



DOCUMENT DE POZIȚIE

privind **Strategia națională pentru conservarea biodiversității 2026–2030** și **Planul de acțiune aferent**

Către: Guvernul României; Parlamentul României; MMAP; MDLPA; MTI

De la: Asociația civică „Moldova Vrea Infrastructură” (MVI)

Data: 3 august 2026

Obiect: Corelarea protecției biodiversității cu planificarea teritorială, dezvoltarea urbană și investițiile strategice

POZIȚIA MVI: Protejarea biodiversității este o obligație legală și o condiție a dezvoltării durabile. Ea trebuie însă realizată prin reguli clare, proporționale și finanțate, aplicate cumulativ cu documentele legale și investiționale în vigoare, fără a genera blocaje urbanistice sau întârzieri nejustificate ale infrastructurii strategice.

Sinteză executivă

MVI a analizat **Strategia națională pentru conservarea biodiversității 2026–2030** și Planul de acțiune aferent, inclusiv implicațiile obiectivelor B.1.1 – Amenajarea teritoriului și urbanism și B.1.6 – Transport, energie și exploatarea resurselor neregenerabile.

MVI susține obiectivul de conservare și restaurare a biodiversității, menținerea conectivității ecologice și utilizarea evaluărilor SEA, EIA și a evaluării adecvate (EA). Susținerea este inseparabilă de respectarea cadrului juridic și strategic deja aplicabil dezvoltării teritoriale și infrastructurii.

1. Strategia trebuie corelată explicit cu PATN – Secțiunea I, Rețele de transport, cu Master Planul General de Transport și cu Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport 2021–2030 în contextul în care ținta până în 2030 este conservarea efectivă a cel puțin 30% din suprafețele terestre și marine, prin arii naturale protejate.
2. Implementarea trebuie însoțită de o evaluare financiară multianuală, cu costuri, surse certe, responsabilități și mecanisme de compensare pentru autorități, proprietari și proiecte publice.
3. Noile criterii de biodiversitate nu trebuie să devină interdicții generale, necartografiate ori lipsite de termene și proceduri, care limitează dezvoltarea urbană sau investițiile înaintea unei evaluări concrete a alternativelor.

4. Modernizarea infrastructurii existente, în special feroviare, trebuie tratată diferențiat de proiectele pe aliniament nou, în acord cu principiile proporționalității și ierarhiei de atenuare.

1. Poziția de principiu a MVI

MVI consideră că protejarea mediului și dezvoltarea infrastructurii nu sunt obiective antagonice. O rețea feroviară modernă, transportul public metropolitan, intermodalitatea și reducerea dependenței de transportul rutier individual pot contribui direct la decarbonizare, la folosirea eficientă a terenului și la reducerea presiunilor asupra ecosistemelor.

În același timp, orice proiect promovat de MVI trebuie să respecte legislația de mediu, regimul ariilor naturale protejate, obiectivele de conservare, evaluarea alternativelor și ierarhia evitare – minimizare – restaurare – compensare. Statutul strategic al unei investiții nu înlătură aceste obligații.

Reciproc, o strategie aprobată la nivel național nu poate fi aplicată izolat de cadrul legal și de investițiile deja asumate. Ea nu trebuie să anuleze implicit coridoare prevăzute de lege, să modifice prin efect administrativ prioritățile MPGT sau să transfere costurile de implementare către bugetele județene și locale și proiectele de infrastructură fără fundamentare.

2. Necesitatea corelării juridice, teritoriale și investiționale

Strategia prevede integrarea explicită a biodiversității, peisajului, infrastructurii verzi-albastre și coridoarelor ecologice în documentațiile de amenajare a teritoriului și urbanism. Planul de acțiune urmărește actualizarea cadrului legislativ, revizuirea Secțiunii a III-a a PATN și creșterea ponderii PUG/PUZ care includ criterii de biodiversitate.

Aceste obiective sunt legitime, dar documentele analizate nu conțin o matrice completă de concordanță cu rețelele de transport aprobate prin lege și cu portofoliul național de investiții. Corelarea cu MPGT și Programul Investițional este generală, fără analiză pe coridoare, proiecte, costuri sau termene.

Instrument	Rol actual	Clarificarea solicitată de MVI
PATN – Secțiunea I, Rețele de transport (Legea nr. 363/2006)	Stabilește rețele și direcții de interes național, care trebuie preluate în documentațiile teritoriale și urbanistice.	Rezervele pentru infrastructura strategică și coridoarele ecologice să fie delimitate și aplicate cumulativ, nu succesiv sau contradictoriu.
PATN – Secțiunea a III-a, Zone protejate (Legea nr. 5/2000)	Fundamentează protecția teritorială a zonelor naturale și peisagistice.	Revizuirea să fie bazată pe date GIS publice, criterii verificabile, consultare interministerială și analiză de impact asupra proprietății și investițiilor.
MPGT – HG nr. 666/2016	Prioritizează nevoile și proiectele naționale de transport.	Strategia biodiversității să prevadă o procedură de compatibilizare, nu o reevaluare informală ori condiționare și chiar blocare proiect cu proiect.



Instrument	Rol actual	Clarificarea solicitată de MVI
Programul Investițional 2021–2030 – HG nr. 1312/2021	Operaționalizează portofoliul investițional al MPGT.	Costurile pentru permeabilitate ecologică, restaurare și monitorizare să fie incluse în devize și în sursele de finanțare ale proiectelor.
PUG/PATJ/PATZ	Reglementează utilizarea terenului și rezervă coridoare la nivel local, județean sau zonal.	Noile restricții să se aplice după cartografiere, metodologie, finanțare și dispoziții tranzitorii, cu termene realiste pentru actualizare.

Solicitarea MVI

Actul de aprobare și Planul de acțiune trebuie să includă o clauză expresă de corelare cu documentele de amenajare a teritoriului și transport în vigoare, precum și obligația elaborării unei matrice naționale GIS care suprapune:

1. ariile naturale protejate, coridoarele ecologice, zonele umede, pădurile și zonele viitoare de restaurare;
2. coridoarele PATN, TEN-T, MPGT și proiectele Programului Investițional;
3. rezervele din PATJ/PUG, PMUD-uri, SIDU inclusiv nodurile intermodale, terminalele și extinderile de capacitate;
4. punctele de conflict, variantele de evitare și zonele necesare pasajelor pentru faună ori restaurării ecologice.

3. Asumarea bugetară este insuficientă

Nota de fundamentare indică impact financiar nul pentru anul curent și următorii patru ani și arată că Strategia nu instituie obligații bugetare directe și imediate. Finanțarea efectivă este amânată pentru documentațiile de implementare, programele de finanțare, proiectele și bugetele anuale.

Această abordare este în tensiune cu amploarea Planului de acțiune. Strategia recunoaște ea însăși subfinanțarea structurală: alocări naționale insuficiente, dependență de fonduri europene, aproximativ 180 milioane euro disponibile prin PDD (Program de Dezvoltare Durabilă) pentru biodiversitate în raport cu un necesar anual indicat de peste 500 milioane euro pentru rețeaua Natura 2000, precum și lipsa unui mecanism național stabil și predictibil.

PROBLEMĂ DE CREDIBILITATE: O strategie cu măsuri extinse, instituții responsabile și termene 2026–2030 nu poate fi prezentată simultan ca având impact bugetar nul, dacă implementarea presupune actualizări de PUG/PATJ, strategii urbane și de mobilitate, studii complementare, cartografiere, achiziții de teren, compensații, restaurare, monitorizare și lucrări suplimentare în proiectele de infrastructură.

Costuri care trebuie cuantificate distinct

1. actualizarea documentațiilor de amenajare a teritoriului și urbanism și realizarea bazelor de date GIS;
2. inventarierea, delimitarea și monitorizarea coridoarelor ecologice și a zonelor cu biodiversitate ridicată din afara ariilor protejate;
3. compensațiile pentru proprietari și UAT-uri în cazul unor restricții reale și disproporționate de utilizare a terenului;
4. costurile de proiectare și execuție pentru ecoducte, pasaje, podețe adaptate, împrejuriri, reducerea zgomotului, drenaj și restaurare;
5. costurile suplimentare produse de variante de traseu, întârzieri, reluarea studiilor sau modificarea proiectelor mature;
6. personalul și capacitatea administrativă necesare MMAP, ANMAP, MDLPA, MTI, CNAIR, CNIR, CFR și autorităților locale (inclusiv ADI-uri).

4. Riscul limitării dezvoltării urbane și a investițiilor

Planul de acțiune utilizează indicatori precum suprafața zonelor cu restricții de construire, ponderea suprafețelor permeabile, lungimea coridoarelor ecologice, suprafața infrastructurii verzi și ponderea proiectelor condiționate de evaluări de impact. Indicatorii pot fi utili, dar nu sunt însoțiți de valori de bază, ținte numerice, praguri, metodologii de delimitare sau reguli uniforme de aplicare.

În această formă, aplicarea lor poate produce interpretări divergente între autorități și poate transforma obiectivele strategice în restricții de facto înainte ca datele și normele să fie finalizate. Efectul probabil nu este doar conservarea naturii, ci și creșterea incertitudinii juridice, a duratei de avizare și a costurilor pentru locuințe, regenerare urbană, platforme logistice și infrastructură.

Risc	Efect posibil	Garanția necesară
Delimitări necartografiate sau provizorii	Blocarea rezervelor de teren, certificate de urbanism neuniforme, litigii și deprecierea proprietății.	Date GIS publice, scară și precizie definite, procedură de contestare și actualizare.
Reguli fără dispoziții tranzitorii	Reluarea studiilor pentru PUG-uri și proiecte aflate deja în avizare, proiectare sau execuție.	Regim diferențiat după maturitatea documentației și menținerea actelor valabil emise, în limitele legii.
Aplicare identică proiectelor noi și modernizărilor	Descurajarea modernizării feroviare pe coridor existent, chiar când aceasta reduce emisiile și transferă trafic de pe rutier (Shift2rail).	Principiul proporționalității și proceduri simplificate pentru lucrări în amprenta existentă, fără diminuarea standardelor de mediu.
Restricții fără compensare	Transferarea costurilor către UAT-uri, proprietari și beneficiarii investițiilor.	Mecanism bugetar de compensare și eligibilitatea integrală a măsurilor de biodiversitate în proiecte.
Avizare instituțională fragmentată	Termene impredictibile și soluții contradictorii între mediu, urbanism și transport.	Comitet tehnic interministerial și punct unic de coordonare pentru proiectele strategice.



Principii de aplicare solicitate

1. Evitarea blocajului preventiv general: restricțiile se fundamentează prin date și evaluări la scara adecvată.
2. Diferențierea între infrastructura existentă, modernizarea în coridor existent, extinderea de capacitate și aliniamentul complet nou.
3. Analiza alternativelor la nivel de coridor înaintea fixării traseului, nu după maturizarea proiectului.
4. Integrarea costurilor de mediu în bugetul de bază al investiției, fără a le lăsa exclusiv în sarcina beneficiarului local.
5. Termene clare de avizare și o metodologie națională unitară pentru a reduce discreția și tratamentul neuniform.

5. Implicații pentru proiectele susținute de MVI

Majoritatea propunerilor feroviare MVI urmăresc modernizarea, electrificarea, creșterea capacității și reutilizarea infrastructurii existente. Acestea sunt compatibile în principiu cu obiectivele climatice și de biodiversitate, cu condiția proiectării timpurii a măsurilor de evitare și permeabilitate ecologică.

Categorie de proiect MVI	Poziția MVI în raport cu Strategia
M500, M600, M606; electrificare, modernizare, dublare selectivă	Compatibile în principiu. Este necesară evaluarea punctuală a extinderilor de amprentă, traversărilor, drenajului, zgomotului și conectivității faunei.
Coridorul multimodal Iași–Galați	Componenta feroviară trebuie prioritar corelată cu MPGT și PATN. Componentele rutiere și fluviale necesită analiză separată a alternativelor și evaluare la nivel de coridor.
Coridor strategic Odesa–Basarabasca–Cantemir/Fălcu–Bârlad–Tecuci–Onești–Sighișoara (propunere relație TEN-T globală)	Reutilizarea liniilor existente este preferabilă. Traversarea Prutului (proiect de modernizare cale ferată) și eventualele segmente noi necesită evaluare transfrontalieră și analiză Natura 2000.
Legături noi și terminale: Huși–Chișinău, Hârlău–Botoșani, Socola/Cristești Jijia	Necesită rezervare teritorială prudentă, evaluarea alternativelor, evitarea zonelor sensibile și integrarea costurilor de biodiversitate încă din prefazabilitate.
Autostrăzi, drumuri expres, variante ocolitoare și creșterea navigabilității Prutului	Au expunere de mediu mai ridicată și nu trebuie tratate automat ca echivalente modernizării feroviare; fiecare componentă necesită fundamentare distinctă.

6. Solicitățile MVI

MVI **solicită** autorităților inițiatoare și legiuitorului **completarea** Strategiei și a Planului de acțiune cu următoarele garanții:



1. Introducerea unei clauze exprese de corelare cu PATN – Rețele de transport, MPGT, Programul Investițional 2021–2030, strategiile CFR și documentațiile teritoriale aprobate.
2. Elaborarea, înaintea aplicării restrictive în PUG/PATJ/PATZ, a unei cartografieri GIS naționale validate, accesibile publicului și corelate cu rezervele pentru infrastructură.
3. Prezentarea unei fișe financiare multianuale 2026–2030, defalcată pe acțiuni, instituții, buget central, bugete locale, fonduri europene și contribuții ale beneficiarilor de investiții.
4. Crearea unui mecanism de finanțare și compensare pentru actualizarea documentațiilor, restricțiile justificate asupra proprietății, restaurare și măsurile de permeabilitate ecologică.
5. Introducerea unor dispoziții tranzitorii pentru documentațiile și proiectele aflate în diferite stadii, cu protejarea actelor administrative legal emise și fără retroactivitate.
6. Adăugarea în Planul de acțiune a unei acțiuni distincte pentru integrarea ecologică a infrastructurii rutiere și feroviare, cu MTI, CNAIR, CNIR și CFR ca instituții responsabile.
7. Stabilirea unor standarde naționale pentru pasaje de faună, podețe, împrejurimi, reducerea mortalității, monitorizare și controlul speciilor invazive de-a lungul coridoarelor.
8. Constituirea unui mecanism interministerial MMAP–MDLPA–MTI pentru soluționarea conflictelor dintre coridoarele ecologice și infrastructura strategică înainte de aprobarea PUG/PATJ sau a traseelor finale.

7. Formulări propuse pentru amendarea documentului

7.1. Clauză generală de corelare și proporționalitate

TEXT PROPUȘ: Aplicarea obiectivelor și măsurilor Strategiei în documentațiile de amenajare a teritoriului și urbanism și în proiectele de infrastructură se realizează cu respectarea și corelarea expresă a prevederilor PATN, inclusiv Secțiunea I – Rețele de transport și Secțiunea a III-a – Zone protejate, a Master Planului General de Transport și a Programului Investițional 2021–2030. Măsurile vor fi proporționale cu tipul și amploarea intervenției și vor diferenția între infrastructura existentă, modernizarea în coridor existent, extinderea de capacitate și infrastructura pe aliniament nou.

7.2. Asumare financiară

TEXT PROPUȘ: În termen de 6 luni de la aprobarea Strategiei, Guvernul aprobă, pe baza propunerilor MMAP, MDLPA, MTI și ale celorlalte instituții responsabile, programul multianual de finanțare 2026–2030, cu estimarea



costurilor pe acțiuni, sursele de finanțare, contribuțiile bugetului de stat și ale bugetelor locale, costurile eligibile aferente proiectelor de infrastructură și mecanismele de compensare aplicabile.

7.3. Acțiune nouă B.1.6.1.4 – infrastructură de transport

TEXT PROPUȘ: Elaborarea și implementarea Programului național pentru integrarea ecologică a infrastructurii rutiere și feroviare, incluzând cartografierea zonelor de fragmentare și mortalitate, asigurarea permeabilității ecologice pentru infrastructura nouă și modernizată, adaptarea secțiunilor prioritare ale rețelei existente, controlul speciilor invazive și integrarea măsurilor și costurilor în MPGT, Programul Investițional și strategiile administratorilor de infrastructură.

Instituții responsabile propuse: MTI, MMAP, MDLPA, CNAIR, CNIR, CFR SA, ANMAP, autoritățile județene și locale (inclusiv ADI-uri pe infrastructură). Termen: 2026–2030. Surse: buget de stat, fonduri europene, Fondul pentru Mediu și bugetele proiectelor de infrastructură.

7.4. Dispoziție tranzitorie

TEXT PROPUȘ: Noile metodologii și delimitări teritoriale se aplică după publicarea datelor geospațiale și a criteriilor tehnice. Pentru documentațiile de urbanism și amenajare a teritoriului și pentru proiectele aflate în procedură se stabilesc reguli tranzitorii diferențiate în funcție de stadiul acestora, cu respectarea actelor legal emise și fără reluarea automată a etapelor finalizate, cu excepția situațiilor impuse de dreptul Uniunii Europene sau de apariția unor informații științifice esențiale.

8. Concluzie

MVI susține adoptarea și implementarea unui cadru eficient pentru conservarea biodiversității, însă consideră că forma analizată necesită completări substanțiale pentru a deveni aplicabilă, echitabilă și predictibilă.

Fără o asumare bugetară reală, fără o cartografiere corelată cu infrastructura strategică și fără norme tranzitorii și proporționale, Strategia riscă să transfere obligațiile către autoritățile locale și investitori și să transforme obiectivele legitime de mediu în surse de blocaj pentru PUG-uri, dezvoltare urbană și proiecte naționale de transport.



MVI solicită ca **protecția biodiversității să fie integrată încă din faza de planificare a investițiilor și finanțată ca parte a acestora**, nu utilizată tardiv ca motiv de suspendare. Soluția corectă este optimizarea timpurie a proiectelor, păstrarea rezervelor pentru infrastructură și continuitate ecologică și asumarea comună a costurilor de către instituțiile responsabile.

MESAJ FINAL: România are nevoie simultan de natură protejată, orașe funcționale și infrastructură conectivă și modernă. Strategia trebuie să ofere mecanismul prin care aceste obiective se susțin reciproc, nu cadrul prin care unul este realizat prin blocarea celorlalte.

Documente analizate

1. Strategia națională pentru conservarea biodiversității 2026–2030, în special secțiunile 5.4, B.1.1 și B.1.6.
2. Planul de acțiune aferent Strategiei, în special acțiunile B.1.1.1–B.1.1.4 și B.1.6.1.1–B.1.6.1.3.
3. Nota de fundamentare a proiectului de act normativ, secțiunea privind impactul financiar.
4. Propunerile MVI înregistrate în Registrul propunerilor pentru Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2026–2030.
5. Agenda strategică MVI 2026–2030 și portofoliul de proiecte de interes regional.

Cu stimă,

Adrian Covăsnianu

Președinte, Asociația Moldova Vrea Infrastructură (MVI)