a fost furnizată ca dovadă.	Elaborarea unei politici de mediu și sociale care să fie aplicabilă și acestui proiect. Comunicarea politicii de mediu și sociale către părțile interesate relevante și antreprenori (inclusiv politica în documentația de licitație).	Acoperit de ESAP nr. 2
1.4	Planul de management de mediu și social	FC	Un Plan de management de mediu și social este inclus în EMS. Studiul oferă o descriere a impacturilor și a măsurilor de atenuare necesare. Planul de management de mediu și social (PMMS) este structurat în: - Activități/receptori/zone sensibile - Cerințe (ce trebuie făcut), Atenuarea impactului (de exemplu, Evitare, Reducerea riscului), Etapă (Pre-construcție/Construcție/Exploatare) și Responsabil (Antreprenor; Agenția de Mediu/întreprinderi forestiere/Agenții Naționale de Protecție a Naturii/instituții științifice), precizând în mod explicit responsabilitățile și calendarul. - Măsurile de atenuare sunt completate în altă parte de tabelul Planului de monitorizare, care specifică indicatorul/parametrul, locația, frecvența, tipul de monitorizare, responsabilitatea și costul, oferind o verificare trasabilă a conformității. PMMS și capitolele asociate din EMS, de exemplu capitolul 7 „Gestionarea impacturilor și a problemelor” și capitolul 8 „Monitorizare și supraveghere”, sunt suficiente din punct de vedere al structurii și al acoperirii. Lacunele specifice identificate pentru fiecare receptor/activitate sunt enumerate mai jos în prezentul raport – de exemplu, la PR 3, 5, 6, printre altele.	-	-

Ref. KPI	Cerințe de mediu și sociale	Scor	Comentarii/Probleme	Acțiuni necesare	Ref. ESAP
1.5	Capacitatea organizațională și angajamentul	PC	Proiectul va fi gestionat de către AND. Lucrările propriu-zise vor fi executate de un antreprenor EPC selectat printr-o procedură de licitație competitivă. Organizația actuală de mediu și socială (M&S) din cadrul AND este suficientă pentru a gestiona riscurile de mediu și sociale din proiectele organizației. Cu toate acestea, în cadrul interviului realizat cu specialistul M&S al AND, ca parte a auditului din octombrie și a vizitei la fața locului, competența specialiștilor M&S a fost testată în ceea ce privește cerințele creditorilor, de exemplu, cerințele BERD privind mediul și aspectele sociale. Au fost adresate întrebări cu privire la înțelegerea de către specialiștii în M&S a acestor cerințe și la modul în care acestea sunt transpuse în proiectele finanțate de creditor și la monitorizarea acestora. Specialiștii au indicat că se ghidează în principal după cerințele legislației naționale. De exemplu, în acest caz, cerințele derivate din studiul EMS și din PMMS sunt cerințele predominante. Au fost solicitate dovezi privind monitorizarea proiectului pe baza celor mai bune practici internaționale, dar acestea nu au fost furnizate. AND dispune de instrumente și mecanisme insuficiente pentru a transpune cerințele creditorilor în documentele proiectului, ale AND și ale antreprenorilor și pentru a monitoriza în mod eficient punerea lor în aplicare	Specialiștii în mediu și social ai ANR trebuie să solicite formare și asistență tehnică pentru a-și îmbunătăți înțelegerea cerințelor BERD și a modului în care acestea pot fi transpuse în operațiunile lor, de exemplu, stabilirea cerințelor de mediu și sociale pentru antreprenori și monitorizarea proiectelor care sunt implementate în conformitate cu cerințele creditorilor. O astfel de formare trebuie să fie însoțită de elaborarea de materiale orientative, liste de verificare interne și alte instrumente/mecanisme care vor contribui la o implementare și monitorizare eficiente.	3
1,6	Managementul lanțului de aprovizionare	PC	Se pare că AND dispune de o procedură de achiziții în care sunt integrate cerințele privind lanțul de aprovizionare. Cu toate acestea, nu a fost furnizată o copie a politicii/procedurii privind lanțul de aprovizionare, iar punerea sa în aplicare nu a putut fi verificată.	Elaborarea unei politici privind lanțul de aprovizionare și comunicarea acesteia către antreprenori și fiecare subantreprenori.	4
1.7	Monitorizarea și raportarea proiectului ⁴	FC	EMS, PMMS și planurile detaliate de management prevăd următoarele cerințe privind monitorizarea și raportarea proiectului: • Inspecții periodice la fața locului: Șantierele, taberele, spațiile de depozitare și instalațiile trebuie verificate frecvent pentru a se asigura conformitatea. • Implicarea comunității: Consultări cu comunitățile locale din apropierea șantierelor pentru a culege feedback cu privire la aspectele de mediu și sociale. • Analiza documentelor: verificarea înregistrărilor de mediu, cum ar fi registrele de deșeuri, rapoartele privind deversările și documentația privind livrarea materialelor. • Verificări vizuale: Observarea cazurilor de neconformitate sau a riscurilor (de exemplu, praf, scurgeri, gestionarea necorespunzătoare a deșeurilor). • Monitorizarea cantitativă și înregistrarea indicatorilor-cheie de performanță (KPI): prelevarea de probe privind calitatea aerului, a zgomotului, a	-	-

Ref. KPI	Cerințe de mediu și sociale	Scor	Comentarii/Probleme	Acțiuni necesare	Ref. ESAP
			vibrațiilor și a apei de către laboratoare acreditate, în conformitate cu standardele naționale. Monitorizarea proiectului revine antreprenorului, care implementează monitorizarea și suportă costurile, alături de inginerul consultant, care aprobă punctele de prelevare de probe și raportează către AND, autoritățile naționale și creditorii pentru a efectua audituri și a verifica conformitatea cu autorizațiile și cerințele de mediu și sociale ale BERD. Compania de supraveghere trebuie să prezinte rapoarte periodice privind performanța de mediu și socială către Administrația Națională a Drumurilor (AND) și către creditorii proiectului. Rapoartele includ rezultatele monitorizării, starea conformității și măsurile corective luate. Planurile de monitorizare și evaluările de impact cumulativ ar trebui publicate pe site-ul . Se recomandă înființarea unor comitete de coordonare cu alți executanți de proiecte de infrastructură pentru schimbul de date și angajamentele de atenuare a impactului. Cerințele privind monitorizarea și raportarea proiectului sunt suficiente și bine acoperite.		
2	Munca și condițiile de muncă				
	Rezumat: ESR 2 este respectat parțial. Deși legislația națională a Moldovei este în conformitate cu ESR 2, ANR a furnizat o documentație limitată privind resursele umane și nu a prezentat dovezi privind existența unui sistem formal de gestionare a forței de muncă care să demonstreze aplicarea practică a acestor standarde. Au fost identificate diverse lacune legate de politicile și procedurile de resurse umane, de disponibilitatea acestora și de alinierea la cerințele ESR 2. Pentru a asigura conformitatea, ANR ar trebui să elaboreze politici cuprinzătoare de resurse umane și un sistem de gestionare a resurselor umane, precum și să își actualizeze Codul de conduită și contractul FDIC. În plus, este necesar să se elaboreze un mecanism specific proiectului de soluționare a reclamațiilor lucrătorilor și un registru al acestora, care să fie comunicat antreprenorului/subantreprenorului.				
2.1	Politicile de resurse umane și relațiile de muncă	PC	AND dispune de un Cod de conduită accesibil publicului, care stabilește standardele etice ale organizației și regulile de comportament pentru toți angajații. Codul de conduită nu este pe deplin aliniat la ESR 2 și nu conține dispoziții privind interzicerea muncii copiilor și a muncii forțate, libertatea de asociere și negocierea colectivă, condițiile de angajare, salariile echitabile și programul de lucru, mecanismul de soluționare a reclamațiilor, conformitatea lanțului de aprovizionare și a antreprenorilor, precum și dispoziții privind cazarea lucrătorilor (dacă este cazul). AND a raportat că dispune de un „cadru” de politică privind mediul, aspectele sociale, sănătatea și siguranța (ESHS), în conformitate cu Cerințele de mediu și sociale ale Băncii Mondiale. Cu toate acestea, politicile și sistemul de management descrise în cadrul respectiv nu au fost comunicate și nu a fost posibil să se verifice dacă AND dispune de astfel de politici sau sisteme, alinierea lor efectivă la cerințele creditorilor și eficiența acestora.	1. Să elaboreze și să implementeze un sistem de gestionare a resurselor umane/a forței de muncă și politici de resurse umane în conformitate cu ESR 2. Sistemul de gestionare ar trebui să includă proceduri privind forța de muncă, supravegherea contractelor, mecanismul de soluționare a reclamațiilor, monitorizarea, raportarea și inspecțiile, standardele privind condițiile de muncă, măsurile de protecție împotriva violenței bazate pe gen (GBVH), integrarea	5, 6

Ref. KPI	Cerințe de mediu și sociale	Scor	Comentarii/Probleme	Acțiuni necesare	Ref. ESAP
			AND nu a furnizat nicio altă politică privind resursele umane și nici dovezi ale existenței unui sistem formal de gestionare a resurselor umane/a forței de muncă. Autoritatea Națională de Reglementare nu a pus la dispoziție niciun contract de muncă. În răspunsul la solicitarea de informații, Autoritatea Națională de Reglementare a menționat că responsabilitatea pentru contractul de muncă revine antreprenorului, iar implicarea sa în supravegherea aspectelor legate de lucrătorii antreprenorului este limitată. Autoritatea Națională de Reglementare (AND) utilizează Cartea Roșie FIDIC⁵ ca model pentru contract și ca document juridic cu antreprenorii săi. Cartea Roșie FIDIC nu este complet aliniată la Standardul de Raportare 2 () PR2, întrucât nu include o interdicție explicită a muncii copiilor sau a muncii forțate, nu prevede un mecanism anonim și accesibil de soluționare a reclamațiilor lucrătorilor, nu conține cerințe specifice privind recrutarea etică și reținerea pașapoartelor și nu acoperă supravegherea antreprenorilor și a lanțului de aprovizionare în maniera cerută de PR2.	sănătății și securității în muncă (OHS) și controalele asupra lanțului de aprovizionare. 2. Actualizarea Codului de conduită al AND pentru a-l alinia la ESR 2. Să includă dispoziții privind interzicerea muncii copiilor și a muncii forțate, libertatea de asociere și negocierea colectivă, condițiile de angajare, salariile echitabile și programul de lucru, mecanismul de soluționare a reclamațiilor, conformitatea lanțului de aprovizionare și a antreprenorilor cu standardele , precum și cazarea lucrătorilor (dacă este cazul). 3. Actualizarea și includerea unor clauze suplimentare în contractul FIDIC cu antreprenorii, inclusiv interzicerea muncii copiilor și a muncii forțate, clauze privind recrutarea etică, cerințe privind mecanismul de soluționare a reclamațiilor, interzicerea reținerii pașapoartelor/documentelor, obligația antreprenorului de a respecta ESR 2 pentru toți angajații și subantreprenorii, obligații de diligență necesară privind forța de muncă în lanțul de aprovizionare, procedura de verificare a vârstei, cerința de a elabora un Plan de gestionare a forței de muncă al antreprenorului, raportarea periodică și auditurile privind forța de muncă efectuate de antreprenor.	

⁵ Un contract standard de construcții publicat de Federația Internațională a Inginerilor Consultanți (FIDIC), adaptat pentru proiecte în care angajatorul furnizează proiectul, iar antreprenorul execută lucrările. Cartea Roșie standard a FIDIC (edițiile 2017/2022) conține obligații contractuale ale antreprenorului privind abordarea aspectelor de mediu, sănătate, siguranță și sociale, dar nu include cerințe detaliate specifice proiectului în materie de mediu și social (E&S). Acestea trebuie furnizate de către angajator, în cazul acestui proiect – AND.

Ref. KPI	Cerințe de mediu și sociale	Scor	Comentarii/Probleme	Acțiuni necesare	Ref. ESAP
				4. Includerea responsabilităților de monitorizare a muncii și a condițiilor de muncă legate de ESR 2 în Termenii de referință ai inginerului consultant, inclusiv revizuirea înregistrărilor privind reclamațiile și monitorizarea respectării cerințelor de muncă din ESR 2.	
2.2	Munca copiilor și munca forțată	MNC	Autoritatea Națională de Reglementare (AND) nu a furnizat nicio politică sau procedură care să interzică în mod explicit munca copiilor sau munca forțată. Moldova este semnatară a Convenției OIM privind vârsta minimă și cele mai grave forme de muncă a copiilor, precum și a Convenției privind munca forțată, care au fost transpuse în legislația națională a muncii. În plus, Convenția colectivă pentru sectorul construcțiilor (2023 - 2027) abordează în mod explicit protecția împotriva muncii copiilor.	1. Actualizarea Codului de conduită pentru a interzice în mod explicit munca copiilor sau angajarea persoanelor cu vârsta sub 18 ani pentru lucrări periculoase. 2. Să se includă clauzele ESRs2 în contractul FIDIC Redbook, prin care se impune antreprenorilor și subantreprenorilor să pună în aplicare proceduri de verificare a vârstei și să interzică toate formele de muncă a copiilor și de muncă forțată. 3. Să se includă în Termenii de referință ai inginerului consultant obligația de a monitoriza respectarea de către antreprenor și subantreprenor a procedurilor de verificare a vârstei, a practicilor de recrutare și a standardelor generale de muncă.	Acoperit în ESAP 5 și 6
2.3	Nediscriminarea și egalitatea de șanse	PC	Codul de conduită al ANR conține o clauză clară privind nediscriminarea și un angajament privind egalitatea de șanse în domeniul ocupării forței de muncă. Contractul FIDIC Redbook se bazează pe respectarea legislației muncii din Moldova; cu toate acestea, ESR 2 prevede garanții explicite privind nediscriminarea și egalitatea de șanse.	Includeți în Cartea Roșie FIDIC clauze care să impună antreprenorilor și subantreprenorilor să aplice principii nediscriminatorii în ceea ce privește angajarea, ocuparea forței de muncă și tratamentul lucrătorilor și să asigure accesul echitabil și egal la oportunități, formare profesională și salarii.	Acoperit de ESAP 5 și 6
2.4	Organizațiile lucrătorilor	PC	Codul de conduită al AND nu abordează dreptul lucrătorilor la libertatea de asociere sau la negociere colectivă. Cartea Roșie a FIDIC nu face referire la libertatea de asociere, la dreptul de a adera la sindicate sau la negocierea colectivă. Cartea Roșie impune însă antreprenorilor să respecte legislația națională aplicabilă în domeniul muncii, care include aceste drepturi.	1. Actualizarea Codului de conduită pentru a include dreptul la libertatea de asociere și la negociere colectivă. 2. Să se includă o clauză în Cartea Roșie a FIDIC care să menționeze în mod explicit	Acoperit în ESAP 5 și 6

Ref. KPI	Cerințe de mediu și sociale	Scor	Comentarii/Probleme	Acțiuni necesare	Ref. ESAP
				dreptul la libertatea de asociere, la aderarea la un sindicat sau la negocierea colectivă.	
2.5	Salarii, beneficii, condiții de muncă și de cazare	PC	Codul de conduită nu abordează salariile, beneficiile legate de muncă sau cazarea lucrătorilor. Clauza 6 din Cartea Roșie a FIDIC acoperă cerințele de bază legate de muncă, astfel încât antreprenorul trebuie să respecte legislația națională a muncii referitoare la salarii, programul de lucru și condițiile de muncă. Antreprenorul trebuie să plătească tarife și să respecte condiții conforme cu legislația muncii aplicabilă. În plus, clauza 6.6. impune antreprenorilor să asigure facilitățile de bunăstare și cazarea necesare, dar nu specifică standardele. Legislația muncii din Republica Moldova a stabilit o săptămână de lucru de 40 de ore și impune plata unei prime pentru orele suplimentare. De asemenea, legea stabilește un salariu minim care respectă standardele naționale.	1. Actualizați Codul de conduită pentru a aborda salariile, beneficiile de muncă și standardele de cazare a lucrătorilor, conform ESR2. 2. Să includă în contractul FIDIC Redbook standarde minime aliniate la documentul <u>BEBR „Cazarea lucrătorilor: procese și standarde”</u>.	7
2.6	Concedieri colective	MNC	Niciunul dintre documentele furnizate de autoritatea națională de reglementare nu conține informații sau proceduri referitoare la concedierile colective.	Elaborați o procedură privind concedierile colective în conformitate cu ESR 2 și integrați-o în politica de resurse umane și în sistemul de management al resurselor umane. Asigurați-vă că procedura include o analiză a alternativelor înainte de punerea în aplicare a unei proceduri de concediere colectivă.	Acoperit de ESAP 5 și 6
2.7	Mecanism de soluționare a reclamațiilor	MNC	Codul de conduită al AND conține o procedură de raportare legată de etică, dar nu prevede un mecanism de soluționare a reclamațiilor, care să fie accesibil și să permită depunerea acestora în mod anonim, pentru problemele legate de muncă.	1. Elaborarea unui mecanism de soluționare a reclamațiilor lucrătorilor/muncitorilor și înregistrarea acestuia ca parte a sistemului de gestionare a resurselor umane/a muncii, care să fie comunicat propriilor angajați, precum și partajat cu antreprenorii și subantreprenorii. 2. Să se includă o prevedere în contractul FIDIC Redbook care să impună contractorilor și subcontractorilor să dispună de o procedură de soluționare a reclamațiilor care să fie anonimă și accesibilă, precum și de un registru oficial al reclamațiilor. Să se asigure că AND are acces și primește o copie a mecanismului	Acoperit în ESAP 5 și 6

Ref. KPI	Cerințe de mediu și sociale	Scor	Comentarii/Probleme	Acțiuni necesare	Ref. ESAP
				de soluționare a reclamațiilor (GRM) al lucrătorilor contractorului.	
2.8	Lucrători angajați prin contract	PC	Autoritatea Națională de Reglementare (AND) a indicat că, în cadrul procesului de licitație pentru selectarea unui antreprenor, se includ cerințe ESHS pe care ofertantul trebuie să le îndeplinească, cum ar fi ISO 14001, OHSAS 18001/ISO 45001 sau propriile politici și proceduri scrise, în cazul în care nu deține certificate. În plus, ofertantul trebuie să demonstreze că a realizat cel puțin un proiect similar în condiții de siguranță și în conformitate cu standardele internaționale. În cele din urmă, ofertantul trebuie să prezinte un plan ESHS. În documentația și procedurile de licitație nu sunt incluse cerințe privind forța de muncă din ESR 2. <i>Clientul va depune eforturi rezonabile înainte de încheierea contractului pentru: (i) a evalua performanțele anterioare ale acestor antreprenori sau intermediari în ceea ce privește angajarea și sănătatea și securitatea în muncă, pentru a stabili capacitatea lor actuală de a pune în aplicare cerințele din prezentul ESR și din ESR 4; și (ii) a impune contractual antreprenorului sau altui intermediar să aplice cerințele relevante din prezentul ESR și din ESR 4</i>	Să includă clauze privind forța de muncă din ESR 2 în documentele de licitație. Să solicite ofertantului să demonstreze respectarea anterioară a ESR 2. Să evalueze performanța antreprenorului în materie de forță de muncă ca parte a procesului de selecție.	Acoperit de ESAP 5 și 6
2.9	Lanțul de aprovizionare	PC	A se vedea punctul 2.8 de mai sus. Cu toate acestea, AND nu a prevăzut nicio cerință privind forța de muncă din lanțul de aprovizionare și nici măsuri de control în vigoare.	Includerea unei clauze în contractul FIDIC care să impună antreprenorilor să se asigure că furnizorii lor principali nu recurg la munca copiilor și la munca forțată. Includerea unei cerințe ca antreprenorii să efectueze o evaluare a riscurilor în cazul noilor furnizori.	Acoperit în ESAP 5 și 6
3	Eficiența utilizării resurselor și prevenirea și controlul poluării				
	Rezumat: ESR 3 se află în conformitate parțială. Au fost identificate mai multe acțiuni referitoare la eficiența resurselor, emisiile de gaze cu efect de seră, instalațiile de gestionare a deșeurilor (deșeuri solide și lichide) și utilizarea substanțelor chimice, care trebuie detaliate pentru a asigura alinierea proiectului la cerințele ESR 3.				
3.1	Eficiența utilizării resurselor	MNC	Datorită stadiului de dezvoltare al proiectului, eficiența utilizării resurselor nu este abordată în EMS.	Să se includă cerințe privind utilizarea eficientă a resurselor în Planul de gestionare a mediului (PMMS) al antreprenorului și în planurile de management al construcției, punând accentul, cel puțin, pe măsurile de reciclare a apei și de utilizare eficientă a acesteia (având în vedere deficitul de apă din țară, în special în perioadele de vară).	8
3.2	Prevenirea și controlul poluării – Emisii atmosferice	FC	Prelevarea de probe de apă, aer și sol, precum și măsurarea nivelului de zgomot, urmează să fie efectuate, iar raportul EMS va fi actualizat.	Să se efectueze măsurători punctuale ale zgomotului în faza de construcție, cu condiția ca lucrările să se desfășoare în apropierea	9

Ref. KPI	Cerințe de mediu și sociale	Scor	Comentarii/Probleme	Acțiuni necesare	Ref. ESAP
			Prelevarea probelor de apă se va efectua din fântâni, pentru a înțelege proprietățile fizico-chimice și biologice ale apei. Probele prelevate din râu vor fi testate pentru a determina proprietățile fizico-chimice. Pentru R7 - 12 se vor preleva probe de apă, 8 din fântâni și 4 din râuri. Calitatea aerului înconjurător Calitatea aerului în coridorul proiectului R7 este, în general, bună, reflectând caracterul predominant rural și de orașe mici al zonei, precum și absența unor surse majore de emisii industriale. Condițiile actuale de calitate a aerului sunt influențate în principal de traficul rutier, de sistemele locale de încălzire și de activitățile agricole. Concentrațiile ridicate de poluanți, precum particule în suspensie (PM) și oxizi de azot (NO_x), sunt limitate la așezările umane și la centrele orașelor, unde se înregistrează aglomerație rutieră și condus cu opriri și porniri frecvente, în special de-a lungul tronsoanelor în care drumul traversează direct zone populate. În perioada 26–27 mai 2026, GEOSTUD S.R.L. a desfășurat o campanie de monitorizare de referință a calității aerului pentru a stabili condițiile calității aerului înconjurător de-a lungul coridorului rutier R7. Măsurătorile privind calitatea aerului au fost efectuate în locații reprezentative de-a lungul traseului proiectului, inclusiv în localități, la intersecțiile rutiere și în zone sensibile din punct de vedere ecologic, și au fost analizate pentru a identifica principalii poluanți legați de trafic, și anume dioxidul de sulf (SO₂), dioxidul de azot (NO₂), monoxidul de azot (NO), particulele în suspensie (PM₁₀) și particulele fine în suspensie (PM_{2.5}). Rezultatele monitorizării au indicat că toate concentrațiile de poluanți măsurate s-au situat sub valorile-limită aplicabile stabilite în conformitate cu Legea nr. 98/2022 a Republicii Moldova privind calitatea aerului înconjurător. Concentrațiile măsurate de PM₁₀ și PM_{2.5} au fost deosebit de scăzute, cu valori raportate sub 1 μg/m³ în toate locațiile de prelevare, în timp ce concentrațiile de SO₂ și NO₂ s-au situat, de asemenea, semnificativ sub pragurile reglementare. Concentrațiile măsurate de sunt, de asemenea, în conformitate cu valorile prevăzute de Directiva UE privind calitatea aerului înconjurător (Directiva 2008/50/CE). Pe această bază, studiul de referință a concluzionat că calitatea aerului înconjurător în zona proiectului este, în general, bună și că, în prezent, nu există surse semnificative de poluare atmosferică care să afecteze coridorul. În timpul fazei de construcție, se preconizează impacturi temporare și localizate asupra calității aerului. Acestea includ emisiile de praf provenite din lucrările de terasament, manipularea materialelor și suprafețele neasfaltate, precum și emisiile de gaze de eșapament provenite de la utilajele de construcții, vehicule și lucrările de asfaltare. Se anticipează că impacturile vor fi pe termen scurt, reversibile și limitate la vecinătatea imediată a activităților de construcție, cu o sensibilitate mai mare în zonele rezidențiale, sate și în apropierea infrastructurii sociale.	receptorilor sensibili (în imediata apropiere a locuințelor – de exemplu, <10 m, școli, unități medicale) și în locații cu activități de construcție de lungă durată, precum și în cazul în care este probabil ca pragurile naționale și ale UE să fie depășite. Actualizarea Planului de gestionare a impactului asupra mediului (PMMS) și punerea în aplicare a unor măsuri suplimentare de atenuare (de exemplu, bariere fonice temporare).	

Ref. KPI	Cerințe de mediu și sociale	Scor	Comentarii/Probleme	Acțiuni necesare	Ref. ESAP
			În faza de exploatare, impacturile asupra calității aerului sunt evaluate ca fiind minore și nesemnificative. Deși volumul traficului ar putea crește de-a lungul tronsoanelor rutiere modernizate, se preconizează că îmbunătățirea geometriei drumurilor, a stării pavajului și eficientizarea fluxului de trafic vor reduce congestia și staționarea cu motorul pornit. Se preconizează că construirea tronsoanelor de ocolire, în special în jurul localității Drochia, va îmbunătăți calitatea aerului în zonele urbane prin devierea traficului de tranzit departe de centrele orașelor. Măsurile de atenuare se concentrează în principal pe faza de construcție și includ reducerea prafului prin udare, acoperirea materialelor transportate, întreținerea echipamentelor de construcție pentru controlul emisiilor și limitarea vitezei pe drumurile de acces neasfaltate. Odată cu punerea în aplicare a acestor măsuri, impacturile reziduale asupra calității aerului sunt evaluate ca fiind scăzute, iar proiectul se preconizează că va aduce un beneficiu net pe termen lung pentru calitatea aerului în zonele de așezare. Nivelul zgomotului ambiental Zgomotul de-a lungul coridorului R7 este determinat în principal de traficul rutier, reflectând contextul rural și de oraș mic al zonei proiectului. Nivelurile de zgomot de fond sunt, în general, scăzute până la moderate în secțiunile rurale deschise, crescând în sate și în centrele orașelor, unde traficul trece în apropierea proprietăților rezidențiale, a școlilor, a unităților medicale și a altor receptori sensibili. În locațiile în care drumul existent traversează direct așezările, zgomotul generat de trafic este deja recunoscut ca o sursă de neplăcere, în special în orele de vârf și în cazul vehiculelor grele. În cadrul Evaluării de mediu și sociale s-a desfășurat o campanie de monitorizare a zgomotului de referință, cu scopul de a stabili condițiile acustice existente de-a lungul coridorului rutier R7. Măsurătorile de zgomot au fost efectuate la receptori sensibili reprezentativi, inclusiv zone rezidențiale, așezări situate în vecinătatea drumului și alte locații sensibile la zgomot din zona proiectului. Au fost acoperite aceleași puncte de măsurare ca și în cazul campaniei de măsurare a calității aerului – 8 locații. Programul de monitorizare a avut ca scop caracterizarea nivelurilor actuale de zgomot ambiental d , asociate cu traficul rutier actual și cu activitățile locale, precum și furnizarea unui punct de referință pentru evaluarea impacturilor viitoare legate de proiect. Rezultatele de referință indică faptul că nivelurile de zgomot sunt influențate în principal de traficul rutier existent, cele mai ridicate valori fiind înregistrate în apropierea așezărilor și a intersecțiilor rutiere. În ansamblu, s-a constatat că nivelurile de zgomot măsurate sunt, în general, conforme cu standardele moldovenești aplicabile privind zgomotul și, în mare măsură, aliniate la valorile orientative stabilite în Directiva UE privind zgomotul ambiental (2002/49/CE) și la bunele practici internaționale relevante pentru receptorii rezidențiali.		

Ref. KPI	Cerințe de mediu și sociale	Scor	Comentarii/Probleme	Acțiuni necesare	Ref. ESAP
			În faza de construcție, se preconizează apariția unor impacturi temporare legate de zgomot și vibrații, ca urmare a lucrărilor de terasament, a îndepărtării pavajului, a transportului de materiale și a funcționării utilajelor grele. Se anticipează că aceste impacturi vor fi localizate, intermitente și temporare, efectele potențiale cele mai mari urmând să se înregistreze în apropierea zonelor rezidențiale și a infrastructurii sociale situate în vecinătatea traseului rutier. Deși zgomotul generat de lucrările de construcție poate provoca perturbări pe termen scurt, nu se preconizează ca acesta să conducă la modificări permanente ale condițiilor de zgomot de referință. În faza de exploatare, impactul zgomotului este evaluat ca fiind, în general, scăzut până la moderat. Deși se preconizează o creștere a volumului de trafic odată cu îmbunătățirea capacității și funcționalității drumului, se așteaptă ca fluidizarea traficului, îmbunătățirea calității suprafeței rutiere și optimizarea geometriei drumului să reducă zgomotul asociat frânării, accelerării și condițiilor de pornire-oprire. Un aspect important este faptul că se preconizează ca construcția tronsoanelor de ocolire — în special în jurul localității Drochia — să reducă nivelurile de zgomot în centrele urbane prin devierea traficului de tranzit și a celui greu departe de zonele dens populate. În zonele situate de-a lungul tronsoanelor noi sau modernizate, se preconizează că creșterile zgomotului din faza de exploatare vor rămâne în limite acceptabile. Măsurile de atenuare se concentrează în mare parte pe faza de construcție și includ limitarea activităților zgomotoase la orele de zi în apropierea așezărilor, menținerea echipamentelor de construcție în stare bună de funcționare și aplicarea unor bune practici de gestionare a șantierului. În ceea ce privește exploatarea, zgomotul este gestionat prin proiectarea adecvată a drumurilor, calitatea pavajului și gestionarea traficului. Odată cu punerea în aplicare a acestor măsuri, impactul rezidual al zgomotului este evaluat ca fiind acceptabil și gestionabil, fiind preconizat un beneficiu net global pe termen lung pentru comunitățile expuse în prezent la niveluri ridicate de zgomot generat de traficul de tranzit. Previziuni privind traficul Raportul abordează traficul viitor pe R7 într-o manieră calitativă și bazată pe previziuni, mai degrabă decât prin modelare detaliată și independentă a traficului. Analiza de sustenabilitate a mediului (EMS) indică faptul că se preconizează o creștere a volumelor de trafic pe R7 în viitor, determinată de o combinație de factori, precum îmbunătățirea stării drumurilor, conectivitatea regională și rolul strategic al coridorului. Se preconizează că reabilitarea și modernizarea drumului d ă vor spori siguranța, capacitatea și fiabilitatea deplasărilor, ceea ce, la rândul său, va atrage probabil volume de trafic mai mari în timp, comparativ cu condițiile actuale. Raportul prevede o creștere moderată a traficului pe R7 în viitor, legată de îmbunătățirea infrastructurii și a funcției strategice, cu o redirecționare a traficului departe de centrele orașelor către drumul de ocolire și tronsoane modernizate. Deși		

Ref. KPI	Cerințe de mediu și sociale	Scor	Comentarii/Probleme	Acțiuni necesare	Ref. ESAP
			se anticipează creșteri ale traficului, acestea sunt considerate a se încadra în ipotezele de proiectare planificate și nu se preconizează că vor avea ca rezultat impacturi negative semnificative asupra mediului sau societății.		
3.3	Prevenirea și controlul poluării – Ape uzate	PC	Proiectul va genera efluenți proveniți din tabăra de șantier: • Ape uzate menajere • Ape uzate industriale provenite de la stația de spălare a șinelor, efluenți contaminați proveniți din atelier, de la stația de producție a cimentului etc. În timpul exploatării drumului, se va genera o cantitate limitată de ape uzate (de exemplu, din întreținerea drumului). Cu toate acestea, acestea vor fi colectate corespunzător și eliminate la instalații specializate de tratare a deșeurilor. Având în vedere dimensiunea taberei de muncitori și amplasarea activităților de construcție, cea mai fezabilă opțiune este colectarea apelor uzate în rezervoare, urmată de extragerea și tratarea acestora la instalații specializate de tratare a apelor uzate (de exemplu, construirea unei fose septice). Nu va fi permisă deversarea apelor uzate netratate. Evaluarea inițială a solului și a impactului este inclusă în EMS. Evaluarea impactului și măsurile de atenuare propuse par suficiente. Se vor efectua prelevări de probe de sol, fiind prevăzute în total 8 probe de sol. Se include prelevarea de probe de sol din zona în care va fi construită noul drum de ocolire Drochia. Prelevarea probelor de sol se va efectua la două adâncimi pe fiecare locație, iar probele vor fi analizate din punct de vedere al proprietăților fizice, al metalelor grele și al hidrocarburilor.	Se va efectua prelevarea de probe de sol pentru drumul de ocolire a localității Drochia – noul tronson care urmează să fie construit, înainte de începerea lucrărilor (pentru a detecta eventuala contaminare cu hidrocarburi și/sau metale grele).	10
3.4	Gaze cu efect de seră ⁶	FC	În conformitate cu politica BERD, calculele privind gazele cu efect de seră nu sunt obligatorii pentru acest proiect și nu sunt incluse în EMS. Este inclusă o evaluare calitativă a surselor de emisii și a aspectelor climatice, care respectă cerințele pentru un proiect rutier de categoria B.	Ca parte a sistemului general de emisii de gaze cu efect de seră pentru toate drumurile din cadrul AND, recomandat acum pentru M3.	-
3,5	Apă	PC	Impactul cererii tehnice de apă pentru lucrările de construcție trebuie reevaluat în momentul realizării proiectului, având în vedere caracterul de deficit de apă specific sudului Moldovei.	Impactul cererii tehnice de apă pentru lucrările de construcție trebuie reevaluat în momentul realizării proiectului, în special în ceea ce privește disponibilitatea apei pentru comunitățile locale.	Acoperit de ESAP nr. 8

Ref. KPI	Cerințe de mediu și sociale	Scor	Comentarii/Probleme	Acțiuni necesare	Ref. ESAP
3.6	Deșeuri	PC	EMS furnizează o listă a fluxurilor potențiale de deșeuri care vor fi generate de proiect și indică cerințele de reglementare privind eliminarea deșeurilor.	Se va efectua un audit independent al instalațiilor de gestionare a deșeurilor existente care vor fi utilizate de către antreprenor – care ar putea să se suprapună cu cea utilizată în prezent de AND pentru eliminarea deșeurilor generate în timpul operațiunilor de întreținere a drumurilor – pentru a verifica și a se asigura că aceste instalații au o capacitate suficientă și o proiectare adecvată pentru tratarea și eliminarea deșeurilor. Registrele de deșeuri vor fi întocmite și păstrate pe întreaga durată a fazei de construcție.	11
3.7	Substanțe și materiale periculoase	PC	EMS recunoaște materialele periculoase ca un risc major de contaminare a mediului și de pericol pentru lucrători și prescrie măsuri privind depozitarea, protocoale de manipulare și măsuri de intervenție în caz de urgență pentru a minimiza contaminarea solului și a apei și pentru a proteja sănătatea comunității. Recomandările privind aplicarea fișelor cu date de securitate (MSDS) sunt incluse în standardul 4 al BERD (punctul 4.4) și trebuie adoptate de proiect.	-	Prevăzut în ESR 4
4	Sănătate, siguranță și securitate				
	Rezumat: ESR 4 este în conformitate parțială, majoritatea punctelor fiind în deplină conformitate. Proiectarea drumului, așa cum este propusă în cadrul acestui proiect, este aliniată la cele mai bune practici din industrie. Cu toate acestea, sunt necesare câteva îmbunătățiri pentru a aborda aspectele legate de siguranța rutieră. EMS nu include o evaluare a riscurilor legate de schimbările climatice, iar aceasta este necesară, având în vedere că alunecările de teren și inundațiile fluviale sunt fenomene tipice pentru Moldova. Recomandăm ca o astfel de evaluare să fie realizată în etapa proiectării detaliate, iar eventualele ajustări ale proiectului rutier să fie efectuate în consecință de către echipa tehnică. EMS oferă deja șabloane pentru mai multe planuri de management legate de sănătatea și securitatea muncii (OHS) și de comunitate. Acestea trebuie adoptate de proiect și dezvoltate în planuri de management detaliate specifice înainte de începerea construcției.				
4.1	Sănătatea și securitatea în muncă	FC	EMS abordează aspectele legate de sănătatea și securitatea în muncă (OHS) într-o manieră detaliată și structurată, în conformitate cu ESR 2 și 4 ale BERD și cu legislația națională. În plus, este furnizat cadrul pentru Planul de management al sănătății și securității în muncă, care este suficient pentru această etapă a dezvoltării proiectului.	Elaborarea unui plan de sănătate și siguranță la locul de muncă specific proiectului.	12
4.2	Sănătate și siguranță comunitară	FC	EIA abordează sănătatea și siguranța comunității într-o manieră detaliată și structurată, în conformitate cu ESR 4 al BERD și cu legislația națională. În plus, este furnizat cadrul pentru Planul de management al sănătății și siguranței comunității, care este suficient pentru această etapă de dezvoltare a proiectului.	Elaborarea unui plan specific proiectului privind sănătatea și siguranța comunității.	13
4.3	Proiectarea și siguranța infrastructurii,	FC	EMS indică faptul că proiectarea drumurilor și aliniamentul construcțiilor sunt conforme cu standardele UE și cu cele mai bune practici: Se confirmă că respectarea obligatorie a standardelor europene EN a fost introdusă prin Regulamentul tehnic privind cerințele minime pentru	-	-

Ref. KPI	Cerințe de mediu și sociale	Scor	Comentarii/Probleme	Acțiuni necesare	Ref. ESAP
	clădirilor și echipamentelor		comercializarea produselor de construcții (GD nr. 913/2016), în vigoare de la 1 ianuarie 2021. - Ministerul Economiei și Infrastructurii a aprobat, în februarie 2021, o listă de standarde armonizate, care înlocuiesc normele naționale depășite și asigurându-se astfel că toate materialele și proiectele noi de construcție a drumurilor îndeplinesc criteriile UE privind performanța și durabilitatea. - EMS subliniază că toate investițiile noi în proiectarea și construcția drumurilor trebuie să se alinieze la aceste standarde, asigurând compatibilitatea cu cerințele europene și sporind reziliența și calitatea lucrărilor. - În plus, documentul face referire la CP D.02.30:2023 „Reglementări privind protecția mediului în proiectarea, construcția, modernizarea, reabilitarea și întreținerea drumurilor” și menționează respectarea Codului de bune practici pentru proiectarea arhitecturală și peisagistică a drumurilor, care include recomandări privind siguranța, protecția mediului și calitatea operațională. Proiectul final al drumului va lua în considerare îmbunătățirile și concluziile auditului de siguranță rutieră, a se vedea secțiunea 2.4 din prezentul raport. Acest aspect va fi abordat în cadrul proiectării detaliate. Această acțiune nu face parte din sfera de aplicare a prezentei evaluări. Aceste aspecte sunt abordate în cadrul auditului de siguranță rutieră separat.		
4.4	Siguranța materialelor periculoase	PC	A se vedea punctul de mai sus privind proiectarea proiectului și alinierea la cele mai bune practici din industrie, cu detalii privind siguranța materialelor, protecția mediului și calitatea operațională. În plus, EMS prevede cerințe suficiente privind sănătatea și siguranța operațională, precum și utilizarea substanțelor chimice. Măsurile suplimentare sunt enumerate în: - Planul de management de mediu și social (PMMS) - Planul de management al sănătății și siguranței la locul de muncă (de exemplu, evaluarea riscurilor, echipamentele individuale de protecție, procedura de eliberare a permiselor de lucru; include raportarea incidentelor și analiza cauzelor principale ale accidentelor legate de substanțe chimice) - Planul de gestionare a prevenirii poluării (de exemplu, depozitarea sigură, în bazine de reținere, a materialelor periculoase, truse pentru deversări, instruirea lucrătorilor)	Se adaugă cerința de păstrare a fișelor cu date de securitate (MSDS) pentru toate substanțele periculoase prezente la fața locului. Se adaugă instruirea lucrătorilor cu privire la conținutul fișelor MSDS. Se include cerința privind fișele MSDS în Planul de management de mediu și social al antreprenorului (C-PMMS).	Prevăzut în ESAP nr. 12

Ref. KPI	Cerințe de mediu și sociale	Scor	Comentarii/Probleme	Acțiuni necesare	Ref. ESAP
			- Răspunsul în situații de urgență (de exemplu, truse pentru deversări și puncte de prim ajutor, proceduri de intervenție în caz de deversări) - Planul de gestionare a deșeurilor (de exemplu, depozitarea în condiții de siguranță, cu bazine de reținere, și etichetarea recipientelor cu deșeuri periculoase cu codurile de pericol ale ONU.)		
4.5	Siguranța produselor și serviciilor	PC	A se vedea 4.3 și 4.4	-	-
4.6	Trafic și siguranță rutieră	PC	EMS și PMMS oferă o abordare solidă și bine structurată privind traficul și siguranța rutieră, aliniată la PR4 al BERD (Sănătate, siguranță și securitate) și la bunele practici internaționale din sector. - EMS include un plan de gestionare a traficului pe durata lucrărilor de construcție (Anexa 1.3 – PMMS), care necesită desene detaliate de amenajare pentru devieri, trasee de „” pentru pietoni, semnalizare și modificări ale semnalizării rutiere. Acesta impune notificări publice prealabile (comunicate de presă, hărți în locuri publice), prezența unor semnalizatori pentru manevre și reguli pentru șoferi (limite de viteză, centuri de siguranță, interzicerea utilizării telefonului). Verificări săptămânale de siguranță a vehiculelor și utilajelor și monitorizarea cantitativă a întârzierilor - EMS include măsuri de siguranță rutieră la nivel comunitar, care prevăd bariere fizice/împrejmuiri în jurul șantierelor; semnalizare de tip „acces interzis” cu datele de contact ale CLO. Campanii de sensibilizare țintite privind siguranța rutieră (școli, întâlniri publice), iluminat temporar pentru zonele vulnerabile și controale la punctele de trecere temporare - Subiectul este menționat și abordat în detaliu în Planul de urgență (SEP) și în Planul de gestionare a sănătății și securității în muncă (OHS). Aspectele finale privind traficul și siguranța rutieră vor lua în considerare îmbunătățirile și concluziile auditului de siguranță rutieră, a se vedea secțiunea 2.4 din prezentul raport. Acestea vor fi procesate în timpul fazei de proiectare detaliată a proiectului. Aceste acțiuni nu fac parte din domeniul de aplicare al prezentei evaluări. Acestea sunt abordate în cadrul auditului de siguranță rutieră de sine stătător.	Elaborarea unui Plan de gestionare a traficului specific proiectului.	14
4.7	Riscuri naturale	PC	Riscuri climatice și proiectarea drumurilor Țara este extrem de sensibilă la schimbările climatice, confruntându-se cu creșterea temperaturilor (prevăzută la +2–3 °C până în 2050), secete mai frecvente, inundații	Aplicați instrumentul de screening al riscurilor climatice al BERD sau un instrument echivalent pentru a efectua o evaluare a riscurilor legate	15

Ref. KPI	Cerințe de mediu și sociale	Scor	Comentarii/Probleme	Acțiuni necesare	Ref. ESAP
			și fenomene meteorologice extreme, care amenință infrastructura și stabilitatea socio-economică. Riscurile pentru infrastructura de transport includ temperaturile ridicate din timpul verii, care pot deforma pavajul; precipitațiile abundente, care pot provoca inundații, eroziune și instabilitatea versanților; vânturile puternice, care pot deteriora vegetația și structurile de pe marginea drumurilor. EMS sugerează măsuri de adaptare, de exemplu: proiectare rezilientă la schimbările climatice (amestecuri modificate de asfalt/beton, drenaj îmbunătățit, stabilizarea versanților), benzi de vegetație și reîmpădurire pentru a reduce eroziunea și praful, utilizarea de materiale durabile conforme cu standardele UE privind reziliența. Cu toate acestea, EMS nu dispune de o evaluare dedicată a riscurilor climatice, cum ar fi analiza riscurilor și evaluarea vulnerabilității. Recomandăm efectuarea evaluării impactului schimbărilor climatice în momentul elaborării proiectului detaliat. Rezultatele studiului vor fi utilizate de echipa tehnică pentru a evalua proiectul propus și măsurile necesare.	de schimbările climatice – proporțională cu riscurile acestui proiect.	
4.8	Expunerea la boli	FC	EMS observă că forța de muncă non-locală care va sosi ar putea prezenta un risc de răspândire a bolilor transmisibile în așezările din apropiere. Acest aspect este considerat un potențial impact social și asupra sănătății pe durata construcției, în special în comunitățile rurale cu infrastructură medicală limitată. EMS recomandă măsuri preventive, precum: • Examinarea medicală a lucrătorilor. • Asigurarea de instalații sanitare și apă potabilă în tabere. • Campanii de sensibilizare a comunităților locale. • Respectarea reglementărilor naționale în materie de sănătate și a cerințelor PR4 ale BERD. Măsurile de atenuare propuse sunt considerate suficiente.	-	-
4.9	Pregătirea și răspunsul în situații de urgență	PC	Planul de intervenție în situații de urgență este inclus în cadrul PMMS. Planul prezintă obiective și domeniul de aplicare clare, conține planificări bazate pe scenarii, prevede cerințele pentru echipa internă de intervenție în situații de urgență, protocoalele de comunicare și cerințele pentru exerciții.	După realizarea EMS, actualizați ERP pentru a include următoarele: • Asigurați-vă că fișele cu date de securitate (MSDS) sunt utilizate pentru a stabili planul de intervenție în caz de deversare, ținând cont de specificul și proprietățile materialelor implicate. • Introduceți factori declanșatori cuantificați (de exemplu, volume de deversare, gravitatea leziunilor, amploarea incendiului, praguri de eliberare în mediu) care escaladează de la nivelul amplasamentului la nivelul multi-	16

Ref. KPI	Cerințe de mediu și sociale	Scor	Comentarii/Probleme	Acțiuni necesare	Ref. ESAP
				agenții și procedura de intervenție corespunzătoare - Definiți tipul de exerciții care trebuie desfășurate în funcție de risc și indicatorii-cheie de performanță (KPI) corespunzători care trebuie înregistrați și monitorizați. Definiți exercițiile care trebuie desfășurate împreună cu comunitatea, în funcție de tipul și nivelul de risc, în special în cazul în care lucrările se vor desfășura în interiorul comunității. - Elaborați un plan structurat de comunicare cu comunitatea pentru alerte de urgență (avertismente pe mai multe canale, limbi), zone de adunare sigure sau actualizări post-incident, în special atunci când lucrările se vor desfășura în imediata vecinătate a locuințelor.	
5	Achiziția de terenuri, restricții privind utilizarea terenurilor și strămutarea involuntară				
	Rezumat: Conformitate parțială. Proiectul a aplicat măsuri pentru a evita pe cât posibil strămutarea și achiziția de terenuri; cu toate acestea, o anumită strămutare economică a fost inevitabilă. Trebuie implementat un GRM specific proiectului, care să fie comunicat în cadrul procesului de implicare a părților interesate. Odată ce a fost determinat impactul asupra terenurilor pentru Lotul 4 (drum de ocolire Drochia), trebuie să aibă loc consultări/studii socio-economice/recensământ, iar RAP trebuie implementat în conformitate cu LARF.				
5.1	Evitarea sau reducerea la minimum a strămutărilor	PC	Se va produce o deplasare economică pentru toate cele patru loturi; a se vedea detaliile în EMS, tabelul 4-43. 1) Loturile 1–3 (secțiuni de reabilitare), situație comună pentru toate cele trei loturi: Stadiul de execuție: Lucrări cadastrale: Lotul 1 → în curs (planul pentru 2025) Loturile 2 și 3 → planificate (2026, primul semestru) Evaluare (stabilirea despăgubirilor), încă nefinalizată (planificată pentru 2026) Ofertele de expropriere nu au fost încă lansate, fiind planificate abia după faza de evaluare Procesul de expropriere este legalizat și inițiat, dar se află încă în stadii incipiente/intermediare (cadastru + evaluare) — nu s-au acordat încă despăgubiri și nu s-a efectuat încă achiziția.	Elaborarea unui plan de acțiune privind relocarea , în conformitate cu RARF-ul proiectului.	17

Ref. KPI	Cerințe de mediu și sociale	Scor	Comentarii/Probleme	Acțiuni necesare	Ref. ESAP
			Lotul 4 (drumul de ocolire Drochia – construcție parțial nouă) Stare: Nu a fost încă emisă nicio lege specifică privind exproprierea sau nicio decizie guvernamentală Nu au fost lansate licitații pentru cadastru sau evaluare Nu există propuneri de expropriere Procesul de expropriere nu a început deloc (etapă incipientă).		
5.2	Consultare	PC	Conform informațiilor primite, consultările privind aspectele legate de terenuri s-au desfășurat în principal între autorități; acest lucru este confirmat cel puțin pentru lotul 4. Pentru celelalte loturi, nu sunt disponibile informații.	Se vor efectua divulgarea informațiilor LARF și consultările pentru loturile relevante. Se va comunica comunității canalul și procedura GRM specifice proiectului.	Acoperit în ESAP nr. 18-21
5.3	Despăgubiri pentru persoanele strămutate	NOP	Există mai multe discrepanțe între legislația națională moldovenească și ESR 5 al BERD în ceea ce privește despăgubirile pentru persoanele strămutate, inclusiv: 1. Costurile totale de înlocuire: Legislația moldovenească nu impune acordarea de despăgubiri la valoarea totală a costurilor de înlocuire. 2. Preferința pentru despăgubirile în natură: Legislația moldovenească permite despăgubirile de tip „teren contra teren”, dar nu le acordă prioritate față de cele în numerar. 3. Eligibilitatea pentru despăgubiri: Legislația moldovenească acordă despăgubiri numai proprietarilor și utilizatorilor legali de terenuri, excluzând ocupanții informal. 4. Pierderi economice: Legislația moldovenească nu acoperă despăgubirile pentru pierderea veniturilor sau a activităților economice. 5. Alocații de tranziție: Legislația moldovenească nu prevede sprijin de tranziție în timpul relocării. 6. Grupuri vulnerabile: Legislația moldovenească nu prevede asistență suplimentară pentru populațiile vulnerabile. Orice strămutare economică sau fizică care ar putea avea loc pe durata ciclului de viață al proiectului ar trebui compensată în conformitate cu LARF.	Puneți în aplicare LARF și elaborați documentele ulterioare (Planul de acțiune privind relocarea). Asigurați-vă că a fost stabilită o dată limită clară pentru eligibilitate.	Acoperit în ESAP nr. 18-21
5.4	Mecanism de soluționare a reclamațiilor	PC	În cadrul întâlnirii pe care am avut-o cu AND în timpul vizitei noastre la fața locului, AND a indicat că există un mecanism oficial de soluționare a reclamațiilor. Cu toate acestea, mecanismul descris reprezintă o procedură generală de gestionare a reclamațiilor legate de drumurile naționale, mai degrabă decât de reclamații specifice proiectului. Pentru a demonstra funcționarea acestuia, AND a prezentat un registru al mecanismului de soluționare a reclamațiilor (GRM) și exemple de scrisori de reclamație. Aceste scrisori reflectă în principal problemele ridicate de autoritățile locale, cum ar fi solicitările privind drumuri de acces suplimentare și lucrări de reabilitare asociate proiectelor în curs, împreună cu răspunsurile AND. Conform informațiilor primite, nu există reclamații deschise sau depuse legate de terenuri.	1. Elaborarea sau implementarea unei proceduri de gestionare a reclamațiilor specifice proiectului, așa cum este descrisă în SEP sau în conformitate cu ESR 10, comunicarea acesteia către autoritățile locale și punerea ei la dispoziția comunității. 2. Elaborati un registru centralizat de gestionare a reclamațiilor specific	Acoperit în ESAP nr. 18-21

Ref. KPI	Cerințe de mediu și sociale	Scor	Comentarii/Probleme	Acțiuni necesare	Ref. ESAP
			Deși există un registru al GRM, nu există o procedură oficială documentată a GRM care să descrie modul în care reclamațiile sunt gestionate de către AND (de exemplu, canalele de depunere, termenele de răspuns și etapele de soluționare). Cu toate acestea, Planul de implicare a părților interesate (SEP) care a fost elaborat prezintă o procedură de gestionare a reclamațiilor specifică proiectului, inclusiv părțile responsabile. Nu există nicio înregistrare care să ateste că o procedură de gestionare a reclamațiilor specifică proiectului a fost comunicată comunităților afectate.	proiectului, în care toate reclamațiile specifice proiectului să fie înregistrate de către coordonatorul responsabil cu reclamațiile, care ar trebui să fie pe deplin operațional înainte de recensământul/ancheta socio-economică.	
5.5	Documentația RAP/LRP	PC	A fost elaborat un cadru de achiziție a terenurilor și de relocare. Este necesară elaborarea unui plan de acțiune privind relocarea și derularea activităților prevăzute.	Elaborarea Planului de acțiune privind relocarea și realizarea unui recensământ/studiu socio-economic. Având în vedere profilul social al comunității, recomandăm efectuarea unei evaluări separate a vulnerabilității, ca parte a Planului de acțiune privind relocarea (RAP).	Acoperit în ESAP nr. 18-21
5.6	Implementarea RAP/LRP	NOP	În așteptarea elaborării Planului de acțiune pentru relocare (RAP).	-	
5.7	Monitorizare	NOP	În așteptarea elaborării RAP.	Sunt programate activități de monitorizare internă și evaluări externe independente pentru a urmări succesul pe termen lung al RAP/LRP.	Acoperit în ESAP nr. 18-21
5.8	Finanțare/Bugetare	NOP	În așteptarea elaborării RAP.	Confirmați dacă bugetul include un mecanism de completare pentru acoperirea integrală a costurilor de înlocuire și dacă fondurile sunt alocate și asigurate înainte de intrarea pe teren.	Acoperit în ESAP nr. 18-21
6	Conservarea biodiversității și gestionarea durabilă a resurselor naturale vii				
	Rezumat: Proiectul este conform. Evaluarea arată că zona proiectului traversează peisaje agricole și semi-rurale, dar se află în proximitatea siturilor Emerald.				
6.1	Evaluarea biodiversității și a resurselor naturale vii		Situația inițială a biodiversității de-a lungul coridorului R7 reflectă un peisaj predominant modificat, caracterizat de terenuri agricole, vegetație de-a lungul drumurilor, perdele de protecție și habitate seminaturale fragmentate. Habitatele naturale au o întindere limitată și sunt în mare parte restrânse la văile râurilor, zonele riverane și peticele de pădure. Zona proiectului nu traversează direct habitate critice desemnate, dar mai multe secțiuni sunt situate în apropierea unor arii protejate la nivel național și a siturilor din Rețeaua Emerald, ceea ce sporește sensibilitatea în anumite locații. Flora și fauna comune, tipice terenurilor agricole și peisajelor rurale, domină situația de referință, în timp ce prezența speciilor protejate sau rare este	Se va efectua un studiu ecologic înainte de începerea lucrărilor , realizat de specialiști calificați, pentru Lotul 3 (datorită intersecției drumului cu situl „Emerald” de pe Prutul Mijlociu, situat în zona forestieră din apropierea satului Saptebani). . Dacă monitorizarea identifică posibile efecte sau riscuri pentru faună și floră, se vor	22

Ref. KPI	Cerințe de mediu și sociale	Scor	Comentarii/Probleme	Acțiuni necesare	Ref. ESAP
			considerată posibilă în principal în habitatele riverane și în zonele împădurite. Informațiile de referință provin în principal din analiza documentară a surselor de date existente și din recunoașterea pe teren, mai degrabă decât din studii ecologice detaliate specifice fiecărui anotimp. În ansamblu, valoarea biodiversității de referință este evaluată ca fiind scăzută până la moderată, cu o importanță locală mai mare în apropierea cursurilor de apă și a zonelor împădurite. În faza de construcție, principalele impacturi asupra biodiversității identificate includ defrișarea vegetației (inclusiv tăierea copacilor), perturbarea temporară a habitatelor, decopertarea solului și perturbarea faunei prin zgomot, vibrații și creșterea activității umane. Îndepărtarea copacilor este necesară în anumite secțiuni, în special acolo unde se propune lărgirea drumului sau trasări noi. Lucrările de construcție în apropierea râurilor pot afecta habitatele acvatice prin scurgerea sedimentelor, dacă nu sunt controlate corespunzător. Aceste impacturi sunt evaluate ca fiind localizate, temporare și reversibile, cu condiția implementării măsurilor de atenuare. În faza de exploatare, se preconizează că impacturile asupra biodiversității vor fi limitate. Proiectarea îmbunătățită a drumului și sistemul de drenaj reduc riscurile de eroziune, în timp ce redistribuirea traficului prin ocolitoare nu se preconizează că va crește semnificativ fragmentarea habitatelor. Rămâne un anumit risc de coliziune pentru faună, dar acesta este considerat scăzut, având în vedere contextul rutier existent. Măsurile de atenuare includ evitarea zonelor sensibile acolo unde este posibil, reducerea la minimum a defrișărilor, restricții sezoniere privind lucrările pentru a evita perioadele de reproducere și cuibărit, plantări compensatorii pentru pierderea arborilor, lucrări controlate în apropierea cursurilor de apă și punerea în aplicare a măsurilor de control al eroziunii și al sedimentelor. Acolo unde este necesar, sunt prevăzute verificări ecologice înainte de începerea lucrărilor și supravegherea de către specialiști calificați. Având în vedere aceste măsuri, impactul rezidual asupra biodiversității este evaluat ca fiind redus, iar proiectul nu se preconizează că va avea efecte negative semnificative asupra speciilor protejate sau a siturilor desemnate.	identifica măsuri adecvate pentru evitarea și reducerea riscului; de exemplu, dacă se constată prezența păsărilor cuibăritoare care ar putea fi deranjate de proiect, acesta trebuie suspendat până după perioada de cuibărit, sau activitățile care ar putea deranja păsările trebuie efectuate înainte sau după perioada sensibilă. Măsurile propuse privind biodiversitatea din Evaluarea impactului asupra mediului (EMS) vor fi detaliate în continuare și vor deveni obligatorii, în special odată ce vor fi cunoscute amplasamentul șantierului, drumurile de acces și alte locații, precum și instalațiile asociate. Detalierea acțiunilor de atenuare propuse va fi realizată de un ecologist pe baza monitorizării și trebuie convenită înainte de începerea efectivă a intervențiilor și inclusă într-un Plan de gestionare a biodiversității (care urmează să fie revizuit și aprobat de consilierul M&S al creditorilor în ceea ce privește conformitatea cu PS6 al IFC). Monitorizarea biodiversității va fi continuată pe baza rezultatelor studiului premergător construcției, pe durata perioadei de construcție.	
6.2	Conservarea biodiversității		-	-	-
6.3	Gestionarea durabilă a resurselor naturale vii		-	-	-

Ref. KPI	Cerințe de mediu și sociale	Scor	Comentarii/Probleme	Acțiuni necesare	Ref. ESAP
7	Populațiile indigene				
	Rezumat: În Republica Moldova nu există popoare indigene recunoscute oficial. Prin urmare, ESR 7 nu se aplică acestui proiect.				
7.1	Evaluarea populațiilor indigene	NA	Nu există indicii care să sugereze prezența popoarelor indigene în zonele proiectului, conform definiției din ESR 7. Prin urmare, ESR 7 nu se aplică acestui proiect.	-	-
8	Patrimoniul cultural				
	Rezumat: Proiectul respectă cerințele. Nu se prevăd impacturi negative asupra patrimoniului cultural în cadrul acestui proiect. În cazul în care, în timpul construcției, se descoperă situri de patrimoniu cultural, se va aplica Procedura privind descoperirile fortuite, care face parte din ESMS și CPMMS.				
8.1	Evaluarea și gestionarea impactului asupra patrimoniului cultural	FC	Coridorul proiectului R7 se află în mare parte în peisaje deja modificate, în principal coridoare rutiere existente și terenuri agricole. Nu există situri culturale, istorice sau arheologice cunoscute și înregistrate situate direct în zona de construcție propusă. În cazul în care există situri culturale sau de patrimoniu în regiunea mai largă, acestea se află, în general, în afara dreptului de trecere și nu se preconizează ca acestea să fie afectate de lucrările planificate.	Elaborarea și punerea în aplicare a Procedurii de identificare a siturilor de interes.	23
9	Intermediari financiari				
	Rezumat: Intermediarii financiari nu sunt relevanți pentru acest proiect. BERD este creditorul acestui proiect.				
9.1	Intermediari financiari	NA	BERD este creditorul acestui proiect. Intermediarii financiari nu sunt relevanți pentru acest proiect.	-	-
10	Implicarea părților interesate				
	Rezumat: Proiectul respectă cerințele. Planul de implicare a părților interesate (SEP) a fost elaborat pentru proiect în conformitate cu ESR 10 al BERD. Este necesară implicarea continuă pe tot parcursul ciclului de viață al proiectului, împreună cu actualizări periodice ale SEP-ului, în care să fie consemnate toate interacțiunile și reclamațiile. Un mecanism de soluționare a reclamațiilor specific proiectului, astfel cum este descris în SEP sau în conformitate cu PR10 al BERD, trebuie implementat și comunicat în mod clar de către Administrația Națională a Drumurilor către toate părțile interesate.				
10.1	Planul de implicare a părților interesate	PC	Implicarea părților interesate în cadrul proiectului R7 s-a desfășurat în conformitate cu Cerința de performanță 10 (PR10) a BERD și cu cerințele naționale, având ca obiectiv asigurarea divulgării timpurii a informațiilor, a unei consultări semnificative și a unei comunicări continue cu părțile afectate și interesate pe tot parcursul ciclului de viață al proiectului. Implicarea de până acum s-a concentrat pe schimbul de informații și consultarea într-o etapă timpurie de planificare și a inclus: Consultări publice și întâlniri în zonele afectate de proiect pentru a prezenta domeniul de aplicare al proiectului, lucrările rutiere planificate și beneficiile preconizate	Se va continua actualizarea SEP, înregistrându-se toate interacțiunile și reclamațiile pe parcursul ciclului de viață al proiectului.	24

Ref. KPI	Cerințe de mediu și sociale	Scor	Comentarii/Probleme	Acțiuni necesare	Ref. ESAP
			• Întâlniri cu autoritățile locale pentru a discuta opțiunile de trasare a traseului, cerințele privind terenurile, măsurile de organizare a traficului și preocupările locale • Divulgarea informațiilor privind proiectul, inclusiv proiectul de evaluare a impactului asupra mediului (EMS) și rezumatul non-tehnic, prin canale accesibile publicului • Colectarea opiniilor părților interesate cu privire la aspecte cheie, precum preluarea terenurilor, accesul la proprietăți, siguranța rutieră, perturbările cauzate de lucrările de construcție și gestionarea traficului Consultările au indicat un sprijin general pentru proiect, în special datorită îmbunătățirilor anticipate în ceea ce privește siguranța rutieră, timpii de călătorie și conectivitatea regională, alături de preocupări legate de achiziția de terenuri, perturbările temporare în timpul construcției și menținerea accesului. A fost instituit un mecanism de soluționare a reclamațiilor la nivel de proiect pentru a permite părților interesate să-și exprime preocupările sau reclamațiile. Mecanismul de soluționare a reclamațiilor este accesibil, gratuit și se aplică pe toată durata implementării proiectului, inclusiv în fazele de construcție și de exploatare. Detalii privind consultările cu părțile interesate: Implicarea timpurie a părților interesate a avut loc în perioada septembrie-octombrie 2025, cu participarea principalelor părți interesate instituționale, inclusiv Administrația Națională a Drumurilor (AND), consiliile raionale din Soroca, Drochia și Rîșcani, precum și primarii localităților afectate și reprezentanții departamentelor rutiere. Aceste consultări sunt documentate în Planul de implicare a părților interesate (SEP) și în Evaluarea de mediu și socială (ESA), capitolul 5, și au inclus, de asemenea, consultări cu Agencia Națională pentru Transporturi. În cadrul acestor întâlniri inițiale, părților interesate li s-au furnizat informații cuprinzătoare despre proiect, inclusiv cu privire la domeniul de aplicare al acestuia, impacturile anticipate și abordarea de implementare. S-au colectat în mod activ opinii cu privire la subiecte cheie, precum: • Cerințele privind achiziția de terenuri • Impacturile potențiale asupra mediului și biodiversității • Impacturile cumulative • Preocupări și așteptări generale legate de dezvoltarea proiectului Alte activități de consultare privind stabilirea domeniului de aplicare au implicat, de asemenea, reprezentanți ai Asociației locale a părților interesate din domeniul infrastructurii și mediului (LIESA), inclusiv o întâlnire organizată la 20 octombrie 2025 cu Consiliul Raional Drochia și reprezentanți din șase localități.		

Ref. KPI	Cerințe de mediu și sociale	Scor	Comentarii/Probleme	Acțiuni necesare	Ref. ESAP
			Ulterior, în perioada 19 martie – 1 aprilie 2026, a fost desfășurată o a doua fază de consultare a părților interesate, axată pe colectarea datelor de referință și pe consultările privind evaluarea impactului asupra mediului (EMS). Această fază a inclus: - Un sondaj prin chestionar care a acoperit aspecte socio-economice și de mediu cheie, precum: - Mijloacele de subzistență și veniturile - Considerații legate de gen - Proprietatea asupra terenurilor și regimul funciar - Probleme legate de siguranța rutieră - Preocupări de mediu - La sondaj au participat în total 220 de respondenți. Rezultatele sondajului au evidențiat faptul că siguranța rutieră reprezintă principala preocupare în rândul comunităților afectate, printre problemele specifice numărându-se: - Iluminarea insuficientă a drumurilor - Starea proastă a drumurilor - Lipsa trecerilor de pietoni sigure - Acces nesigur la drum pentru vehicule și pietoni - Marcaje rutiere inadecvate - Riscuri asociate traficului mixt (vehicule, pietoni și utilizatori cu viteză redusă) Pe lângă sondaj, au fost organizate 16 întâlniri comunitare, la care au participat în total 280 de persoane, fapt atestat de listele de prezență documentate. În cadrul acestor întâlniri, discuțiile s-au axat pe: - Domeniul de aplicare al proiectului și lucrările de construcție - Procese de achiziție a terenurilor - Îmbunătățirile propuse în materie de siguranță rutieră - Colectarea feedback-ului din partea comunităților locale Participanții au subliniat necesitatea urgentă de reabilitare a drumurilor, în special din cauza daunelor cauzate de condițiile meteorologice de iarnă. Printre recomandările cheie ale părților interesate s-au numărat: - Benzi dedicate pentru traficul cu viteză redusă - Trotuare și bariere de siguranță - Sisteme de drenaj îmbunătățite - Stații de autobuz proiectate corespunzător - Asigurarea accesului în condiții de siguranță la proprietățile rezidențiale și comerciale - Instalarea sistemelor de monitorizare a traficului (de exemplu, camere de control al vitezei)		

Ref. KPI	Cerințe de mediu și sociale	Scor	Comentarii/Probleme	Acțiuni necesare	Ref. ESAP
			Toate preocupările și feedback-ul părților interesate au fost pe deplin înregistrate și integrate în EMS . Pe baza domeniului de aplicare, a profunzimii și a acoperirii activităților de implicare, se concluzionează că procesul de consultare a părților interesate a fost adecvat și este acum finalizat .		
10.2	Mecanismul operațional de soluționare a reclamațiilor		SEP a elaborat un mecanism de soluționare a reclamațiilor specific proiectului, în conformitate cu ESR 10 și cu cerințele naționale, inclusiv procedura și entitățile responsabile. SEP a indicat că, în timpul activităților de fezabilitate și de obținere a autorizațiilor de mediu, nu a fost disponibil niciun mecanism de soluționare a reclamațiilor. După analizarea înregistrărilor privind consultările cu părțile interesate, rămâne neclar dacă mecanismul de soluționare a reclamațiilor (GRM) nou elaborat a fost comunicat părților interesate.	Să se implementeze și să se comunice un mecanism de soluționare a reclamațiilor specific proiectului, așa cum este descris în SEP, sau să se elaboreze și să se comunice un astfel de mecanism în conformitate cu ESR 10 al BERD.	25
Conformitate generală					
	Cerințe naționale privind mediul, aspectele sociale, sănătatea și siguranța	În așteptarea evaluării de impact finale	Proiectul este conceput și are ca obiectiv îndeplinirea cerințelor naționale. Prin măsurile de atenuare propuse, impacturile vor fi reduse la niveluri acceptabile.	-	-
	Cerințele UE privind mediul, aspectele sociale, sănătatea și siguranța	PC	În această etapă a dezvoltării proiectului, anumite elemente ale acestuia nu sunt în conformitate cu cerințele BERD. Aceste elemente sunt incluse în Planul de acțiune privind mediul și aspectele sociale. Cu condiția ca aceste elemente să fie abordate, proiectul va atinge nivelul de finanțare finală (FC).	Așa cum sunt enumerate în ESAP	-

