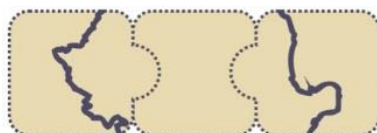


# STRATEGIA DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ A ROMÂNIEI

**România policentrică 2035**

**Coeziune și competitivitate teritorială, dezvoltare și șanse  
egale pentru oameni**

Versiunea 2



# SDTR

Strategia de dezvoltare teritorială a României

[www.sdtr.ro](http://www.sdtr.ro)

Iunie 2014

# Cuprins

Preambul	8
CAPITOLUL 1. CADRUL PROCESULUI DE ELABORARE A STRATEGIEI	Cadrul procesului de elaborare a strategiei 10
1.1	Metodologia de elaborare a strategiei 10
1.2	Dimensiunea teritorială a dezvoltării la nivel european – principale repere 11
1.3	Dimensiunea teritorială a dezvoltării în documente naționale 16
CAPITOLUL 2. TERITORIUL ROMÂNIEI ÎN ANUL 2014	20
2.1	Context teritorial 20
2.2	Analiza teritoriului național 21
2.2.1	Sistemul teritorial natural 21
Diagnostic - Sistemul natural	26
2.2.2	Sistemul teritorial al așezărilor umane 27
Diagnostic – Sistemul de localități	30
2.2.3	Sistemul teritorial de conectare 31
Diagnostic - Sistemul teritorial conectiv	39
2.3	Provocări demografice 40
2.4	Capacitatea administrativă 48
2.5	Zonificare a teritoriului național și principale elemente de diagnostic 50
2.5.1	Zone urbane 50
Zone metropolitane	53
Orașe mici	54
Tipologie a localităților urbane – spre o specializare teritorială	58
2.5.2	Zone rurale 61
2.5.3	Zone transfrontaliere 74
2.5.4	Zone montane 80
2.5.5	Zona costieră 85
2.6	Elemente de analiză a altor categorii de zone cu specific socio-economic 90
2.6.1	Zone cu slăbiciuni structurale / Zone în declin / Zone sărace 90
2.6.2	Zone sărace 93
2.6.3	Zone cu potențial de creștere economică 97
2.7	Diagnostic teritorial 106
2.8	Disparități urban-rural și interregionale 108
2.9	Tendențe și provocări teritoriale majore 110
2.9.1	Principalele tendințe teritoriale 110
2.9.2	Provocări teritoriale prioritare 112
CAPITOLUL 3. VIZIUNE ȘI OBIECTIVE STRATEGICE	115

3.1	Viziunea de dezvoltare teritorială	115
3.2.	Scenariul de dezvoltare a teritoriului național	117
3.2.1	Premise de construire a scenariului	117
3.2.2	Orizontul 2035	119
3.3	Fluxuri investiționale publice recomandate pentru orizontul de timp 2035	120
3.3.1	Investiții în infrastructura conectivă	121
3.3.2	Investiții în infrastructura edilitară	121
3.3.3	Investiții în consolidarea instituțiilor publice	122
3.4	Obiective	123
3.4.1	Obiective generale	123
3.4.2	Obiective specifice	124
3.5	Linii directoare de planificare	136
CAPITOLUL 4. MĂSURI TERITORIALE		138
4.1	Introducere	138
4.2	Măsuri teritoriale la nivel național	140
4.2.1	Măsuri pentru sistemul teritorial conectiv	140
4.2.2	Măsuri pentru sistemul teritorial de așezări	145
4.2.3	Măsuri pentru sistemul teritorial natural	150
4.3	Măsuri teritoriale integrate la nivel zonal	155
4.3.1	Zone urbane	155
4.3.2	Măsuri teritoriale pentru zonele rurale	162
4.3.3	Măsuri teritoriale pentru zonele montane	168
4.3.4	Măsuri teritoriale pentru zonele de frontieră	174
4.3.5	Zona costieră	187
CAPITOLUL 5. IMPLEMENTAREA STRATEGIEI DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ A ROMÂNIEI		191
5.1	Cadrul de implementare	191
5.2	Măsuri de implementare	191
5.2.1	Măsuri de implementare specifice domeniului amenajării teritoriului și urbanismului	191
5.2.2	Măsuri de implementare specifice domeniilor politicilor sectoriale cu impact teritorial	194
5.3	Sistemul de monitorizare și evaluare al SDTR	195
5.3.1	Necesitatea monitorizării și evaluării	195
5.3.2	Obiective principale	196
5.3.3	Aranjamente instituționale necesare activității de monitorizare și evaluare	196
5.3.4	Actori și responsabilități	197
5.3.5	Livrabile ale sistemului de monitorizare:	197
5.3.6	Indicatori de monitorizare	197
5.3.7	Culegerea datelor: surse și furnizori	199
5.4	Observatorul Teritorial	201
5.5	Ținte instituționale și investiționale	207

ANEXE METODOLOGICE 213

Glosar de termeni 236

## Listă de figuri

Figură 1. Împărțirea administrativă la nivel național (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

Figură 2. Relief și zone geografice la nivel național (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

Figură 3. Arii protejate la nivel național (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

Figură 4. Accesibilitatea rețelei urbane în teritoriu (Sursa: CUGUAT-TIGRIS)

Figură 5 – Conexitatea la nivelul teritoriului european și al țărilor vecine (Sursa: Studiu ET2050-ESPON)

Figură 6 – Durata deplasare față de localități cu peste 30.000 locuitori (Sursa: Studii de fundamentare SDTR)

Figură 7. Clasificarea pe baza indicilor tehnico edilitari (Sursa: raport PCER-UAUIC)

Figură 8. Scăderea populației la nivel național (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

Figură 9. Speranța de viață la naștere a populației din România (Sursa: INS, Tendințe sociale)

Figură 10. Piramida populației, Romania, 2010, % total populație (Sursa datelor: INS)

Figură 11. Pondere tineri din total de populație (Sursa: INS)

Figură 12 Evoluția populației vârstnice, total și rural (Sursa datelor: INS)

Figură 13. Rata sporului natural (Sursa datelor: INS)

Figură 14. Evoluția ratei mortalității infantile la nivelul unor state membre UE (Sursa: prelucrare după datele Eurostat)

Figură 15. Nr. localități după etnia predominantă (2002).Sursa: Agregare informații raport Minorități din România – dinamici demografice și identitare (2010)

Figură 16. Ponderea persoanelor plecate temporar din țară din în total populație stabilă (2011)

Figură 17. Ponderea persoanelor plecate pe termen lung din țară din în total populație stabilă (2011)

Figură 18. Variația suprafeței intravilanului (Sursa datelor primare: ANCP)

Figură 19. Rețeaua urbană - categorii de mărime demografică a orașelor (Sursa: DGDR. MDRAP)

Figură 20. Evoluția numărului de localități în perioada 1968-2012 (Sursa: Studii de fundamentare SDTR)

Figură 21. Arii metropolitane funcționale și propuneri de arii metropolitane (Sursa: Statistică ADI; HCL)

Figură 21. Tipologie arii de polarizare a orașelor mici (Sursa: Studiu de fundamentare PATN-rețea de localități)

Figură 22. Tipologie a localităților urbane și arii potențiale de polarizare (Sursa: Analiză MDRAP)

Figură 23. Suprafața ocupată de zonele rurale (Surse: GIS 2013 MDRAP)

Figură 24. Populația din spațiul rural românesc (Surse: GIS 2013 MDRAP)

Figură 25. Evoluția numărului de localități și UAT în perioada 1968-2011, date statistice (Sursa: Studii de fundamentare a SDTR)

Figură 26. Rețeaua de comune, 2011 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

Figură 27. Ponderea populației ocupată în agricultură, 2011 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

Figură 28. Gradul de dezvoltare locală și asigurarea cu infrastructură tehnico-edilitară și fonduri alocate din programul PNDR, 2013 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

Figură 29. Zone depărtate, stabilite pe criteriul accesibilității (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

Figură 30. Ierarhizarea UAT după Legea nr. 351/2001, 2013 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

Figură 31. Zone slab populate – UAT rurale după densitatea populației, 2012 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

Figură 32. Zona de frontieră cf. legislației actuale, UAT înscrise în distanțele de 30, respectiv 50 km (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

Figură 33. Zona montană conform Convenției Carpaților, cu includerea Munților Măcinului și alte adaptări (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

Figură 34. Zona costieră a României, conform PATZ Zona costieră a României (Sursa: PATZ Zona Costieră a României)

Figură 35. Distribuția valorilor IDUL 2011 la nivel LAU2 (Sursa: prelucrare MDRAP pe baza datelor prof.Sandu D.)

Figură 36. Rata riscului de sărăcie și excluziune socială

Figură 37. Zone defavorizate active și stinse și zone economice speciale (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

Figură 38. Indicator de funcționalitate ca % din valoare București

Figură 39. Concentrarea în spațiu a industriei software (Sursa: Competitive cities 2013, Banca Mondială)

Figură 40. Distribuția firmelor active la nivel de UAT, 2012 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

Figură 41. Potențial de polarizare a populației și activităților economice în jurul marilor aglomerații urbane (Sursa: Competitive cities 2013, Banca Mondială)

Figură 42. Accesibilitatea demografică a universităților în teritoriu (Sursa: Studiu UAIC)

Figură 43. Resurse turistice la nivel național (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

Figură 44. Evoluția PIB la nivel județean, 2002-2011 (Sursa datelor INS)

Figura 45. Accesibilitate granița de vest luând în considerare infrastructura disponibilă la ora actuală (Sursa: Competitive cities 2013, Banca Mondială)

Figura 46. Accesibilitate spre granița de vest luând în considerare infrastructura propusă (Sursa: Competitive cities 2013, Banca Mondială)

Figura 47. Accesibilitate locală și conectivitate națională – orizont 2035

Figura 48. Zone urbane funcționale, orașe competitive și coezive – orizont 2035

Figura 49. Zonele rurale: spații specializate, atractive și integrate teritorial – orizont 2035

## Preambul

#1. România se află pe o traiectorie de creștere economică pozitivă. Această realitate și dinamică economică se datorează unui cumul de factori macroeconomici, dar și potențialului teritoriului național de a genera creștere. În pofida acestei relansări economice, România ocupă încă o poziție fragilă în rândul economiilor competitive. Aceste diferențe în dezvoltare se manifestă atât în plan extern prin raportare la statele Uniunii Europene, dar și în plan intern, între diferitele zone de la nivelul teritoriului național.

#2. România manifestă încă o capacitate scăzută de retenție a populației, fapt relevat de cifrele relativ crescute legate de migrația externă. La aceasta se adaugă declinul demografic accentuat fapt ce prezintă implicații deosebite în ceea ce privește dezvoltarea țării noastre.

#3. Aceste două componente importante ale dezvoltării (economia și populația) evidențiază traiectorii de dezvoltare ce pot fi influențați prin **formularea unor politici teritoriale care să răspundă nevoilor actuale de dezvoltare.**

#4. Fie că este vorba despre politicile sectoriale de mediu, transport, agricultură, educație, sănătate sau alte domenii, deciziile de politică publică produc efecte la nivel teritoriului și implicit a oamenilor. Pentru ca efectele să devină convergente este necesar ca deciziile publice să ia în considerare teritoriul transformând particularitățile locale sau regionale în politici localizate în teritoriu. Teritoriul generează imaginea globală care poate contribui semnificativ la fundamentarea deciziilor de politică publică.

#5. Astfel, plecând de la realitățile teritoriale, **Strategia de dezvoltare teritorială a României (SDTR)** reprezintă exercițiul de planificare a dezvoltării teritoriului național, pentru orizontul de timp 2035, furnizând răspunsuri la următoarele **întrebări cheie**:

- *Care sunt măsurile și proiectele care contribuie la creșterea capacității teritoriului național de a genera creștere economică și implicit de a menține și atrage o forță de muncă inovativă?*
- *Care sunt zonele de la nivelul teritoriului ce necesită intervenții specifice pentru valorificarea sau protecția capitalului natural și construit?*
- *Cum poate fi asigurat echilibrul între politicile economice, de mediu și culturale în vederea planificării coerente a procesului de dezvoltare, precum și de a conserva identitatea teritoriului național?*

#6. Răspunsurile la aceste întrebări încadrează prezentul proces de planificare și fixează cadrul de operaționalizare a SDTR. În acest context, strategia structurează demersul de planificare în jurul a două perspective principale:

**Perspectiva investițională** – se traduce printr-un ansamblu de măsuri teritoriale și proiecte strategice care configurează teritoriul național în raport cu traiectoria economică, demografică și de planificare a resurselor și care are drept scop creșterea capacității zonelor de a genera performanță economică și creștere demografică pozitivă;

**Perspectiva de directivare** – se traduce într-un set de principii și măsuri teritoriale care au drept scop fixarea cadrului și măsurilor de protecție a spațiului natural și construit în raport cu sistemul de planuri și documentații de amenajarea teritoriului și urbanism.



#7. Având la bază perspectivele enunțate care configurează rolul SDTR în raport cu politicile sectoriale și sistemul de planificare teritorială, măsurile și proiectele identificate prin procesul de planificare sunt încadrate în două paliere operaționale, respectiv:

- Măsuri teritoriale și proiecte adresate unor provocări manifestate la întreg teritoriu național și prin a căror implementare se urmărește atingerea unui impact la scară națională;
- Măsuri teritoriale și proiecte adresate unor provocări manifestate la nivelul unor zone specifice de la nivelul teritoriului (ex. zone urbane, zone rurale, zone transfrontaliere, zone montane, zona costieră) prin a căror implementare se urmărește obținerea unui impact semnificativ la nivelul teritoriilor specifice.

Strategia de Dezvoltare Teritorială a României este documentul care stă la baza întregului sistem de planificare spațială (amenajarea teritoriului și urbanism) la nivel național fundamentând astfel documentele strategice de nivel regional, județean și local (strategii de dezvoltare teritorială, planuri de amenajarea teritoriului, planuri de dezvoltare regională) și documentațiile operaționale (planuri de urbanism), precum și celelalte strategii de dezvoltare de la nivel național cu relevanță și impact teritorial.

#8. Strategia de Dezvoltare Teritorială a României reprezintă instrumentul cheie pentru operaționalizarea acestor scopuri și furnizează un model complet de dezvoltare a teritoriului național, în succesiunea: *analiză - diagnostic - viziune - scenarii - obiective - măsuri naționale - acțiuni - proiecte prioritare - măsuri teritoriale integrate*, model bazat pe asumarea coeziunii teritoriale.

#9. Obiectivele generale privind dezvoltarea teritoriului național pentru orizontul 2035 vizează:

- Asigurarea unei integrări funcționale a teritoriului național în spațiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a rețelelor energetice, de transporturi și broadband;
- Dezvoltarea unei rețele de localități complet echipată cu infrastructură tehnico-edilitară și eficient interconectată în vederea asigurării unor spații urbane și rurale de calitate, atractive și incluzive;
- Dezvoltarea unei rețele de localități competitive și funcționale prin sprijinirea specializării teritoriale;
- Protejarea patrimoniului natural și construit și valorificarea elementelor de identitate teritorială;
- Creșterea capacității instituționale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială.

#10. Strategia de Dezvoltare Teritorială a României va reprezenta viziunea asumată a Guvernului și Parlamentului României privind dezvoltarea teritoriului național pentru orizontul de timp 2035:

**România 2035, o țară cu un teritoriu funcțional, administrat eficient, care asigură condiții atractive de viață și locuire pentru cetățenii săi, cu un rol important în dezvoltarea zonei de sud-est a Europei.**

# CAPITOLUL 1 Cadrul procesului de elaborare a strategiei

## 1.1 Metodologia de elaborare a strategiei

#1. În conformitate cu Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, art. 14 , alin (3), **SDTR este documentul programatic pe termen lung prin care sunt stabilite liniile directoare de dezvoltare teritorială a României și direcțiile de implementare pentru o perioadă de timp de peste 20 de ani, la scara regională, interregională, națională, cu integrarea aspectelor relevante la nivel transfrontalier și transnațional.**

#2. **Procesul de elaborare a strategiei fost inițiat în anul 2012 când Guvernul României a aprobat „Planul de acțiune pentru elaborarea Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României”,** document ce stabilește cadrul instituțional necesar desfășurării acestui demers amplu de planificare strategică teritorială la scară națională. La momentul aprobării, Strategia de Dezvoltare Teritorială a României va reprezenta viziunea asumată a Guvernului României privind dezvoltarea teritoriului național pentru orizontul de timp 2035.

#3. **Prealabil elaborării propriu-zise a componentelor de suport ale Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României** (studii, rapoarte, prognoze), s-a desfășurat în perioada 2012 - 2013 o consultare inter-instituțională prin grupuri de lucru la nivelul Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice prin (MDRAP) Direcția Generală Dezvoltare Regională și Infrastructură (DGDR), al ministerelor de linie și al mediului academic și profesional, pentru identificarea direcțiilor de acțiune și a elementelor cheie ale documentului final.

#4. **Procesul de fundamentare a Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României a fost susținut de o echipă complexă** de peste 30 de experți sectoriali (sociologi, economiști, arhitecți, urbanisti, ingineri, statisticieni, etc.), coordonați de 3 consultanți principali și încadrați de către specialiști ai ministerului. Studiile elaborate de aceștia au fundamentat tehnic documentul final al Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României.

#5. **Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice a inițiat elaborarea Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României orizont 2035,** cu scopul de a crea și implementa un instrument strategic de planificare teritorială la nivel național. Procesul de elaborare a fost fundamentat printr-o analiză consistentă a teritoriului național pe baza căreia a fost formulat un diagnostic. Din elementele de analiză și diagnostic a decurs viziunea și scenariul de dezvoltare teritorială și au fost propuse în final obiective cheie de dezvoltare a teritoriului național, precum și pachete de măsuri teritoriale pentru diferite tipuri de zone.

#6. **Obiectivul principal al procesului de planificare strategică** îl reprezintă crearea cadrului necesar pentru sprijinirea și ghidarea procesului de dezvoltare teritorială la nivel național, cu scopul valorificării oportunităților și a nivelului de dezvoltare al fiecărui teritoriu, ținând cont de prevederile principalelor documentele strategice europene și naționale și în special de:

- **obiectivele** Strategiei Europa 2020;
- **prioritățile** Agendei Teritoriale revizuite UE 2020;
- **obiectivele** strategiilor politicilor sectoriale din România.

#7. **Acest proces de planificare strategică integrează următoarele trei perspective:**

- perspectiva națională - Strategia de Dezvoltare Teritorială a României este un document la scară națională care oferă un cadru național de gestiune a proceselor de dezvoltare;
- perspectiva teritorială - Strategia de Dezvoltare Teritorială a României este un document de planificare teritorială care abordează o serie de problematici de politică publică sectoriale la nivel teritorial;
- perspectiva strategică - Strategia de Dezvoltare Teritorială a României este un document strategic care furnizează o viziune și scenariul optim privind dezvoltarea teritoriului național pentru orizontul de timp 2035.

#8. **Caracterul integrator al Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României** este reflectat în accentul pus pe teritoriul național prin necesitatea încadrării în teritoriu a intereselor naționale integrate, pe termen lung. **Caracterul democratic al Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României** garantează, conform demersului de elaborare a strategiei, un proces de planificare deschis, incluziv și transparent.

#9. **Corelarea cu proiectele de dezvoltare ale unor zone și implicit ale unor comunități umane** a Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României este primordială datorită faptului că aceasta poate influența la nivel teritorial viitorul acestora, prin generarea unor politici integrate. Această corelare se realizează prin consultări și colaborare cu autoritățile administrative publice locale în cursul procesului de implementare.

**Procesul de elaborare a Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României este structurat pe două niveluri, astfel:**

#10. **Nivelul tehnic - demersul de fundamentare și natura studiilor teritoriale** conduc la un proces de planificare strategică teritorială cu caracter tehnico-științific. Nivelul tehnic cuprinde:

- evaluarea stării teritoriului național în 2014;
- viziunea asupra teritoriului național în 2035;
- modalitățile practice de realizare a viziunii pe teritoriul național;

#11. **Nivelul politic - Strategia implică de asemenea și o dimensiune politică**, prin rezultatul unui efort de concertare și evaluare, mai ales în etapele ce privesc formularea de obiective strategice. După aprobarea prin lege de către Parlamentul României, Guvernul are obligația să garanteze transpunerea Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României în politici și programe de dezvoltare teritorială. Nivelul politic cuprinde:

- asumarea viziunii asupra teritoriului național în 2035;
- prioritizarea măsurilor de implementare în funcție de programele de guvernare.

## **1.2 Dimensiunea teritorială a dezvoltării la nivel european – principale repere**

#12. **Carta europeană a Amenajării Teritoriului - Carta de la Torremolinos (1983)**

Documentul aprobat în cadrul Consiliului Europei stabilește principiile agreate la nivel european cu privire la activitatea de amenajare a teritoriului, conținând prevederi specifice pentru:

- **zonele rurale**, cu agricultura ca funcțiune de bază, au un rol important. Este esențială crearea unor condiții de viață acceptabile în mediul rural, în privința tuturor aspectelor economice, sociale, culturale și ecologice precum și a infrastructurilor și dotărilor, făcând diferența între regiunile rurale sub-dezvoltate și periferice și cele aflate în vecinătatea marilor conurbații.

- **zonele urbane** contribuie enorm la dezvoltarea Europei și prezintă de obicei probleme de controlare a creșterii. O structură urbană echilibrată necesită implementarea sistematică a planurilor de folosință a terenurilor și aplicarea liniilor directe pentru dezvoltarea activităților economice în beneficiul condițiilor de viață ale orașenilor.
- **zonele de frontieră**, mai mult decât altele, necesită o politică de coordonare între state. Scopul acestei politici este de a deschide frontierele și de a institui cooperarea și consultările transfrontaliere și folosirea comună a dotărilor de infrastructură.
- **zonele montane**: având în vedere importanța acestor zone, datorată funcțiilor ecologice, economice, sociale, culturale și agricole pe care le îndeplinesc și a valorii lor ca depozite de resurse naturale și de numeroasele constrângeri la care sunt supuse în aceste domenii de activitate, politica de gestionare a amenajării trebuie să acorde o importanță deosebită și adecvată conservării și dezvoltării regiunilor montane.
- **regiunile cu deficiențe de structură** în care condițiile de viață și muncă au progresat puțin, mai ales din motive istorice, sau care au rămas în urmă datorită schimbărilor bazei lor economice, necesită o asistență specială pentru ștergerea diferențelor care există între condițiile de viață și muncă din diferite State.
- **regiunile în declin**: este necesar să se dezvolte politici specifice în favoarea regiunilor în care activitatea economică a fost puternic încetinită de restructurarea industrială și de îmbătrânirea infrastructurii și a echipamentului industrial, care este în cele mai multe cazuri mono-structurat.
- **zonele de coastă și insulele**: dezvoltarea turismului de masă și a transportului în Europa și industrializarea zonelor de coastă, a insulelor și a mării necesită politici specifice care să asigure acestor regiuni o dezvoltare echilibrată și o urbanizare coordonată, având în vedere cerințele de conservare a mediului și caracteristicile regionale.

### #13. **Perspectiva dezvoltării spațiale a Europei - ESDP (1999)**

Documentul stabilește pentru prima dată un cadru pentru a asigura o dezvoltare teritorială durabilă și echilibrată a teritoriului european, bazat pe acceptarea necesității unei viziuni pan europene asupra viitorului Europei .

Din acest proces a rezultat o primă versiune a Perspectivei de dezvoltare teritorială a Europei (European Spatial Development Perspective - ESDP), propusă și discutată la Noordwijk în 1997. Acel proiect a fost considerat prea ambițios în afirmațiile și ilustrările privind viitorul Europei. Ulterior, ESDP a fost aprobată în 1999 la Potsdam și a constituit o primă încercare de găsire a consensului asupra direcției către care să se îndrepte Europa. **Dezvoltarea spațială echilibrată constituie motivul central al acestui document.** În document se precizează faptul că teritoriul constituie una dintre dimensiunile politicii europene, în condițiile în care existența disparităților în privința dezvoltărilor spațiale constituie una dintre caracteristicile Europei. Din punct de vedere al obiectivelor, dezvoltarea echilibrată și durabilă a spațiului pleacă de la cei trei piloni ai dezvoltării durabile: societatea, economia, mediul.

#14.

### **Principiile directoare pentru o dezvoltare teritorială durabilă a continentului european (2000)**

Prin acest document sunt adoptate cele 10 principii ale dezvoltării teritoriale durabile a continentului european:

- promovarea și încurajarea dezvoltării generate de funcțiunile urbane și de îmbunătățirea relațiilor dintre orașe și sate;
- promovarea unor condiții de accesibilitate mai echilibrate;
- facilitarea accesului la informație și cunoaștere;
- reducerea degradării mediului
- valorificarea și protecția resurselor și patrimoniului natural;
- valorificarea patrimoniului natural ca factor de dezvoltare;
- dezvoltarea resurselor energetice în menținerea securității;
- promovarea unui turism de calitate și durabil;
- limitarea preventivă a efectelor catastrofelor naturale.

#15.

### **Carta de la Leipzig pentru orașe europene durabile (2007)**

**Statele membre se angajează:**

- să inițieze o dezbateră politică în statele lor respective despre cum pot fi integrate principiile și strategiile Cartei de la Leipzig pentru orașe europene durabile în **politicile de dezvoltare** naționale, regionale și locale;
- să folosească instrumentul **dezvoltării urbane integrate** și structurile de guvernare indispensabile realizării acesteia și, în acest scop, să creeze cadrul necesar la nivel național;
- să promoveze o **organizare teritorială echilibrată**, bazată pe o structură urbană europeană policentrică.

#16.

### **Cartea verde privind coeziunea teritorială - Transformarea diversității teritoriale într-un avantaj (2008)**

**Modelul de organizare teritorială a continentului european, în special a rețelei de localități, este unic**, iar răspunsul politicilor la acest fapt rezidă în acțiuni pe trei fronturi - concentrare, conectare și cooperare:

- **concentrare:** depășirea diferențelor de densitate;
- **conectare:** depășirea factorului distanță;
- **cooperare:** depășirea factorului divizare.

**Trei tipuri specifice de regiuni** se confruntă în unele cazuri cu dificultăți de dezvoltare:

- **regiunile montane;**
- **regiunile insulare**
- **regiuni slab populate.**

#17.

### **Europa 2020 - O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii (2010)**

Strategia Europa 2020 se axează pe trei priorități:

- **creștere inteligentă** - dezvoltarea unei economii bazate pe cunoaștere și inovare;
- **creștere durabilă** - promovarea unei economii mai eficiente din punctul de vedere al utilizării resurselor, mai ecologice și mai competitive;
- **creștere favorabilă incluziunii** - promovarea unei economii cu o rată ridicată a ocupării forței de muncă, în măsură să asigure coeziunea economică, socială și teritorială.

#18.

**Tratatul de la Lisabona a adăugat coeziunea teritorială la obiectivele coeziunii economice și sociale.**

Prin urmare, este necesar să se abordeze acest obiectiv în cadrul noilor programe, punând accentul în special pe rolul orașelor, pe delimitările geografice funcționale, pe zonele care se confruntă cu probleme geografice sau demografice specifice și pe strategii macro-regionale.

Conceptul de coeziune teritorială a evoluat în ultimul deceniu de la un sinonim pentru „dezvoltare echilibrată” sau „echilibru teritorial” la un înțeles mai cuprinzător care se referă la elemente precum accesul echitabil la servicii, valorificarea potențialului teritorial sau coordonarea politicilor sectoriale. Conceptul de coeziune teritorială include mai multe direcții majore, astfel:

- dezvoltarea armonioasă a teritoriului;
- valorificarea elementelor de potențial teritorial;
- utilizarea caracteristicilor geografice în dezvoltarea teritorială;
- orientarea în jurul a trei coordonate strategice cheie, respectiv concentrarea activităților umane, conectarea orașelor și teritoriilor și cooperarea reală în diverse domenii.

#19.

**Coeziunea teritorială reprezintă un obiectiv politic la nivel european**, iar politicile de dezvoltare teritorială sunt instrumente pentru atingerea acestuia, rolul său fiind de a adăuga la dezvoltarea economică și socială și valorificarea potențialului teritorial. Coeziunea teritorială presupune o consolidare a dimensiunii teritoriale în ansamblul politicilor comunitare și naționale, pentru valorizarea legăturilor dintre diferitele politici sectoriale și utilizarea potențialului specific fiecărui tip de teritoriu.

Coeziunea teritorială înseamnă în primul rând **recunoașterea diversității teritoriale și nevoia de a construi pe baza acestei diversități** pentru a genera dezvoltare socio-economică. Cunoașterea teritoriului este importantă pentru formularea și implementarea politicilor de dezvoltare multisectoriale integrate, iar planificarea strategică creează condițiile optime pentru ca fiecare dintre teritorii să-și valorifice potențialul și să-și crească nivelul de concentrare al activităților. Mai mult, teritoriile nu sunt elemente izolate și nu pot avea succes decât împreună. Integrarea, cooperarea și coordonarea între teritoriile UE precum și teritoriile naționale sunt factori cheie ai dezvoltării, prin posibilitatea de a atinge o masă critică și apoi prin exploatarea elementelor complementare.

#20.

Cercetările recente în domeniu arată că **dezvoltarea rapidă are loc prin intermediul zonelor care concentrează forța economică**. În condiții normale, orașele concentrează din ce în ce mai multe resurse economice și umane care conduc la creșterea urbanizării, generând o gamă largă de oportunități, permițând oamenilor să-și găsească slujbe mai bine plătite, companiilor să recruteze angajați cu abilități potrivite, capitalurilor și ideilor să circule mai eficient. Pe măsură ce resursele se concentrează în jurul anumitor centre, economiile locale cresc accelerat, iar orașele propulsează economia cu mai multă forță și consistență decât înainte.

**Soluția pentru realizarea coeziunii cu zonele mai puțin dezvoltate, care rămân în urmă, este de a conecta oamenii care locuiesc aici cu oportunitățile din orașele mari.** Pe termen lung se va realiza

convergența standardelor de viață, iar avantajele conferite de zonele competitive se vor distribui și către comunitățile mai sărace din apropiere, pentru că oamenii care au părăsit zonele deficitare aduc înapoi cu ei capital, locuri de muncă și idei. Orașele mici și mijlocii pot beneficia de creșterea generată de aglomerări prin cooperare și prin furnizarea serviciilor de bază către populația din zonele rurale.

#21. **Zonele urbane pot fi motoare de creștere și centre de creativitate și inovare.** Prin urmare, ar trebui elaborată o agendă urbană ambițioasă, care să definească mai clar resursele financiare în vederea abordării problemelor urbane, conferind autorităților urbane un rol mai important în conceperea și punerea în aplicare a strategiilor de dezvoltare urbană. Acțiunea în domeniul urban, resursele aferente și orașele în cauză ar trebui identificate în mod clar în documentele de programare. Programele ar putea fi astfel concepute și gestionate nu doar la nivel național și regional, ci și la nivelul grupurilor de orașe sau la nivelul bazinelor fluviale.

#22. **Caracteristicile geografice sau demografice ar putea intensifica în anumite cazuri problemele de dezvoltare.** Acesta este în special cazul regiunilor ultra-periferice, dar și al regiunilor cu o densitate a populației foarte scăzută și al regiunilor insulare, transfrontaliere și muntoase.

#23. **Coeziunea teritorială înseamnă și abordarea legăturilor dintre mediul urban și cel rural,** din punct de vedere al accesului la infrastructuri și servicii abordabile și de calitate, precum și a problemelor din regiunile cu o mare concentrare de comunități marginalizate din punct de vedere social.

#24. **În final, strategiile macro-regionale ar trebui să reprezinte instrumente integrate** cu un domeniu de acțiune amplu și susținute de o componentă transnațională consolidată, iar partea cea mai importantă a finanțării ar trebui să provină din programe naționale și regionale cofinanțate prin politica de coeziune și din alte resurse naționale.

#25. **Agenda Teritorială a Uniunii Europene 2020 - Spre o Europă inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, compusă din regiuni diverse (2011)**

**Provocările dezvoltării teritoriale sunt:**

- expunerea sporită la **globalizare**: transformările structurale după criza economică globală;
- provocările **integrării europene** și interdependența crescândă a regiunilor;
- provocări **demografice și sociale** diverse din punct de vedere teritorial, segregarea grupurilor vulnerabile;
- schimbările **climatice** și riscurile legate de mediu: efecte diverse din punct de vedere geografic;
- provocările **energetice** se situează în prim-plan și amenință competitivitatea regională;
- pierderea **biodiversității**; patrimoniul natural, peisagistic și cultural vulnerabil.

**Priorități teritoriale pentru dezvoltarea Uniunii Europene sunt:**

- Promovarea dezvoltării teritoriale policentrice și **echilibrate**;
- Încurajarea **dezvoltării integrate** în orașe, regiuni rurale și specifice;
- Integrarea teritorială în **regiunile funcționale** transfrontaliere și transnaționale;
- Asigurarea **competitivității** globale a regiunilor pe baza economiilor locale puternice;
- Îmbunătățirea **conexiunilor teritoriale** pentru indivizi, comunități și întreprinderi;
- Gestionarea și conectarea **valorilor** ecologice, peisagistice și culturale ale regiunilor.

### 1.3 Dimensiunea teritorială a dezvoltării în documente naționale

#### #26. Legea nr. 350/ 2001 privind urbanismul și amenajarea teritoriului (2001)

Activitatea de amenajare a teritoriului este reglementată în prezent în România de Legea nr. 350/ 2001 privind urbanismul și amenajarea teritoriului care specifică următoarele:

- **scopul** de bază al amenajării teritoriului îl constituie armonizarea la nivelul întregului teritoriu a politicilor economice, sociale, ecologice și culturale, stabilite la nivel național și local pentru asigurarea echilibrului în dezvoltarea diferitelor zone ale țării, urmărindu-se creșterea coeziunii și eficienței relațiilor economice și sociale dintre acestea;
- **obiectivele** principale ale amenajării teritoriului sunt: dezvoltarea economică și socială echilibrată a regiunilor și zonelor, cu respectarea specificului acestora; îmbunătățirea calității vieții oamenilor și colectivităților umane; gestionarea responsabilă a resurselor naturale și protecția mediului; utilizarea rațională a teritoriului;
- **planul de amenajare a teritoriului național** are caracter director și reprezintă sinteza programelor strategice sectoriale pe termen mediu și lung pentru întreg teritoriul țării, planul de amenajare a teritoriului național este compus din secțiuni specializate.

#27. Activitățile principale de amenajare a teritoriului și de urbanism constau în transpunerea la nivelul întregului teritoriu național a strategiilor, politicilor și programelor de dezvoltare durabilă în profil teritorial, precum și urmărirea aplicării acestora în conformitate cu documentațiile de specialitate legal aprobate.

#28. Strategiile, politicile și programele de dezvoltare durabilă în profil teritorial, prevăzute la alin. (1), se fundamentează pe Strategia de dezvoltare teritorială a României.

#29. Strategia de dezvoltare teritorială a României este documentul programatic pe termen lung prin care sunt stabilite liniile directoare de dezvoltare teritorială a României, bazat pe un concept strategic, precum și direcțiile de implementare pentru o perioadă de timp de peste 20 de ani, la scară regională, interregională, națională, cu integrarea aspectelor relevante la nivel transfrontalier și transnațional.

În elaborarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României, trebuie urmărite principiile strategice privind:

- racordarea teritoriului național la rețeaua europeană și intercontinentală a polilor de dezvoltare și a coridoarelor de transport;
- dezvoltarea rețelei de localități și structurarea zonelor funcționale urbane;
- promovarea solidarității urban-rural și dezvoltarea adecvată a diferitelor categorii de teritorii;
- consolidarea și dezvoltarea rețelei de legături interregionale;
- protejarea, promovarea și valorificarea patrimoniului natural și cultural.

#### #30. Planul Național de Dezvoltare 2007-2013 (2005)

Pentru atingerea **obiectivelor de bază ale politicii de dezvoltare regională** în România, *Legea nr. 151/ 1998 privind dezvoltarea regională în România* a permis constituirea a 8 regiuni de dezvoltare, prin asocierea voluntară a județelor corespunzătoare, în prezent, nivelului statistic NUTS-2, conform sistemului practicat în țările UE. Spre deosebire de comune, orașe, municipii și județe, regiunile de dezvoltare nu sunt unități administrativ-teritoriale și nu au personalitate juridică. Cadrul instituțional, obiectivele, competențele și instrumentele specifice politicii de dezvoltare regională în România au



fost revizuite în anul 2004, în contextul negocierilor privind politica regională și coordonarea instrumentelor structurale, prin aprobarea *Legii nr. 315/ 2004 privind dezvoltarea regională în România*.

#31.

### **Strategia Națională de Dezvoltare Durabilă România Orizonturi 2013-2020-2030**

**Amenajarea teritoriului are un caracter predominant strategic**, stabilind direcțiile de dezvoltare în profil spațial, care se determină pe baza analizelor multidisciplinare și a sintezelor interdisciplinare. Documentele care rezulta din acest proces au un caracter atât tehnic, prin coordonările spațiale pe principiul maximalizării sinergiilor potențiale ale dezvoltării sectoriale în teritoriu cât și legal, având în vedere că, după aprobarea documentațiilor, acestea devin norme de dezvoltare spațială pentru teritoriul respectiv. Aspectele tehnice, legale și politice integrate în planurile aprobate de amenajare a teritoriului constituie elemente care fundamentează planurile regionale de dezvoltare și constituie expresia coordonată spațial și temporal a politicilor de dezvoltare. Planurile de amenajare a teritoriului constituie fundamentarea tehnică și asumarea politică și legală a strategiilor în vederea accesului la finanțarea programelor și proiectelor din fonduri naționale și europene, în particular prin Programul operațional regional și Programele operaționale sectoriale.

**Conceptul de planificare spațială** reprezintă un cumul de metode, programe, proiecte și acțiuni prin care se realizează dezvoltarea direcționată, ghidată de strategii explicite, a spațiului fizic pentru a echilibra componentele economice, sociale, culturale și istorice, de peisaj și mediu natural ale unui teritoriu. Planificarea spațială presupune demersuri interdisciplinare și include paliere diferite de analiză și proiectare, constituind baza conceptuală a politicilor de dezvoltare regională și intervenind pentru corectarea anomaliilor și disfuncționalităților care pot să apară în derularea acestora. Strategiile, programele și planurile de amenajare integrate în teritoriu și localitățile din România vor trebui, prin urmare, să încorporeze orientările comune pentru spațiul amenajat european, cu referință prioritară la menținerea unui echilibru rațional între interesul privat și cel public, în condițiile respectării stricte a regimului juridic al proprietății asupra terenurilor. Se are în vedere evitarea dispersiei zonelor de locuit, asigurarea diversității sociale și culturale intraurbane, controlul speculațiilor privind spații publice și peisaj, mixajul optim între elementele funcționale și cele sociale.

#32.

### **Conceptul strategic de dezvoltare teritorială România 2030 (2008)**

Urmare a aprobării de către Guvernul României în anul 2005 a unui Memorandum privind liniile directoare de dezvoltare teritorială în anul 2008 a fost elaborat *Conceptul strategic de dezvoltare teritorială România 2030*. Acest document a fost supus consultării publice și având în vedere prevederile legii nr.350/2001 a stat la baza elaborării Strategiei de dezvoltare teritorială a României.

#33.

Pentru factorii de decizie și factorii tehnici este importantă **raportarea la un document strategic** rezultat în urma unei abordări comprehensive și integrate, inter-sectoriale și inter-instituționale a unui teritoriu. Perspectiva teritorială oferă până în prezent cea mai completă imagine a relațiilor dintre procesele dezvoltării la nivel național, reunite într-un concept unitar. Un concept de dezvoltare teritorială fundamentează și orientează strategia de dezvoltare teritorială a României, din perspectiva unui document construit în parteneriat și agreat de actorii instituționali, sectoriali și teritoriali. Conceptul strategic ține seama de spiritul intersectorial al progresului și de caracterul limitat al resurselor, ținând maximizarea impactului integrat al proiectelor care rezultă din obiectivele strategice și investițiile utilizate. Acesta asigură tratarea simultană a aspectelor privind coeziunea și competitivitatea, urmărind dezvoltarea teritorială durabilă.

#34.

**Obiectivele strategice propuse de conceptul strategic au fost:**

- Obiectivul 1. Valorificarea periferalității prin dezvoltarea rolului de conector și releu la nivel continental și intercontinental
- Obiectivul 2. Racordarea la rețeaua europeană de poli și coridoare de dezvoltare;
- Obiectivul 3. Structurarea și dezvoltarea echilibrată a rețelei de localități urbane;
- Obiectivul 4. Afirmarea solidarității urban-rural
- Obiectivul 5. Dezvoltarea rurală
- Obiectivul 6. Consolidarea și dezvoltarea legăturilor interregionale ca suport al dezvoltării regionale;
- Obiectivul 7. Dezvoltarea adecvată a diferitelor categorii de teritorii;
- Obiectivul 8. Creșterea competitivității teritoriale;
- Obiectivul 9. Protejarea, dezvoltarea și valorificarea patrimoniului natural și cultural.

#35.

**Documentele strategice aferente perioadei de programare financiară 2014-2020**

Regulamente europene pentru perioada 2014-2020 acordă un rol important abordării integrate la nivel teritorial și sectorial, planificării strategice și dimensiunii teritoriale în programarea și implementarea programelor operaționale finanțate din fonduri structurale și de coeziune, ceea ce reprezintă o premisă pentru consolidarea demersului de planificare strategică teritorială la nivel național, în scopul accesării acestor finanțări indispensabile dezvoltării României.

#36.

Capitolul 3 al Acordului de parteneriat (propunerea oficială transmisă de România către Comisia Europeană) cuprinde măsurile avute în vedere pentru asigurarea abordării integrate a dezvoltării teritoriale în perioada financiară următoare. Sunt enunțate principalele priorități teritoriale pentru perioada 2014-2020, în corelare cu versiunea preliminară a Strategiei de dezvoltare teritorială a României, respectiv:

- Îmbunătățirea calității vieții pentru comunitățile locale și regionale, pentru ca regiunile României să devină mai atractive pentru locuit, pentru petrecerea timpului liber, pentru investiții și muncă;
- Promovarea parteneriatelor rural-urbane;
- Consolidarea rețelei urbane prin dezvoltare policentrică și specializare teritorială;
- Creșterea accesibilității și conectivității;
- Acces echitabil la servicii de interes general;

Trei din cinci priorități naționale de finanțare din Acordul de parteneriat contribuie direct la dezvoltarea durabilă: promovarea competitivității economice și dezvoltarea locală, dezvoltarea infrastructurii moderne pentru creștere economică și locuri de muncă, optimizarea utilizării și protecției resurselor și resurselor naturale.

De asemenea se menționează necesitatea unor politici și măsuri specifice pentru unele zone cu particularități, respectiv: Delta Dunării, zona montană, zona costieră, zonele transfrontaliere, zone rurale periferice. Principalele modalități de sprijinire a proiectelor care contribuie la realizarea priorităților de dezvoltare teritorială sunt: instrumentele de dezvoltare teritorială, axe de finanțare. Un rol deosebit este acordat măsurilor care vizează abordarea integrată pentru soluționarea nevoilor

specifice zonelor afectate de sărăcie, comunităților defavorizate și grupurilor sociale care prezintă un grad ridicat de risc de discriminare.

#37.

**Investițiile teritoriale integrate reprezintă un instrument** de stimulare a creării de zone urbane funcționale și de aplicare a acestui obiectiv strategic. Utilizarea acestui instrument va crește eficiența mecanismelor de guvernare teritorială și cooperarea între diverse așezări și, în plus, va crește responsabilitatea beneficiarilor locali. Investițiile teritoriale integrate vor avea la bază nevoile locale pentru a stimula dezvoltarea integrată și cooperarea la nivel trans-sectorial și subregional, conducând astfel la sinergii între fondurile structurale europene și alte surse de finanțare (de exemplu, bugetul național sau local) și evitând finanțarea de proiecte disparate sau divergente.

#38.

**Principiile pe baza cărora urmează să fie identificate zonele urbane** pentru promovarea și punerea în aplicare acțiunilor integrate de dezvoltare durabilă sunt: promovarea de diverse acțiuni bazate pe tipologia așezărilor urbane (poli de creștere, zone metropolitane, orașe mici, stațiuni turistice); utilizarea dispozițiilor din documentațiile de planificare urbană pentru a delimita zonele de intervenție și a stabili tipurile de intervenții; definirea intervențiilor specifice pentru tipurile de zone identificate, pe baza zonelor funcționale (zone centrale, zone rezidențiale, zone industriale, etc.); concentrarea pe domenii specifice de intervenție pentru a se asigura o abordare mai integrată; stabilirea criteriilor de selecție pentru proiectele de regenerare urbană, proiectele urmând a fi selectate în funcție de obiectivul intervenției. Din perspectiva dezvoltării urbane, măsurile prioritare sunt: susținerea dezvoltării economiei orașelor; îmbunătățirea calității mediului în zonele urbane; susținerea dezvoltării infrastructurii de bază și a mobilității urbane în orașele României.

#39.

**În cadrul Strategiei UE pentru regiunea Dunării (SUERD)**, resursele de dezvoltare ale țărilor care au cooperat sunt analizate împreună, într-un mod complementar și integrat pentru o dezvoltare mai cuprinzătoare, mai inteligentă și mai durabilă a regiunii Dunării și a fiecărei țări în parte. Astfel la nivel național programele operaționale vor viza cu prioritate susținerea financiară a proiectelor care contribuie la realizarea obiectivelor SUERD.

#40.

**Acțiuni comune în domeniul cooperării teritoriale europene** pot viza: îmbunătățirea cercetării și inovării și a infrastructurii TIC, dezvoltarea turismului și promovarea patrimoniului cultural în zonele de frontieră, consolidarea cooperării dintre comunitățile relevante, dezvoltarea infrastructurii transfrontaliere - în domeniul transportului și mediului, eliminarea blocajelor legate de fluxurile de transport transfrontalier, susținerea dezvoltării infrastructurii (infrastructura de transport, tratarea deșeurilor și a apei, managementul dezastrelor și a amenințărilor naturale) și îmbunătățirea cooperării.

## CAPITOLUL 2 Teritoriul României în anul 2014

### 2.1 Context teritorial

#1. **Politica actuală a UE este de promovare a coeziunii teritoriale, dar Europa suferă de disparități majore între regiuni**, ceea ce afectează major obiectivele de dezvoltare la nivel european. Zona numită „Pentagon”, definită de poligonul creat prin unirea în linie dreaptă a metropolelor Londra, Paris, Milano, München și Hamburg, rămâne cea mai concentrată la nivel european din punct de vedere al capitalului uman și economic, iar tendința curentă este de creștere a acestei concentrări.

#2. **Discrepanța dintre regiuni se datorează în mare parte unor cauze de ordin istoric**, cele mai dezvoltate și competitive teritorii fiind cele cu metropole de nivel european și mondial, făcând parte din aria care se întinde din sudul Angliei până în nordul Italiei, cuprinzând Benelux, estul Franței, vestul Germaniei și Elveția, în care de-a lungul timpului comerțul și fluxurile de idei au cunoscut o dezvoltare mai mare. Cele mai puțin dezvoltate teritorii sunt situate în estul fostului bloc comunist, PIB/ locuitor fiind cu până la 50% mai mic decât media UE. La nivel european, zonele periferice cu dificultăți datorate poziției și caracteristicilor geografice nefavorabile devin tot mai puțin atractive pentru investiții. Migrația continuă din sud-estul Europei către vestul și nordul Europei creează de asemenea disparități teritoriale marcante.

#3. **România este o țară de dimensiuni medii la nivelul UE**, fiind situată în partea central sud-estică a Europei, la jumătatea distanței dintre Oceanul Atlantic și Munții Urali, în interiorul și exteriorul arcului munților Carpați, pe cursul inferior al Dunării, cu ieșire la Marea Neagră. România este a 12-a țară ca suprafață din UE, cu o formă circulară/elipsoidală, măsurând în linie dreaptă circa 735 km de la est la vest și circa 530 km de la nord la sud. România se învecinează la nord cu Ucraina, la est cu Republica Moldova (granița fiind formată în totalitate de râul Prut) și Ucraina, la sud cu Bulgaria (mare parte fiind frontieră fluvială, cu Dunărea), la sud-vest cu Serbia, iar la vest cu Ungaria. Frontierele României au o lungime totală de 2.956,4 km, din care 1.877,1 km au devenit, în 2007, granițe ale UE - spre Serbia, Republica Moldova și Ucraina. Din frontiere 1.117,7 km sunt terestre, iar 1.838,7 km sunt fluviale și maritime, litoralul românesc al Mării Negre având lungimea de 245 km.

#4. **Suprafața României este de 238.391 km<sup>2</sup>, iar populația României era de 20.121.641 locuitori la recensământul din anul 2011**, densitatea fiind de circa 84 locuitori/ km<sup>2</sup>. Conform datelor Băncii Mondiale din 2012, PIB-ul României este de 192,7 mld. \$, iar PIB/ locuitor este de 8.800 \$. România este alcătuită din 8 regiuni de dezvoltare (fără statut administrativ la momentul actual), 41 de județe, 103 municipii, 217 orașe, 2.861 comune și 12.957 sate. Capitala României, municipiul București, are o suprafață de 228 km<sup>2</sup>, populație în anul 2011 de 1.883.425 locuitori, și o densitate de circa 8.300 locuitori/ km<sup>2</sup>.

## 2.2 Analiza teritoriului național

#5. Analiza teritoriului național și a dinamicilor care îl caracterizează a avut la bază un demers metodologic complex utilizând metode de cercetare și analiză adaptate problematicilor relevante pentru fundamentarea SDTR.

#6. Procesul de fundamentare a fost abordat pe trei paliere de analiză, astfel:

- Analiza teritoriului național în context european;
- Analiza teritorială prin raportarea la scara întregului teritoriu național;
- Analiza teritorială prin concentrarea pe anumite zone de la nivelul teritoriului: zone urbane, zone rurale, zone montane, zone transfrontaliere, zona costieră.

Această abordare a procesului de fundamentare a SDTR a permis identificarea unor măsuri teritoriale care să răspundă atât nevoilor întregului teritoriu național, cât și provocărilor de la nivelul unor zone specifice.

Analiza teritoriului la scară națională s-a realizat prin prisma variabilelor de potențial care contribuie la dezvoltarea teritoriului, precum și a vectorilor de constrângere a procesului de dezvoltare.

Pentru a asigura coerența demersului de cercetare teritorială și implicit a procesului de planificare, elementele de analiză au fost grupate în raport cu trei categorii de sisteme cu relevanță în planificarea teritorială:

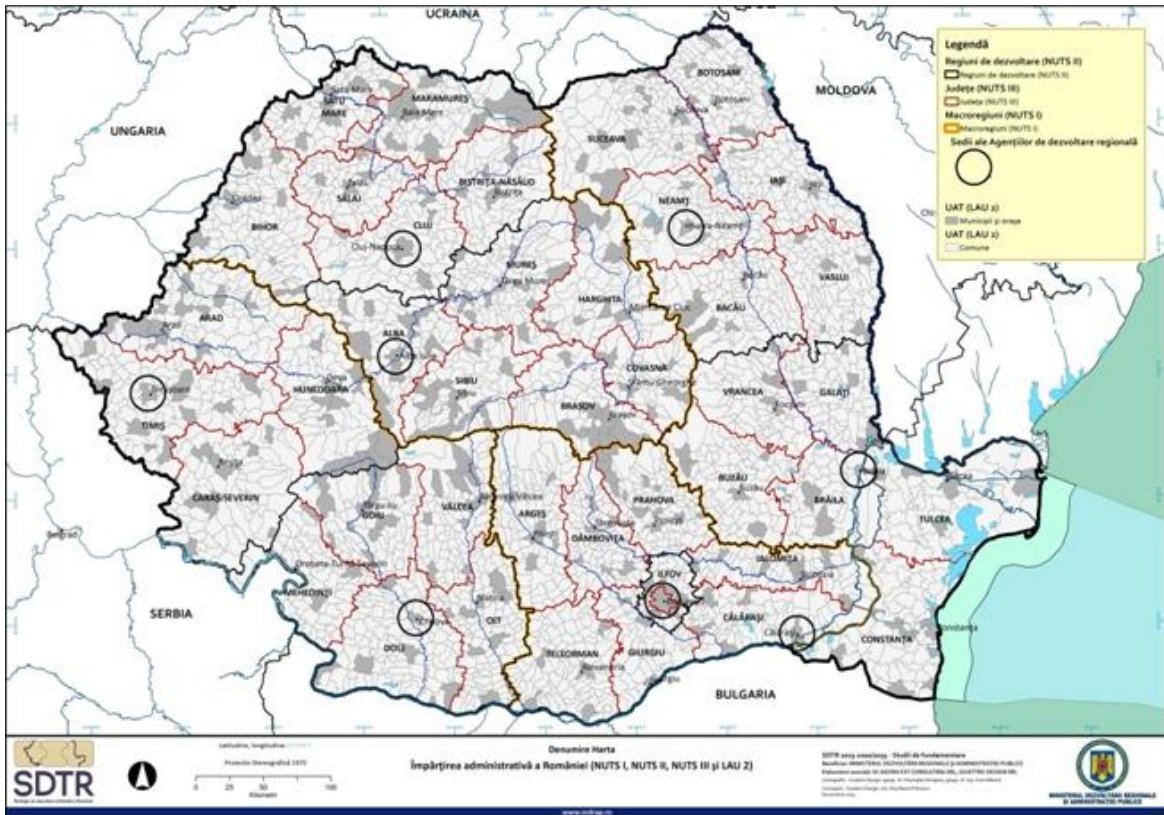
- **Sistemul teritorial conectiv** – cuprinde totalitatea infrastructurilor fizice de transport, inclusiv rețelele energetice și broadband;
- **Sistemul teritorial de localități urbane și rurale** - cuprinde domeniile teritoriale legate în mod direct de concentrarea activităților umane, în mod specific totalitatea localităților din România și echiparea acestora;
- **Sistemul teritorial natural** - cuprinde domeniile teritoriale legate în mod direct de elemente non-umane, în mod specific: relief și rețea hidrografică; resurse naturale (sol și subsol); biodiversitate (patrimoniul natural, arii protejate).

### 2.2.1 Sistemul teritorial natural

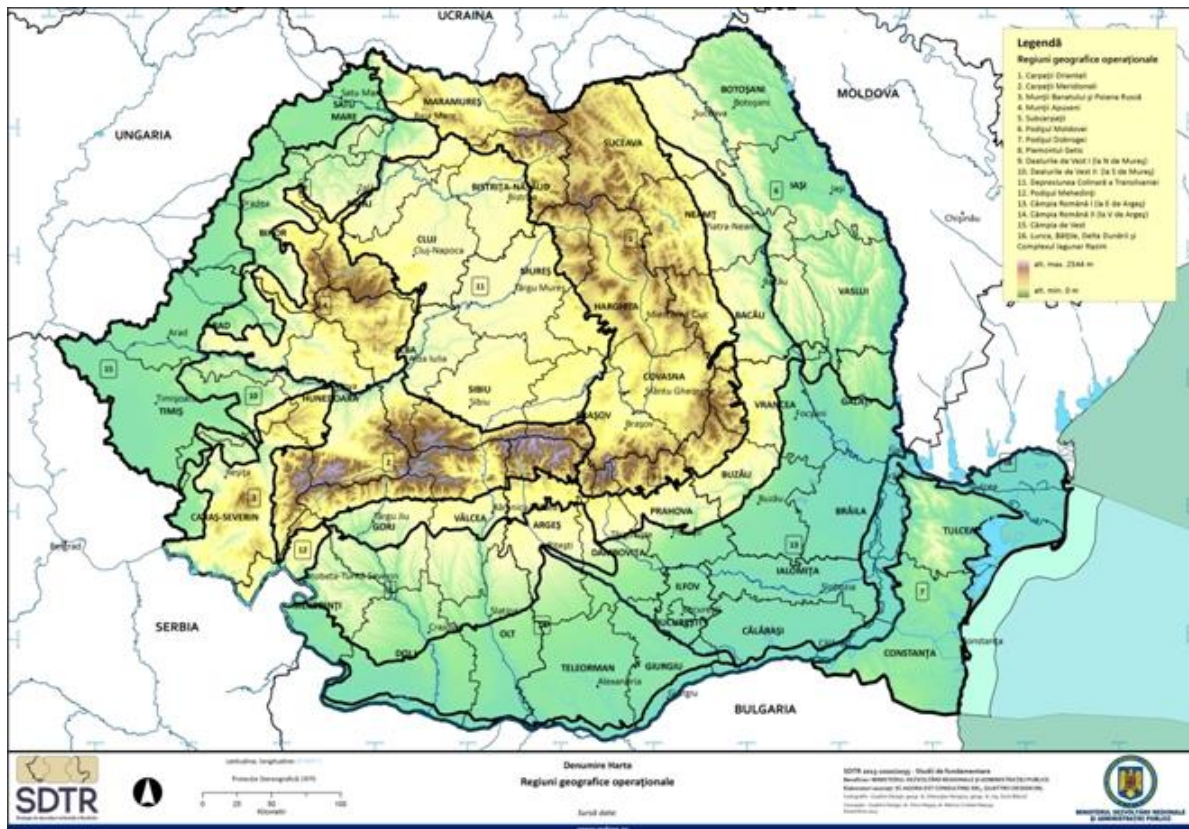
#7. **Sistemul teritorial natural cuprinde domeniile teritoriale legate în mod direct de elemente non-umane**, în mod specific:

- Relief și rețea hidrografică;
- Resurse naturale (sol și subsol);
- Biodiversitate (patrimoniul natural, arii protejate).

#8. **România se remarcă prin următoarele caracteristici geografice: prezintă un relief variat**, aproape întregul teritoriu este situat în bazinul hidrografic al Dunării, are acces la Marea Neagră și este traversată de Munții Carpați. Prezența lanțului muntos carpatic se constituie atât ca un avantaj, din punct de vedere al resurselor solului și subsolului, cât și ca un obstacol în realizarea conexiunilor cu vestul Europei și a infrastructurii de transport.



Figură 1. Împărțirea administrativă la nivel național (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)



Figură 2. Relief și zone geografice la nivel național (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

- #9. Cele 3 trepte morfologice majore cuprinse pe teritoriul României sunt:
- treapta înaltă, a munților Carpați;
  - treapta medie, care corespunde Subcarpaților, dealurilor și podișurilor;
  - treapta joasă, a câmpiilor, luncilor și Deltei Dunării.
- #10. Cele trei trepte sunt distribuite relativ proporțional pe întreg teritoriul național - 35% munți, 35% dealuri și podișuri și 30% câmpii.
- #11. **Zona muntoasă** reprezintă porțiunea cea mai puțin modificată antropic, cu o densitate redusă a populației stabile și localități mici, multe aflate în curs de depopulare din cauza migrației. Acest fenomen de slabă antropizare a favorizat apariția în regiunile montane a celor mai importante arii protejate: 12 din cele 13 parcuri naționale și 9 din cele 15 parcuri naturale. **Zona de dealuri și podișuri** a fost supusă unor intervenții antropice extinse (așezări urbane și rurale, infrastructură, exploatarea forestieră, etc.) fiind expusă unor fenomene de degradare a solului prin despăduriri, eroziune, alunecări de teren. **Zonele de câmpie** sunt cele mai dens populate și intens exploatate, arealele naturale ce s-au păstrat reprezentând excepția (cu precădere în luncile principalelor artere hidrografice). **Litoralul românesc al Mării Negre** este supus unui accentuat proces de eroziune (circa 2.400 hectare de plajă pierdute în ultimii 35 de ani), afectând activitățile umane și în special turismul.
- #12. **Climatul României este temperat continental**, cu o serie de variații impuse de relief: mai arid în partea de est, cu diferențe mai mari de temperatură între vară și iarnă; mai blând în partea de vest, datorită influenței maselor oceanice și a efectului de barieră al Carpaților; cu influențe submediteraneene în partea de sud-vest; mai rece în Carpați și în depresiunile intramontane. Aceste diferențe climatice se adaugă varietății reliefului și fac posibilă o mare diversitate a vegetației. Astfel, România este singurul stat european în care se întâlnesc 5 regiuni biogeografice: alpină (în Munții Carpați), pontică (în zona costieră), stepică (în partea de est și sud-est), panonică (în partea de vest) și continentală (în restul țării). Datorită acestor condiții, România se bucură de o biodiversitate extrem de ridicată, la care contribuie și prezența zonelor montane și a zonelor umede (în special lunca și Delta Dunării), dar și intervenția antropică mai redusă.
- #13. **Rețeaua hidrografică este diversificată pe tot teritoriul național.** Deși România dispune de numeroase surse de apă dulce, activitățile antropice au afectat calitatea apelor de suprafață și subterane, îndeosebi a celor freatice. Doar puțin peste jumătate (57%) din lungimea totală a râurilor monitorizate calitativ reprezintă ape care pot fi utilizate pentru alimentarea centralizată cu apă potabilă. Rețeaua hidrografică are particularitatea că în proporție de 97% apele supraterane sunt colectate de fluviul Dunărea.
- #14. **Fondul funciar al României este împărțit astfel:**
- 60% din suprafața țării este alocată activităților agricole (cu o medie de 0,45 de ha/ locuitor teren arabil);
  - fondul forestier ocupă 28% din suprafața țării (procent sub media europeană și aflat în continuă scădere);
  - circa 4% este ocupat de apele de suprafață (râuri, lacuri, bălți, la care se adaugă platoul continental al Mării Negre);
  - circa 2% terenuri degradate;
  - circa 6% terenuri suport pentru infrastructura fizică.

#15. **Resursele funciare ale țării au un grad natural de favorabilitate mijlocie spre slabă**, din cauza reliefului fragmentat, texturii predominant grea a solurilor, salinizării și a excesului de umiditate. Resursele funciare ale României oferă condiții bune pentru practicarea unei agriculturi diversificate, dar culturile agricole sunt orientate spre monocultură, producția fiind sub potențial și instabilă. Suprafața cultivată în sistem ecologic este circa 4% din teritoriul național.

#16. **Resursele naturale regenerabile și neregenerabile sunt relativ variate**, pe tot cuprinsul României.

#17. **România dispune de rezerve minerale încă neexploatate** estimate la 20 mld. tone de minereuri neferoase, feroase și nemetalifere, precum și 74 mil. tone rezerve de țiței și 185 mld m<sup>3</sup> de gaze naturale. SubCarpații și Dealurile de Vest sunt zonele cele mai importante, datorită bogatelor resurse de subsol (petrol, gaze, cărbuni, sare). Resursele de energie primară fosile și minerale (țiței, gaze naturale, cărbune, minereu de uraniu) sunt pe cale de epuizare, fiind necesare importuri de energie. Volumul apelor subterane are un potențial considerabil, mai ales în ceea ce privește rezerva de ape minerale (o treime din totalul UE), din care se valorifică doar 40%.

#18. **Cel mai mare potențial de exploatare este cel dat de resursele regenerabile.** Există o multitudine de posibilități de exploatare, pe teritoriul României, în urma cartărilor zonelor cu potențial putând fi evidențiate:

- energie eoliană - Dobrogea, Moldova;
- energie solară - Delta Dunării, Dobrogea, Câmpia Română;
- energie provenită din micro-hidrocentrale/biomasă - Moldova, munții Carpați, depresiunea Transilvaniei, SubCarpații și Câmpia Română.

#19. **Potențialul României în domeniul materiilor prime critice**, cu risc ridicat al unei penurii de aprovizionare în următorii 10 ani și care sunt importante în lanțul valoric pentru competitivitatea industriei la nivelul UE, în special în vederea îndeplinirii obiectivelor politicii în domeniul schimbărilor climatice și a inovării tehnologice, **este scăzut.**

#20. **România prezintă o mare biodiversitate și un patrimoniu natural excepțional**, cu numeroase specii de plante și animale, unele unice la nivelul UE.

#21. Ecosistemele naturale sau semi-naturale reprezintă 47% din suprafața României: forestiere, pajiști, de apă dulce și salmastră, marine și de coastă, subterane, habitate naturale și semi-naturale. Pe teritoriul României există 79 rezervații științifice, 13 parcuri naționale, 190 monumente ale naturii, 671 rezervații naturale, 15 parcuri naturale, 3 Rezervații ale Biosferei, 12 situri Ramsar, 273 situri de importanță comunitară.

#22. La nivel internațional se remarcă cele trei Rezervații ale Biosferei - Delta Dunării, Retezat, Pietrosul Rodnei și cele 12 zone umede protejate prin Convenția Ramsar - Delta Dunării, Insula Mică a Brăilei, Lunca Mureșului, Complexul Piscicol Dumbrăvița, Lacul Techirghiol, Parcul Natural Porțile de Fier, Tinovul Poiana Stampei, Parcul Natural Comana, Confluența Olt-Dunăre, Lacul Bistreț, Lacul Iezer-Călărași și Lacul Suhaia. Ca zonă de protecție și de interes special, Delta Dunării este cu o suprafață de 5.800 km<sup>2</sup> cea mai extinsă zonă umedă din Europa și o rezervație de interes mondial. Zonele protejate sunt supuse intervențiilor antropice dar și schimbărilor climatice și se constituie ca puncte vulnerabile ce necesită atenție specială.

**Ariile protejate ocupă circa 30% din teritoriul național.**



#23.

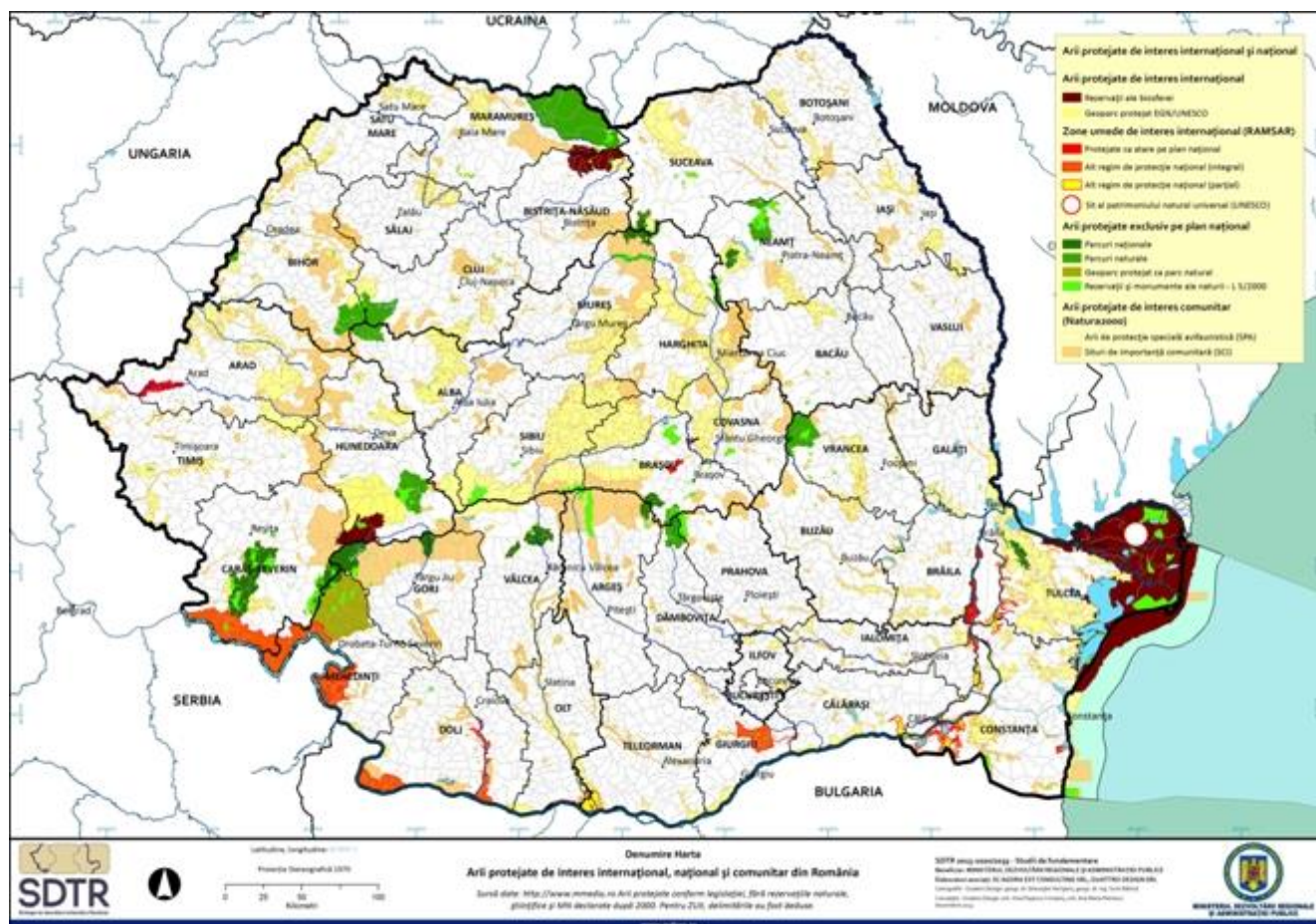
Din acest total, ariile de interes comunitar (siturile Natura 2000) acoperă cea mai mare parte, suprafața lor fiind aproximativ de trei ori mai mare decât cea a ariilor protejate de interes național (aceasta fiind de circa 9%).

#24.

Ariile protejate sunt delimitate aproape exclusiv în areale slab populate: zonele montane, cele deltaice și de litoral, albiile majore ale principalelor râuri. Nu sunt protejate suficient arealele intens antropizate subcarpatice și de deal. În zonele montane există păduri virgine și cvasi-virgine (circa 1% din suprafața țării) singulare în sistemul natural european.

#25.

În prezent managementul ariilor protejate nu are ca rezultat o corelare a obiectivelor de dezvoltare economică și socială a ariilor studiate cu cele de conservare, în condițiile în care comunitățile umane din ariile protejate sunt fragile.



Figură 3. Arii protejate la nivel național (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

## Diagnostic - Sistemul natural

<i>Puncte tari</i>	<i>Puncte slabe</i>
<p>1. Diversitatea formelor de relief, din care rezultă bogăția de resurse naturale;</p> <p>2. Distribuția proporțională a formelor de relief în raport cu teritoriul național;</p> <p>3. Rețea hidrografică bine dezvoltată și care se întinde pe întreg teritoriul;</p> <p>4. Complexitatea structurii geologice ce conține resurse naturale regenerabile și neregenerabile;</p> <p>5. Fond funciar important, cu peste 60% destinat terenurilor agricole;</p> <p>6. Vegetație variată și bogată;</p> <p>7. Existența de arii naturale protejate de interes național; situri Natura 2000, situri Ramsar;</p> <p>8. Tipologia și varietatea resurselor naturale a favorizat dezvoltarea așezărilor umane, mai ales în zona de deal/ subcarpatică.</p>	<p>1. Distribuția inegală a localităților în raport cu relieful, și lipsa unui potențial de dezvoltare a localităților din zonele muntoase și greu accesibile;</p> <p>2. Epuizarea în timp a resurselor neregenerabile;</p> <p>3. Utilizarea doar a 57% din lungimea totală râurilor ca sursă pentru apa potabilă;</p> <p>4. Fond forestier slab dezvoltat;</p> <p>5. Vulnerabilitatea crescută în fața hazardurilor naturale: zonă seismică extinsă, zone cu risc în ceea ce privește inundațiile, zone cu risc în ceea ce privește seceta și deșertificarea;</p> <p>6. Eroziunea treptată și accentuată a litoralului și scăderea suprafețelor de plajă; utilizarea excesivă a unor zone litorale fără a ține cont de echilibrul ecologic;</p> <p>7. Vulnerabilitatea crescută a zonelor și ariilor protejate în fața intervențiilor umane dar și a hazardelor naturale.</p>
<b>Disparități</b>	
<p>1. Regiunea de Dezvoltare București-Ilfov este una din cele mai bine dezvoltate regiuni și are cele mai puține resurse naturale de exploatat; un grad mic al disparităților la nivel regional îl prezintă și regiunile din vestul și centrul țării - Regiunile de Dezvoltare Nord-Vest, Vest și Centru;</p> <p>2. Zonele de Sud și Sud-Est ale României sunt cele mai predispuse la schimbările climatice în ceea ce privește reducerea cantităților de precipitații medii anuale și a creșterii temperaturilor;</p> <p>3. În ceea ce privește capacitatea de tratare a apelor uzate din mediul urban, Regiunile Nord, Nord-Est și Sud-Est sunt cele mai slab utilizate;</p> <p>4. Cele mai expuse județe la riscurile de inundații recurente sunt Brăila, Galați și Călărași, însă majoritatea localităților din lungul principalelor râuri (Dunăre, Siret, Prut, Mureș, Ialomița, Someș,) sunt vulnerabile;</p> <p>5. În ceea ce privește calitatea solului, mai ales a celui agricol, cele mai vulnerabile județe la schimbările climatice sunt: Mureș, Giurgiu, Teleorman, Olt, Dâmbovița, Argeș, Vâlcea, Gorj.</p>	

## 2.2.2 Sistemul teritorial al așezărilor umane

#26. **Sistemul teritorial al așezărilor umane cuprinde domeniile teritoriale legate în mod direct de concentrarea activităților umane, în mod specific:**

- Rețeaua de localități (tip de dezvoltare, structură, calitatea locuirii);
- Servicii comunitare (sociale, sănătate și educație);
- Identitate teritorială (patrimoniul construit, infrastructura culturală);
- Cooperare teritorială (nivel național și transfrontalier).

### Dezvoltarea rețelei de localități

#27. **Sistemul tradițional al așezărilor umane** cu amplasare primară pe bazine hidrografice, deja modificat prin ierarhia dată de drumurile comerciale, este în curs de modificare din cauza funcțiilor contemporane, a orientării economice, a sistemelor de transport și deschiderii către cooperarea transfrontalieră. Funcțiunile dominante determină tipuri specifice de localități - industriale, comerciale, culturale, administrative, de importanță transfrontalieră.

#28. **În ultimele două decenii, rețeaua de localități din România a cunoscut o transformare semnificativă,** mai ales în ceea ce privește procesul de reșezare a populației, de reorganizare a legăturilor în teritoriu și în interiorul localităților, de evoluție rapidă a periferiilor și a comunelor limitrofe ale marilor aglomerări urbane, de dezvoltare a unei infrastructuri turistice majore. Aceste procese, împreună cu o serie de factori de context local - proximitatea centrelor urbane, apariția unor medii mixte cauzate de redefinirea relațiilor urban-rural în zonele metropolitane sau de declinul economic al activităților de tip urban și creșterea celor de tip rural - au avut drept efect dezechilibre în distribuția și relaționarea acestora în teritoriu.

### Caracteristici ale rețelei de localități

#29. România deține un pol de importanță europeană (capitală) și o serie de orașe mari care polarizează teritoriul național. La nivelul rețelei naționale de localități urbane, municipiul București prezintă un grad ridicat de polarizare. Majoritatea orașelor fac parte din categoria orașelor mici, cu populații între 5.000 și 20.000 de locuitori și doar 8 orașe au peste 200.000 de locuitori, dintre care capitala București - circa 2 milioane de locuitori (conform datelor ultimului recensământ). Repartizarea orașelor mari în teritoriu este relativ echilibrată, inclusiv pentru marile centre urbane, fiecare regiune de dezvoltare dispunând de câte un oraș de peste 200.000 locuitori, excepție făcând regiunea de dezvoltare Sud-Est în care două orașe - Galați și Constanța - au peste 200.000 locuitori.

#30. Restul rețelei urbane din România este compusă din orașe mici și mijlocii (aprox. 90% din totalul orașelor). Pentru marea majoritate a orașelor noi, trecerea de la rural (comună) la urban s-a făcut fără modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de dotări și servicii. Există teritorii în care accesul la rețeaua urbană este deficitar (fără orașe pe o rază de 25 - 30 km), și în care este necesară întărirea unor localități cu rol de servire intercomunală. La nivel rural, distribuția comunelor și satelor este în general echilibrată la nivel teritorial, fiind dependentă de caracteristicile reliefului, cu o predominanță în zona subcarpatică.

### Calitatea locuirii

#31. În momentul de față, fondul de locuințe din România nu este grevat de deficiențe majore din punct de vedere cantitativ, iar ponderea locuințelor colective și individuale este relativ egală. Cu toate acestea,

există dezechilibre interne în ceea ce privește distribuția teritorială, care pune în evidență o situație necorespunzătoare în special în zonele sărace și de câmpie. Fondul de locuințe se află, în proporție covârșitoare, în proprietate privată. Investițiile publice în locuințe, predominante în mediul urban în perioada 1945-1989, au fost foarte slabe după 1990. O mare parte din locuințe are durata de viață depășită, sau se află aproape de acest moment, fiind vorba în majoritate de locuințe colective din mediul urban. Echiparea locuințelor reprezintă o problemă majoră, în special în zonele rurale sărace, unde asigurarea utilităților este dificilă. Locuirea informală sau insalubră reprezintă o problemă încă relativ localizată, însă cu evidente tendințe de creștere. În zonele rurale predomină locuința individuală, iar locuința colectivă, acolo unde există, este cel mai adesea de un confort scăzut. În general, durabilitatea locuințelor din mediul rural este slabă, durata de viață a unei construcții nedepășind una-două generații. Locuințele individuale recent construite în noile extinderi și în comunele peri-urbane suferă din cauza accesibilității scăzute la dotările comunitare, a costului ridicat de construire și a densității excesive a spațiului construit.

#32.

**Serviciile comunitare (sănătate, educație și asistență socială)** sunt strâns legate de nivelul de dezvoltare economică a comunității. Pe toate cele 3 domenii zonele subdezvoltate din punct de vedere al serviciilor sunt Muntenia și Oltenia și numai în secundar Moldova, care are o situație mai bună în domeniul asistenței sociale și educației și care la anumiți indicatori surclasează alte regiuni mai dezvoltate economic. Sub aspectul serviciilor comunitare Bucureștiul este de departe cea mai dezvoltată zonă a României. Cea mai săracă zonă sub aspectul serviciilor comunitare este plasată în sudul țării, în Câmpia Română, iar o sursă a sărăciei este faptul că Bucureștiul a atras capitalul uman din aceste zone ca forță de muncă fără să contribuie la dezvoltarea infrastructurii de servicii în zonele rurale din teritoriul învecinat.

#33.

România are un **patrimoniul cultural de mare valoare și atractivitate turistică**. În total există 29.540 de obiective de patrimoniu înscrise în Lista monumentelor istorice și 8 situri înscrise pe lista patrimoniului mondial UNESCO. De la cetăți la biserici, de la conace la muzee în aer liber, distribuția monumentelor cu valoare arhitecturală și istorică este una relativ echilibrată. Județele în care se constată o concentrare a obiectivelor din categoria monumente și ansambluri de arhitectură sunt: Sibiu (801), Brașov (782), Argeș (767), Mureș (736), Prahova (723) și Iași (703). Sistemul de protecție este bazat pe legislația aferentă monumentelor istorice și patrimoniului arheologic, dar aplicarea legislației are probleme majore de eficiență, în condițiile unui context economic dificil. Teritoriul protejat reprezintă circa 0,5% din teritoriul național, patrimoniul rural este sub-reprezentat iar patrimoniul urban este supra-reprezentat. De asemenea, centrele urbane și rurale nu beneficiază de protecție, iar operațiunile de reabilitare a patrimoniului sunt relativ puțin numeroase.

#34.

În mediul rural, vreme îndelungată s-a menținut un mod de viață specific, prin păstrarea, mai cu seamă în spațiile montane, a identității culturale, a obiceiurilor și a unor tehnici agricole tradiționale, elemente de patrimoniu imaterial care sunt în prezent în pericol de dispariție datorită migrației tinerilor, degradării vieții și interesului redus față de valorile culturale tradiționale. Menținerea civilizației rurale autentice românești ar aduce un plus valoare pentru activități economice precum agricultura ecologică sau agroturismul.

#35.

**Există la nivelul teritoriului național o infrastructură culturală diversificată** (muzee, săli de spectacole, biblioteci, cămine culturale, case de cultură), cele mai multe localuri fiind în domeniul public al statului sau al colectivităților locale. Autoritățile care au în patrimoniu case de cultură, cămine culturale, colecții artistice și muzee fac față cu greutate cheltuielilor de întreținere a imobilelor. Absența politicilor publice de educare și culturalizare a populației din mediul rural a

condus la apariția disparităților rural-urbane în domeniul cultural, care a condus treptat la degradarea localurilor infrastructurilor culturale. Din punct de vedere al **indicelui vitalității culturale locale**, la nivel național, primul loc îl ocupă municipiul Cluj-Napoca, cu un indice de vitalitate culturală de 1,09, urmat de Sibiu - 0,88, Sfântu Gheorghe - 0,86, Timișoara - 0,84, Alba Iulia - 0,57, Iași - 0,56, Bistrița - 0,52. Orașele mari (București, Cluj-Napoca, Timișoara, Oradea, Constanța, Sibiu) întrunesc condițiile cele mai avantajoase pentru dezvoltarea produselor culturale.

### **Forme de cooperare teritorială**

#36. **La nivel național sunt definite legal forme de cooperare** între localități urbane și rurale, între localități rurale, sau forme de cooperare transfrontaliere. Formele legale de cooperare între unități administrativ-teritoriale sunt Asociațiile de Dezvoltare Intercomunitară (ADI), care reprezintă structuri de cooperare înființate de unitățile administrativ-teritoriale pentru realizarea în comun a unor proiecte de dezvoltare de interes local sau regional ori furnizarea în comun a unor servicii publice. Pentru anul 2012, existau peste 600 de parteneriate privind cooperarea inter-municipală. ADI constituite în jurul polilor de creștere (Brașov, Cluj-Napoca, Constanța, Craiova, Iași, Ploiești, Timișoara) sunt un exemplu de structuri asociative de tip metropolitan.

#37. În mediul rural **există forme de parteneriat public-privat** constituite din reprezentanți ai sectorului public și ai celui privat, reprezentate de Grupurile de Acțiune Locală (GAL), create pentru a implementa o strategie integrată pentru dezvoltarea teritoriului și pentru a facilita demararea proiectelor finanțate din PNDR privind inițiativele de dezvoltare locală. Distribuția teritorială a acestora este inegală, observându-se o concentrare în centrul țării.

#38. În ceea ce privește **cooperarea teritorială europeană**, România a participat în perioada 2007-2013 la implementarea a 11 programe de cooperare teritorială europeană. Partenerii României sunt concentrați fie la granițele țării, pentru proiectele din imediata vecinătate (Bulgaria, Ungaria, Serbia, Ucraina, Republica Moldova), fie sunt țări riverane Dunării sau Mării Negre, uneori depășind granițele UE. Domeniile de cooperare transfrontalieră sunt diverse, de la politicile de protecție a mediului la dezvoltarea IMM-urilor și la dezvoltarea infrastructurii de transport durabil și eficient.

## Diagnostic – Sistemul de localități

<i><b>Puncte tari</b></i>	<i><b>Puncte slabe</b></i>
<p>1. Existența a circa 20 de Zone urbane funcționale pe teritoriul țării, dintre care cel puțin 3 cu vocație internațională: București, Timișoara, Cluj-Napoca;</p> <p>2. Existența unei rețele de orașe bine dezvoltate, cu o medie de 8 orașe pe județ; dintre acestea se detașează județele Suceava, Prahova și Hunedoara;</p> <p>3. Distribuția relativ bine echilibrată la nivel teritorial a celor 320 de localități urbane (din care 103 de municipii);</p> <p>4. Un element aparte îl constituie orașele pereche de pe Dunăre: Calafat-Vidin, Bechet-Rahova, Turnu-Măgurele-Nicopole, Giurgiu-Ruse, Oltenița-Turtucaia, Călărași-Silistra, ce prezintă potențial pentru cooperarea transfrontalieră;</p> <p>5. Forme de cooperare diverse, atât la nivel urban/rural, cât și la nivel rural/ rural sau la nivel transfrontalier;</p> <p>6. Existența unui patrimoniu cultural și istoric bogat, diversificat și relativ bine distribuit în teritoriu, cele mai bogate județe, cu peste 700 de obiective, fiind: Sibiu, Brașov, Argeș, Mureș, Prahova și Iași;</p> <p>7. Infrastructură culturală la nivelul localităților urbane, cele mai importante centre fiind: București, Cluj-Napoca, Sibiu, Timișoara, Iași, Alba Iulia, Constanța.</p>	<p>1. Caracterul rural pronunțat al teritoriului național, majoritatea județelor fiind încadrate în tipologia celor periferice și semi-periferice, rurale și puțin accesibile;</p> <p>2. Prezența unor județe cu un număr mai mic de 4 orașe (Giurgiu, Bistrița Năsăud, Brăila, Galați și Sălaj);</p> <p>3. Majoritatea orașelor aparțin categoriei orașelor mici, cu o populație cuprinsă între 5.000 și 20.000 de locuitori; rețea urbană compusă din orașe mici și mijlocii (aprox. 90% din totalul orașelor);</p> <p>4. Echiparea deficitară a orașelor apărute după 1990 cu dotări specific urbane;</p> <p>6. Creșterea necontrolată și nejustificată a intravilanelor orașelor (cu 70%) fără corelarea procesului de expansiune cu evoluția populației;</p> <p>7. Forme de cooperare fără capacitate de finanțare autonomă, ce nu se pot dezvolta, pentru că nu pot oferi partea de cofinanțare în accesarea fondurilor;</p> <p>8. Distribuția neuniformă și echiparea slabă a dotărilor culturale la nivelul mediului rural;</p> <p>9. Lipsa unei strategii coerente și integrate de valorificare a potențialului dat de capitalul cultural, ca element de atracție și de revitalizare.</p>
<b><i>Disparități</i></b>	
<p>1. Lipsa mai multor orașe de peste 200.000 locuitori în toate regiunile de dezvoltare, excepție făcând regiunile de Sud-Est și de Sud;</p> <p>2. Rolul de principal polarizator și atractor (la nivelul forței de muncă, a companiilor care se localizează în aici etc.) pe care îl joacă capitala București, care cuprinde aproximativ 10% din populația țării și a atras mai mult de 50% din investițiile străine directe naționale; și lipsa unui competitor puternic la nivel național;</p> <p>3. Regiunile extracarpatică sunt cele mai puțin dezvoltate, cele mai sărace județe fiind: Botoșani, Iași, Suceava, Bacău, Vaslui, Vrancea, Buzău, Ialomița, Călărași, Giurgiu, Teleorman, Olt și Mehedinți; această lipsă de dezvoltare este manifestată și în ceea ce privește produsele și serviciile culturale oferite;</p> <p>4. Județele cu nivel mediu-inferior de dezvoltare sunt situate majoritar în zona vestică a Moldovei, în banda care începe cu Suceava și merge continuu până la Vrancea, cu extindere în regiunile sudice prin Buzău, Dâmbovița și Vâlcea; maximul de dezvoltare socială se înregistrează în Sibiu, Brașov, Cluj, Timiș, București;</p> <p>5. Sărăcia, în special cea de tip rural, este predominant continuă sub aspect teritorial în sudul țării, în zonă de câmpie, și se desfășoară fără întreruperi de la Brăila până la Mehedinți;</p> <p>6. Disparitățile urban-rural intrajudețene sunt maxime în județele Cluj, Iași și Dolj;</p> <p>7. Poliile urbane concentrează fluxul migrator al forței de muncă, capitala fiind cel mai mare punct de atracție.</p>	

## 2.2.3 Sistemul teritorial de conectare

#39. **Sistemul teritorial de conectare cuprinde domeniile teritoriale care facilitează legătura între așezări și comunități umane, în mod specific:**

- Rețeaua de transport (rutier, feroviar, fluvial și maritim, inter-modal);
- Rețele de telecomunicații și
- Rețele de transport a energiei.

#40. **Configurația actuală a rețelei de transport** este rezultatul unei îndelungate evoluții, poziția și structurarea ei fiind determinate de caracteristicile reliefului, dar și de factorii economici. La nivelul rețelelor de transport macroregionale, România are o poziție periferică, teritoriul național fiind ocolit de cele 5 axe majore transnaționale definite de Comisia Europeană. În ceea ce privește transportul european, România este traversată în zona de sud, est și vest de trei din cele zece coridoare pan-europene: IV (Arad - București - Constanța/ Craiova), VII (fluviul Dunărea) și IX (Iași - București - Giurgiu), lăsând partea nordică a țării fără conexiuni directe la rețeaua europeană.

#41. Politicile de transport și mobilitate, deja implementate sau în curs de dezvoltare, la nivelul Uniunii Europene, au ca viziune comună realizarea unui sistem de transport integrat și funcțional, un sistem competitiv și sustenabil, prin sprijinirea mobilității, și, în același timp, reducerea emisiilor de carbon. Mobilitatea este extrem de importantă pentru piața internă și se reflectă în calitatea vieții cetățenilor europeni, prin libera (și eficienta) circulație a bunurilor și, mai ales, a oamenilor. În acest context a fost proiectată **Rețeaua de Transport Trans-European (TEN-T)**, care are drept scop principal crearea unei infrastructuri de transport feroviar, rutier, maritim, pe căi navigabile interioare și aerian, asigurând astfel buna funcționare a pieței interne, nevoile de mobilitate dar și pentru a sprijini politicile de coeziune economică, socială și teritorială pe teritoriul Uniunii Europene, dar și în relație cu statele învecinate.

#42. Rețeaua TEN-T este centrată pe axul renan de transport, care are o poziție centrală la nivel european, și a avut un rol esențial în istoricul constituirii rețelei de transport europene. Ca urmare, TEN-T are în centrul Europei o orientare predominantă nord-sud, iar axele din periferiile orientale și occidentale prezintă mai degrabă o orientare pe direcția est-vest. Investițiile majore canalizate de coridoarele de transport urmăresc aceste direcții, accentuând astfel în zonele periferice poziția defavorabilă a unor arii care prezentau deja un deficit de accesibilitate - în cazul României, concentrarea pe legăturile est-vest, au făcut ca arii întinse (în principal Moldova și nordul țării) să mențină accesibilitatea scăzută.

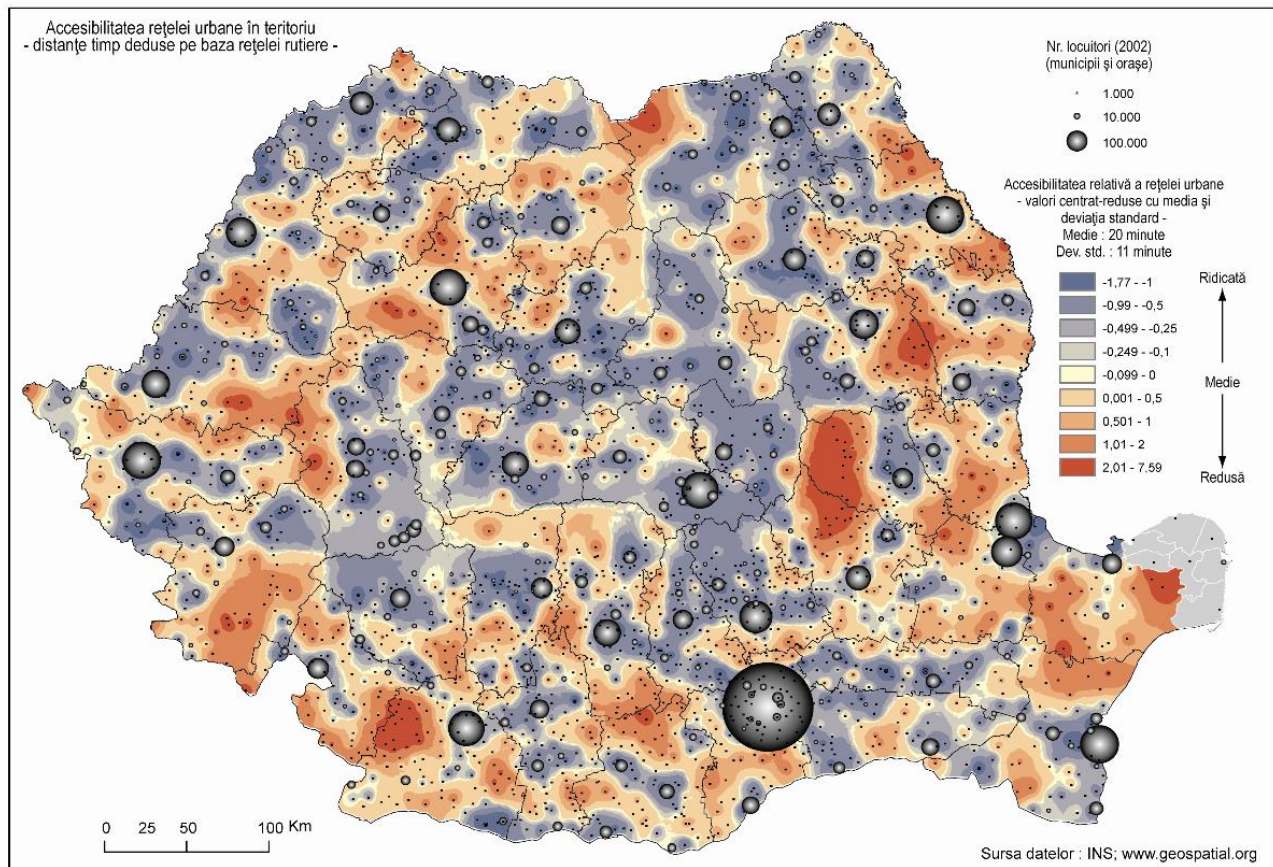
#43. **Rețeaua rutieră** are o lungime de 79.904 km și nu este încă complet dezvoltată, autostrăzile ocupând un mic procent din lungimea sa. Cea mai mare densitate de drumuri se înregistrează în regiunea București-Ilfov, regiunea Sud, Sud-Vest și Nord. Regiunile Nord-Vest și Vest, așezate la intersecția axelor de comunicare N-S și E-V, dispun de o rețea destul de densă, dezvoltată și repartizată echilibrat în teritoriu. Se înregistrează o degradare a celei mai mari părți a rețelei rutiere, în ciuda faptului că în ultimele două decenii au fost modernizați peste 5.000 km de drum național. Ponderea drumurilor modernizate în teritoriu este scăzută, ceea ce are consecințe negative în atragerea unor largi teritorii în activități economice productive, limitând atât desfacerea produselor agricole în centrele urbane, cât și posibilitatea ca zonele cu potențial agroturistic să fie atrase în circuitul economic național.

#44. Cu doar 546,2 km operaționali de autostradă, România se află pe unul dintre ultimele locuri în UE în privința densității rețelei de autostrăzi, raportată atât la populație cât și la suprafață. Astfel,

densitatea autostrăzilor din România este cu puțin mai mare decât jumătate din cea oferită de rețeaua de autostrăzi din Polonia și aproape de 20 de ori mai redusă decât cea din Germania. Lipsa rețelei de autostrăzi face ca transportul rutier în România (ca de altfel în general în partea central-estică a Europei) să fie mult mai puțin rapid decât la nivel european, diferența fiind accentuată și de Munții Carpați, care constituie un obstacol dificil de traversat fără investiții majore. Completarea rețelei TEN-T rutiere, mai ales celei centrale, din care remarcăm coridorul 4 de transport (București – Pitești – Sibiu – Timișoara și ramura sudică Timișoara – Drobeta Turnu Severin – Calafat – Craiova - București), dar și celelalte segmente (Giurgiu – București – Buzău – Focșani – Bacău – Suceava și Sebeș – Turda – Târgu Mureș – Pașcani – Iași), va fi esențială pentru reducerea timpilor de călătorie pe teritoriul României.

#45.

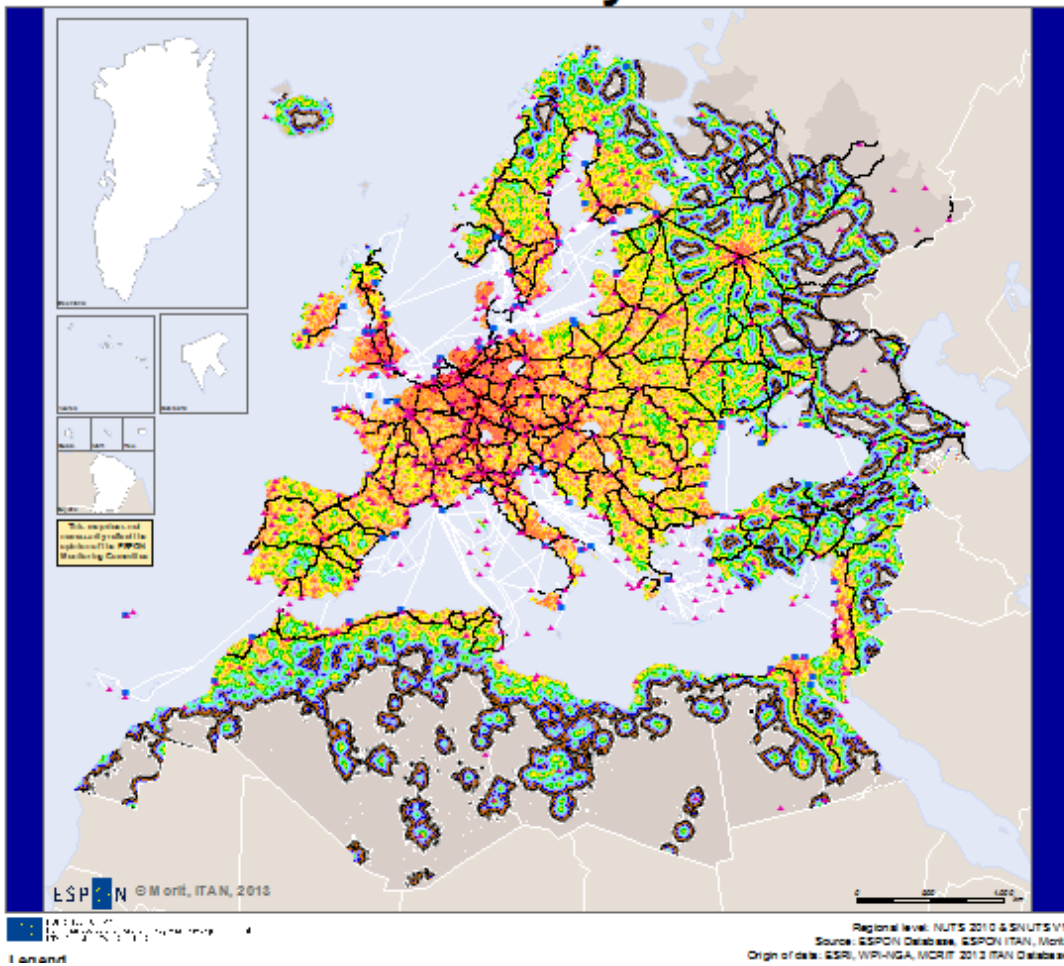
Faptul că s-a considerat prioritară reabilitarea rețelei de drumuri naționale, neglijându-se atât valoric cât și calitativ rețeaua de drumuri județene/comunale adâncește discrepanțele regionale și împiedică dezvoltarea teritorială omogenă a țării. O serie de hărți elaborate de Universitatea Al. I. Cuza din Iași, CUGUAT-TIGRIS arată diferențele de accesibilitate din prezent, precum și gradul de ameliorare al accesibilității în cazul creșterii vitezei medii de rulare pe diferitele categorii de drumuri. Din aceste hărți rezultă că sunt teritorii care ar beneficia mai mult de reabilitarea drumurilor comunale și județene, ameliorându-și considerabil accesibilitatea (de ex: Munții Vrancei, parte din Dobrogea, Munții Apuseni, etc. – regiuni care au probleme de accesibilitate).



Figură 4. Accesibilitatea rețelei urbane în teritoriu (Sursa: CUGUAT-TIGRIS)



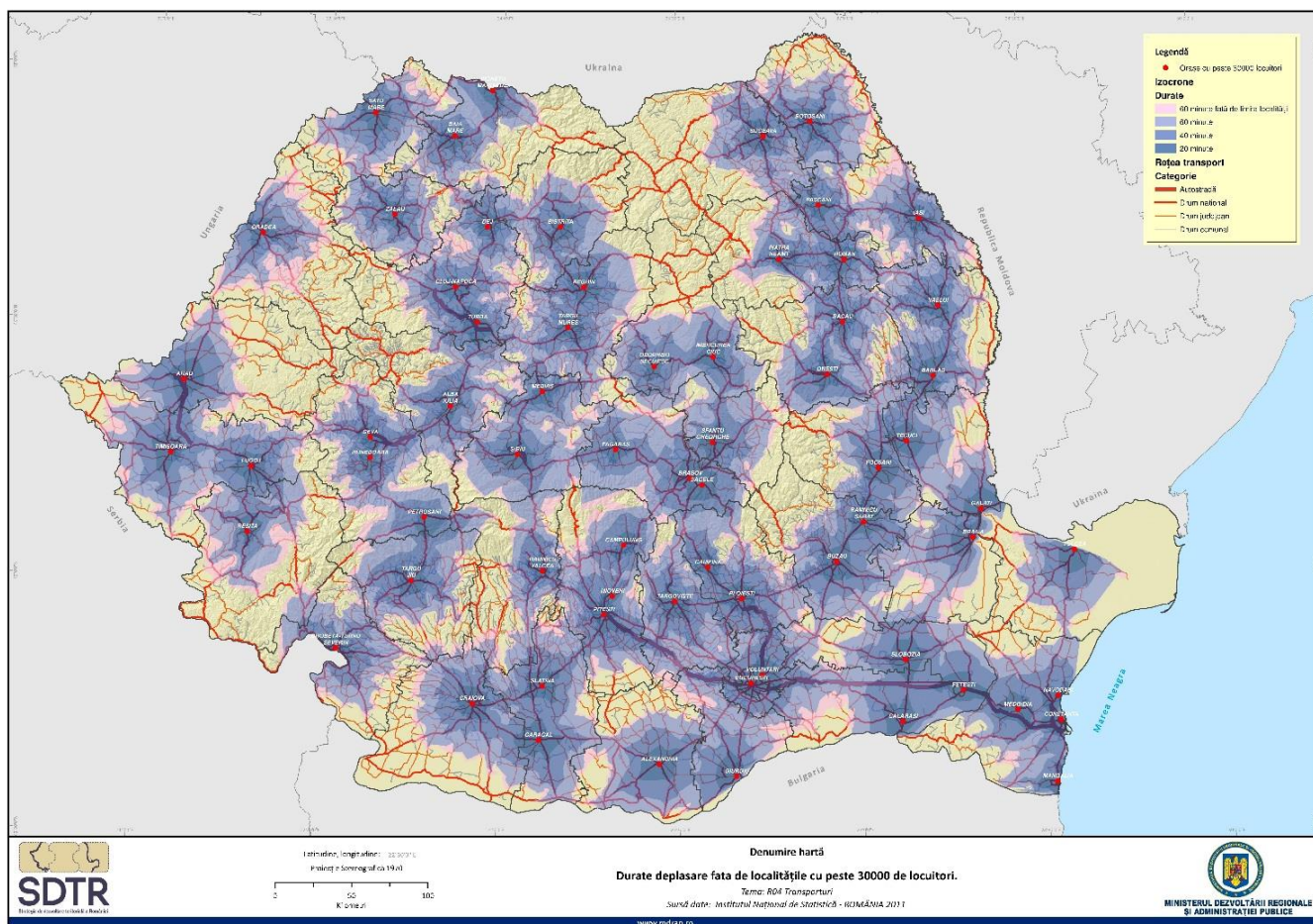
# Connexity



## Legend

Connexity (time in minutes)	Symbol
0 - 10	▲ Larger airports
11 - 20	■ Larger sea ports
21 - 30	— Main railways
31 - 40	— Ferries
41 - 50	□ NO DATA
51 - 60	
61 - 70	
71 - 80	
81 - 90	
91 - 100	
101 - 110	
111 - 120	
121 - 130	
131 - 140	
141 - 150	
151 - 160	
161 - 170	
171 - 180	
> 180	

Figură 5 – Conexitatea la nivelul teritoriului european și al țărilor vecine (Sursa: Studiu ET2050-ESPON)



Figură 6 – Durata deplasare față de localități cu peste 30.000 locuitori (Sursa: Studii de fundamentare SDTR)

#46. De asemenea, **conexiunile interregionale sunt adesea insuficiente**. Barierele naturale formate de lanțul Carpaților dar și de principalele râuri duc frecvent la apariția îngustărilor (bottle-necks), căi de transport care reprezintă în termeni practici singura alternativă viabilă de mobilitate. De altfel, în cazul unor dezastre naturale sau accidente pe aceste căi de transport se pot produce blocaje semnificative. Exemple pot fi date în zona Carpaților (alternativele la defileul Oltului pot duce la ocoluri de sute de km; în cazul în care drumul național din Defileul Dunării este blocat este necesară ocolirea până la Reșița; traversarea Carpaților Orientali pe direcția Bistrița – Vatra Dornei – Câmpulung Moldovenesc - Suceava este de asemenea greu de evitat fără ocoluri importante) dar și peste Dunăre (cel mai evident exemplu fiind lipsa oricărui pod între Calafat, după terminarea sa, și Giurgiu sau lipsa unei legături rapide între sistemul urban Brăila-Galați și Tulcea). O altă legătură interregională care este afectată de o îngustare este cea dintre Muntenia și Moldova, podul peste Buzău de la Mărăcineni fiind lipsit de alternative viabile pentru un trafic însemnat pe o rază foarte mare (opțiunea de ocolire prin Brăila presupunând de asemenea un traseu mult prelungit).

#47. **Rețeaua feroviară** are configurația determinată în principal de caracteristicile reliefului și accentuează rolul de polarizare pe care îl joacă marile centre urbane, dintre care se detașează capitala București. Densitatea rețelei este de 45,9 km/1.000 km<sup>2</sup>, patru dintre regiunile de dezvoltare și multe din județele țării depășind această medie. Regiunea București-Ilfov are cea mai mare densitate de căi ferate - 165,3 km/ 1.000 km<sup>2</sup>, ceea ce înseamnă de aproape patru ori media națională. Densitatea

căilor ferate din România se ridică la două treimi din cea germană, și este mai redusă cu aproape un sfert față de cea din Polonia. Performanța utilizării căii ferate din România, chiar cu nivelul scăzut de calitate a serviciilor, măsurate prin viteza comercială, este doar la jumătate față de media UE. În transportul de mărfuri, se înregistrează o proporție de 28% din totalul tonelor/km transportat, ceea ce ne situează la aproape jumătate de maxima UE. Se poate aștepta ca investițiile în infrastructura feroviară să conducă cel puțin la o stabilizare a utilizării acesteia în transportul de mărfuri, ceea ce apoi va genera efecte benefice și pentru reducerea congestiei arterelor rutiere și diminuarea efectelor negative ale transportului mărfurilor pe șosele.

#48. În ceea ce privește căile feroviare, infrastructura a cunoscut o degradare continuă în ultimele două decenii, pe lângă dezafectarea unor linii și reducerea numărului de garnituri observându-se și o creștere îngrijorătoare a duratei de parcurs, toți acești factori contribuind la scăderea considerabilă a utilizării trenului în defavoarea celorlalte moduri de transport, în special cel rutier.

#49. **În ceea ce privește transportul fluvial și maritim**, România beneficiază de poziția avantajoasă dată de accesul la Marea Neagră, dar și la fluviul Dunărea. Principalul port maritim al României este Constanța. Navigația pe căi interioare fluviale este slab dezvoltată, principalul corp de apă navigabil fiind Dunărea, cu cele mai importante porturi: Galați, Drobeta Turnu-Severin, Giurgiu, Călărași, Brăila, Tulcea. Principalul canal navigabil este Canalul Dunăre - Marea Neagră dintre Cernavodă și portul Constanța, din care se desprinde o secțiune conectând Poarta Albă de Midia Năvodari. Traficul din portul Constanța crește consistent, deși rata creșterii s-a redus în ultimii ani, deservind atât România cât și țările învecinate. În contextul dezvoltării viitoare a piețelor de export pentru produse agricole și alte mărfuri vrac, Dunărea reprezintă o oportunitate importantă pentru a conecta portul Constanta la piețele europene și a reduce ponderea transportului rutier, poluator și consumator de resurse neregenerabile.

#50. Astfel, distanța de 3 ori mai mică între canalul Suez și portul Constanța față de distanța canal Suez – Rotterdam, precum și creșterea economică a statelor din Europa Centrală și de Sud-Est au determinat o dezvoltare semnificativă a portului Constanța, care a ajuns în perioada 2005-2008 pe poziția 15 în ierarhia porturilor europene după traficul de mărfuri. Astfel, porturile de la Marea Neagră, alături de cele spaniole la Marea Mediterană, se numără printre ariile portuare cu cea mai mare dezvoltare, crescând de la un trafic neglijabil la circa 1,7 % (din care 1,6 % în Portul Constanța) din piața europeană în perioada 1995-2007 (OECD, 2010)

#51. Deschiderea la Marea Neagră și capacitatea portului Constanța de a genera un trafic consistent reprezintă un avantaj teritorial pentru conectarea la fluxurile mondiale. Constanța poate deveni nod principal pentru exporturile Uniunii Europene către Asia, în special în cazul mărfurilor care se pretează la transporturile maritime. Pentru a valorifica la maximum aceste avantaje, este însă necesară transformarea fluviului Dunărea într-un coridor constant de trafic fluvial, precum și îmbunătățirea semnificativă a legăturilor interioare, în special a transportului feroviar (prin modernizarea liniilor ferate) dar și crearea unei alternative eficiente pentru transportul rutier (prin dezvoltarea rețelei de autostrăzi), diminuând astfel timpul de acces și costurile de transport dinspre și către Europa Centrală și lărgind astfel aria de colectare și de desfacere a mărfurilor care tranzitează portul Constanța.

#52. **Transportul aerian** este deservit de 53 de aeroporturi, dintre care doar 16 sunt funcționale la nivel internațional și doar 5-6 funcționează efectiv în acest regim. Traficul aerian rămâne la un nivel redus, reprezentând doar 3% din traficul de persoane și 1% din transportul de bunuri, și este dominat de

aeroportul Henri Coandă din București. Din cei circa 10 milioane de pasageri transportați, aproximativ 6,7 milioane au tranzitat aeroportul Henri Coandă în 2010, și câte 1 milion au tranzitat aeroportul Timișoara și respectiv Cluj-Napoca. Rețeaua centrală TEN-T cuprinde pe teritoriul României aeroporturile Henri Coandă din București și Traian Vuia din Timișoara, iar rețeaua TEN-T globală cuprinde aeroporturile Constanța, Tulcea, Craiova, Brașov, Sibiu, Cluj-Napoca, Oradea, Baia Mare, Bacău, Suceava și Iași. Corespunzător obligațiilor de țară membră UE, România sprijină realizarea proiectului "cer unic european" pentru a crea un spațiu aerian integrat, care presupune crearea unor blocuri funcționale de spațiu aerian configurate după necesități tehnice și operaționale, și nu după granițe geografice.

#53. În ciuda structurii policentrice a sistemelor de transport aerian, arhitectura de ansamblu a teritoriului Uniunii Europene rămâne tributară modelului centru-periferie. Astfel, capitala București nu reușește încă să se impună drept un hub aerian important la nivel european. După numărul de aterizări și decolări, aeroportul București Henri Coandă se afla doar pe locul 29 în Uniunea Europeană în anul 2010; mai mult, într-o ierarhie a aeroporturilor după numărul de călători tranzitați în același an, principalul aeroport al capitalei nu se afla în primele 40 aeroporturi europene.

#54. În corelare cu poziția orașelor din România la nivel global în ceea ce privește sectorul de servicii și cel financiar, Municipiul București reprezintă principala poartă către Europa și către restul lumii, cu conexiuni rezonabile către destinații din afara continentului european, dar având la rândul său doar o importanță regională. Chiar și în condițiile unor valori reduse și generalizate de accesibilitate pentru întreg spațiul național, se pot distinge trei aeroporturi care preiau rolul de puncte de deservire pentru regiunile pe care le polarizează. Este vorba despre aeroporturile din Timișoara, Cluj-Napoca și într-o măsură mai mică Iași.

#55. **În ceea ce privește transportul intermodal**, ca parte a obiectivelor europene privind transportul durabil, principalele noduri la momentul actual sunt: zona urbană funcțională a municipiului București (care include municipiile Ploiești și Giurgiu), Timișoara, Constanța, Iași.

#56. **Transportul energiei electrice.** Liniile electrice aeriene de 220 kV și 400 kV din sistemul național de transport au o vechime apropiată de durata normală de funcționare (32-48 ani – conform HG 2139/2004), cca. două treimi din acestea atingând deja durata de funcționare normală. Totuși starea tehnică reală a instalațiilor se menține la un nivel corespunzător ca urmare a faptului că se desfășoară un program riguros de mentenanță și că s-a impus un program susținut de rețehnologizare și modernizare a instalațiilor și echipamentelor.

#57. **Rețeaua de transport și distribuție de gaze** este într-un stadiu avansat de depreciere, cu 64% din totalul lungii rețelei de distribuție fiind mai veche de 25 de ani și aproximativ 46% din echipamentele de distribuție fiind mai vechi de 15 ani. În anul 2010, existau 866 de localități – dintre care 72% în zonele rurale – neracordate la rețelele de gaze (Sursa: Strategia energetică a României pentru perioada 2007 – 2020 actualizată pentru perioada 2011 – 2020). Pentru a garanta securitatea furnizării de gaze, este nevoie să fie diversificate sursele de gaze, prin construirea de noi conducte care ar asigura transportul gazelor din noile regiuni direct în Europa.

#58. **Din punct de vedere al accesului la comunicații broadband (în special internet)**, România se plasează între ultimele locuri la nivel european. Acest lucru se întâmplă deși viteza de conexiune și rata de conectivitate au valori foarte mari la nivel național, plasând România pe locul 4 în Europa. Deși s-a reușit digitalizarea completă a rețelei de comunicații, operatorii de servicii nu au dezvoltat rețeaua de

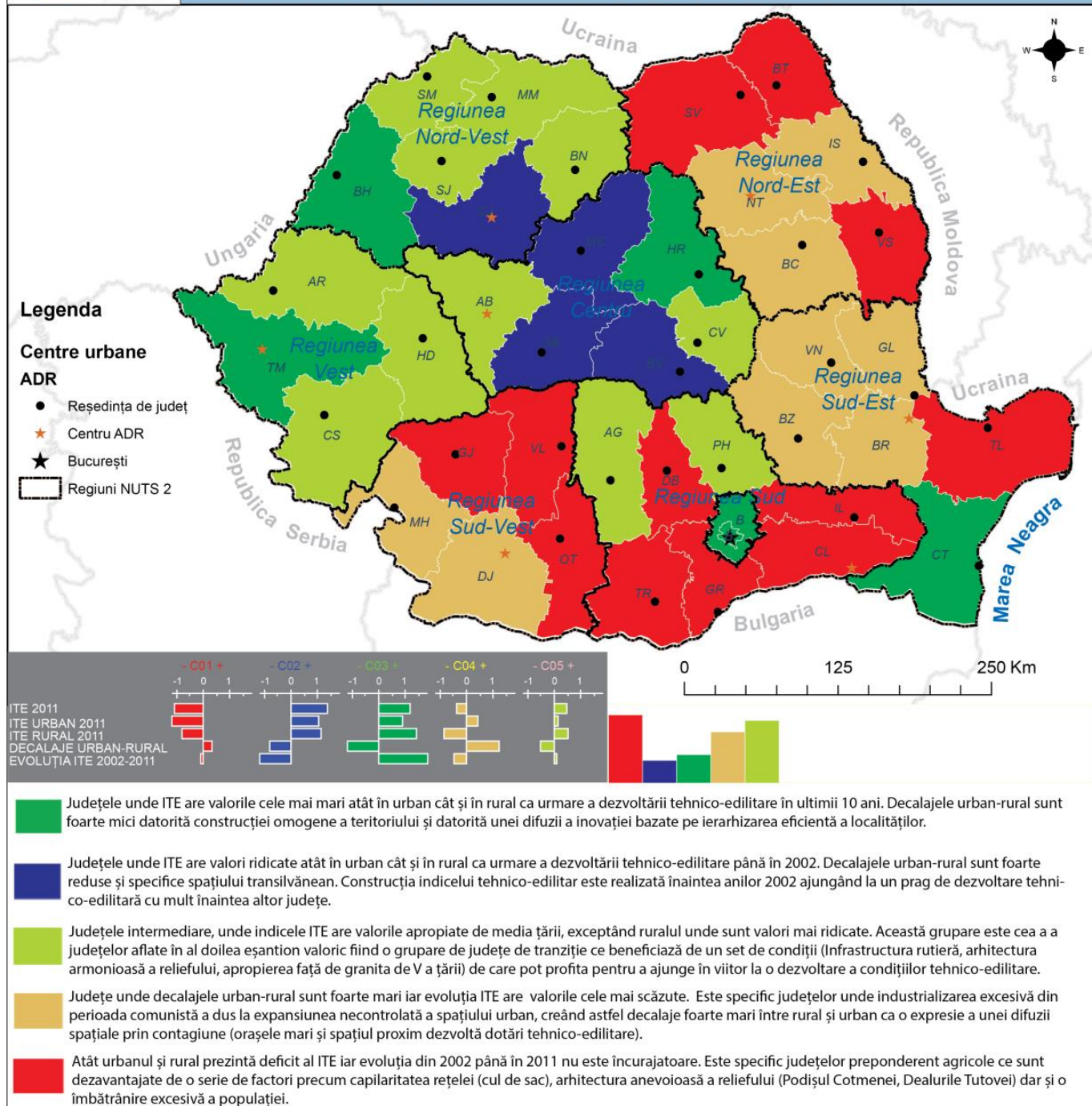
comunicații spre mediul rural. De obicei, operatorii de rețea dezvoltă servicii cu precădere în mediul rural plasat în jurul orașelor, localitățile depărtate de reședințele de județ având acces mai redus la serviciile de comunicații. Datorită faptului că dezvoltarea rețelei de comunicații este strâns corelată cu dezvoltarea unei rețele de alimentare cu energie electrică stabilă pentru localități și este dependentă de existența unor drumuri de acces moderne care să ofere și siguranța traseelor, este necesar se asigure sincronizarea între extinderea celor trei rețele.

#59. Diferențierile și inegalitățile spațiale privind **conectarea locuințelor la infrastructură tehnico-edilitară** (gaz, apă caldă, apă curentă, baie în locuințe, încălzirea centralizată și canalizare) sunt analizate pentru spațiul românesc, atât la nivel județean (pe medii de rezidență – urban și rural), cât și la nivel comunal.

#60. Disparitățile anului 2011 în ceea ce privește dotarea tehnico-edilitară a locuințelor prezintă o distribuție ridicată în partea de V și centrală, valorile cele mai mici identificându-se în regiunea de dezvoltare N-E și S. Județele cu dotarea tehnico-edilitară cea mai mare (Brașov, Constanța și Timiș) au o pondere a valorilor de peste 75%, ceea ce înseamnă că mare parte a locuințelor sunt dotate corespunzător din punct de vedere tehnico-edilitar. Pe de altă parte, valorile cele mai scăzute ale dotării tehnico-edilitare sunt în județele agricole (Teleorman, Olt, Vaslui). Natura factorilor de dezvoltare comunitară este diversă, dar se impun atât gradul scăzut de coeziune al județelor (datorită factorilor fizico-geografici – Colinele Tutovei), cât și caracterul preponderent agricol al acestor județe, fapt ce creează premisele unei subdezvoltări comunitare. Valori scăzute se regăsesc pentru toate județe din Câmpia Română, precum și în Podișul și SubCarpații Getici.

#61. Valorile medii spre ridicate se păstrează în toată regiunea Centru și Vest, fiind îndeaproape urmate de Regiunea Nord-Vest. Caracterul periferic al regiunilor Nord-Est și Sud-Est este evidențiat și cu această ocazie, prezentând valori sub medie, chiar și în cazul unor județe precum Iași sau Galați.

#62. Pentru evidențierea la nivel regional a caracteristicilor județene în ceea ce privește calitatea dotărilor tehnico-edilitare s-a folosit metoda analizei pe baza clasificărilor ascendente pentru a realiza tipologii de analiză a județelor pornind de la: indicele tehnico-edilitar la nivel județean (2011), indicele tehnico-edilitar la nivel județean pe mediu rural (2011), indicele tehnico-edilitar la nivel județean pe mediu urban (2011), diferența indicatorului tehnico-edilitar la nivel urban față de nivelul rural (2011), evoluția indicatorului tehnico-edilitar (2011) față de anul 2002.



Figură 7. Clasificarea pe baza indicilor tehnico edilitari (Sursa: raport PCER-UAUIC)

## Diagnostic - Sistemul teritorial conectiv

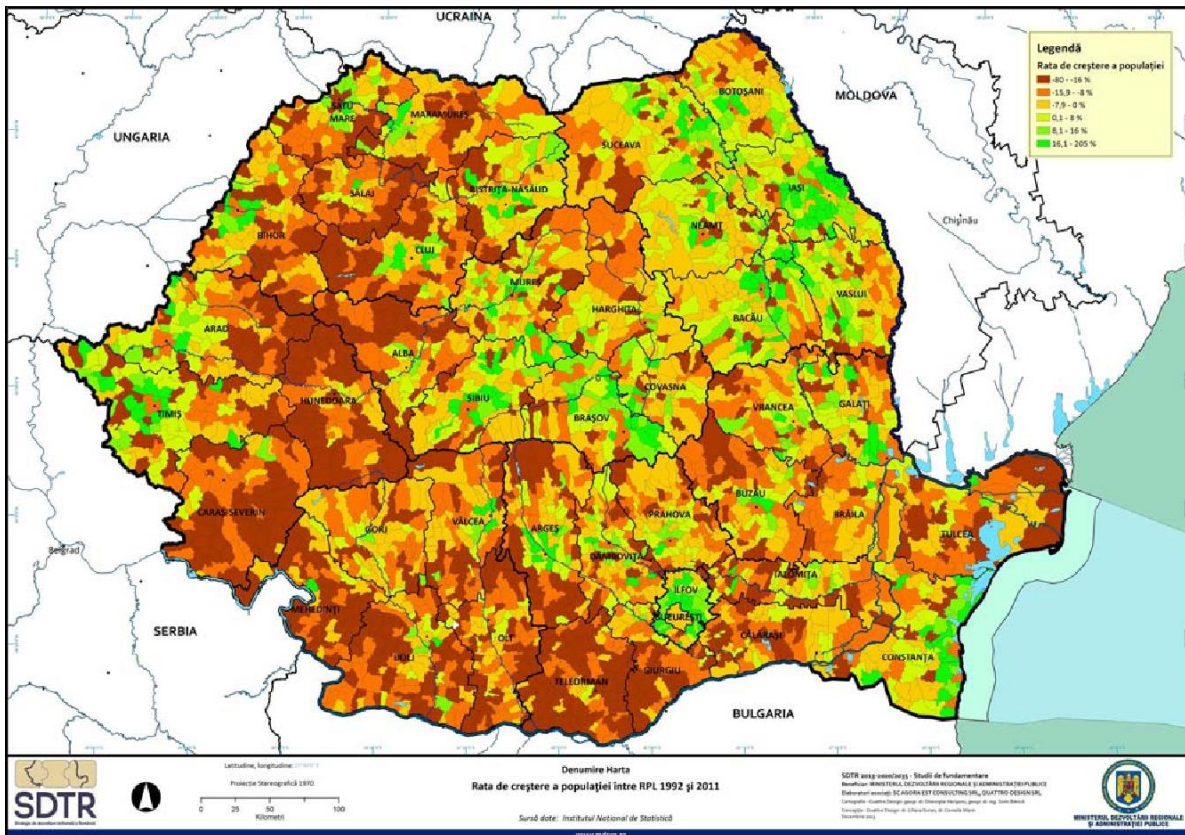
<i>Puncte tari</i>	<i>Puncte slabe</i>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. România este traversată de trei din cele zece coridoare pan-europene: IV (Arad - București - Constanța/ Craiova), VII (Fluviul Dunărea) și IX (Iași - București - Giurgiu), traversând zonele de Sud, Est și Vest ale țării;</li> <li>2. Cea mai mare densitate de drumuri în regiunile București-Ilfov (47,9%), Regiunea Sud, Regiunea Sud-Vest, Regiunea Nord;</li> <li>3. Regiunile Nord-Vest și Vest, așezate la intersecția axelor de comunicare N-S și E-V, dispun de o rețea bine dezvoltată și repartizată echilibrat în teritoriu;</li> <li>4. Existența unor proiecte în curs de derulare în ceea ce privește extinderea rețelei rutiere de mare viteză;</li> <li>5. Rețeaua feroviară are configurația determinată în principal de caracteristicile reliefului și accentuează rolul de polarizare pe care îl joacă marile centre urbane, dintre care se detașează capitala București;</li> <li>6. România beneficiază de poziția avantajoasă dată de granițele cu Marea Neagră, dar și de fluviul Dunărea; principalul port maritim este Constanța;</li> <li>7. Pentru transportul aerian, 16 aeroporturi sunt funcționale la nivel internațional; cel mai important aeroport este Henri Coandă - București, care concentrează peste 50% din numărul pasagerilor;</li> <li>8. În ceea ce privește transportul intermodal, principalele puncte de terminal pentru România sunt: București, Timișoara, Constanța;</li> <li>9. Dependență energetică medie; rezerve minerale încă neexploatate;</li> <li>10. Importante resurse de energie regenerabilă: potențial energetic eolian pe limita de Nord-Est la Sud-Est a țării, și în zona extracarpatică; potențial energetic solar - arcul extracarpatic; energie din micro-hidrocentrale/ biomasă în Moldova, munții Carpați, Subcarpați și zona de Sud;</li> <li>11. Conexiune bună la rețelele de telecomunicații, în special în mediul urban;</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rețeaua de transport rutier deficitară, incompletă și fără posibilități de interconectare prea rapide;</li> <li>2. Calitatea slabă a drumurilor; ponderea ridicată a drumurilor nemodernizate;</li> <li>3. Situația critică a drumurilor locale din mediul rural; Inexistența traseelor de rezervă (existând pericolul izolării unor areale, cât și a întreruperii legăturilor între marile regiuni ale României);</li> <li>4. Partea nordică a țării nu are conexiuni directe la rețeaua TEN-T;</li> <li>5. Autostrăzile ocupă un mic procent din lungimea rețelei rutiere;</li> <li>6. Rețele feroviare nemodernizate sau slab dezvoltate;</li> <li>7. Navigația pe căi interioare fluviale este slab dezvoltată, principalul fluviu navigabil fiind Dunărea, cu cele mai importante porturi: Galați, Drobeta Turnu-Severin, Giurgiu, Călărași, Brăila, Tulcea;</li> <li>8. Lipsa unui sistem integrat de transport al persoanelor sau mărfurilor, pe distanțe lungi;</li> <li>9. Slaba irigare a zonelor urbane funcționale din cauza lipsei unei integrări a unui sistem inter-modal la nivelul regiilor autonome de transport;</li> <li>10. Slaba exploatare a beneficiilor legate de amplasamentul periferic al țării în raport cu limitele Uniunii Europene - exploatarea amplasamentului ca punct terminus și de legătură cu țările non-UE;</li> <li>11. Consum ridicat de energie electrică a consumatorilor industriali în defavoarea consumatorilor non-casnici și costuri sporite pentru cei din urmă;</li> <li>12. Discrepanțe în ceea ce privește racordarea la energia electrică între mediul urban și cel rural, în general localitățile greu accesibile fiind cele mai defavorizate;</li> <li>13. Număr mic al utilizatorilor de internet în mediul rural; ultimul loc ocupat de România la nivelul UE în ceea ce privește utilizarea internetului.</li> </ol>
<b>Disparități</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Localitățile din zonele rurale, și mai ales din zonele muntoase, sunt cele mai greu accesibile;</li> <li>2. Zonele cele mai defavorizate și greu accesibile rămân cele din Nordul, Sud-Estul țării și cele limitrofe regiunilor muntoase;</li> <li>3. Acces limitat al persoanelor la internet, cu valori reduse pentru Regiunile Nord-Est, Sud-Est, Sud-Vest.</li> </ol>	

## 2.3 Provocări demografice

#63. România se confruntă cu un declin accentuat al populației. Potrivit datelor de recensământ, între 2002 și 2011 numărul total de locuitori s-a redus cu 7,2%, o valoare apropiată înregistrându-se și pentru municipii și orașe (-5%).

#64. Cauzele declinului demografic sunt legate de fertilitatea scăzută (1,3 copii/femeie), ceea ce nu asigură înlocuirea generațiilor, migrația externă (ale cărei valori sunt ridicate, dar nu sunt cuantificate exact - în special, în cazul migrației temporare pentru muncă). Dintre cei plecați la muncă, 65% au vârste cuprinse între 20 și 40 de ani, deci sunt din categoria persoanelor active din punct de vedere al procreării. Nu în ultimul rând, scăderea populației este legată de mortalitatea generală – care înregistrează încă valori ridicate în România, deși s-a stabilizat după anul 2000 în jurul valorii de 12%. Scăderea naturală a contribuit cu -55,2 % la declinul numeric al populației, în timp ce migrația netă a contribuit cu -2,8 %. În 2012 locuiau în alte state ale UE, 2,4 mil români.

#65. Potrivit estimărilor Eurostat, dacă actualul declin demografic continuă, populația României va scădea la 19,8 milioane de persoane până în anul 2035, de la 21,4 milioane cât s-a înregistrat la începutul anului 2010, urmând apoi să se reducă, până în 2060, la 17,3 milioane de locuitori. Conform Eurostat, populația României ar putea scădea cu 7,5% până în 2035, aceasta fiind a patra scădere din spațiul european, după cele înregistrate de Bulgaria (-15,3%), Letonia (-12,7%) și Lituania (-10,6%).



Figură 8. Scăderea populației la nivel național (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

<sup>1</sup>Date finale RPL 2011

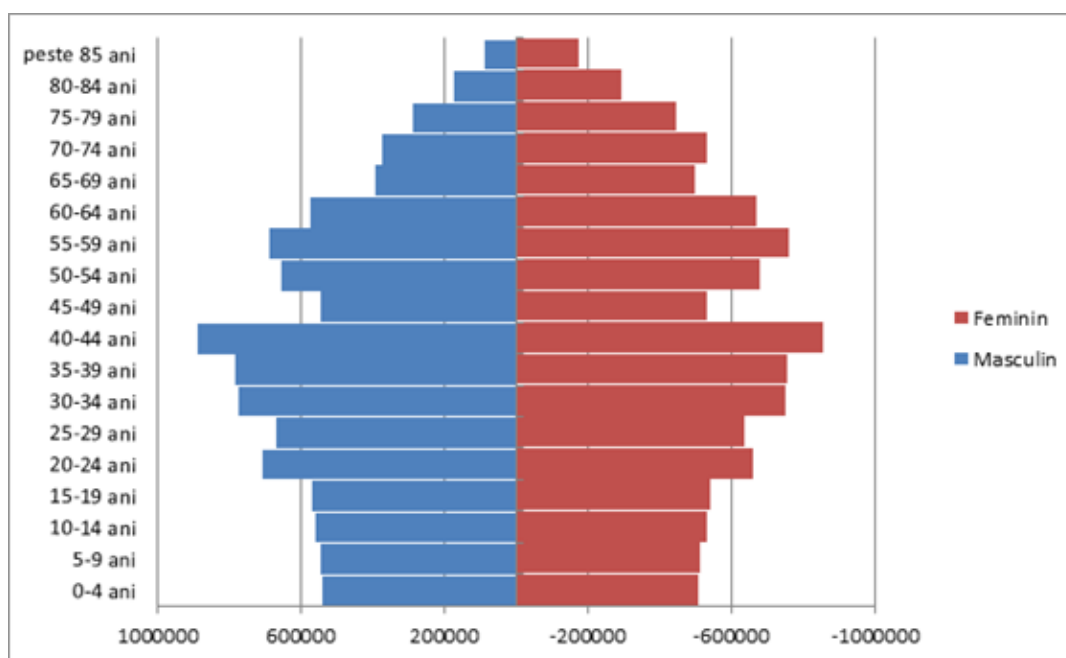


#66. În profil teritorial populația este și va fi în scădere în toate regiunile țării. INS2 arată că, până în anul 2030 este anticipată o diminuare mai accentuată a populației în regiunile Sud-Muntenia (cu peste 425 mii locuitori) și Sud-Vest Oltenia (cu aproape 400 mii locuitori).

#67. Speranța de viață la naștere reprezintă un indicator important pentru starea de sănătate a populației. La nivel național a înregistrat o evoluție ascendentă continuă atât pentru mediul urban, cât și pentru cel rural. Contribuția cea mai importantă la creșterea speranței de viață la naștere după 1996 a avut-o reducerea mortalității la vârstele adulte și avansate și, într-o măsură mai redusă, la vârstele tinere (INS 2009).

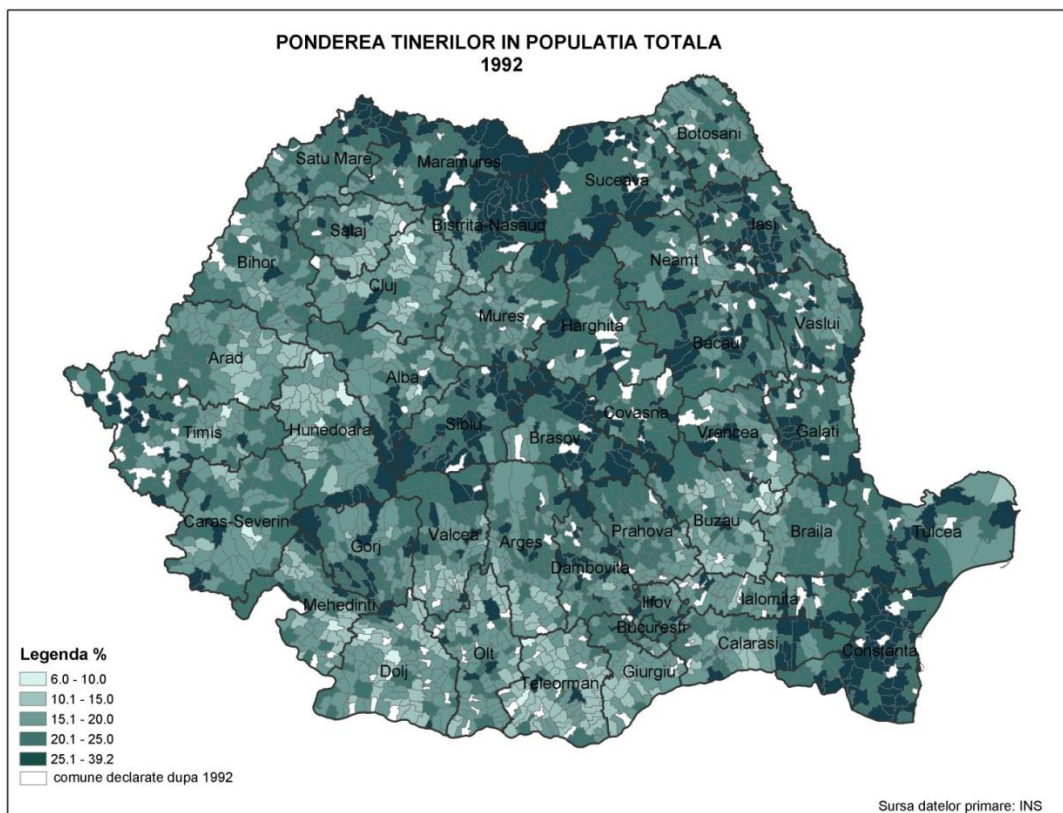
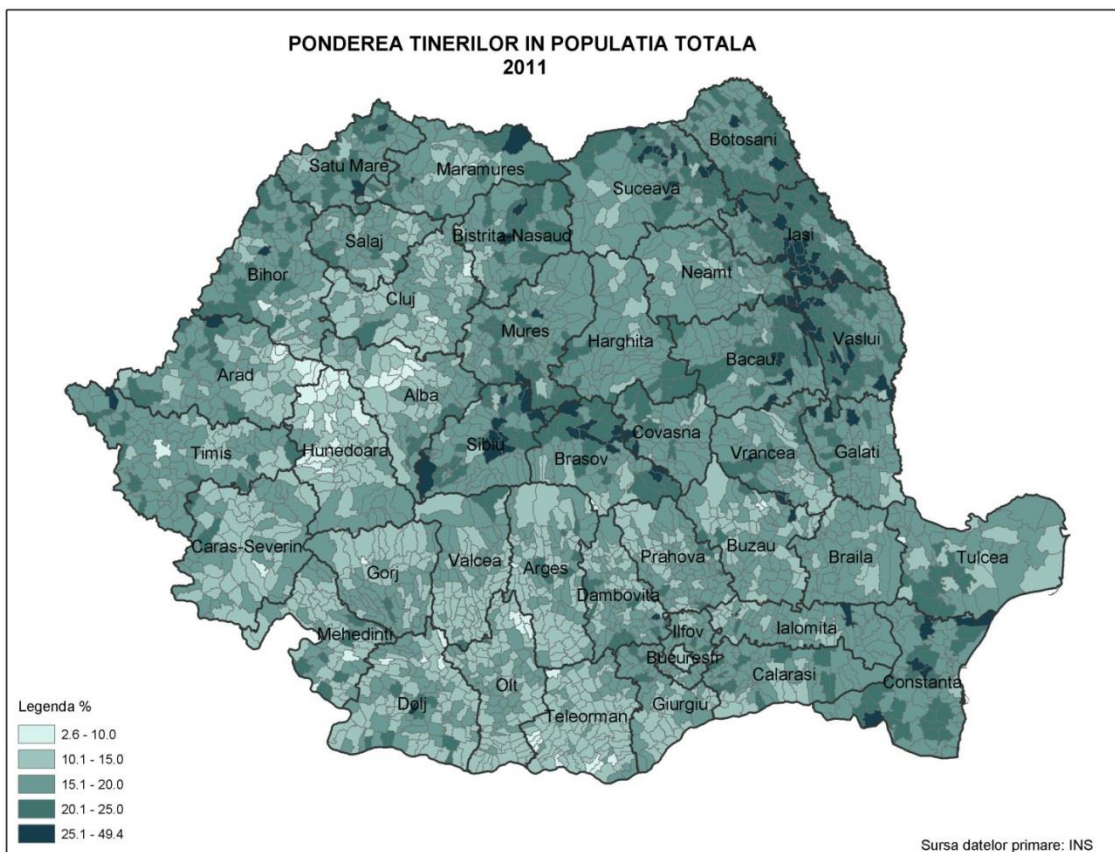
	1998-2000	2000-2002	2002-2004	2004-2006	2006-2008	2007-2009	2008-2010
<b>Total pop.</b>	70,53	71,18	71,32	72,22	73,03	73,33	73,47
<b>Masc</b>	67,03	67,61	67,74	68,74	69,49	69,68	69,76
<b>Fem</b>	74,20	74,90	75,06	75,80	76,68	77,09	77,30
<b>Urban</b>	71,31	72,02	72,15	72,98	73,76	74,16	74,38
<b>Masc</b>	67,84	68,55	68,62	69,56	70,29	70,58	70,78
<b>Fem</b>	74,86	75,51	75,70	76,34	77,16	77,67	77,91
<b>Rural</b>	69,53	70,08	70,34	71,23	72,05	72,23	72,26
<b>Masc</b>	65,93	66,35	66,67	67,69	68,42	68,51	68,45
<b>Fem</b>	73,49	74,20	74,41	75,13	76,05	76,36	76,54

Figură 9. Speranța de viață la naștere a populației din România (Sursa: INS, Tendințe sociale)



Figură 10. Piramida populației, România, 2010, % total populație (Sursa datelor: INS)

<sup>2</sup>Proгноza populației României, pe județe în perioada 2007-2050 (2008)



Figură 11. Pondere tineri din total de populație (Sursa: INS)

#68. Populația României, din punct de vedere al vârstei, are următoarea structură: 15% populație cuprinsă între 0-14 ani, 70% între 15-65 de ani și 15% peste 65 de ani. Caracteristicile principale ale piramidei vârstelor din 2011 sunt detaliate în grafic. Potrivit literaturii de specialitate, România prezintă o piramida a vârstelor similară ca profil modelului care indică scăderea populației, evidențiind o populație cu semne avansate de îmbătrânire demografică. Vârful ascuțit al piramidei denotă o durată medie de viață redusă. Problema principală pe termen lung este reprezentată de baza îngustă a piramidei (și cu tendință continuă de îngustare), care pune sub semnul întrebării sustenabilitatea pe termen mediu și lung a sistemelor de asigurări sociale pentru pensii și pentru sănătate<sup>3</sup>, relevând încă o dată necesitatea unor măsuri de stimulare a natalității și realizarea unor politici publice eficiente în domeniul educației, sănătății, locuirii, reconcilierii vieții de familie cu cea profesională.

#69. **Gradul de dependență** demografică (ian. 2012) (raportul dintre populația grupelor 0-14 ani și 65 ani și peste și grupa de 15-64 de ani) a înregistrat la nivelul UE: 50,2%. Datele Eurostat situează România în ultima parte a clasamentului (56,2%), fiind depășită de alte state recent intrate în UE: Cehia, Polonia, Slovacia, Slovenia. Valori ridicate ale ratei de dependență demografică indică o pondere mare a persoanelor vârstnice sau a copiilor.

#70. În corelație strânsă cu acest indicator, *ponderea populației de 60 de ani și peste*, evidențiază o accelerare a fenomenului de îmbătrânire a populației, tendință caracteristică nu doar mediului rural, dar și celui urban. Ponderea populației de 65 de ani și peste are o creștere aproape paralelă cu media UE 27 în ultima decadă.

Anul	2002	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Ponderea populației vârstnice/ total (%)</b>	19,22	19,36	19,49	19,70	20,10	20,49	20,83
<b>Ponderea populației vârstnice/ rural (%)</b>	24,19	23,79	23,76	23,75	23,92	23,98	24,02

Figură 5 Evoluția populației vârstnice, total și rural. (Sursa datelor: INS)

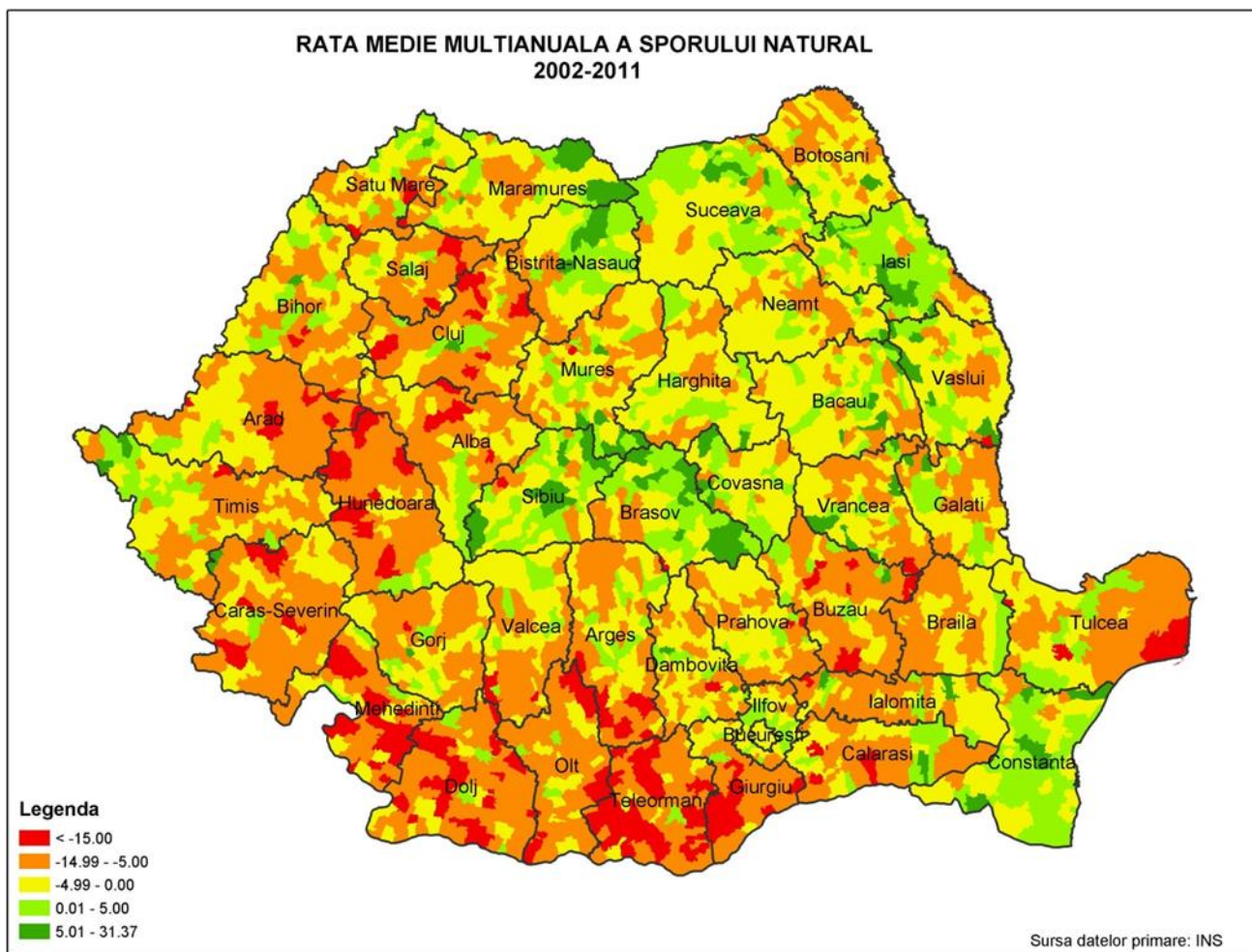
#71. Scăderea populației este cauzată de diminuarea numărului de nașteri, ratele reduse de fertilitate, îmbătrânirea populației și amploarea fenomenului de emigrație. Potrivit datelor statistice, la nivel național nu s-a înregistrat creștere naturală după 1992. De asemenea rata de creștere (calculată din însumarea ratei sporului natural și a soldului migratoriu) s-a menținut negativă de-a lungul perioadei 1992-2011.

#72. În intervalul 2000-2010, la nivel LAU<sup>4</sup>, se constată o serie de schimbări, astfel se observă o atenuare a valorilor natalității pentru localitățile din zona Moldovei și o creștere la nivelul zonei polarizate de București, la nivelul județului Timiș (jumătatea vestică), Brașov, Sibiu etc.

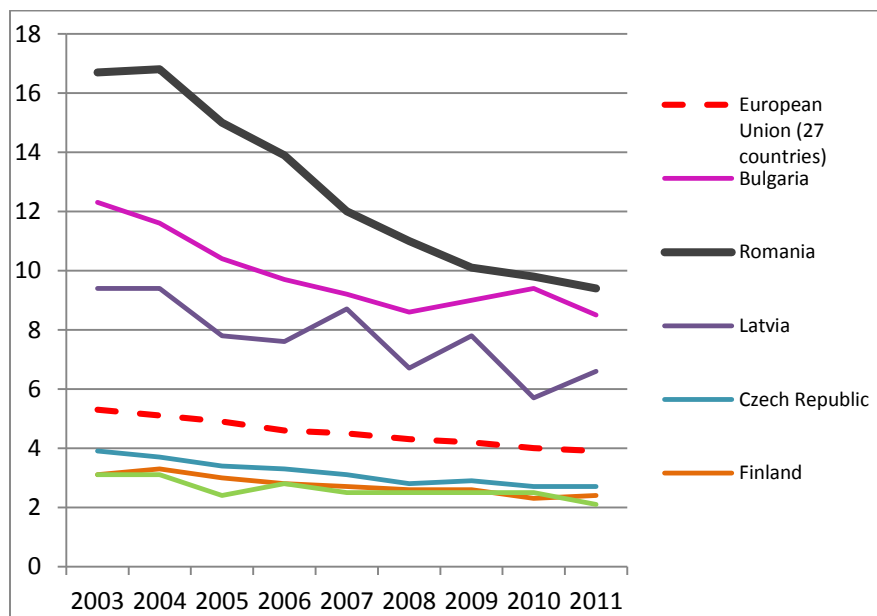
România are cea mai mare rată de mortalitate infantilă din UE, de peste două ori mai mare decât rata medie UE, fiind urmată de Bulgaria și Letonia. Ca evoluție în timp, România a avut tradițional o mortalitate infantilă foarte ridicată, dar diferența față de UE 27 tinde să se reducă în ultimii ani.

<sup>3</sup>INSP Profilul stării de sănătate în România pe baza indicatorilor comunitari ECHI (2011)

<sup>4</sup> Local administrative unit 2 (Nomenclatorul unităților teritoriale pentru statistică NUTS)



Figură 6. Rata sporului natural (Sursa datelor: INS)



Figură 7. Evoluția ratei mortalității infantile la nivelul unor state membre UE (Sursa: prelucrare după datele Eurostat)

- #73. Mortalitatea infantilă a înregistrat o tendință de scădere după anul 1990 atât în mediul urban cât și în cel rural. La nivel național rata mortalității infantile s-a redus de la 26,9 (1990) la 9,8 decese la 1000 de copii născuți-vii (2010).
- #74. Una dintre tendințele principale post 1989 este reprezentată de restructurarea *fluxurilor migratorii interne între urban și rural* în contextul crizei economice din anii 1990 care a lovit în special populația din urban, prin creșterea șomajului și a costurilor aferente locuinței. Datele INS evidențiază clar amploarea tot mai mare a fenomenului migrației de la oraș la sat. **Dacă până în anul 1997, plecau mai multe persoane din mediul rural în cel urban, tendința a început să se inverseze: anual, aproximativ 28000 de persoane au părăsit orașele în favoarea satelor.** În 2010, un număr record de peste 133.000 de români au părăsit orașul și s-au stabilit la țară. După cum arată prof. V. Ghețău<sup>5</sup>, migrația urban-rural este, în cea mai mare parte o migrație de retur care a determinat revenirea în rural. Criza, lipsa locurilor de muncă și șomajul, cheltuielile mari de întreținere de la bloc și prețurile mai ridicate ale alimentelor sunt principalele motive care îi determină pe români să se mute în mediul rural (așa-numita migrație de subzistență).
- #75. Capacitatea redusă a economiei naționale de a genera locuri de muncă plătite corespunzător a încurajat și încurajează exodul de forță de muncă calificată (dar nu numai) în afara granițelor țării. Migrația masivă (externă și internă) din zonele mai puțin dezvoltate (rurale și orașe mici) a generat dezechilibre și chiar depopulări în profil teritorial (Muntenia, județele limitrofe Dunării, din jurul capitalei, dar și în regiuni din centrul Transilvaniei și sudul Olteniei), atunci când nu a fost compensată de natalitate precum în Moldova și Maramureș.
- #76. La nivelul UE 27, creșterea populației din ultimii ani s-a datorat ratelor nete de migrație ridicate, iar românii sunt considerați cei mai mobili, fiind urmași de polonezi și germani<sup>6</sup>. În intervalul 2001-2009, numărul românilor aflați în afara granițelor țării a înregistrat cea mai mare creștere la nivelul UE (de la 0,3 milioane în 2001 la 1,9 milioane în 2009).
- #77. **Structura etnică.** De-a lungul ultimelor 7 recensăminte, ponderea românilor a crescut constant până în 2002, dar pe fondul declinului demografic, la ultimul recensământ valoarea indicatorului a scăzut cu 1 pp. Numărul populației de naționalitate maghiară a înregistrat o evoluție ușor negativă, alături de germani, în timp ce populația roma a înregistrat o creștere ușoară. Acest fapt se datorează atât fertilității ridicate din cadrul populației roma (Zamfir-Zamfir coord. 1992, Berevoiescu 2002), cât și datorită faptului că începând din 1966, din ce în ce mai multe persoane se declară de etnie romă<sup>7</sup>

<sup>5</sup> Ghețău, Vasile, (2007), *Declinul demografic și viitorul populației României*, Editura Alpha MDN, Buzău

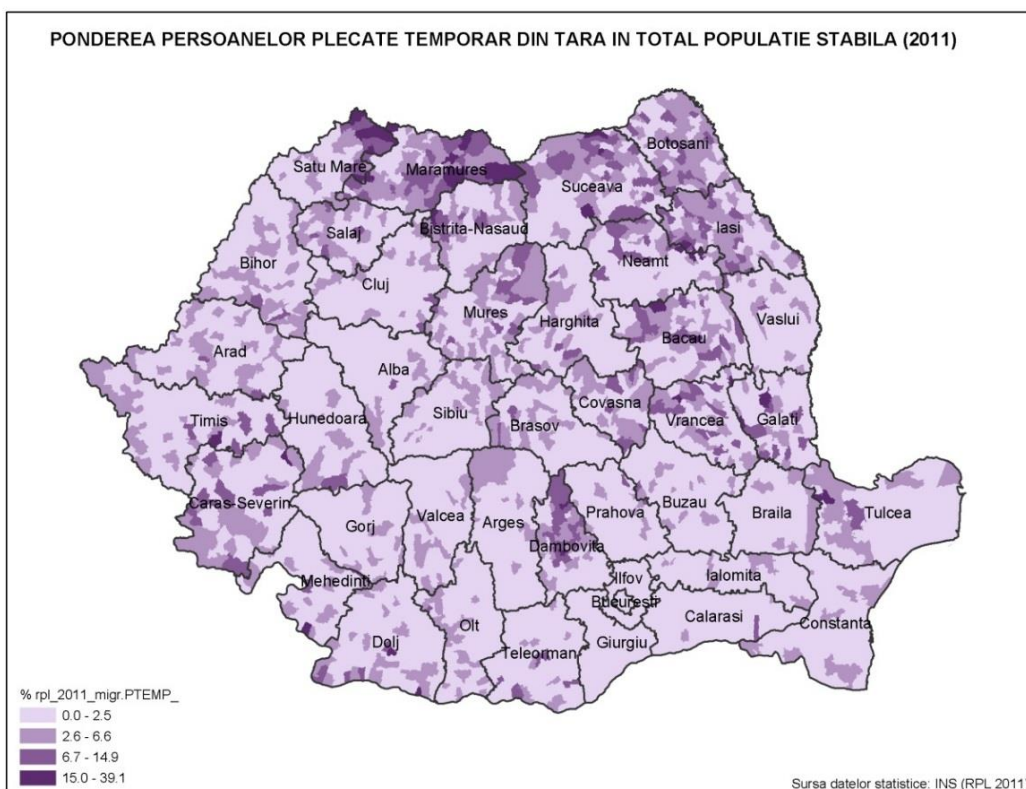
<sup>6</sup> Eurostat – Demography Report 2010 (2011)

<sup>7</sup>Tamas K, Veress I, Minorități din România. Dinamici demografice și identitare, ISPMN, Cluj Napoca 2010

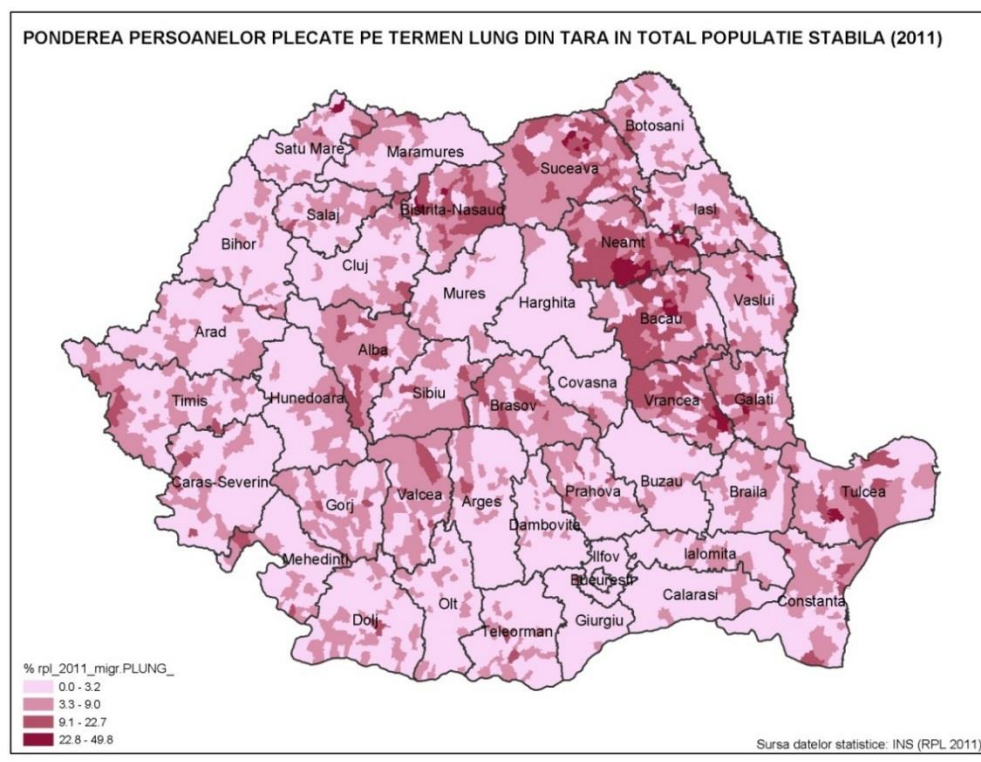
Situația concentrării teritoriale a etniilor este prezentată în tabelul următor:

	≥80 % Majoritate locală	50 - 80 % Majoritate locală	20-50% Minoritate semnificativă	10-20% Minoritate semnificativă	Sub 10% Diaspora
<b>Bulgari</b>	1	1		1	49
<b>Cehi</b>	6	1	1	2	40
<b>Croați</b>	2				21
<b>Germani</b>		1	14	11	663
<b>Greci</b>		1			54
<b>Maghiari</b>	564	19 9	280	179	1154
<b>Romi</b>	16	51	348	510	2599
<b>Ruși-lipoveni</b>	9	4	5	8	101
<b>Sârbi</b>	6	4	12	10	115
<b>Slovaci</b>	12	5	10	11	134
<b>Tătari</b>		2	4	7	61
<b>Turci</b>	3	4	2	8	117
<b>Ucraineni</b>	21	9	24	29	321

**Figură 8. Nr. localități după etnia predominantă (2002).**Sursa: Agregare informații raport Minorități din România – dinamici demografice și identitare (2010)



Figură 16. Ponderea persoanelor plecate temporar din țară din în total populație stabilă (2011)



Figură 9. Ponderea persoanelor plecate pe termen lung din țară din în total populație stabilă (2011)

## 2.4 Capacitatea administrativă

#78.

**Reformele în structura administrației inițiate în ultimii 10 ani**, în special ca urmare a unor recomandări/ condiționalități ale unor instituții internaționale precum Banca Mondială sau Comisia Europeană, au formulat coordonatele drumului de parcurs pentru asigurarea capacității administrative corespunzătoare unei dezvoltări socio-economice durabile, în concordanță cu ritmul de dezvoltare al altor state din UE. Strategia formulată în 2004 (Strategia actualizată a Guvernului României privind accelerarea reformei în administrația publică, 2004 – 2006, aprobată prin HG nr. 699/2004), realizată înaintea aderării la Uniunea Europeană, a identificat trei direcții de acțiune principale:

- procesul de descentralizare;
- reforma funcției publice (creșterea performanței funcționarilor publici, sistem de salarizare, carieră, independența politică etc.);
- reforma procesului de formulare și coordonare a politicilor publice (diverse reglementări formulate și implementate exclusiv la nivelul administrației publice centrale).

Rezultatele Strategiei de reformă 2004 – 2006, deși importante, nu au fost pe deplin consolidate deoarece după intrarea României în Uniunea Europeană atât susținerea politică a noilor inițiative, cât și capacitatea de coordonare a acestora de la nivelul administrației s-au diminuat considerabil.

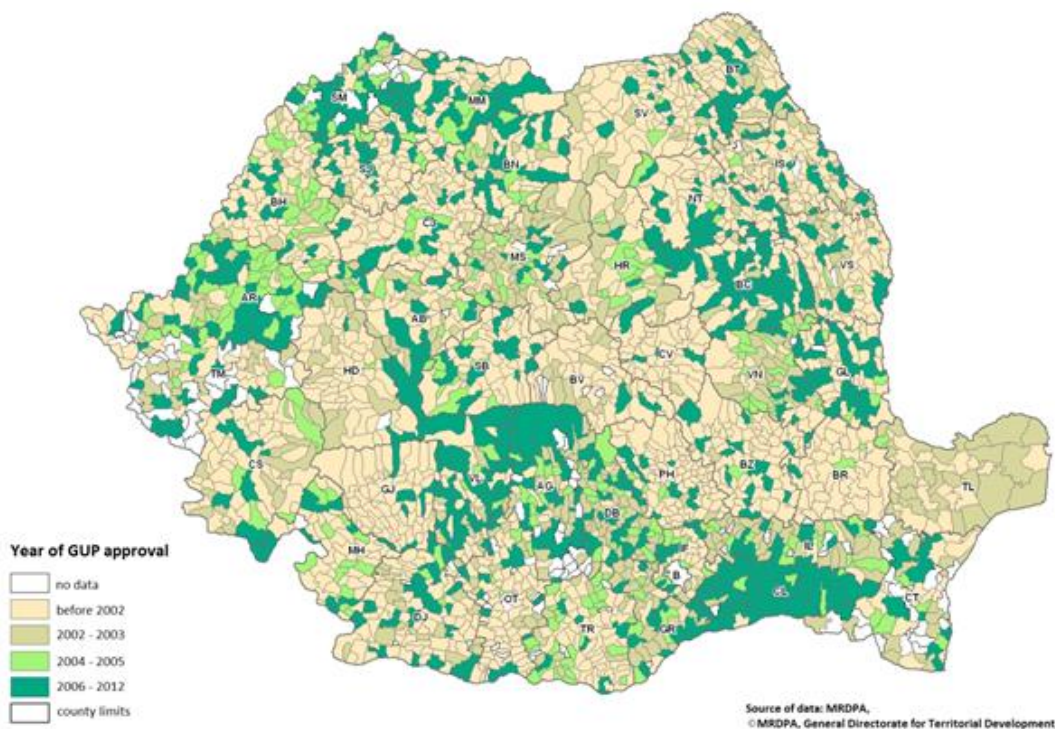
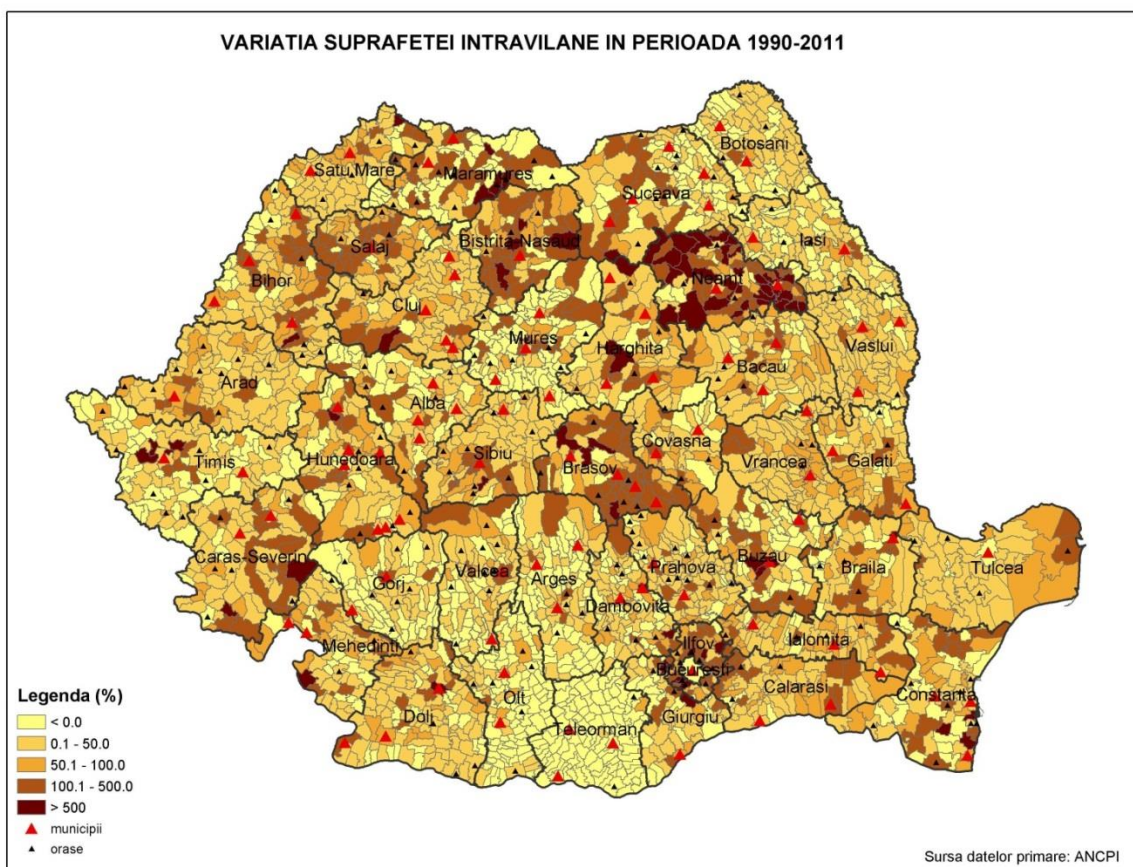
#79.

**Planificarea strategică** este exprimată în România prin numeroase strategii de dezvoltare locală, de planuri strategice de dezvoltare socio-economică, master-planuri de turism sau strategii naționale pentru diverse sectoare. Aproape fiecare instituție publică are o strategie elaborată și aprobată oficial în ultimii 5 ani. Impactul teritorial nu este același pentru orice domeniu de planificare – sectorul transporturilor, este mult mai relevant pentru teritoriu decât, de exemplu, o strategie în sectorul justiției. Teritoriul este atât bază pentru o cunoaștere reală a fenomenelor concrete, cât și vector de integrare prin însăși natura sa, pentru că în teritoriu se întâlnesc toate sectoarele societății - educație, sănătate, mediu, energie, etc. Documentațiile de amenajarea teritoriului, deși prin definiție au un caracter strategic, nu sunt în fapt expresia asumării unor programe publice decât în rare cazuri, ci exerciții care încorporează cunoștințe specifice tehnice, dar nu demonstrează acoperirea zonei de management și administrație publică. **Planificarea strategică teritorială necesită o corelare între argumentul tehnic și voința politică.**

#80.

Necesitatea consolidării planificării teritoriale a fost subliniată în numeroase studii și documente cu caracter strategic. Pentru evidențierea urgenței reformei și consolidării sistemului de planificare teritorială putem avea în vedere multiplele efecte negative înregistrate în ultima perioada pe fondul lipsei de reglementare, monitorizare și implementare a unor planuri de dezvoltare sustenabile. Astfel, de exemplu, din 1990 până în 2008 suprafața intravilanelor localităților a crescut cu 70%. Această dezvoltare spațială a ariilor urbane nu se corelează însă cu evoluția ponderii populației urbane (aceasta fiind aflată în stagnare și chiar în declin).





Figură 18. Variația suprafeței intravilanului și anul aprobării planului de urbanism general (Sursa datelor primare: ANCP și analiză MDRAP)

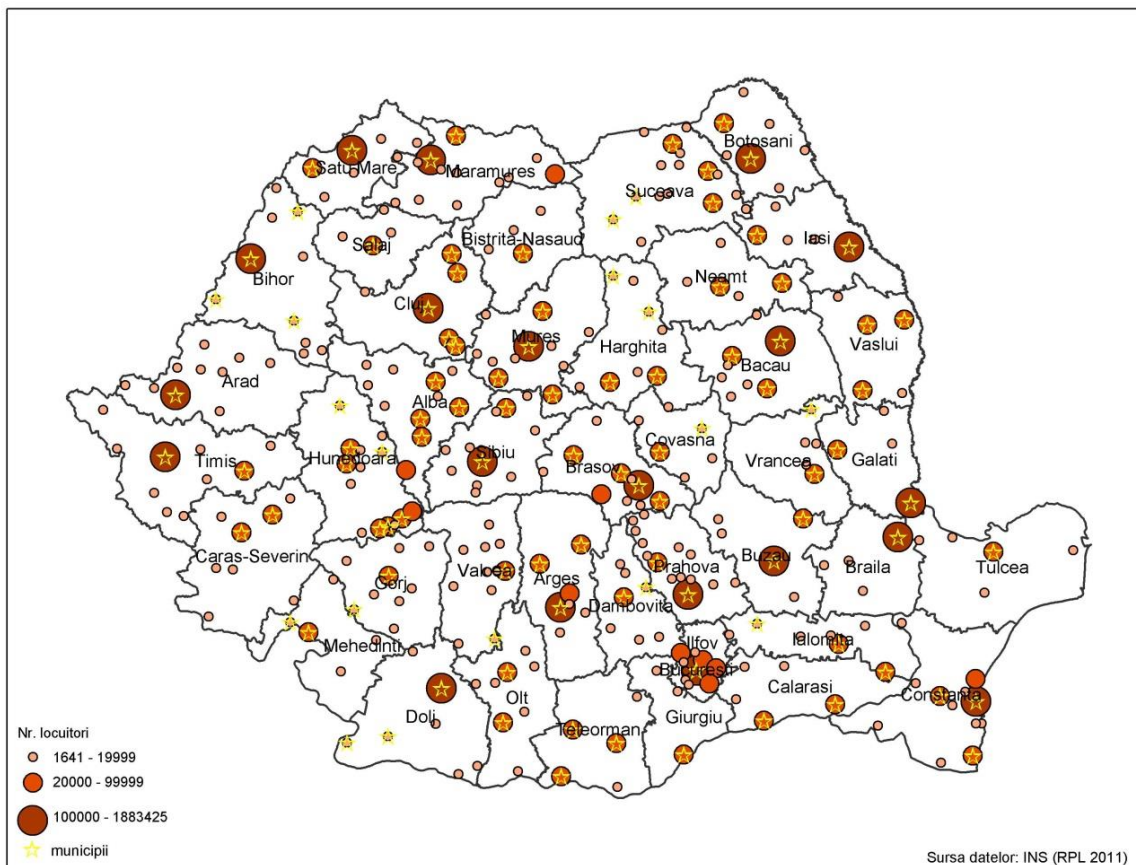
## 2.5 Zonificare a teritoriului național și principalele elemente de diagnostic

Complementar procesului de fundamentare adresat întregului teritoriu național, fundamentarea strategiei s-a bazat și pe o analiză realizată la nivelul unor zone cu specific geografic. Astfel, în vederea operaționalizării obiectivelor strategice la nivelul unor teritorii cu specific geografic, analizele realizate au abordat următoarele tipuri de zone: zone urbane, zone rurale, zone montane, zone transfrontaliere, zona costiere, precum și alte zone cu o localizare variabilă în raport cu dinamicile socio-economice de la nivelul teritoriului (ex. zone în declin demografic, zone cu potențial economic).

Metodologiile de delimitare a acestor tipuri de teritorii sunt prezentate în anexa strategiei.

### 2.5.1 Zone urbane

#81. **Rețeaua urbană a României este alcătuită din 320 de localități urbane – 103 municipii și 217 orașe.** Conform raportului Băncii Mondiale, ***Orașe competitive. Remodelarea economiei geografice a României (2013)***, „pe hârtie, România este una dintre cel mai slab urbanizate țări din Europa. Parțial, această caracterizare poate fi atribuită însă modului în care sunt definite zonele urbane ale României”. Indexul de aglomerare pentru România sugerează faptul că nivelul de urbanizare este mai mare cu aproximativ 10% față de datele oficiale – adică 65% față de 55%.



Figură 10. Rețeaua urbană - categorii de mărime demografică a orașelor (Sursa: DGDR. MDRAP)

#82. Rețeaua de localități din România prezintă o **distribuție spațială echilibrată dar este polarizată de către București**, oraș care a avut cea mai puternică creștere economică dintre orașele din fostul bloc

comunist, concentrând peste 50% din investițiile străine din România și contribuind cu peste 25% la PIB-ul național. De altfel, România este una din țările **cu cel mai mare grad de hipertrofiere urbană** (diferența dintre capitală și restul localităților urbane) din Europa. Această polarizare puternică a Bucureștiului a cauzat o slabă dezvoltare economică a orașelor adiacente, pe o rază de aproximativ 100 de km ne-existând un oraș cu o populație mai mare de 50.000 de locuitori (cu excepția Ploieștiului), prin urmare, cele existente sunt incapabile să contrabalanseze sau să fructifice influența Capitalei.

#83.

O altă problemă cu privire la echilibrul rețelei de localități urbane este **lipsa unei categorii consistente și bine configurate de orașe mijlocii** – din totalul de 320 de localități urbane, 279 au sub 50.000 de locuitori (86%). Doar 20 de orașe au o populație cuprinsă între 50 - 100.000 de locuitori și numai 13 orașe se încadrează în categoria 100-200.000 de locuitori și numai 8 orașe peste 200.000 de locuitori

#84.

**Tendința de (re)ruralizare este evidentă în cazul orașelor mici și mijlocii** (Ianoș I., 2006) și se manifestă prin renunțarea la facilitățile urbane (alimentare cu apă curentă, termoficare), care au devenit prea scumpe pentru o parte din locuitorii urbani, creșterea populației ocupate în agricultură, la care se adaugă un flux important al migrației de reîntoarcere și extinderea urbană necontrolată în afara spațiului destinat locuințelor, unde acestea sunt lipsite de regulă de cele mai elementare facilități (atât zone prospere cât și zone sărace).

România – Evoluția împărțirii administrativ-teritoriale (1968-2012)			1968	2012	Creștere localitate 1968-2012	Creștere UAT 1968-2012	Procent total localitate 2012	Procent total UAT 2012	
URBAN	MUNICIPII	1	47	103	-	+119%	-	3.2%	
	ORAȘE	2	189	217	-	+15%	-	6.9%	
	TOTAL Municipii+Orașe	3 (1+2)	236	320	-	+36%	-	10.1%	
	Localități componente	Localități urbane componente	4	368	473	+29%	-	3.5%	-
		Sate aparținătoare	5	232	470	+103%	-	3.4%	-
		Comune suburbane	6	145	0	-100%	-	0	-
		Sate în comune suburbane	7	551	0	-100%	-	0	-
TOTAL localități componente	8 (4+5+7)	1151	943	-18%	-	6.9%	-		
TOTAL localități urbane	9 (3+8)	1387	1263	-9%	-	9.2%	-		
RURAL	COMUNE	10	2561	2861	-	-12%	-	89.9%	
	Reședințe de comună		2561	2861	-11%	-	22.9%	-	
	Localități componente		9775	9652	-1%	-	77.3%	-	
	Total localități rurale	11	12366	12487	+1%	-	90.8%	-	
TOTAL UNITĂȚI ADMINISTRATIV TERITORIALE			2797	3181	-	+14%	-	-	
TOTAL LOCALITĂȚI			12 (9+11)	13753	13750	-0.02%	-	100	-

Figură 11. Evoluția numărului de localități în perioada 1968-2012 (Sursa: Studii de fundamentare SDTR)

#85.

În perioada 1990-2010 au fost declarate **60 de orașe noi**, dar pentru cele mai multe dintre acestea, această **trecere de la rural la urban nu a fost dublată și de asigurarea dotărilor și a serviciilor** pe care, trebuie să le îndeplinească un oraș.

#86.

În perioada 1990-2012 se evidențiază o **scădere accentuată a populației urbane din orașele mari** (peste 100.000 locuitori), precum și **reducerea numărului de orașe mijlocii** (între 20 și 100 mii locuitori) în urma declinului lor demografic. În paralel s-a înregistrat o **creștere a numărului de orașe mici** (sub 20 mii locuitori), precum și a **populației totale a acestora**. Aceste tendințe sunt cauzate de un spor natural negativ, de **migrația populației din orașe către rural (ca efect al restructurării industriale) sau în zonele periurbane**, cu precădere în zonele de polarizare ale marilor municipii inclusiv în orașele

mici din această zonă, ca urmare a fenomenului de expansiune urbană și de migrația în afara țării pentru muncă.

#87. Structura pe vârste reflectă un **proces lent de îmbătrânire demografică**, cauzat mai ales de scăderea natalității. Această degradare continuă a structurii pe vârste este considerată mult mai gravă de specialiștii demografi decât scăderea numărului populației totale.

#88. **Economia orașelor românești a fost zguduită de două elemente majore care au avut un impact major în dezvoltarea acestora – restructurarea industrială de după anul 1990 și criza financiară începută în anul 2008.** Cele mai afectate au fost **orașele mono-industriale** sau cele cu întreprinderi industriale gigant implantate în mod artificial în perioada socialistă și care, după 1989, nu au putut dezvolta noi activități care să preia forța de muncă disponibilizată.

#89. **Totuși, orașele mari aflate în plin proces de expansiune a serviciilor** pot fi enumerate printre câștigătoarele perioadei de tranziție (Benedek, 2005). La polul opus, se află **orașele mici și mijlocii, centrele industriei prelucrătoare în declin, orașele miniere, reședințele de județ cu populație crescută artificial după 1968.** Astfel, numeroase centre urbane au cunoscut un declin socio-economic ceea ce a generat diminuarea rolului lor în dezvoltarea arealelor adiacente. De asemenea se constată **acumularea unor probleme sociale** la nivelul acestora (atât ca întreg, cât și la nivelul unor arii intraurbane), ce afectează populația în declin și îmbătrânită, dependentă de prestații și servicii de asistență socială.

#90. Orașele dezavantajate din punct de vedere economic, cu o economie în declin, lipsă generalizată a locurilor de muncă, absența forței de muncă educate și cu puține oportunități de dezvoltare a competențelor au fost incluse în categoria comunităților dezavantajate, conform raportului Băncii Mondiale *Elaborarea strategiilor de integrare pentru zone sărace și comunități defavorizate (2013)*.

#91. Istoricul zonelor sărace intraurbane urmează traiectoria descrisă de politica de industrializare a orașelor (Lazăr A., 2002). Conform aceluiași raport, **zonele intraurbane sărace** generate de segregarea socio-economică din orașele românești acumulează dezavantaje pe mai multe niveluri: (1) mai mult de jumătate dintre locuitori trăiesc în gospodării sub limita națională de sărăcie; (2) condiții de locuit mizere; (3) rată mare de șomaj și sub-angajare (4) dependența de ajutorul social; (5) proporție mare a familiilor monoparentale; (6) preponderență mare a minorității de etnie romă; (7) rată mare de delincvență; (8) reputație socială negativă.

#92. **Provocările orașelor** identificate plecând de la caracteristicile urbanizării, problemele înregistrate cu potențial ridicat de risc, aspectele asupra cărora marja de intervenție este limitată, etc se referă la:

- grad slab de urbanizare – în cazul României, aproximativ 60%, în ciuda distribuției spațiale echilibrate,
- grad ridicat de hipertrofiere urbană (prin diferența dintre capitală și restul localităților urbane), cauzată de o serie de factori istorici,
- lipsa unei categorii consistente și bine configurate de orașe mijlocii,
- tendință de ruralizare a orașelor mici și mijlocii, asociată riscului de deteriorare a nivelului de trai al populației aflate în aceste zone,
- extinderea urbană necontrolată în afara spațiului destinat locuințelor și creșterea ponderii activităților agricole,

- scăderea accentuată a populației urbane din orașele mari precum și reducerea numărului de orașe mijlocii, cauzate de un proces lent de îmbătrânire demografică, de migrația populației din orașe către rural și periurban / respectiv polarizării urbane,
- dezechilibre ale economiei orașelor ca urmare a restructurării industriale și crizei financiare începute în 2008,
- existența unor probleme de mediu în zonele urbane.

## Zone metropolitane

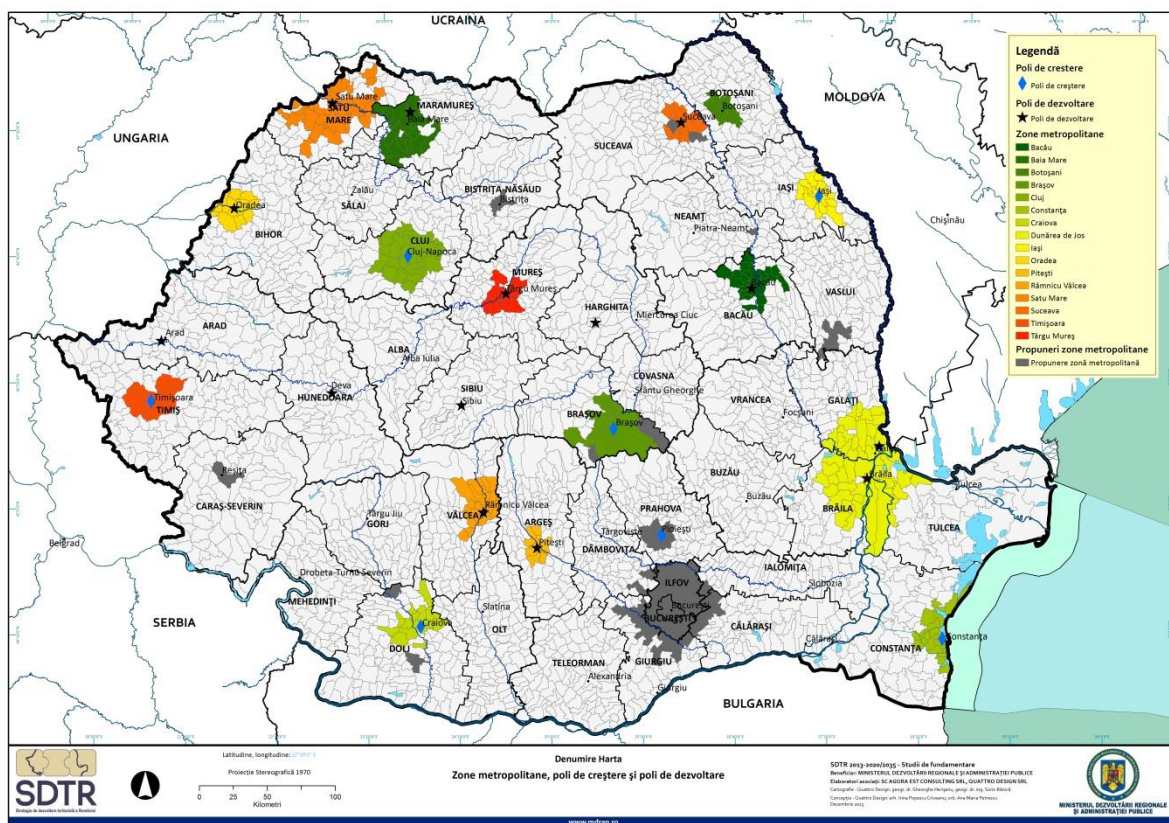
#93. **Înființarea zonelor metropolitane** este rezultatul individualizării nevoii de spațiu suport pentru dezvoltarea unor așezări urbane, ce s-au impus în rețeaua națională și regională de așezări printr-o dezvoltare economică accentuată. Noul nivel de dezvoltare reprezintă o provocare majoră pentru factorii de decizie, obligați să identifice sistemele de management teritorial, capabile să atingă obiective de dezvoltare majore într-un nou context teritorial.

#94. Cu toate că ideea de dezvoltare metropolitană și-a făcut loc în cercurile politice din România (de exemplu, pentru a putea accesa fonduri aferente Programului Operațional Regional, cei șapte poli de creștere ai României au aplicat ca entități metropolitane), există în continuare o *înțelegere limitată a includerii așezărilor suburbane și peri-urbane* în categoria zonelor urbane funcționale.

#95. Dezvoltarea urbană care caracterizează ultimele decenii a pus în evidență **dezvoltarea rapidă a zonelor suburbane ale orașelor mari** – creând, implicit, o nevoie de redefinire a zonelor funcționale la nivel național. Cele mai multe orașe mari (cum sunt Timișoara, Cluj-Napoca și Iași) s-au extins către exterior în ultimele două decenii, iar acum fac parte din zone economice funcționale care și-au depășit cu mult granițele convenționale. Multe dintre companiile noi s-au localizat la periferia acestor orașe, iar oamenii fac naveta către aceste orașe, în căutarea de oportunități de muncă, studii, afaceri și relaxare.

#96. În cadrul legislativ existent s-au realizat deja câteva parteneriate care au dus la **formarea unor zone metropolitane**. În 2010 s-a constituit Federația Zonelor Metropolitane și Aglomerărilor Urbane fără participarea zonei metropolitane București. În privința constituirii zonei metropolitane București au existat mulți specialiști care au încercat să vină cu propuneri fundamentate privind gradul de extindere, ca parte esențială în procesul de metropolizare.

#97. **Serviciile publice urbane trebuie extinse la nivel metropolitan**, prin delegarea gestiunii din partea localităților către asociațiile de dezvoltare intercomunitară de tip zonă metropolitană sau către cele cu caracter special (alimentare cu apă și canalizare; transport public; etc).



Figură 21. Arii metropolitane funcționale și propuneri de arii metropolitane (Sursa: Statistică ADI; HCL)

## Orașe mici

#98. În paralel cu politica de dezvoltare a orașelor cu rol major în teritoriul național și cu cea de reducere a disparităților teritoriale, este necesară consolidarea palierului **orașelor mici**.

#99. La nivelul sistemului urban românesc, din cele 225 de orașe, 134 au sub 10.000 locuitori, iar 91 între 10.000 și 19.999. Față de 1992, se observă o creștere a numărului de orașe foarte mici. Aceste tendințe sunt cauzate de un spor natural negativ, de **migrația populației din orașe către rural (ca efect al restructurării industriale)** sau în **zonele periurbane**, cu precădere în zonele de polarizare ale marilor municipii inclusiv în orașele mici din această zonă, ca urmare a fenomenului de expansiune urbană, sau mai ales, ca urmare a declarării unui număr 60 localități drept orașe.

#100. În urma ierarhizării valorilor ratelor sărăciei putem extrage câteva caracteristici ale orașelor sărace<sup>8</sup>: **orașe mici care au înregistrat declin demografic în ultimii ani, orașe cu funcție predominant agricolă sau orașe care au avut funcții industriale (ex. miniere), orașe noi declarate după 1968 (cu precădere cele declarate după 2000)**. Orașele mici, în general, concentrează sărăcia comunitară, în principal din cauza **infrastructurii fizice deficitare**. În plus, din cauza dependenței de o singură întreprindere și/sau sub-dezvoltarea sectorului privat la nivel local, orașele mici sunt cele mai vulnerabile la restructurările

<sup>8</sup> Pornind de la calculele ratei sărăciei realizate în cadrul proiectului Harta sărăciei în România, beneficiar CASPIS

din economie și au fost cel mai grav afectate de reformele implementate până în prezent<sup>9</sup>.

- #101. **Cel mai scăzut nivel de instruire** îl regăsim în orașele mici, **cu profil agricol sau agroindustrial**, implicit cu oportunități limitate de ocupare a persoanelor cu studii superioare și cu acces limitat al populației la educația terțiară. Tinerii absolvenți de studii superioare din aceste localități migrează, într-o proporție covârșitoare, în marile centre urbane sau în străinătate, unde oportunitățile de găsim a unui loc de muncă pe măsura calificării lor sunt sporite.
- #102. **Diminuarea forței de atracție orașelor mici** se produce fie din cauza declinului economic, fie din cauza apropierii spațiale de alte centre urbane care le modifică relațiile cu localitățile rurale învecinate. Un exemplu relevant este dat de **orașele recente cu profil funcțional predominant agricol**.
- #103. În cazul orașelor mici și nu numai, probleme de dezvoltare deosebite se înregistrează în cazul tipurilor de **orașe monoindustriale**: majoritatea aparțin, din punct de vedere al specializării, industriei grele (extractivă, metalurgică, chimică, a construcțiilor de mașini), restul fiind monospecializate în ramurile industriei ușoare și alimentare. Cele mai multe orașe monoindustriale au apărut ca o consecință a urbanizării din perioada comunistă, bazată pe decizii politice de planificare socio-economică centralizată. Importanța acestor orașe în structura urbană națională a scăzut lent până la începutul secolului XXI, în contextul amplelor transformări produse în plan economic și social. Ponderea lor din numărul total de orașe la nivelul țării a crescut de la 13,6% în 1968 la 16,5% în anul 1992 și a scăzut la 9,0% în anul 2002, în timp ce în 2011, ponderea acestora a scăzut și mai mult. **Dispariția caracterului monoindustrial nu a însemnat însă și rezolvarea problemelor lor sociale și de mediu** (în cele mai multe cazuri).
- #104. **Cele mai scăzute salarii** sunt oferite în orașele mici, fără o economie solidă și **lipsite de investitori majori**, precum și în cele **bazate pe turism**, sector care oferă un nivel foarte scăzut de salarizare: Băile Olănești, Baia de Aramă, Dolhasca, Săliștea de Sus, Sărmașu, Sângeorz-Băi, Darabani, Cavnic, Bălan, Fierbinți-Târg, Nucet, Vicovu de Sus, Bucecea, Bechet, etc.
- #105. O analiză aprofundată a accesibilității celor 225 de orașe față de **axele prioritare TEN-T** reflectă faptul că doar **3 dintre acestea** au acces direct la rețeaua TEN-T rutieră, feroviară și fluvială (Calafat, Cernavodă, Murfatlar). **Un număr important de orașe au acces la axele prioritare rutieră și feroviară**, acestea având în general, un nivel de dezvoltare economică superior mediei, beneficiind de avantaje importante de localizare. Orașele cel mai puțin accesibile sunt localizate **în nordul țării, în zona subcarpatică și în cea montană**. Relativa izolare față de axele prioritare de transport, adevărate coridoare de dezvoltare, face ca orașele din această categorie să aibă un nivel mai scăzut de dezvoltare socio-economică, fiind mai puțin atractive pentru investiții.
- #106. O serie de orașe care au intrat în categoria așezărilor urbane, în ultimele două decenii, păstrează încă un **aspect preponderent rural, cu o infrastructură de transport, locuire și tehnico-edilitară deficitară (de exemplu au mai puțin de 25% din lungimea totală a străzilor modernizată)**. La acestea se adaugă o serie de orașe din zona montană, cu o rețea stradală foarte extinsă și care cuprinde inclusiv drumuri de acces în zonele montane și turistice, precum și drumuri de legătură cu trupurile izolate ale localităților și a căror modernizare completă ar implica un efort investițional substanțial (de ex. Vișeu de Sus etc.).

---

<sup>9</sup> Stănculescu M., coord., 2004, Sărăcie urbană – sărăcie rurală, raport CASPIS

#107. Totodată, poate fi menționată evaluarea **accesibilității turistice potențiale**<sup>10</sup> a orașelor mici din România în urma căreia au rezultat 5 categorii:

- orașe mici bine conectate la infrastructura tehnică generală, având resurse turistice importante, dar lipsite de o infrastructură turistică adecvată (o parte din stațiunile turistice cu tradiție, dar cu structuri de cazare nemodernizate: Târgu Ocna, Techirghiol, Geoagiu, Buziaș);
- orașe mici cu vestigii istorice și obiective culturale, dar cu accesibilitate redusă de transport și dotări turistice necorespunzătoare (Ocna Mureș, Oravița, Murfatlar, Sulina);
- stațiuni turistice urbane recunoscute (Sinaia, Predeal, Bușteni);
- orașe mici, cele mai avantajate din punct de vedere al dezvoltării turistice (Sinaia, Predeal, Băile Herculane, Călimănești, Eforie);
- orașe mici deprivat din punct de vedere al accesibilității turistice potențiale.

#108. În sectorul inferior al ierarhiei privind accesul la servicii medicale (număr de locuitori la un medic) se regăsesc 35 de orașe mici, din care o mare pondere o dețin orașele declarate recent.

#109. În privința calității fondului de locuințe, în mediul urban mic încă există deficiențe în ceea ce privește **alimentarea cu apă a locuințelor sau racordarea la sistemul de canalizare, sau dotarea locuințelor cu baie și bucătărie**. Cele mai mari probleme se înregistrează în zonele periferice și în localitățile mici unde sărăcia și criza utilităților publice generează o acută precaritate a locuirii.

#110. Din punct de vedere calitativ, din cauza **vechimei documentațiilor**, cu precădere la orașele mici și mijlocii, se constată **deficiențe în privința lipsei viziunii strategice** și reducerea la reguli simple de dezvoltare.

#111. Numeroase localități urbane **nu au avut acces la fonduri** din cauza neîndeplinirii criteriului de populație – de minim 10.000 de locuitori, chiar dacă printre aceste localități s-au numărat stațiuni turistice de interes național.

#112. În România, putem vorbi de **trei tipuri de evoluție**:

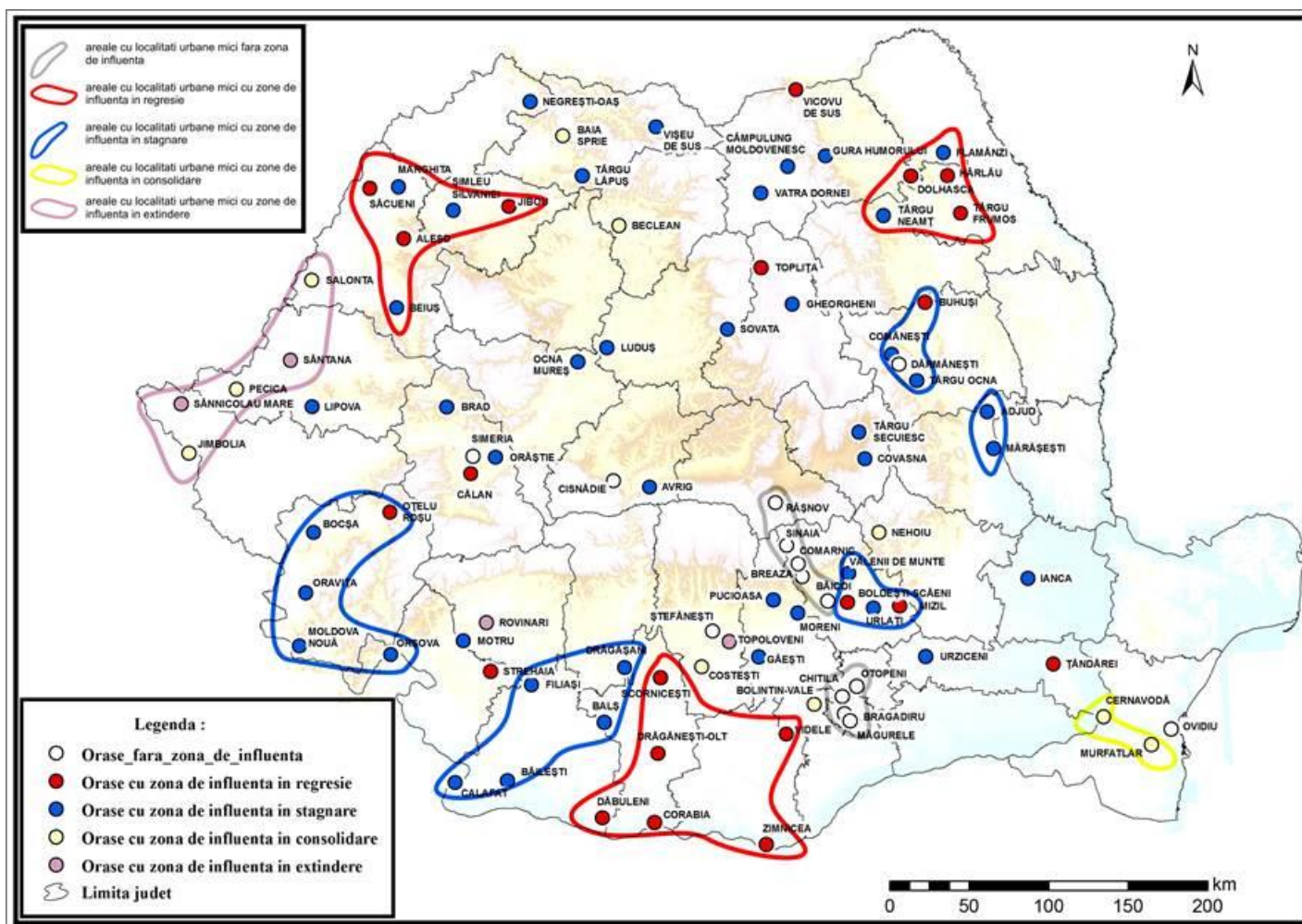
- orașele mici, localizate în zone rurale extinse, care dețin mai multe funcții de deservire ale acestor zone rurale și care prezintă zone de influență relativ bine conturate (atât orașe mici cu nivel de dezvoltare mediu: Babadag, Lipova, Hațeg, dar și orașe cu nivel de dezvoltare scăzut: Moldova Nouă, Vânju Mare, Hârlău, Hârșova etc.)
- orașele mici mai dezvoltate amplasate în apropierea unor centre urbane mari, de cele mai multe ori cu funcții administrative, a căror forță de polarizare o absoarbe pe cea a orașelor mici (Mioveni în apropierea municipiului Pitești, Plopeni lângă Ploiești, Ghimbav în proximitatea Brașovului, Eforie lângă Constanța)
- orașele mici mai puțin dezvoltate ale căror zone de influență sunt înglobate în zonele de influență ale unor orașe mai dezvoltate (indiferent de distanța față de acestea). În această ultimă categorie pot fi menționate: Ocnele Mari (încadrat în zona de influență a municipiului Râmnicu Vâlcea), Bumbesti Jiu (încadrat în zona de influență a municipiului Târgu Jiu), Amara (încadrat în zona de influență a municipiului Slobozia), Broșteni (Vatra Dornei), Salcea (Suceava), Bucecea (Botoșani), Livada (Satu Mare), Miercurea Nirajului (Târgu Mureș).

<sup>10</sup> Bănică A., Camară B, Accessibility and tourist function development of the romanian small towns (2011)



Totodată, după unele criterii de delimitare a zonelor de influență, orașele mari pot îngloba mai multe centre urbane mici din județ în zona lor de influență: Râmnicu Vâlcea (Ocnele Mari, Băile Govora, Băile Olănești), Ploiești (Plopeni, Urlați, Boldești Scăeni), Constanța (Techirghiol, Ovidiu, Năvodari), Baia Mare (Baia Sprie, Cavnic, Tăuții Măgherauș), Sibiu (Tâlmăciu, Cisnădie, Ocna Sibiului), Arad (Curtici, Nădlac, Pecica).

Rolul orașelor mici în dezvoltarea zonelor înconjurătoare este puternic dependent de configurația politică locală și de strategiile de dezvoltare la nivel național și județean. **Aceste orașe pot contribui la dezvoltarea zonei înconjurătoare:** ca centre de piață pentru produsele agricole din comunele învecinate, fie pentru consumatorii locali, fie ca puncte de legătură către piețele naționale și de export, ca centre de producție și distribuție a bunurilor și serviciilor către ruralul învecinat, ca centre de creștere și de consolidare pentru activitățile non agricole și ocupare prin dezvoltarea de IMM-uri sau prin localizarea unor filiale ale unor întreprinderi mari, prin atragerea de migranți din mediul rural prin cererea de forță de muncă neagră scăzând presiunea asupra orașelor mari.



Figură 21. Tipologie arii de polarizare a orașelor mici (Sursa: Studiu de fundamentare PATN-rețea de localități)

## Tipologie a localităților urbane – spre o specializare teritorială

#114.

O serie de obiective și problematici complexe care necesită soluționare fac necesară o nouă clasificare multicriterială a orașelor românești, respectiv:

- obiectivele privind dezvoltarea rețelei de localități, în prioritar specializarea teritorială, structurarea rețelei de localități și formarea zonelor funcționale urbane ;
- promovarea solidarității urban-rural;
- dezvoltarea adecvată a diferitelor categorii de teritorii;
- configurarea și susținerea unor pachete de proiecte adaptate specificului teritorial în vederea valorizării potențialului existent al localităților.

#115.

Toate așezările urbane necesită intervenții care să le crească atractivitatea, astfel încât să își poată menține populația și să poată juca rolul de polarizare a teritoriului învecinat;

Chiar dacă este necesară o anumită concentrare a fondurilor și investițiilor în localităților urbane cu puternic potențial de dezvoltare, orașele mici și mijlocii nu trebuie dezavantajate și necesită susținere (asigurarea serviciilor de interes general, creșterea accesibilității către principalii poli urbani etc.)

Așezările urbane trebuie să își consolideze punctele forte, care le asigură un rang superior (ex: finanțarea dezvoltării aeroporturilor sau a intervențiilor vizând creșterea calității învățământului superior în orașele de importanță internațională);

#116.

**Criteriile utilizate în stabilirea categoriilor de poli/orașe sunt:**

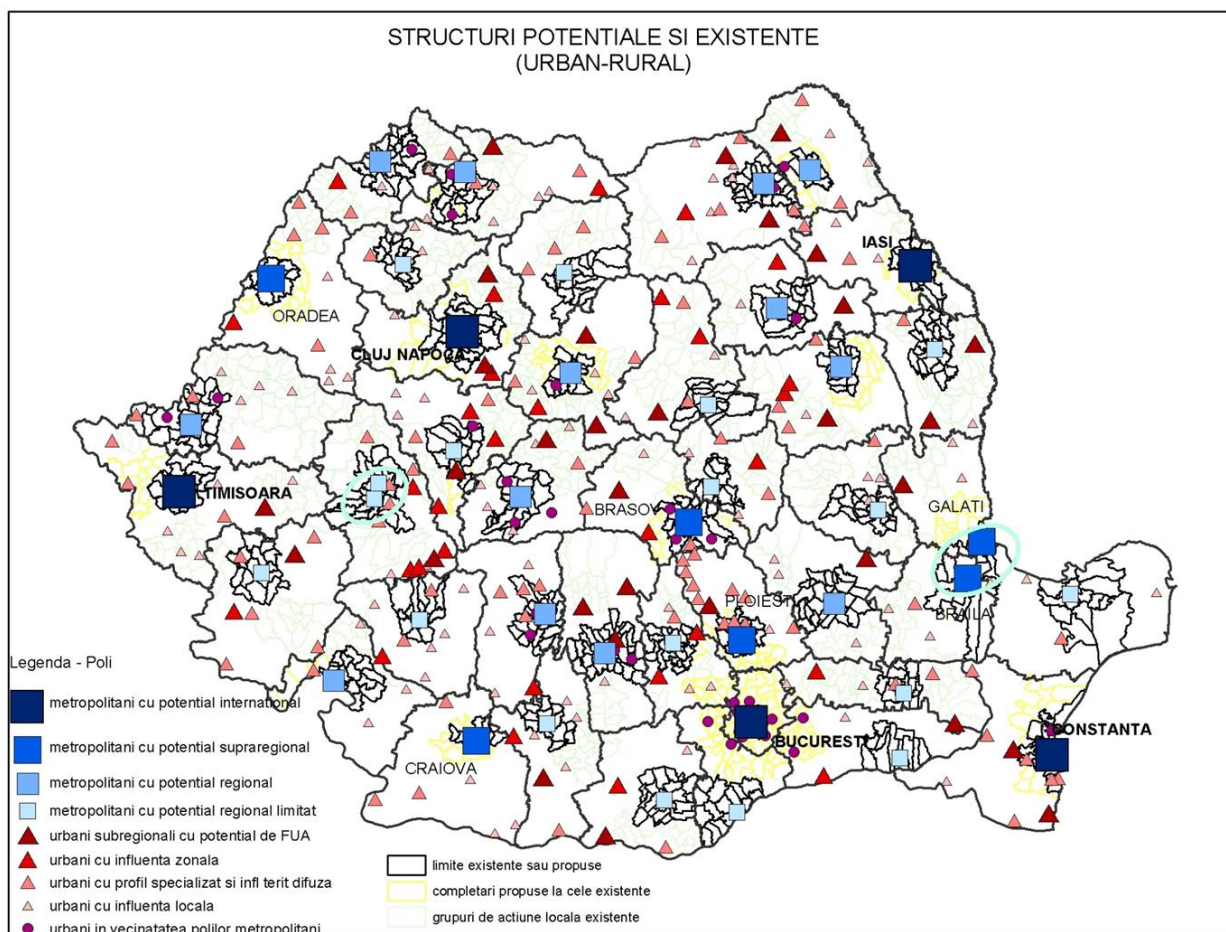
- Demografic
  - număr de locuitori (2010) și dinamică demografică 2000-2010
  - pragurile demografice ale categoriilor sunt flexibile (este posibil ca un oraș să se situeze ușor peste / sub limita demografică a categoriei, dar să îndeplinească alte criterii)
- Istoric / Continuitatea funcției administrative înainte și după 1968 (regiune / județ);
- Diversitate funcțională versus specializare funcțională (măsurate în funcție de structura populației ocupate pe sectoare economice și verificate prin structura salariaților pe sectoare economice);
- Gradul de accesibilitate la sistemele de transport, poziționarea pe rețeaua TEN-T (centrală/globală);
- Nivelul de furnizare de servicii de interes general către localitățile învecinate (învățământ superior și secundar superior, unități spitalicești);
  - În formularea criteriului din tabel nu se pune accent pe specializările oferite de universități sau pe tipul de învățământ superior public sau privat predominant, ci pe capacitatea de polarizare a absolvenților de liceu și extinderea zonei de influență școlară a universităților;
  - În privința serviciilor de sănătate (furnizate de spitale) a fost luată în considerare clasificarea spitalelor în funcție de competență a Ministerului Sănătății, care surprinde capacitatea de polarizare a populației la diferite niveluri teritoriale.
- Prezența unităților cu potențial de inovare (elemente de competitivitate);
- Localizarea geografică și distanțele între orașe;

- Prevederi ale Planului de Amenajare a Teritoriului Național, Secțiunea IV Rețeaua de localități – ranguri;
- Extinderea zonei de influență (estimată în studiile de specialitate), inclusiv zona de influență administrativă.

Metodologia detaliată de clasificare este prezentată în anexă la strategie.

Clasificarea localităților urbane în 9 categorii:

- Poli metropolitani cu potențial internațional
- Poli metropolitani cu potențial supraregional / interregional
- Poli cu potențial cu potențial regional
- Poli cu potențial regional limitat
- Poli subregionali cu potențial de zonă urbană funcțională
- Poli urbani cu influență zonală
- Poli urbani cu profil specializat și influență teritorială difuză
- Poli urbani cu influență locală
- Orașe în vecinătatea polilor metropolitani



Figură 22. Tipologie a localităților urbane și arii potențiale de polarizare (Sursa: Analiză MDRAP)

## Analiza SWOT – Zone urbane

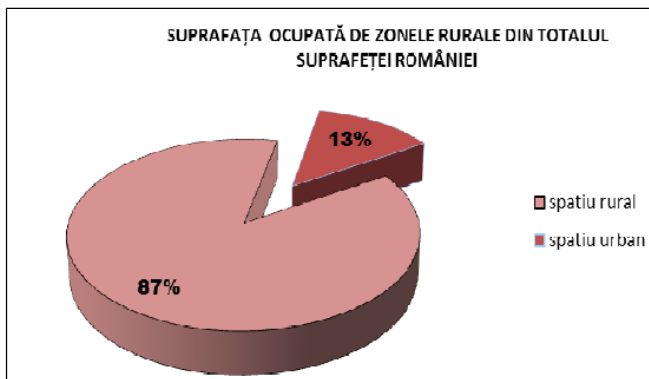
Puncte tari	Puncte slabe
<ul style="list-style-type: none"> <li>• existența unei rețele de orașe bine dezvoltate, cu o medie de 8 orașe pe județ;</li> <li>• repartizare echilibrată a orașelor și municipiilor în profil teritorial;</li> <li>• instituirea mai multor parteneriate între localități – zone metropolitane, asociații de dezvoltare intercomunitare, grupuri de acțiune locală;</li> <li>• prezența unor orașe cu o economie puternică ce concentrează masă economică;</li> <li>• zonele economice urbane depășesc limitele administrative;</li> <li>• apariția parcurilor industriale, tehnologice și a clusterelor;</li> <li>• concentrarea în cadrul urban a populației cu nivel educațional superior și un grad ridicat de pregătire;</li> <li>• localizare celor mai performante unități spitalicești;</li> <li>• oferta culturală complexă (festivaluri, expoziții, concerte, lansări de carte etc.) susținută de un număr impresionant de instituții culturale;</li> <li>• existența unui patrimoniu cultural-istoric deosebit-centre isorice, vestigii arheologice, monumente istorice și arhitecturale;</li> <li>• foarte bună conexiune la rețelele de telecomunicații;</li> <li>• prezența rețelei de transport feroviar;</li> <li>• concentrarea infrastructurii de inovare;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• tendința de polarizare economică și socială generată de capitală;</li> <li>• existența unui număr ridicat de orașe mici cu caracter mono-funcțional care sunt vulnerabile în contextul restructurării economice post 1989;</li> <li>• scăderea accentuată a populației urbane;</li> <li>• îmbătrânirea populației urbane;</li> <li>• formarea de zone enclavizate în cadrul orașului, ce favorizează segregarea socială;</li> <li>• numeroase zone afectate de sărăcie extremă;</li> <li>• economia informală;</li> <li>• fenomenul de expansiune urbană ce afectează orașele mari;</li> <li>• lipsa unor centuri verzi de protecție în jurul orașelor;</li> <li>• problema spațiilor verzi;</li> <li>• bună parte din noile dezvoltări urbane (locuințe individuale) nu sunt conectate la rețelele edilitare;</li> <li>• închiderea a peste 60 de spitale în 2011 (majoritatea în orașe mici);</li> <li>• numeroase localități urbane nu îndeplinesc indicatorii stabiliți prin Legea nr. 351/2001, cu modificările și completările ulterioare în ceea ce privește dotările minimale specifice;</li> <li>• lipsa de racordare și adaptare a noilor zone construite la sistemul major de transport;</li> <li>• lipsa reconversiei funcționale a marilor frize industriale;</li> <li>• scăderea numărului de creșe și grădinițe;</li> <li>• degradarea fondului construit în zonele istorice;</li> <li>• lipsa cadastrului unitar la nivel național;</li> <li>• o mare parte din orașe au documentații de urbanism expirate;</li> <li>• capacitate administrativă insuficientă structuri de management neperformante, cooperare inter-instituțională ne-adecvată și calitatea slabă a serviciilor furnizate către cetățeni;</li> <li>• nivelul ridicat al concentrațiilor de particule în suspensie și NOx;</li> </ul>
Oportunități	Amenințări
<ul style="list-style-type: none"> <li>• potențial pentru cooperarea transfrontalieră (orașe dublete);</li> <li>• potențial de formare a zonelor funcționale urbane;</li> <li>• dezvoltarea de proiecte de regenerare urbană în vederea integrării sociale și economice a cartierelor defavorizate;</li> <li>• existența de rezerve de teren în cadrul orașelor, prin reconversia funcțională a fostelor zone industriale sau militare, în care pot fi realizate</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• lipsa unor programe adresate orașelor mici sub 10.000 locuitori;</li> <li>• migrația externă;</li> <li>• lipsa unei dezvoltări coordonate a localităților (cooperarea urban-rural, urban-urban) va conduce la o dezvoltare haotică și nesustenabilă a acestora;</li> <li>• lipsa intervențiilor focalizate pe diverse zone din orașe;</li> <li>• dependența economică a locuitorilor din orașele mici față de administrația publică locală prin sistemul de</li> </ul>

<p>noi imobile de locuințe;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• existența programelor naționale destinate extinderii și modernizării rețelelor edilitare;</li> <li>• obligativitatea instituită prin Legea nr. 350/2001 cu modificările și completările ulterioare pentru orașele de rang 0,1 și 2 de a elabora planuri integrate de mobilitate urbană;</li> <li>• revizuirea PATN Rețeaua de localități;</li> <li>• posibilitatea utilizării unor fonduri europene disponibile în vederea sprijinirii dezvoltării sectorului cultural;</li> <li>• un accent important pus pe dimensiunea urbană în perioada de finanțare 2014-2020;</li> <li>• potențial turistic;</li> <li>• potențial de dezvoltare a transportului intermodal pentru orașele cu funcții speciale;</li> </ul>	<p>ajutoare;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• capacitatea redusă de colectare a veniturilor la bugetul local;</li> <li>• capacitate redusă de planificare strategică a administrațiilor locale;</li> <li>• risc de poluare accidentală;</li> <li>• lipsa unor politici de locuire</li> </ul>
---	--

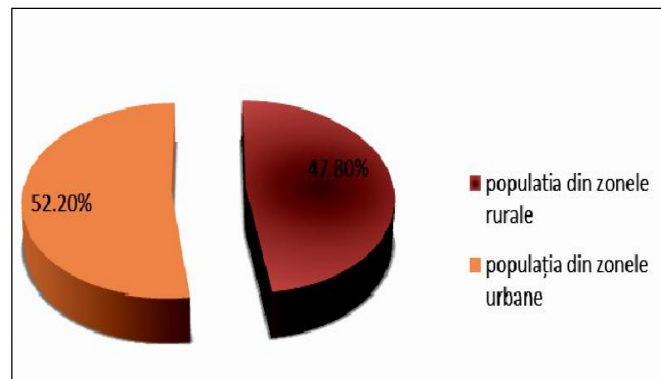
## 2.5.2 Zone rurale

#117. Așezările rurale reprezintă cea **mai veche formă și componentă a peisajului geografic** al României (Cucu V., 2007). Localizarea lor geografică este legată de valorificarea unor condiții geografice favorabile de dezvoltare, varietatea reliefului influențând activitățile economice rurale și concentrarea sau dispersia satelor.

#118. Suprafața cumulată a spațiului rural românesc este de 208.068 km<sup>2</sup>, ceea ce reprezintă **circa 87% din suprafața țării** și anume 8,98 milioane de locuitori 2011. Populația din spațiul rural reprezintă 47.8% din populația României. Dacă se ia în calcul densitatea medie a populației din spațiul rural se constată că este de 61.6 locuitori/km<sup>2</sup>. Metodologia OCDE pentru noțiunea de ruralitate conduce la cifre diferite, însă permite comparații cu alte state membre. Astfel se constată că în conformitate cu această definiție teritoriul României este 59,8% rural, 39,4% intermediar și doar 0,8% urban.



Figură 12. Suprafața ocupată de zonele rurale



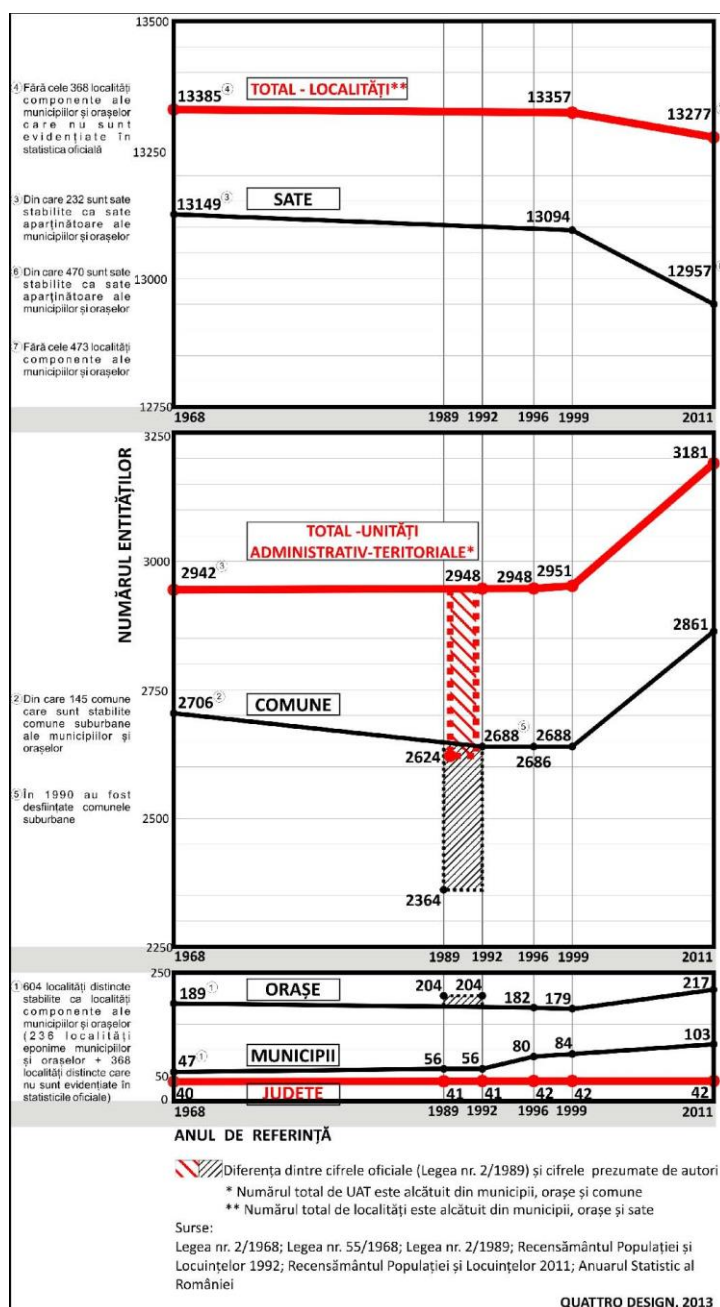
Figură 24. Populația din spațiul rural românesc  
Surse: GIS 2013 MDRAP

#119.

Literatura geografică prezintă mai multe tipuri majore de așezări umane după criteriul favorabilității: **așezări din zona de câmpie, din zona de dealuri, de tip subcarpatic, din zona montană, de tip carpatic, așezări de tip deltaic, de tip litoral.**

#120.

Conform unui raport SAR, **comunele rurale (2861) sunt prea eterogene ca mărime și capacitate economică.** Numărul total de primării a crescut cu mai bine de 200, în special în perioada 2001-2004, și în special pe seama înființării de comune noi. O analiză pe județe arată că nu există factori obiectivi care să explice aceasta tendință, pentru că noile comune nu s-au înființat doar în zonele cu populație rară (distanța), cu condiții dificile de mediu (izolare), ci și în zonele cu comune existente foarte mari sau acolo unde condițiile economice o permiteau.



Figură 25. Evoluția numărului de localități și UAT în perioada 1968-2011, date statistice (Sursa: Studii de fundamentare a SDTR)

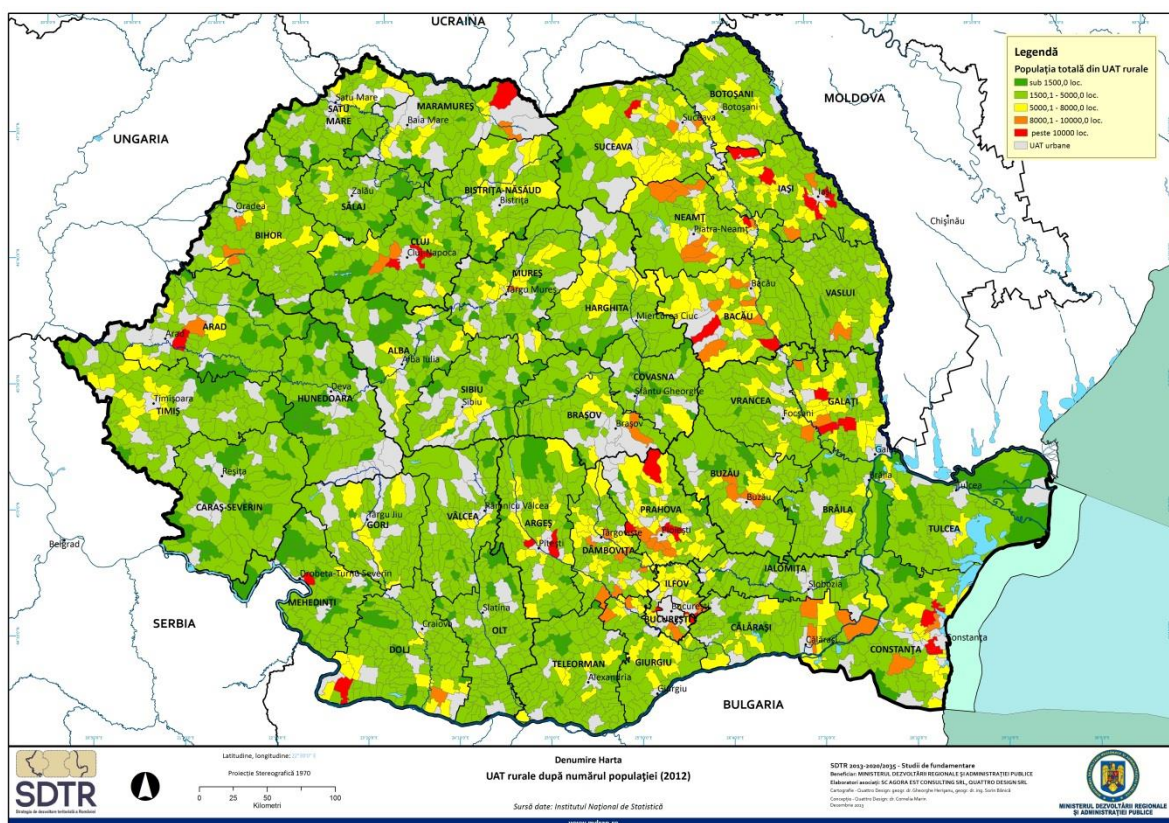
#121.

Chiar dacă după 1990 au fost declarate o serie de orașe noi, se mențin **zone vaste profund rurale și slab polarizate**, unde rolul centrului urban coordonator este luat de așezări rurale cu funcții de loc central (Bozovici pentru Țara Almăjului, Lechința pentru o parte a Câmpiei Transilvaniei, Podu Turcului pentru Colinele Tutovei etc).

#122.

Din punct de vedere al distribuției în teritoriu, populația României are un nivel de ruralitate mult mai pronunțat, ponderea populației rurale din România reflectă incidența mai mare a acesteia față de alte țări din UE, unde așezările rurale sunt mai puțin populate și la scară mai redusă, ca alternativă față de concentrările urbane. În raport cu datele Eurostat din anul 2012, 45,5% din populație locuiește este în zona rurală, 43,9% în regiuni intermediare și 10,6% în zona urbană. Populația rurală nu este distribuită uniform. Majoritatea comunelor cu mai puțin de 50 locuitori/ km<sup>2</sup> sunt grupate în partea de vest a țării și a Deltei Dunării, comparativ cu zonele din est și din sud, unde predomină comunele. Astfel, densitatea medie a populației este de 79,88 locuitori/ km<sup>2</sup> la nivel național. Numărul persoanelor expuse riscului de sărăcie sau de excluziune socială din România, în anul 2011, era de 29,4% din populație, comparativ cu media UE 27 de 8,8% în 2011.

#123.



Figură 26. Rețeaua de comune, 2011 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

#124.

Ca și în cazul declarării orașelor existența criteriilor minimele pentru declararea unei comune **nu este însoțită de un sistem de indicatori verificabili și care să cuantifice gradul de îndeplinire a**

**respectivului criteriu.** Este necesară crearea unui mecanism de monitorizare și control a modului în care respectivele criterii sunt îndeplinite în timp, lucru ce va fi realizat prin revizuirea PATN Secțiunea Rețeaua de localități.

#125.

**Zonele rurale cu densitate ridicată a populației tind să se concentreze în jurul unui centru urban (BM, Competitive cities).** Chiar dacă multe comunități rurale depind de agricultura de subzistență, acestea pot beneficia și de apropierea față de un oraș mai mare (unde își pot vinde produsele și pot accesa servicii cu mai mare ușurință). Regiunile identificate ca având potențial mare de urbanizare includ: (a) suburbiile polilor de creștere existenți (de exemplu, Cluj-Napoca, Timișoara, Iași etc.); (b) conurbația București-Ploiești-Târgoviște; și (c) centrele de urbanizare emergente din partea de Nord-Est a României.

#126.

Mediul rural românesc se caracterizează printr-o **puternică eterogenitate din punct de vedere social și economic** între diferitele zone ale țării, ce se reflectă și la nivelul evoluției demografice. Localitățile rurale situate în zone periurbane sau turistice înregistrează evoluții demografice pozitive, determinate în special de mișcarea migratorie urban-rural. De cealaltă parte, în localitățile izolate, dar și în cele aflate la distanțe mai mari de centre urbane, se înregistrează evoluții demografice negative. Se poate considera că, în linii mari, evoluția populației rurale urmărește evoluția socioeconomică a comunităților rurale.

#127.

Conform analizelor privind prognozele demografice publicate de către Comisia Națională de Prognoză, **populația rurală se va diminua numeric**, semnalându-se o scădere moderată până în 2015, urmată de un declin accentuat în perioada 2015-2050, generată de deficitul nașterilor în raport cu numărul deceselor (spor natural negativ) la care se va adăuga soldul cumulat al migrației interne și externe.

#128.

Din punct de vedere al statutului profesional al populației rurale ocupate, evoluția de după 1990 a ruralului este marcată de **reducerea semnificativă a numărului salariaților** cauzată de tranziția economică postdecembristă, care a avut ca efect major și reducerea dramatică a activității din industrie. Conform datelor prelucrate de ICCV în baza cifrelor INS, la nivelul anului 2011, din totalul populației ocupate din România, rata ocupării în mediul rural înregistrează un procent de 58,8%. Salariații din cadrul populației ocupate erau reprezentați într-o proporție de 67,3%, iar din total salariați din România, cei din rural erau 24,7%. În ceea ce privește numărul patronilor din România, aceștia erau în procent de 1,2%, iar cei din rural 0,6%. Lucrătorii pe cont propriu erau reprezentați într-un procent de 34,6%, iar lucrătorii familiali neremunerați erau în proporție de 27,3%. Majoritatea șomerilor, aproximativ 276.900 persoane (73% din total șomeri), aparțin mediului rural.

#129.

Lipsa de oportunități ocupaționale în mediul rural a dus la o severă excluziune de pe piața muncii a locuitorilor din rural. **Dependența față de agricultura de subzistență** reprezintă un punct slab al forței de muncă din România, activitățile independente fiind mai degrabă asociate cu subzistența în agricultură decât cu antreprenoriatul, așadar numărul persoanelor care desfășoară activități independente atinge 2,1 milioane persoane (25% din totalul locurilor de muncă).

#130.

În mediul rural, **o întreprindere socială participă la dezvoltarea comunității** ca întreg în mod durabil: creează locuri de muncă pentru comunitate sau pentru persoane aflate în dificultate, se adresează problemelor din fiecare comunitate (educație, sărăcie, promovarea meșteșugurilor, susținerea turismului local). Există astfel de întreprinderi sociale în mai multe zone din România care pot fi date ca bun exemplu și care susțin dezvoltarea comunității din care fac parte.



#131.

Având în vedere ocuparea predominantă în agricultură, în urma analizării tendințelor observate în ultimii 10 ani în ce privește modul de exploatare al terenurilor agricole:

- **a crescut amploarea fenomenului de arendare** mai ales la fermele peste 100 de hectare, care sunt în mod majoritar exploatați cu personalitate juridică. Practic terenurile arendate de fermele peste 100 ha reprezintă 85% din terenurile totale arendate;
- **a crescut dimensiunea medie a fermelor** la exploatațiile individuale dar a scăzut la exploatațiile cu personalitate juridică;
- a scăzut importanța aranjamentelor informale (terenuri luate în parte);
- **există importante terenuri agricole neutilizate** (577 mii ha în 2010), mai ales la fermele sub 10 hectare, acest fapt datorându-se probabil unor proprietari prea bătrâni sau unor proprietari din mediul urban, care nu sunt interesați de agricultură.

#132.

Desființarea fermelor de stat a însemnat **declinul industriei agroalimentare**, ceea ce a transformat România într-o țară importatoare de produse agroalimentare, rămânând un exportator important doar pentru cereale și animale vii.

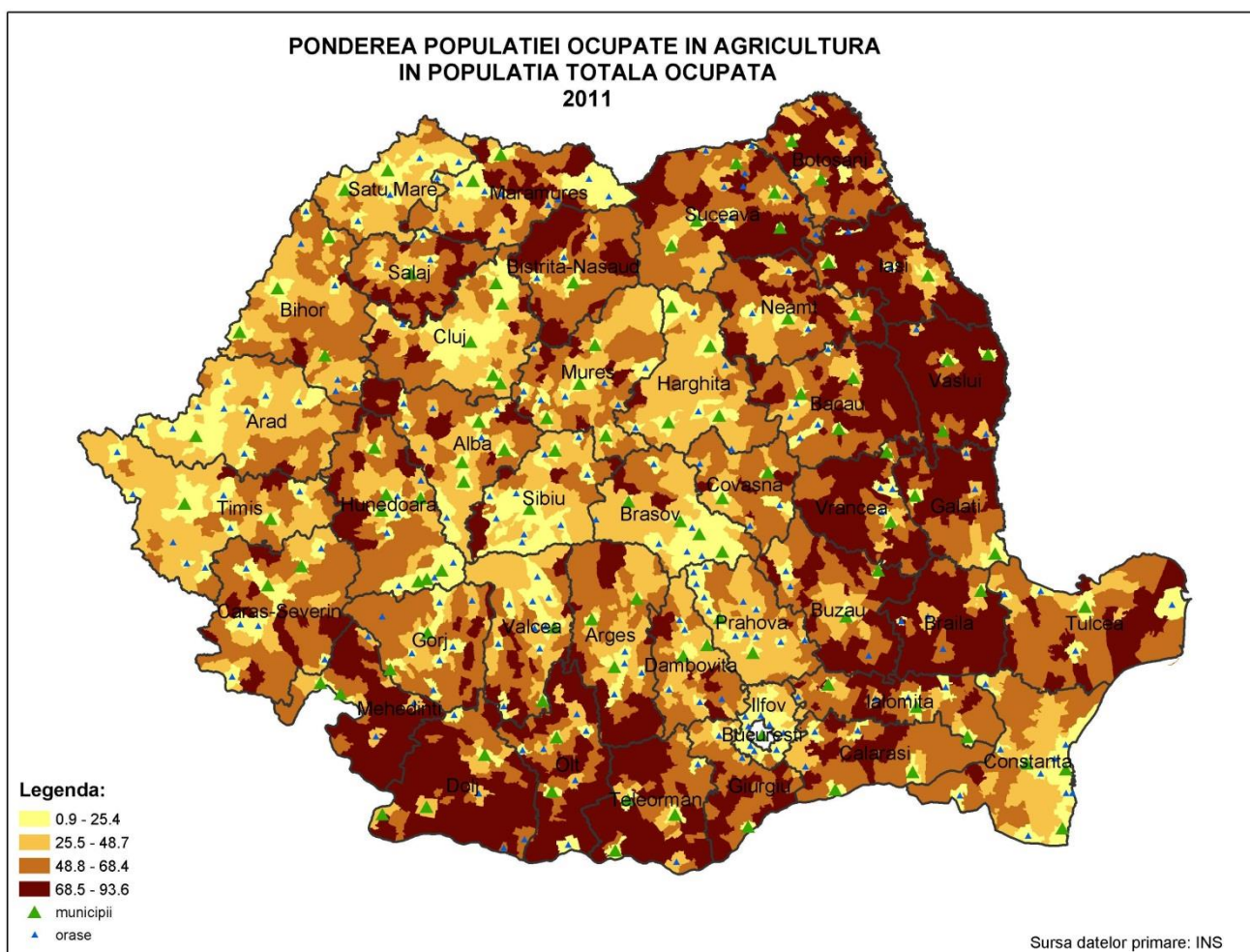
#133.

Totuși, unele zone rurale sunt din ce în ce mai variate sub aspectul bazei lor economice. Cu toate că agricultura joacă încă un rol important în numeroase zone rurale, au apărut surse noi de venit cum ar fi **turismul rural, activitățile de producție la scară redusă**, , producerea de energie regenerabilă etc.

#134.

În lucrările de specialitate au fost identificate o serie de tipuri funcționale caracteristice așezărilor rurale românești:

- cu funcții predominant agricole
  - funcții cerealiere și de cultură a plantelor industriale – Câmpia Română: Bărăgan, Vlașca, Teleorman, Romanați, Câmpia de Vest),
  - funcții viticole (SubCarpații de Curbură),
  - funcții legumicole (ariile periurbane din jurul orașelor),
  - funcții rezidențiale (ariile periurbane din jurul orașelor mari).
- cu funcții agro-industriale (localități situate în arii agricole și în care au apărut activități industriale de prelucrare a produselor agricole, localități cu funcții miniere, localități cu activități industriale complexe generate de descentralizarea activităților din marile centre industriale;
- turistice (funcția turistică a apărut ulterior celei agricole prin valorificarea unor resurse intrate în exploatare mai târziu, practicarea agroturismului și a turismului rural plus reședințele secundare tot mai numeroase);
- agro-piscicole (Iunca Dunării, Delta Dunării și sistemul lacustru Razelm-Sinoe, litoral);
- agricole și de servicii
  - cu funcții de târg,
  - cele în care sunt amplasate depozite, unități medicale specializate, licee, unități de asistență socială etc;
- cu funcții complexe (de regulă comune mari și foarte mari)
  - localități rurale cu funcții de loc central (Ianoș, 1994), centre polarizante (Cucu, 1995) - comune cu profil cvasiurban care dețin o echipare tehnico-economică și servicii corespunzătoare cerințelor imediate ale populației, centre care îndeplinesc funcții social-economice supra-locale (Țurcănașu, 1998);



Figură 27. Ponderea populației ocupată în agricultură, 2011 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

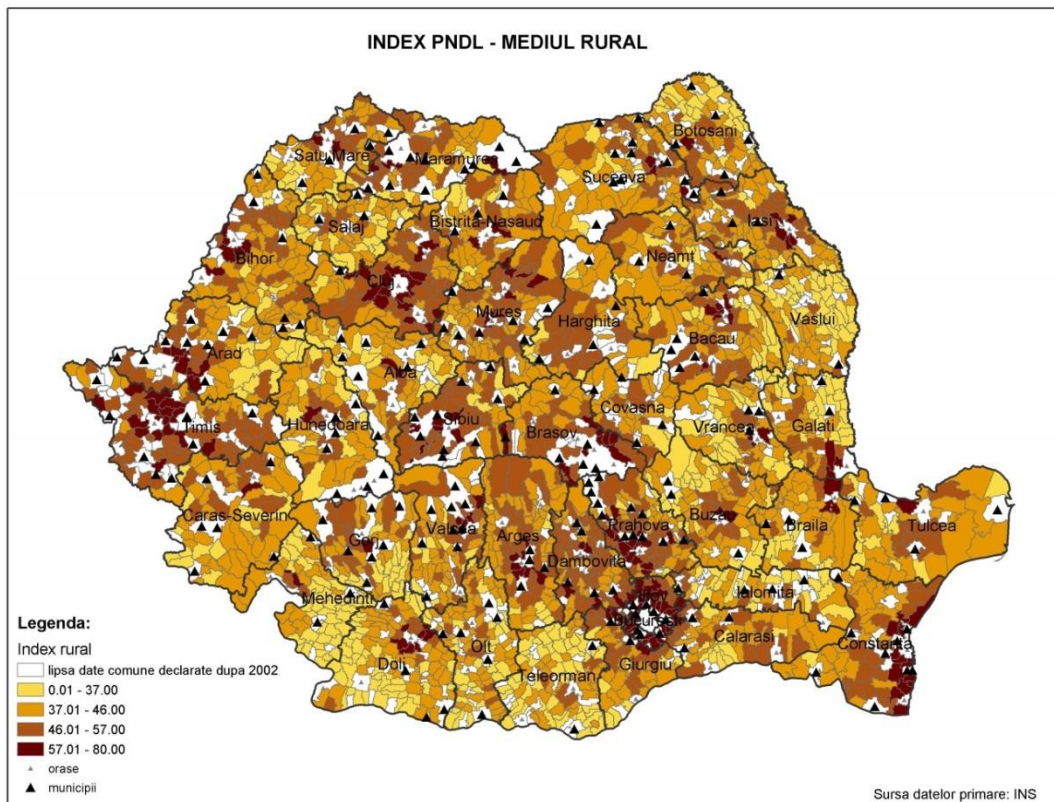
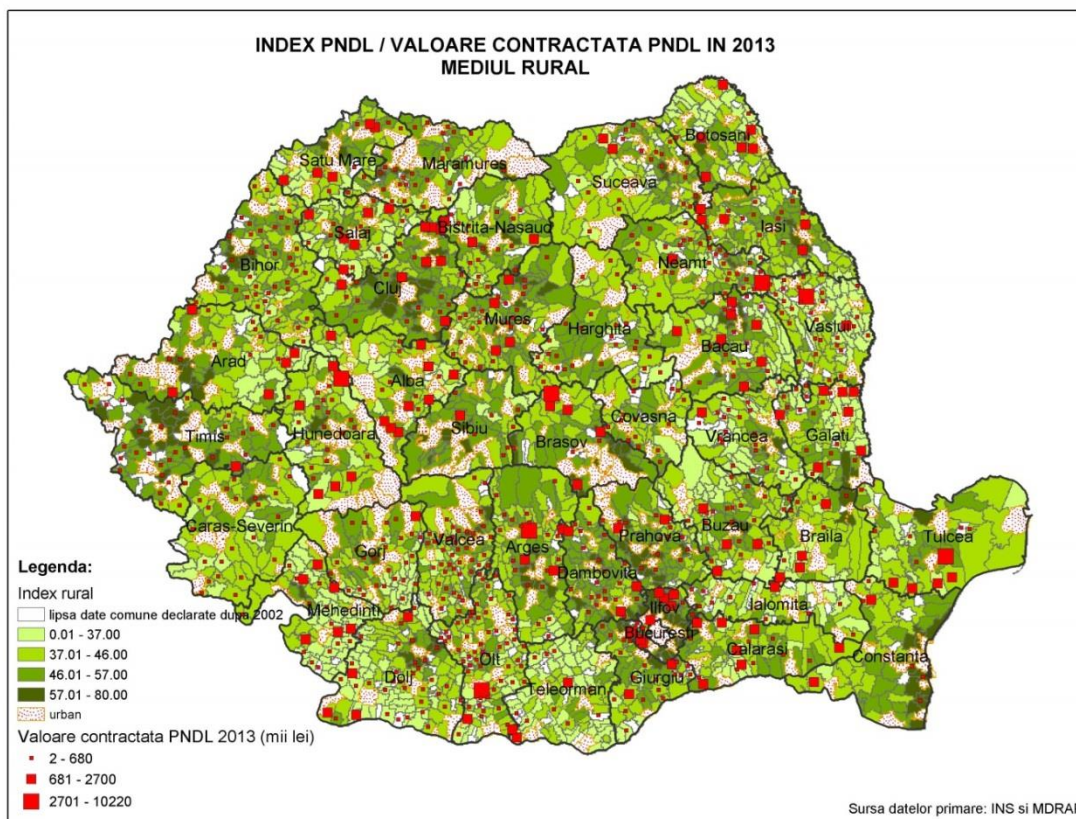
Din punct de vedere al **accesului la servicii de interes general în spațiul rural** ca prioritate de intervenție au fost depistate **o serie de probleme la nivelul localităților rurale:**

- Reabilitarea drumurilor
  - 80% din drumurile publice sunt județene și comunale;
  - 25% din comune nu pot utiliza drumurile în perioadele cu precipitații;
  - accesul la serviciile medicale și educaționale este limitat și de serviciile (infrastructura) de transport deficitare.
- Alimentarea cu apă potabilă (peste 60% dintre gospodăriile din rural folosesc apă din surse proprii)
  - la nivelul anului 2012, 2011 localități rurale erau racordate la rețele de distribuție a apei, însă ponderea locuințelor din mediul rural cu alimentare cu apă în interior înregistrează 37,2%,
  - În anumite localități nu există nicio gospodărie dotată cu baie.
- Rețeaua publică de canalizare (35% locuințe cu instalație de canalizare în mediul rural)
  - La nivelul anului 2012, 616 localități rurale aveau acces la canalizare publică;
- Managementul deșeurilor (nivelul scăzut de racordare la serviciile de salubritate, colectare aleatorie a deșeurilor solide, colectare selectivă (în foarte puține cazuri),

echipamentul existent este învechit și insuficient, predominanța depozitelor neconforme etc);

- Rețeaua publică de alimentare cu energie electrică (95% dintre locuințe au instalație electrică);
- Alimentarea cu gaze a localităților rurale este influențată de poziția lor geografică în raport cu sursele și cu aglomerațiile urbane majore (La nivelul anului 2012, în 650 localități rurale erau distribuite gaze naturale);
- Alimentarea cu energie termică (doar 10,3% dintre locuințele rurale beneficiază de încălzire centrală – termoficare și centrale termice proprii);
- Acces la internet limitat (de cele mai multe ori în mediul rural au acces la internet doar instituțiile publice);
- Educație și formare
  - Dotări deficitare ale unităților școlare și preșcolare (mobilier, utilități de bază, sisteme de încălzire, materiale didactice, echipamente IT, lipsa personalului didactic calificat în unele școli etc),
  - Nivel scăzut de instruire al populației rurale,
  - Risc crescut de abandon școlar / părăsire timpurie a școlii.
- Servicii medicale
  - Acoperirea cu medici de familie este insuficientă, mai ales în mediul rural,
  - în rural sunt localizate numai 11% din spitale, 8% din cabinetele medicale de specialitate și 20,5% din numărul total de farmacii.
- Servicii de asistență socială pentru vârstnici, copii
  - se confruntă cu multe deficiențe, având o dezvoltare teritorială inegală în mediul rural, din cauza lipsei de fonduri, serviciile sunt subdezvoltate și specialiștii aproape inexistenți,
  - puține primării au un compartiment de asistență socială, cele mai multe având doar 1 sau 2 persoane pe comună cu atribuții specifice (dar care desfășoară și alte activități);
- infrastructura culturală (cămine culturale)
  - în prezent, din cauza reducerii sprijinului financiar acordat domeniului, deși majoritatea căminelor culturale beneficiază de un sediu propriu, dotarea acestora este nesatisfăcătoare și multe și-au încetat activitatea servind altor destinații,
  - absența aproape totală a ofertei culturale din mediul rural a contribuit la degradarea localurilor infrastructurilor culturale;
- echipamente / dotări generate de măsurile de reducere a riscurilor naturale (lucrări de apărare și amenajare a digurilor, sisteme de detecție și alarmare etc)

#136. Unele studii arată că în România, mediul rural în sine este o **sursă de excluziune socială**, pentru multe localități rurale accesul la condiții minimale de viață precum curentul electric, apa curentă și canalizarea sau serviciile primare de sănătate (accesul la un medic de familie) fiind foarte dificil sau inexistent. **Peste 71% din populația săracă din România trăiește în localități rurale.** Sărăcia rurală este continuă sub aspect teritorial. Aria de sărăcie rurală este plasată în sudul țării, în zona de câmpie, și se desfășoară fără întreruperi de la Brăila până la Mehedinți. În estul Moldovei există mai degrabă pungi de sărăcie rurală în Vaslui și Botoșani, dar în sud sărăcia este continuă pe arii extinse (Sandu, 2013).



Figură 28. Gradul de dezvoltare locală și asigurarea cu infrastructură tehnico-edilitară și fonduri alocate din programul PNDL, 2013 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

#137. În spațiul rural au fost identificate **șapte mari zone turistice de importanță deosebită**: Carpații Meridionali, Munții Banatului, Munții Apuseni, Carpații de Curbură, Zona Maramureșului, Bucovina, Litoralul Mării Negre și Delta. **Ariile de concentrare ale comunelor cu potențial turistic ridicat** sunt amplasate, în general în zonele montane și deltaice cu peisaje spectaculoase precum și în **vecinătatea litoralului Mării Negre**. Din păcate, în multe zone rurale cu potențial, activitățile turistice sunt slab dezvoltate în raport cu potențialul natural și patrimoniul cultural existent. Cu toate acestea, Master Planul pentru Dezvoltarea Turismului Național 2007-2026 arată că există suficiente unități de cazare rurale disponibile atât în sectorul celor înregistrate cât și al celor neînregistrate, neoficiale, care se consideră a avea o pondere mai mare în zonele rurale.

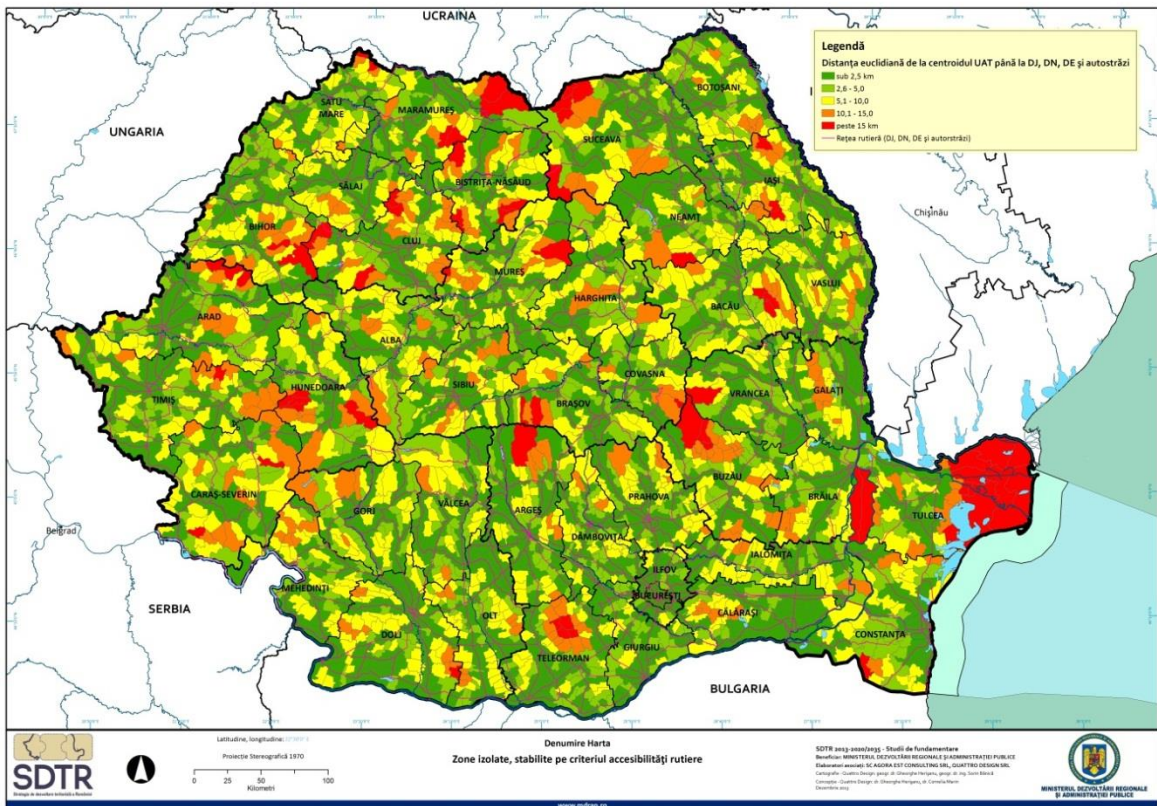
#138. **Produsul turistic rural pare absent**, deși s-au făcut pași importanți începând cu anii '90 pentru dezvoltarea agroturismului, pensiunile turistice specifice acestui produs turistic aflându-se constant pe o curbă evolutivă ascendentă, atât ca număr al unităților de cazare, cât și ca număr de locuri disponibile. Trebuie avut în vedere potențialul uriaș în privința spațiului rural de care dispune România în multe cazuri de excepție, cu multe elemente de unicitate în Europa și pe Glob, multe alte forme de turism putând fi dezvoltate sub sfera turismului rural, specializate în dimnesiunea culturală (turism rural-meșteșugăresc, rural-gastronomic, rural-arhitectural, rural-etnofolcloric etc.), funcțională (agroturism, ecoturism ș.a.), tematică (legate de specificul unor anumite activități: dezvoltarea unor pensiuni viticole, pomicole, pentru creșterea animalelor, piscicole, hipice etc.) sau pur și simplu legate de dezvoltarea turismului de aventură, departe de tumultul marilor aglomerații urbane.

#139. În privința **patrimoniului construit**, doar trei comune dețin un număr mare de monumente istorice: Pietroasele, județul Buzău (71 M.I.), Merei, jud. Buzău (60 M.I.) și Roșia Montană, județul Alba (50 M.I.). Circa 70% din comunele românești posedă maxim 10 monumente istorice, în timp ce 15% au între 10 și 50.

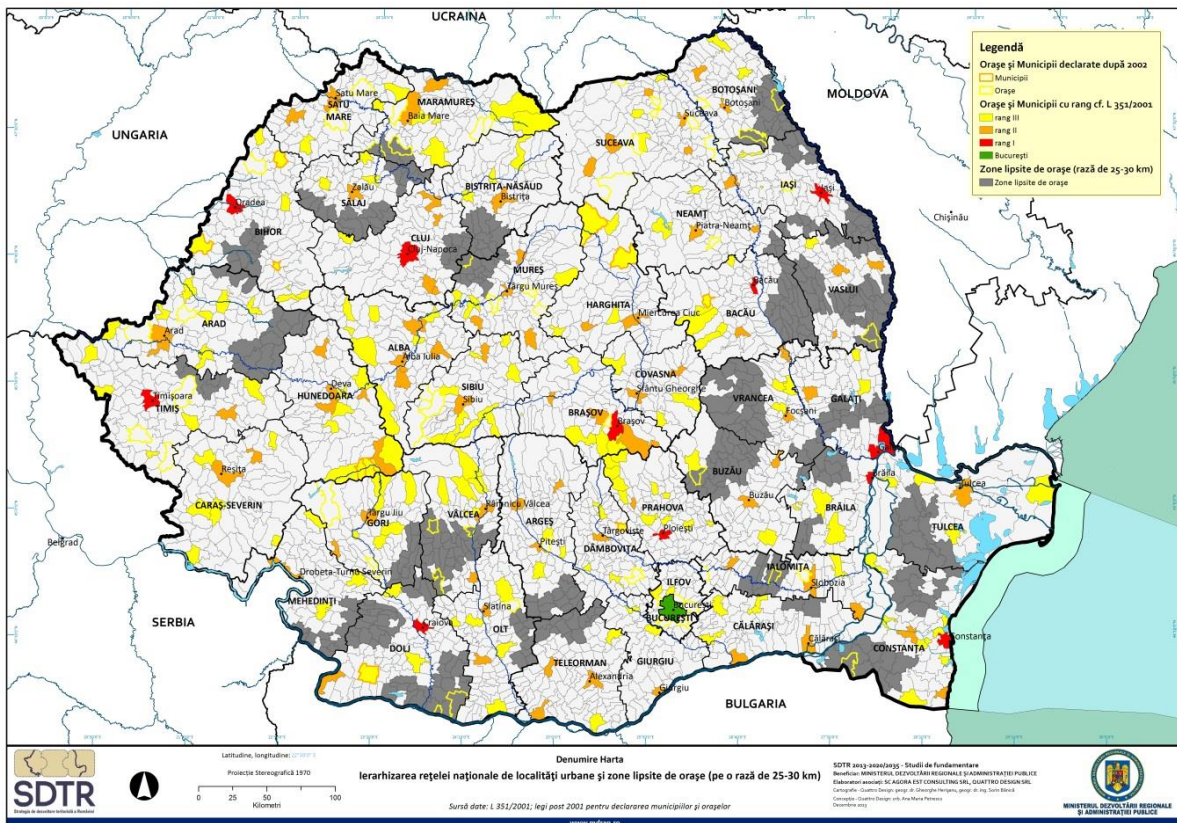
### **ZONE profund rurale / Zone depărtate**

#140. Se poate afirma faptul că Delta Dunării se confruntă cu cea mai mare problemă privind accesibilitatea. Nu este relevantă analiza pe acest spațiu deoarece transportul în acest spațiu este unul naval (cu totul particular sunt două rute terestre dintre care, una este de slabă calitate și cealaltă nu este încă utilizată deoarece fiind între Chilia și Sf. Gheorghe ar necesita și un număr mulțumitor de vehicule în zonă).

#141. La acestea pot fi asimilate și **discontinuitățile sau golurile din sistemul urban**: zone locuite (exclusiv zonele alpine și delta) unde nu există orașe pe o rază de cel puțin 25-30 km și deci posibilitatea unei serviri corecte a populației în scopul satisfacerii nevoilor sociale și de consum, de bază și specializate (Pascariu 1999). Aceste zone sunt caracterizate de stagnare / regres economic și demografic fiind necesară consolidarea funcțiilor teritoriale ale localităților rurale ce dispun de o localizare geografică favorabilă și de un nivel de dezvoltare superior celorlalte. În anexele Legii nr. 351/2001 se regăsesc aceste **"zone lipsite de orașe pe o rază de circa 25-30 km, care necesită acțiuni prioritare pentru dezvoltarea de localități cu rol de servire intercomunală"**: un număr de 17 areale cu suprafețe cuprinse între cca. 900 și 4200 de kmp, având populații cuprinse între 31.500 și 215.000 locuitori.



Figură 29. Zone depărtate, stabilite pe criteriul accesibilității (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)



Figură 30. Ierarhizarea UAT după Legea nr. 351/2001, 2013 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

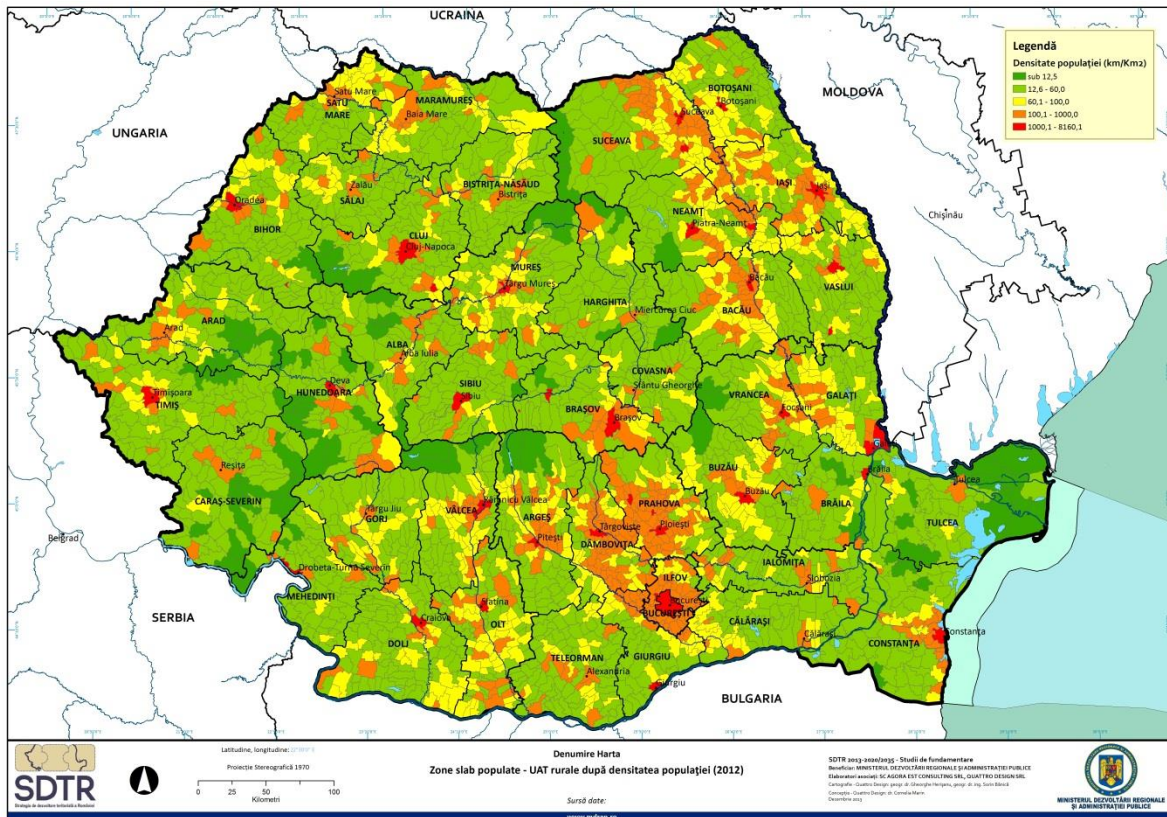
#142.

Compararea prevederilor PATN – Secțiunea a IV-a, Rețeaua de localități (Legea nr. 351/2001) în ceea ce privește **zonele lipsite de orașe cu situația orașelor create** în perioada care a urmat promulgării legii arată faptul că prevederile acestea nu au fost urmate decât parțial.

### Zonele slab populate

#143.

La nivel european, problema tratării diferențiate a zonelor slab populate a rezultat din decalajele pe care unele dintre aceste zone le înregistrează.



Figură 31. Zone slab populate – UAT rurale după densitatea populației, 2012 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

#144.

Se poate observa o **grupare a zonelor slab populate în Delta Dunării (excepție face Sulina), în Dobrogea centrală, pe cuprinsul arcului carpatic în câteva areale grupate, în Munții Măcin dar și în județul Brăila**. Din analiza integrată a datelor se poate observa că, de multe ori aceste areale slab populate se asociază și cu alte caracteristici: de exemplu sunt areale afectate de o accesibilitate slabă sau se confruntă cu un evident proces de îmbătrânire a populației.

#145.

Abordarea problemelor acestor zone slab populate este sensibilă: datorită faptului că sunt slab populate și cu o populație în general îmbătrânită, nu se poate stimula dezvoltarea economică a zonei. Aceste zone se află în teritorii care, din punct de vedere geografic, presupun un **teren impropriu dezvoltării agriculturii** (fie versanți destul de abrupti, fie zone inundabile, fie soluri degradate peste care se pot suprapune condiții climatice improprii). Moștenirea istorică a acestor așezări se reduce la o **economie de subzistență**, la adaptarea necesităților la un schimb economic bazat pe troc. Principalul mijloc de trai se bazează strict pe **resursele naturale locale**: creșterea animalelor, pescuit,

vânătoare. Pe lângă acestea se mai dezvoltau o serie de meșteșuguri adaptate necesităților locale: dulgheri, constructori, fierari, croitori. Pentru unele zone, cum sunt Munții Apuseni, printre meșteșuguri se număra și mineritul. Perioada de industrializare a țării a favorizat migrația unei părți din populația acestor așezări spre localități apropiate, care beneficiau de un aflux economic susținut industrial.

#146. **Accesul la utilități este dificil** pentru locuitorii acestor zone. Alimentarea cu apă potabilă (o gravă problemă a satelor din Deltă), canalizarea sunt tot atâtea obiective prioritare ca și realizarea unei infrastructuri care să permită localnicilor să se deplaseze într-un timp rezonabil la o localitate unde ar putea beneficia de asistență socială, de exemplu.

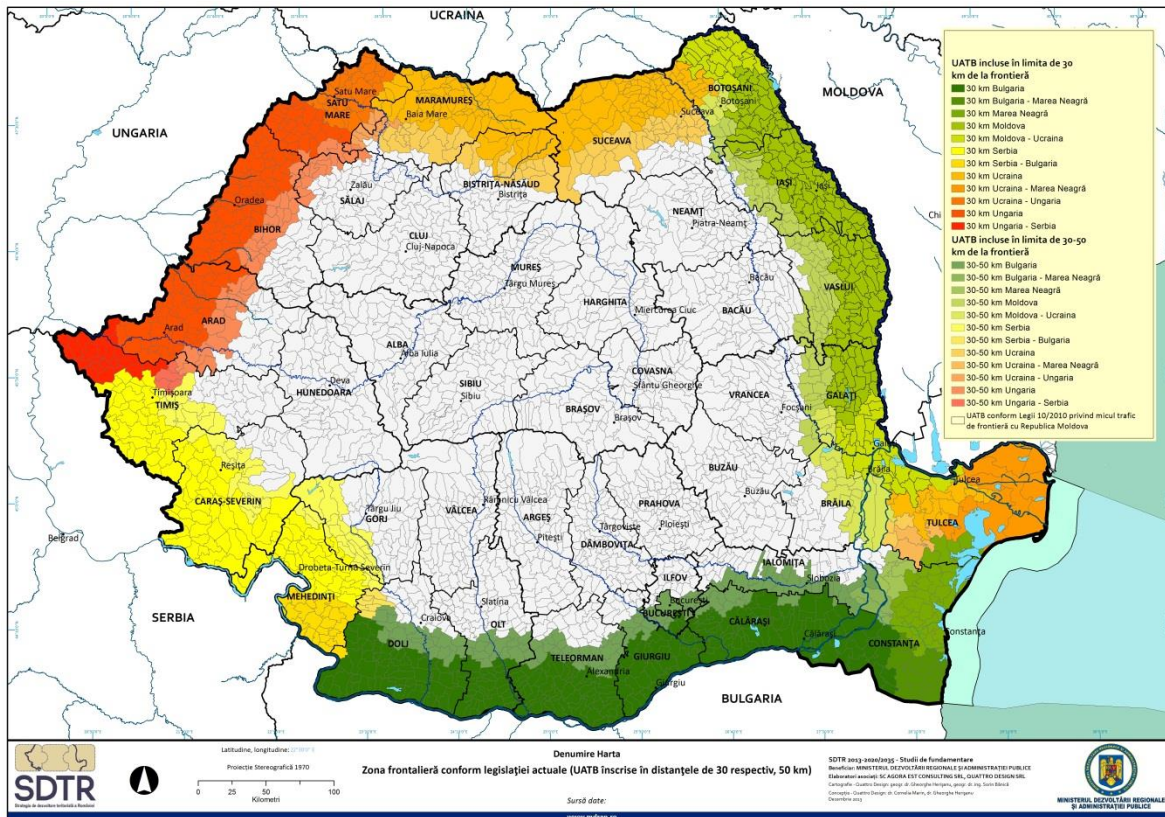
<b>Analiza SWOT – Zone rurale</b>	
<b>Puncte tari</b>	<b>Puncte slabe</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Resurse naturale aflate în general în stare bună de conservare;</li> <li>• Suprafață agricolă semnificativă cu o pondere mare a terenului arabil și potențial de diversificare a culturilor;</li> <li>• Condiții naturale, pedoclimatice pentru agricultura organică;</li> <li>• Jumătate din suprafața agricolă este utilizată în exploatarea comercială mari, orientate către piață;</li> <li>• Capacitatea de asociere la nivel local;</li> <li>• Existența unor grupuri și asociații de producători recunoscute;</li> <li>• Dezvoltarea turismului rural și a agroturismului din ultimii ani;</li> <li>• Existența unui număr semnificativ de comune dezvoltate în imediata apropiere a orașelor mari (reședințe de județ) incluse în zone metropolitane;</li> <li>• Menținerea centrelor de urbanizare BM (comunele cu peste 10000 locuitori);</li> <li>• Tendință de creștere a sectorului de produse ecologice;</li> <li>• Pondere ridicată de acoperire a zonelor importante din punct de vedere al protecției mediului (arii protejate naționale, situri Natura 2000);</li> <li>• Amenajarea de puncte de acces public la internet în bandă largă în zonele rurale;</li> <li>• Creșterea numărului de muzee etnografice (sătești) realizate la inițiativa unor persoane fizice sau a unor instituții publice locale;</li> <li>• Existența unor asociații profesionale constituite la nivel național, prin intermediul cărora se asigură asistență și promovare zonelor rurale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Depopularea și accentuarea dezechilibrelor demografice (îmbătrânire, mortalitate infantilă);</li> <li>• Slaba diversificare a activităților economice;</li> <li>• Nivel scăzut al veniturilor monetare pe gospodărie;</li> <li>• Număr mic al utilizatorilor de internet în mediul rural;</li> <li>• Extinderea spațiului locuit în zone de risc natural sau antropic;</li> <li>• Afectarea agriculturii prin ocuparea unor terenuri cu potențial agricol (expansiunii urbane);</li> <li>• Diminuarea activităților tradiționale de C&amp;D în agricultură;</li> <li>• Accesibilitate redusă a unor localități rurale;</li> <li>• Echipare necorespunzătoare a teritoriului (servicii de alimentare cu apă, canalizare, epurare);</li> <li>• Număr mic de spații de colectare a produselor agricole produse în gospodării;</li> <li>• Forme de cooperare fără capacitate de finanțare autonomă, ce nu se pot dezvolta, pentru că nu pot oferi partea de cofinanțare în accesarea fondurilor și a proiectelor;</li> <li>• patrimoniul rural este subreprezentat (în special în ariile caracterizate de o densitate mare a așezărilor și de o vitalitate mare a populației);</li> <li>• degradarea căminelor culturale;</li> </ul>



<p>turistice;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 37 de podgorii recunoscute național și internațional;</li> <li>• Organizarea periodică unor piețe, târguri, oboare în unele localități rurale;</li> </ul>	
<p><b>Oportunități</b></p>	<p><b>Amenințări</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dezvoltarea unor localități rurale cu funcții de loc central în ariile profund rurale;</li> <li>• valorificarea experienței GAL din 2007-2013;</li> <li>• existența programelor naționale destinate extinderii și modernizării rețelelor edilitare;</li> <li>• revizuirea PATN Rețeaua de localități;</li> <li>• posibilitatea utilizării unor fonduri europene disponibile în vederea sprijinirii dezvoltării sectorului cultural;</li> <li>• Includerea comunelor în asociațiile de dezvoltare intercomunitară la nivel de județ pentru utilități publice (managementul deșeurilor / salubritate, servicii de alimentare cu apă);</li> <li>• Valorificarea tradițiilor culinare;</li> <li>• Amplificarea exploatarea turistice a valorilor peisagistice și de viață rurală;</li> <li>• Existența unor institute de cercetare în domeniul agriculturii cu diferite specializări: Dăbuleni, Ostrov, Vidra și stațiuni de cercetare-dezvoltare agricolă;</li> <li>• Refacerea sistemelor de irigații;</li> <li>• Conectarea unităților școlare la internet prin conexiuni broadband;</li> <li>• Planul Național de Dezvoltare Locală;</li> <li>• ACOR;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Migrația externă pentru muncă</li> <li>• lipsa unei dezvoltări coordonate a localităților (cooperarea urban-rural)</li> <li>• Dependența economică a locuitorilor față de administrația publică locală prin sistemul de ajutoare;</li> <li>• Capacitatea redusă de colectare a veniturilor la bugetul local;</li> <li>• Capacitate redusă de planificare strategică a administrației locale;</li> <li>• Afectarea zonelor cu potențial natural prin activități agricole;</li> <li>• Absența din obiectivele politicii de dezvoltarea a obiectivului de susținere a nivelului cultural al populației; absența ideilor de susținere, în principal, a culturii populației care locuiește în mediul rural;</li> <li>• Incapacitatea de cofinanțare în accesarea fondurilor europene;</li> </ul>

### 2.5.3 Zone transfrontaliere

#147. **Schema de Dezvoltare a Spațiului Comunitar (SDEC)** definește principiile și obiectivele amenajării teritoriului și cooperării, inclusiv pentru zonele frontaliere. Abordarea problemelor legate de amenajarea teritoriului în zonele de frontieră dar și de cooperarea transfrontalieră permite elaborarea unor planuri comune bazate pe studii ale întregii rețele de relații funcționale. Planurile trebuie să prevadă dezvoltarea unitară a teritoriului unei zone aflate de o parte și de cealaltă a frontierei.



Figură 32. Zona de frontieră cf. legislației actuale, UAT înscrise în distanțele de 30, respectiv 50 km (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

#148. Din analiza factorilor dezvoltării economice se poate observa **evoluția pozitivă de dezvoltare în toate zonele de graniță ale României în 2011-2012**, față de perioada 2006-2007 (tendință imprimată de nivelul de dezvoltare a țării), însă există discrepanțe în dezvoltarea fiecărei regiuni de graniță **din cauza poziționării geografice**. De exemplu zona de graniță cu Ungaria beneficiază de un avans mult mai mare în comparație cu celelalte zone de graniță. Un alt aspect privind tendințele de evoluție este dat și de **apartenența statului vecin la UE**: zonele învecinate cu Bulgaria și Ungaria au avans de dezvoltare față de celelalte zone.

#149. Trebuie remarcat ca potențial factor care influențează evoluția zonelor de graniță **capitalul natural**. Așa cum este reliefat în analiza situației existente în *Planul Național de Dezvoltare*, în România anumite conexiuni sunt costisitoare, cauza fiind elemente naturale care împiedică o mai bună conectare cu țările vecie (Râul Prut, Dunarea, relief muntos în partea de Nord și Sud-Vest). Totodată **Dunărea are o influență majoră asupra economiei din zona**. Solul fertil, bine irigat, a menținut zona

de frontieră ca zonă economică predominant agricolă (și piscicolă). Energia hidroelectrică generată de Dunăre asigură o mare parte din necesarul de energie al statelor riverane. Dunărea este artera de transport care face legătura cu Europa de Vest și porturile din Marea Neagră, însă joacă un rol redus ca și culoar de transport în această zonă.

#150.

Un alt aspect important care imprimă un anumit trend de evoluție este **poziționarea zonei de graniță: în interiorul sau în exteriorul UE**. Astfel, asupra factorilor de dezvoltare acționează ca motor al dezvoltării îl reprezintă cadrul normativ pentru cooperare. Cooperarea în zona UE este supusă tratatelor semnate de toate statele componente, urmărindu-se o armonizare a sistemelor investiționale, reglementarea pieței comune, libera circulație a bunurilor și persoanelor, norme tehnice comune etc). Acest aspect a stimulat tendința de dezvoltare mai rapidă a zonelor de graniță interne și a reușit să stimuleze un nivel de cooperare inter-regională semnificativ.

#151.

Tendințele de evoluție în zonele de graniță sunt, de asemenea influențate și de **anumite caracteristici specifice teritoriului** în care se află.

- **Ocuparea populației preponderent în agricultură** în județele Vaslui și Olt Teleorman, Mehedinți, Giurgiu, Botoșani, Suceava, denotă un caracter rural al zonelor de graniță în care agricultura este predominantă, iar nivelul altor activități economice este mult mai scăzut;
- **Peisaj variat, mediu natural în general bine conservat**, păduri și resurse naturale au un important potențial de dezvoltare turistică a zonelor de graniță. Exemple în acest sens sunt Rezervația Biosferei Deltei Dunării, unică în Europa, are un regim aparte de administrare. Potențialul natural al Deltei Dunării trebuie valorificat pentru a crește și nivelul de trai al locuitorilor din Deltă și acest lucru nu se poate realiza decât practicând forme de turism durabil (ecoturism, agroturism etc). Luncile protejate ale Tisei au o dimensiune și o importanță europeană. De o și mai mare importanță este parcul natural care cuprinde întinsele areale împădurite quasi-naturale și zonele carstice din sudul Banatului montan, defileurile unice ale Dunării cu Cazanele și Porțile de Fier și părți întinse din zona muntoasă a nord-estului Serbiei, puțin afectate de intervenția omului. Acest mare spațiu protejat poate servi ca refugiu și spațiu de regenerare pentru multe specii periclitare ale faunei și florei europene, constituind totodată un spațiu larg pentru cercetare. Zonele sale limitrofe care sunt adesea defavorizate ar putea profita de pe urma multiplelor posibilități pe care le oferă „turismul integrat”;
- **Depopularea și îmbătrânirea populației** situate în zonele de graniță, regiunile în care s-a accentuat evoluția negativă sunt cele care au înregistrat de-a lungul timpului probleme economice importante. Regiunea Nord-Est are în componență unele dintre cele mai sărace județe, în care s-a accentuat ritmul de pierdere a populației, ca de exemplu Vasluiul, a cărui rată de creștere negativă s-a mărit de la -1,4% la -13,1%. În aceeași categorie intră și județe cu potențial economic apreciabil cum ar fi Iașul (0,7%, -5,5%) și Suceava (-1,9%, -7,8%). În cazul Regiunii Sud-Est doar județul Constanța a înregistrat o ușoară reducere a ratei de scădere a populației (-4,5%, -4,3%). În aceeași situație se găsește și Regiunea Sud-Vest Oltenia unde, toate județele, inclusiv Dolj, au înregistrat o accentuare a procesului de reducere a populației (date INS – recensământul populației);
- Cu o densitate a drumurilor doar de 33 km la 100 de kmp pe zona de graniță cu Moldova și Ucraina, 22,95-km/100 km<sup>2</sup> pe zona de graniță cu Bulgaria, accesibilitatea are un **caracter limitat iar standardul de viață este redus** din cauza infrastructurii subdezvoltate;
- Centre de afaceri și inovare concentrate în centrele urbane ale zonelor de graniță (Iași, Oradea, Arad, Timișoara, Craiova, Galați);

- **Legături și parteneriate încheiate între instituții publice locale**, județe și regiuni devin din ce în ce mai importante și au o pondere destul de însemnată. Acest fapt este reliefat de numărul de proiecte la care instituțiile din zona de graniță participă în calitate de partener: accesibilitate - 41 de proiecte, mediu – 105 proiecte, dezvoltare economică – 122 proiecte, și calitatea vieții – 168 proiecte (sursa prelucrării baza de date KEEP<sup>11</sup>). De asemenea, 8 dintre inițiativele de constituire a unor Grupări Europene de Cooperare Teritorială (primite din partea autorităților din România până la data de 30 septembrie 2012), au fost inițiate de unități administrative locale și județene din zonele de graniță din Vestul și Sudul României.

#152. Pentru întreaga zonă transfrontalieră, tendințele demografice indică o **populație îmbătrânită și o forță de muncă în scădere**. Populația din zonele transfrontaliere a scăzut începând cu anul 1990, ca rezultat al ratelor mici de natalitate, a ratelor mari de mortalitate și a creșterii migrației. O altă amenințare descoperită în zona de graniță, o reprezintă migrația persoanelor tinere cu educație superioară către orașele mari.

#153. Nivelul **scăzut al densității populației și tendința de dispersare a așezărilor** subliniază natura periferică și rurală a zonelor de graniță, cu precădere a granițelor cu Bulgaria și Republica Moldova. Starea economică (salarii, oportunități de angajare) a zonelor rurale este în general scăzută. Tendința generală a schimbării în perioada trecută s-a bazat pe concentrarea populației în jurul orașelor mari. Întreaga zonă transfrontalieră, în special zonele rurale, suferă datorită fenomenului de migrație.

#154. PIB-ul pe cap de locuitor aferent granițelor arată **nivelul scăzut al activității economice**. Între zonele de graniță studiate sunt similitudini dacă avem în vedere profilurile lor diferite. Deși contactele economice între centrele învecinate au devenit mai puternice în ultimii ani, avantajele comparative nu au fost pe deplin exploatare. Inițierea și susținerea cooperării durabile între firme necesită existența unei infrastructuri de afaceri de calitate, a unei asistențe profesionale și a altor servicii importante pentru întreprinderi, disponibile în întreaga regiune transfrontalieră. Dezvoltarea unei infrastructuri de afaceri și servicii trebuie să constituie o prioritate a zonei transfrontaliere.

#155. O altă tendință în dezvoltarea economică este dată de **politicile economice guvernamentale necoordonate și cadrul fiscal diferit** care guvernează zonele de graniță, el fiind de cele mai multe ori o piedică în dezvoltarea cooperării economice și a schimburilor comerciale. Criza economică din ultimii ani coroborată cu desființarea facilităților fiscale din zonelor libere a avut ca rezultat o scădere a nivelului activității economice în zonele de graniță. Balanța comercială a exporturilor României este net în favoarea spațiului european, fără a favoriza însă vecinătatea cu Bulgaria (3,9%) sau Ungaria (5,4%) sau țările terțe (Ucraina, Moldova, Serbia – valori sub 1%).

#156. Din cauza efectului de separare (și datorită distanțelor geografice) al Prutului și Dunării cu precădere, zonele de graniță au fost mai divizate decât s-ar fi crezut, și numai într-o foarte mică măsură a funcționat/funcționează ca o regiune. Există dovezi pe ambele părți ale granițelor privind o **creștere a conștientizării cooperării transfrontaliere** (un exemplu bun ar fi numărul de proiecte de cooperare transfrontalieră/transnațională) și diferite organizații (Grupări Europene de Cooperare Teritorială) la care România participă. În prezent, actorii interesați din zona de graniță recunosc necesitatea de a face eforturi comune în vederea găsirii de soluții pentru problemele economice comune și construirea unei viziuni strategice comune asupra dezvoltării zonelor transfrontaliere.

---

<sup>11</sup> KEEP – baza de date a Programului INTERACT

- #157. *Programele de Cooperare Transfrontalieră*, prin bugetul lor limitat, nu pot să influențeze direct performanța economico-socială a zonei. Acesta au demonstrat, în schimb, că pot **să creeze condiții de cooperare pentru dezvoltarea conceptelor strategice transfrontaliere** și să ofere baza pentru investiții având ca scop minimizarea obstacolelor din zona de graniță și rezolvarea problemelor de interes comun. Oportunitățile de schimbare sunt asociate cu construirea unei identități și a unui spirit comune pentru zona transfrontalieră. În perioada 2007-2013 peste 900 de entități din România din aria de eligibilitate a programelor de cooperare transfrontalieră au participat la tot atâtea proiecte pentru care au fost alocate 700 de milioane de euro.
- #158. Un aspect important care reiese din analiza economică a zonelor de graniță este faptul că **intervențiile care se realizează în vederea creșterii nivelului activităților economice sunt de multe ori disparate**, atât la nivelul României, cât și la nivelul vecinilor.
- #159. Zonele de graniță au o anumită creștere economică care nu este datorată unei viziuni distincte a modului de abordare a zonei în sine, ci mai degrabă un **rezultat al creșterii economice la nivelul regiunii sau al țării**. Cel mai clar exemplu care poate fi dat este comparația dintre doi poli de creștere aflați în regiunea de graniță: Timișoara își menține tendința de dezvoltare fiind susținută masiv de relația cu Szeged-Budapesta, și Iași, un pol de creștere important pentru zona de Nord-Est a țării, care nu poate beneficia de facilitățile pieței comune europene, perspectivele sale de dezvoltare viitoare fiind strâns legate de acordurile bilaterale dintre Ucraina, Republica Moldova și UE.
- #160. Analiza poziției geografice a țării noastre oferă atât avantaje cât și dezavantaje majore. De foarte multe ori se invocă faptul că România e țara aflată la periferia Uniunii Europene, uitând însă un aspect important: și anume că România este situată totuși în partea de Sud-Est a continentului, accentuând faptul că deține o poziție strategică în relația cu UE și celelalte țări. De altfel, România a beneficiat tot timpul de faptul că rute comerciale importante care leaga vestul Europei de Asia se găsesc pe teritoriul său. Din punct de vedere al infrastructurii de transport nu a fost valorificată suficient această poziție cu toate că ea ne poate aduce beneficii economice importante.
- #161. În ciuda investițiilor din ultimii ani, **blocajele de transport** – în special pentru drumuri și feribot – continuă să afecteze zonele periferice transfrontaliere în ceea ce privește accesul. Teritoriul transfrontalier Vest, compus din județele Arad, Bihor, Satu Mare dispune de o rețea de cale ferată mai dezvoltată decât media teritorială însă **necesită investiții în infrastructura rutieră** care să pună în valoare sinergiile datorate vecinătății teritoriilor din Ungaria dar și pe cele ale teritoriilor montane de Vest. Această legătură poate urma **traseul Arad-Oradea-Satu Mare**. Alte două zone, cu potențial mediu și amplasate transfrontalier, o zonă la Estul țării compusă din județele Tulcea, Galați, Vaslui, Iași, Botoșani, și zona transfrontalieră Nord compusă din județele Maramureș, Bistrița Năsăud și Suceava. Aceste, spre deosebire de cele din Vest, au ambele categorii de rețele deficitare și analize suplimentare pentru alegerea celor mai bune variante strategice trebuie avute în vedere.
- #162. Un aspect important ce trebuie remarcat este că România nu are în momentul de față **nicio autostradă care să lege țara noastră de țările vecine**. Cele trei autostrăzi (tronsoane) construite până în acest moment leagă doar Bucureștiul de câteva orașe mai importante. Totodată Constanța, port principal la Marea Neagră, se poate distinge prin poziționare strategică, ca un hub important pentru mărfurile ce sosesc sau pleacă spre Orientul Mijlociu și Asia și poate suplini aglomerarea Portului Rotterdam. Dar lipsa unor conexiuni rutiere și feroviare dezvoltate ale Portului Constanța cu Vestul Europei face ca România să piardă această poziție strategică de Poartă Europeană de mărfuri.

#163.

Diversitatea mediului în zonele transfrontaliere este relativ bună, dar este **vulnerabilă la poluarea artificială și la dezastrele naturale**. Inundațiile, despăduririle, poluarea aerului, din zonă reprezintă principalele amenințări ale mediului înconjurător. **Eroziunea țărmului Mării Negre** este, de asemenea, o problemă importantă. Nevoia irigațiilor intense a solului poate conduce la creșterea nivelului de poluare, mai ales atunci când apa provine din râurile poluate precum Tisa, Oltul și Argeșul. Irigarea excesivă poate cauza ridicarea nivelului apelor subterane și creșterea concentrației de sare. Folosirea pesticidelor în agricultură nu pare să fie o problemă majoră de mediu în prezent; totuși, eliminarea reziduurilor animale din apele subterane constituie o problemă importantă.

#164.

Pentru o varietate de motive, potențialul turistic nu a fost conștientizat, în principal din cauza lipsei capitalului și dificultăților de acces create de infrastructura de transport slab dezvoltată și în ciuda potențialului zonelor transfrontaliere. Este de remarcat faptul că **nu există o dimensiune transfrontalieră în ceea ce privește inițiativele existente în domeniul turismului. Multe resurse naturale** (ape minerale, lacuri sărate și nămol) creează posibilitatea dezvoltării mai multor forme de turism balnear. **Turismul rural, cu subcomponentele sale** (agroturism, ecoturism etc) poate fi dezvoltat ca un produs durabil, chiar și în zonele peisagistice protejate sau în parcurile naționale. Există condiții optime de dezvoltare în domeniile turismului urban, de afaceri, religios, sportiv și pentru tineret, precum și în privința noilor produse de turism cultural. **Nu există o ofertă turistică diversificată și competitivă** prin susținerea dezvoltării investițiilor interne și internaționale, care să conducă la creșterea volumului activității turistice și respectiv, a circulației turistice. Stimularea dezvoltării ofertei turistice de calitate care să permită creșterea încasărilor, contribuției sectorului turistic în PIB, veniturilor nete ale populației precum și sporirea gradului de absorbție a forței de muncă este încă deficitară din cauza lipsei produselor integrate de turism oferite de fiecare zonă în parte.

<b>Analiza SWOT – Zone transfrontaliere</b>	
<b>Puncte tari</b>	<b>Puncte slabe</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prezența unor orașe mari (poli de creștere / poli de dezvoltare) cu potențial de arie urbană funcțională în aceste zone și în proximitatea acestora;</li> <li>• Distribuția relativ echilibrată a orașelor mici cu potențial de polarizare a zonelor profund rurale;</li> <li>• Existența unor orașe cu potențial de centre de transport intermodal;</li> <li>• Extinderea rețelelor broadband în centrele urbane;</li> <li>• Localizarea unor întreprinderi inovatoare (Ro-Hu, Ro-Bg);</li> <li>• Zone rurale cu potențial agricol însemnat generat de condițiile fizico-geografice (extinderea terenului arabil);</li> <li>• Zona cu potențial piscicol ridicat (ex. Ro-Bg);</li> <li>• Prezența unor sectoare industriale cu valoare adăugată ridicată (automotive – Dolj, Timiș, Arad);</li> <li>• Prezența unor parcuri industriale;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grad scăzut de modernizare al infrastructurii de transport;</li> <li>• Declinul demografic cauzat în principal de migrația netă negativă;</li> <li>• Nivel educațional scăzut al populației din zonele rurale;</li> <li>• Practicarea agriculturii în special pentru acoperirea nevoilor de consum ale gospodăriilor (zonele rurale sărace ex. Ro-Md, Ro-Bg);</li> <li>• Nivel scăzut de dezvoltare și utilizare al e-government;</li> <li>• Lipsa de conexiuni de transport între regiunile învecinate, manifestată îndeosebi la granița cu Bulgaria și la granița cu Ucraina și Moldova din cauza diferențelor de ordin tehnic și normativ – dar și lipsa conexiunilor cu celelalte regiuni mai dezvoltate;</li> <li>• Vulnerabilitate ridicată la schimbările climatice (conform studiilor ESPON);</li> <li>• Degradarea infrastructurii portuare și feroviare;</li> <li>• Absența unor terminale necesare dezvoltării</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existența unor intervenții consistente prin numărul de proiecte implementate în care entități din România sunt promotori în perioada 2007-2013;</li> <li>• Creșterea ușoară a suprafețelor împădurite în ultimii ani;</li> <li>• Ameliorarea recentă a capacității autorităților de prevenire a efectelor inundațiilor;</li> <li>• Forță de muncă ieftină;</li> <li>• Potențial turistic însemnat (în special Ro-Se, Ro-Bg, Marea Neagră);</li> <li>• Resurse importante de apă (Dunărea);</li> <li>• Prezența mai multor sisteme de transport: rutier, naval, feroviar și aerian;</li> </ul>	<p>transportului intermodal;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Valori multianuale ridicate ale mortalității infantile (mediul rural);</li> <li>• Conectarea insuficientă a Dunării cu celelalte sisteme de transport la nivel european;</li> <li>• Lipsa locurilor de muncă în activități non-agricole (Ro-Bg, Ro-Md);</li> <li>• Productivitate scăzută a muncii;</li> <li>• Competitivitate scăzută a activităților agricole;</li> </ul>
<p><b>Oportunități</b></p>	<p><b>Amenințări</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Îmbunătățirea relațiilor inter-statale este evidentă între România și țările vecine de la semnarea Tratatelor de bază pentru înțelegere, cooperare și bună vecinătate;</li> <li>• Acorduri politice au fost semnate între autoritățile locale de-a lungul frontierei, aceste conducând la intensificarea contactelor transfrontaliere și a schimburilor;</li> <li>• Tendința de intensificare a legăturilor de cooperare de afaceri în ultimii ani;</li> <li>• Crearea de euroregiuni ce au oferit un cadru pentru creșterea cooperării transfrontaliere între autoritățile locale, guvernele regionale, precum și ONG-uri;</li> <li>• Rețelele trans-europene care traversează zonele transfrontaliere;</li> <li>• Potențialul navigabil al Dunării (coridor TEN-T);</li> <li>• Existența minorităților etnice de pe ambele părți ale unor frontiere;</li> <li>• Posibilități de navetism (Ro-Hu);</li> <li>• Condiții favorabile pentru producția energiilor regenerabile;</li> <li>• SUERD;</li> <li>• Noul proiect de pod România-Bulgaria;</li> <li>• Crearea de infrastructură de afaceri comună;</li> <li>• Elaborarea unor strategii comune de dezvoltare la diferite niveluri administrative;</li> <li>• Investițiile în infrastructura de broadband;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accentuarea declinului demografic și a fenomenului de îmbătrânire demografică;</li> <li>• Emigrarea forței de muncă calificate în statele UE dezvoltate;</li> <li>• Restricționarea circulației transfrontaliere a persoanelor și a bunurilor prin procedurile de centralizare și birocratice de stat pentru călătoriile transfrontaliere și comerț;</li> <li>• Nepotrivirile de competențe și responsabilități pentru organizațiile / instituțiile implicate în cooperarea transfrontalieră;</li> <li>• Riscurile naturale (secetă, inundații etc);</li> <li>• Riscurile de poluare transfrontalieră;</li> <li>• Lipsa de informare și implicare a populației în prevenirea riscurilor;</li> <li>• Birocrația și lipsa armonizării normelor tehnice, a sistemelor investiționale, cât și implementarea politicilor publice regionale/naționale eligibile pentru proiecte de cooperare teritorială europeană;</li> <li>• Vecinătatea cu state non-membre UE;</li> <li>• Absența cooperării dintre institutele de R&amp;D și mediul de afaceri;</li> </ul>

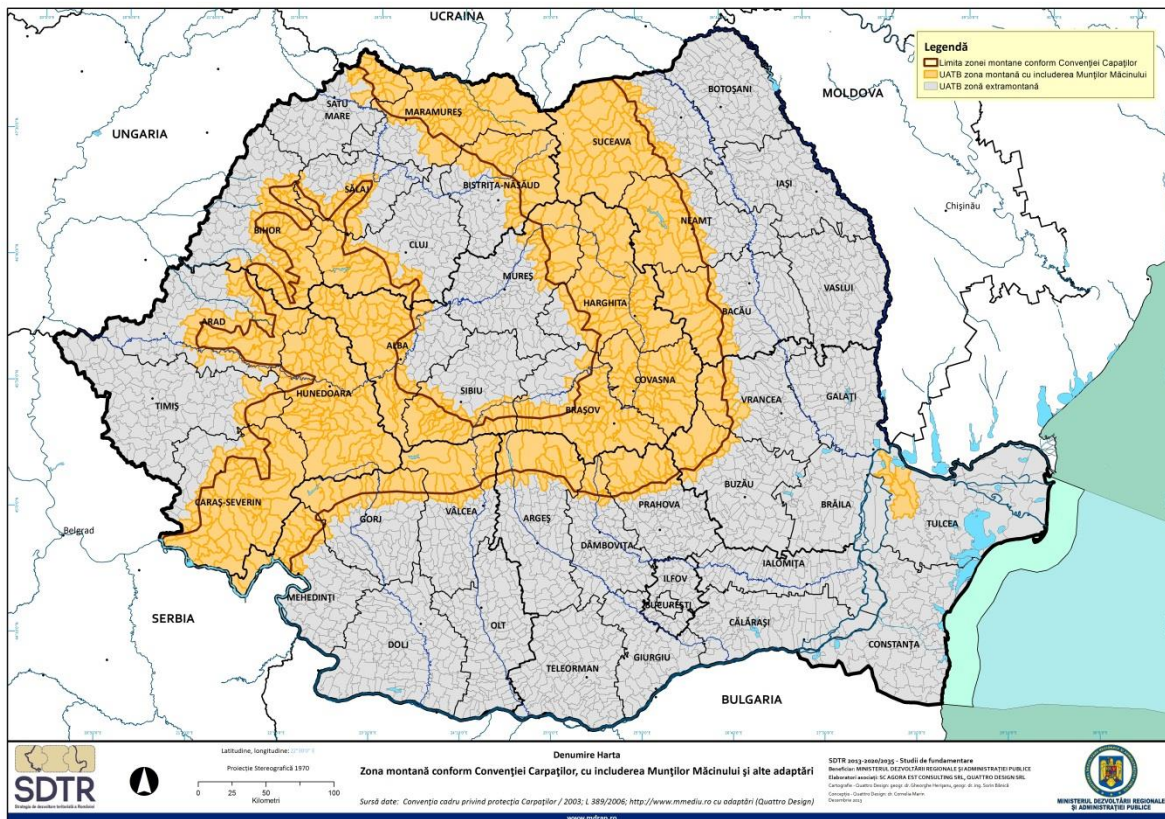
## 2.5.4 Zone montane

#165.

Motivul pentru care zonele montane sunt considerate zone cu un specific aparte care trebuie analizate și delimitate cu atenție este legat de **altitudine și uneori de condițiile climatice specifice**.

#166.

**Altitudinea are un rol important în configurarea vieții oamenilor din aceste spații.** Astfel, la peste 1.000 m se întâlnesc sate și cătune „risipite” cu împrejurimi largi pentru creșterea animalelor în siguranță față de viețuitoarelor sălbatice. Sub 1.000 m se află însă condiții favorabile vieții și activității oamenilor ceea ce face ca o mare concentrare de așezări să se înregistreze în spațiul montan din depresiuni, de pe văi etc.<sup>12</sup>



Figură 33. Zona montană conform Convenției Carpaților, cu includerea Munților Măcinului și alte adaptări (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

#167.

**Plafonul maxim al așezărilor permanente în Carpați** este marcat de localitățile Fundata (satul component Fundățica are case ce ajung la 1820 m) în culoarul Rucar-Bran-Dragoslavele din Carpații Meridionali și Moldova-Sulita (1360 m) în nordul Obcinei Mestecanișului, iar pentru Carpații Occidentali trebuie văzut mai sus. Este vorba de locuințe izolate ale acestor așezări care sunt însă locuite permanent.

#168.

Zona montană are o **densitate a populației mai mică în raport cu restul țării**, astfel că aici se găsesc cele mai bine conservate regiuni. Totodată densitățile cele mai mari (peste 100 loc/kmp) sunt legate în

<sup>12</sup> Radu Ray, 2007.



primul rand de ariile depresionare și de prezenta unor orașe mari (Valea Jiului, Baia Mare, Hunedoara, Resita, Depresiunea Brașov, Văile Prahovei, Trotusului și Bistritei). Densitățile cele mai reduse (sub 50 loc/kmp) reprezintă o mare parte din spațiul carpatic și caracterizează ariile locuite temporar cu folosința pastorală, forestieră sau turistică.

#169. **Orașele din Carpați** sunt localizate pe văi, în depresiuni, în areale cu resurse de subsol (Petroșani, Hunedoara, Reșița etc.) și cu izvoare minerale, în apropierea trecătorilor și de-a lungul căilor de circulație transcarpatică (Brașov, Deva etc.). În Carpați domină numeric **orașele mici și foarte mici**, majoritatea apărute ca urmare a dezvoltării unei industrii de tip monoindustrial, sau care au o singură funcție importantă (extractivă, turistică, de transport). **Așezările rurale reprezintă peste 9/10** din numărul total al așezărilor din Carpați. Din punct de vedere al numărului de locuitori, predomină satele care au sub 1500 de locuitori.

#170. **Ponderea drumurilor modernizate în teritoriu este scăzută**, ceea ce are consecințe negative în atragerea unor largi teritorii în activități economice productive, limitând atât desfacerea produselor agricole în centrele urbane, cât și posibilitatea ca zonele cu potențial agroturistic să fie atrase în circuitul economic național (de exemplu zona subcarpatică a Munteniei și Olteniei, podișul Mehedinți, Munții Apuseni).

#171. Multe zone nu dispun de **rețele rutiere de transport suficiente** între localități foarte slab dezvoltate (de exemplu, în Delta Dunării, Munții Apuseni, Carpații de Curbură, podișul Mehedinți), determinând chiar izolarea unor localități.

#172. **Rețeaua feroviară** are o eficacitate (calculată ca viteza medie de acces la cea mai îndepărtată stație ferată din țară) mai mare în partea central-vestică a țării, cea mai scăzută eficacitate înregistrându-se în depresiunile intramontane Ciuc și Giurgeu (Sursa: Priorități de dezvoltare teritorială națională în atingerea obiectivelor Strategiei Europa 2020).

#173. Activitatea de extracție a minereurilor a dus la **modificări importante ale peisajului natural montan**: defrișarea pădurilor, apariția unor mari excavații (în arealele de exploatare a materialelor de construcție, în cadrul marilor bazine carbonifere, în regiunile de extracție a sării - Coștiui, Ocna Șugatag), apariția haldelor de steril (frecvente în grupa nordică a Carpaților Orientali, în Carpații Occidentali, în Depresiunea Petroșani etc.) și a unor localități urbane și rurale monoindustriale (miniere).

#174. În timpurile moderne, până în prezent, valorificarea resurselor de apă a devenit mai complexă, astfel că în regiunea montană, care deține 66 % (volumul mediu anual al scurgerii fiind de 23,1 mil. m<sup>3</sup>) din resursele naționale de apă (Geografia României, vol. I, 1983) **s-au realizat numeroase amenajări hidroenergetice**. Lacurile antropice, care au luat naștere prin construirea de baraje, au funcții complexe: regularizarea debitelor cursurilor de apă, alimentare cu apă (potabilă și industrială), producerea de energie electrică, turism, piscicultură - păstrăvărie.

#175. **Economia agricolă montană** este legată strâns de **creșterea animalelor**. La nivel național pășunile și fânețele montane sunt cele mai productive și ocupă suprafețele cele mai mari (pajiștile din carpați). Chiar dacă statistica națională nu particularizează situația din munte, unele cercetări<sup>13</sup> sugerează nu doar o regresie a economiei agricole montane, ci o destructurare economică. **Gospodăriile montane**

<sup>13</sup> Rey Radu, 2007, Carpații României la o răscruce a istoriei, CIDE

sunt majoritar de tip mixt, pluriactive, ocupația de bază fiind creșterea animalelor, în funcție de zonă și tradiții dominând bovinele sau ovinele și/sau pomicultura.

#176. **Exploatarea industrială a lemnului**, ocupație cu tradiție în România, a dus la apariția unei rețele dese de drumuri și căi ferate forestiere (mai răspândite în partea nordică a Carpaților Orientali) și a unor **localități specializate în prelucrarea acestei resurse**, în primul rând centre de cherestea, dar și de prefabricate, mobilă etc.: Bixad, Sighetu Marmăției, Vișeu de Sus, Vama, Moldovița, Frasin, Falcău, Gura Humorului, Sucevița, Putna, Bistrița Bârgăului, Susenii Bârgăului, Vatra Dornei, Lunca Bradului, Răstolița, Gheorgheni etc. Comparativ cu anul 1990, în 2012 volumul de lemn recoltat era cu 15% mai mare. Creșterea provine în special din exploatarea rășinoaselor, care au înregistrat valori cu 31% mai mari. Suprafața pădurilor s-a menținut constantă în această perioadă, datorită regenerării naturale și artificiale a acestora realizate în anii anteriori. Cu toate acestea, o deosebită atenție trebuie acordată procesului de regenerare artificială.

#177. **Degradarea** accentuată a peisajelor montane este mai vizibilă în anumite categorii de arii: **zone forestiere în exploatare intensivă și zone rurale în transformare** (a regimului de proprietate, a activităților) și, în particular, localități rurale în dezvoltare turistică (Maramureș, Oaș, Culoarul Rucăr-Bran, Mărginimea Sibiului, Munții Parâng etc).

#178. În Carpați se află **12 dintre cele 13 parcuri naționale și 9 din cele 14 parcuri naturale din țară**. Cele mai multe dintre acestea protejează habitate montane și alpine, specii endemice, regiuni de mare diversitate floristică, faunistică sau peisagistică. Atracțiile turistice naturale sunt legate în special de ariile protejate, la nivelul cărora activitățile turistice pot varia de la vânătoare și drumeții montane până la plimbări de agrement și sporturi de iarnă.

#179. Se constată o predominare în ultimii 15 ani a **cererii turistice pentru zona montană** în comparație cu celelalte zone, însă tendința nu este deloc încurajatoare, fiind de scădere continuă de la 40%, cât se înregistra în 1995 ca număr de turiști angajați în acțiuni turistice în zona montană, la sub 30 % (mai exact, 27 % în anul 2008). Mai mult, tendința de scădere a continuat și după 2008, doar 19% dintre turiștii (români) participanți la turismul intern în 2011 alegând zona montană.

#180. Având în vedere faptul că România este o țară eminentemente carpatică cu o cerere predominantă pentru produsul turistic montan în ultimele două decenii, chiar dacă și aici tendința a fost ușor descendentă (în favoarea celui litoral în cazul rezidenților români), acesta ar trebui să fie produsul turistic „de forță” al țării noastre. Atractivitatea zonei montane este sporită și de complexitatea activității turistice, turismul montan și de sporturi de iarnă fiind completat de specificul balneoclimateric imprimat de izvoarele minerale și termale de pe marginea ramei carpatice, dar și de **varietatea formelor de turism speciale ce pot fi practicate în Carpații românești**, de la speleoturism (turism speologic) și până la ciclism montan, rafting, turism cinegetic, ș.a. Peste 40 de stațiuni turistice de interes național și local s-au dezvoltat până în prezent în arealul Carpatic, unele cu profil balnear, altele cu profil pentru odihnă și recreere, fiind atestate de ANT.

#181. După 1990, la început, agroturismul s-a practicat în așezări din Culoarul Rucăr-Bran (localitățile Șirnea, Peștera, Rucăr, Podul Dâmboviței, Moeciu ș.a.), depresiunile din Bucovina (Vatra Dornei, Câmpulung Moldovenesc, Gura Humorului, Valea Putnei, Valea Suceviței), precum și în Munții Apuseni.

#182. Din punct de vedere al valorificării resurselor piscicole există un mare număr de păstrăvării, dintre care peste 50 sunt de mari dimensiuni, precum cele din Carpații Orientali (Săpânța, Firiza, Valea

Brodinei, Pojorâta, Lacu Roșu, Ceahlău, Lepșa, Oituz ș.a.), Carpații Meridionali (Bâlea, Arpaș, Sadu, Brădișor, Topleț ș.a.), Munții Banatului (Semenic – Văliug, Bozovici, Valea Beifului ș.a.), Munții Apuseni (Gilău, Remeți, Chișcău, Vașcău ș.a.), Subcarpați (Cislău, Miloștea, Tismana).

#183.

Pe măsură ce capacitatea de cazare s-a mărit și s-a modernizat în stațiunile de la poalele munților, nu au mai fost întreținute **refugiile și cabanele simple de adăpost din arealul subalpin și alpin**, ceea ce nu încurajează drumețiile și turismul cu adevărat specific muntelui, ci mai mult forme asociate, conexe în depresiunile submontane și intramontane. În regiunile muntoase au fost omologate de către ANT începând cu 2005 peste 650 trasee turistice, cele mai multe în munții Făgăraș, Bucegi și Piatra Craiului. **Totuși nici infrastructura turistică, atât cea generală, cât și cea specifică nu se prezintă în cele mai adecvate condiții**, fiind relevant exemplul marcajelor deteriorate sau absente de pe traseele turistice, absența unei indexări a acestor trasee pe sezoane iarnă/vară, la care se pot adăuga și alte aspecte legate de promovare, informare etc.

#184.

Este citată în cercetările geografice **categoria axelor de dezvoltare** apărute în lungul coridoarelor geomorfologice, așa cum este cazul culoarului depresiunilor intramontane din Carpații Orientali (Brașov – Ciuc – Giurgeni), culoarul intramontan Rucăr-Bran sau aliniamentul Vatra Dornei – Câmpulung Moldovenesc – Gura Humorului.

<b>Analiza SWOT – Zone montane</b>	
<b>Puncte tari</b>	<b>Puncte slabe</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relieful diversificat - potențial natural uriaș;</li> <li>• Prezența unor arii de populare străveche;</li> <li>• Aproape 50% din populație se află în mediul urban;</li> <li>• Suprafețe extinse de pajiști naturale;</li> <li>• Creșterea numărului de unități de cazare (pensiuni turistice și agroturistice);</li> <li>• Creșterea numărului de turiști în ultimii ani;</li> <li>• Posibilități extrem de variate pentru turism – rural, istoric, cultural, sportiv;</li> <li>• Prezența barajelor și a centralelor hidroenergetice (pe Bistrița, Buzău, Argeș, Lotru, Sadu, Râu Mare, Someș etc);</li> <li>• Includerea a 57% din suprafața zonei montane în cadrul siturilor Natura 2000;</li> <li>• Existența unui număr însemnat de monumente istorice (amplasate în peste 650 localități);</li> <li>• Prezența izvoarelor minerale de diferite categorii (depr Maramureș, M. Rodnei, Baraolt, Bodoc, Cernei etc);</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Condiții restrictive de trai în anumite zone (altitudine, microrelief, climă, sol);</li> <li>• Declin demografic constant și îmbătrânirea populației;</li> <li>• Reducerea populației școlare;</li> <li>• Slabe conexiuni transcarpatice rutiere și feroviare;</li> <li>• Existența unui număr mare de așezări mici izolate (ex. Munții Apuseni) fără acces la transport public;</li> <li>• Acces redus la rețele de alimentare cu apă, canalizare / epurare, gaze naturale;</li> <li>• Număr insuficient de unități de procesare pentru produsele agricole;</li> <li>• Degradarea infrastructurii turistice (marcaje, indicatoare) și a rețelei de cabane și refugii montane;</li> <li>• Număr redus de centre de informare privind turismul montan;</li> <li>• Predominarea unităților de cazare de confort redus (1 sau 2 stele);</li> <li>• Infrastructură de acces (rutieră și feroviară) deficitară către obiective turistice;</li> <li>• Subdimensionarea dotărilor pentru practicarea sporturilor de iarnă;</li> <li>• Scăderea constantă a duratei medii a sejurului în stațiunile montane în ultimii 15 ani;</li> </ul>

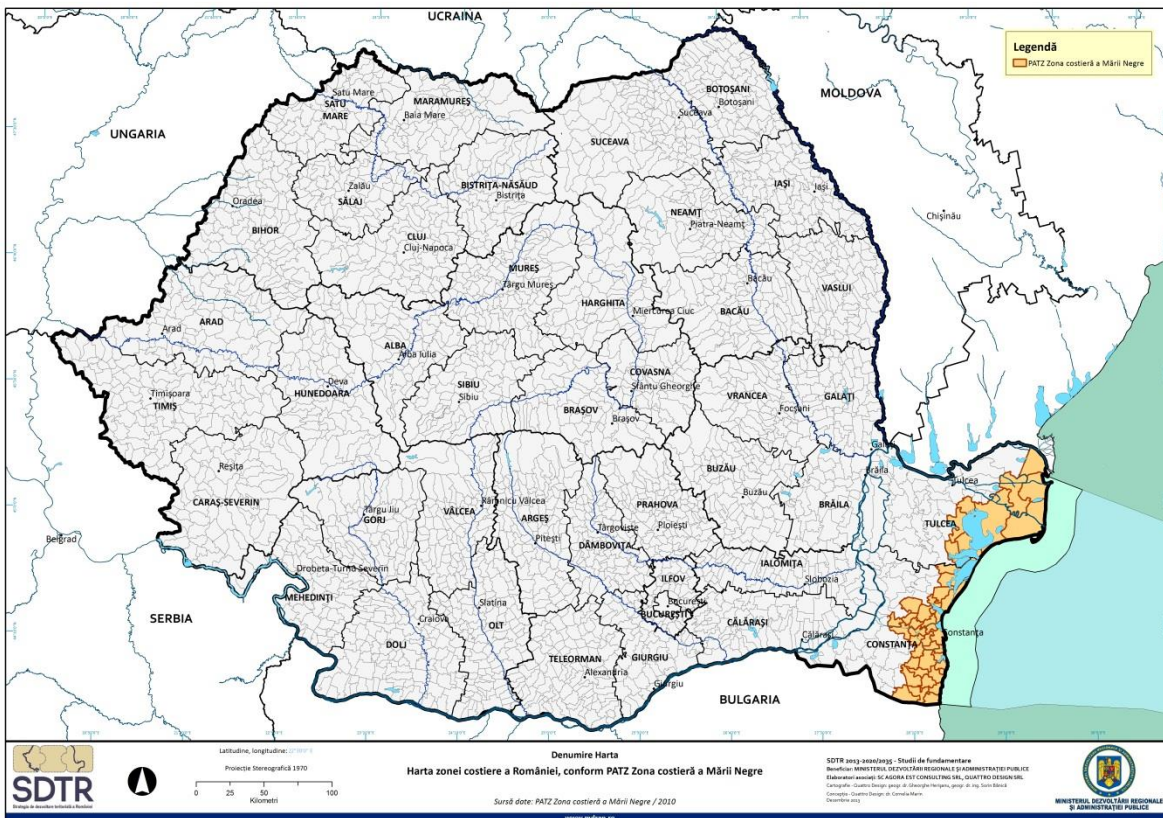
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lipsa semnalului GSM în anumite zone;</li> <li>• Absența învățământului profesional cu profil de agricultură montană;</li> </ul>
<b>Oportunități</b>	<b>Amenințări</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Exploatarea potențialului pentru sporturi extreme;</li> <li>• Potențial hidronergetic ridicat;</li> <li>• Programele de facilitare a accesului la TIC pentru comunitățile dezavantajate din punctul de vedere al cunoașterii prin telecentre (MCSI-BM);</li> <li>• Existența tradițiilor legate de producerea și procesarea produselor agricole cu specific montan;</li> <li>• Conservarea unor zone etnofolclorice tradiționale;</li> <li>• Valorificarea produselor agroalimentare cu înaltă valoare biologică;</li> <li>• Posibilități de valorificare a produselor nelemnoase din pădurile montane (fructe de pădure);</li> <li>• Creșterea numărului de cereri (în special din mediul urban și din afara granițelor) pentru turism în zone nepoluante și cu activități tradiționale;</li> <li>• Existența zonelor montane izolate fără alimentare cu energie electrică precum și a zonelor turistice montane care prezintă interes pentru dezvoltarea unor aplicații în sisteme de energii regenerabile;</li> <li>• Aprobarea documentului <i>Orientări strategice naționale pentru dezvoltarea durabilă a Carpaților</i>.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abandonul școlar al copiilor (accesibilitate redusă a unităților școlare);</li> <li>• Lipsa controlului asupra respectării regulilor în ariile naturale protejate;</li> <li>• Absența planurilor de management pentru ariile protejate;</li> <li>• Creșterea alarmantă a tăierilor ilegale de pădure;</li> <li>• Braconajul / suprapășunatul;</li> <li>• Degradarea constantă a calității pășunilor și fânețelor;</li> <li>• Riscul de poluare accidentală a râurilor;</li> <li>• Menținerea sistemelor de încălzire a locuințelor bazate pe lemne;</li> <li>• Accesibilitatea scăzută la piețele de desfacere pentru produse agricole specifice;</li> <li>• Pierderea ocupațiilor tradiționale.</li> </ul>

## 2.5.5 Zona costieră

#185. Litoralul românesc se desfășoară pe **247.4 km lungime și se diferențiază în două sectoare**: unul nordic, jos, deltaic-lagunar și unul sudic, mai înalt, cu faleză:

#186. *Sectorul nordic*, extins pe 165 km (67 % din litoralul românesc), se desfășoară între brațul Musura și Capul Midia și se caracterizează prin procese de acumulare, cu precădere în fața gurilor Dunării, formând delte secundare; în apele acestui sector se desfășoară cea mai mare deltă din Europa, care, împreună cu complexul lacustru-lagunar Razim-Sinoie, constituie cea mai mare regiune umedă de pe continent.

#187. *Sectorul sudic*, extins pe 80 de km lungime (33 % din litoralul românesc) se desfășoară între Capul Midia și Vama Veche, este înalt (5-38 m), rectiliniu, cu faleză întreruptă de mici golfuri (lagune și limane), barate de cordoane marine: Tașaul, Siutghiol, Techirghiol, Tatlageac, Mangalia ș.a. În comparație cu sectorul nordic, mai puțin populat și modificat, acesta suportă un grad mare de încărcătură umană cu activitățile socio-economice asociate cu modificările legate de porturi (Midia, Constanța-Agigea, Mangalia) și de stațiunile balneomarine, care constituie un adevărat lanț. Portul Constanța-Agigea este cel mai mare din întregul bazin al Mării Negre și are perspective de a deveni foarte important pe continentul european, grație amplasării de la unul din capetele axei fluviilor și canalelor (Rotterdam – Rhin – Main – Dunăre – Constanța) și pe ruta energiei caspice spre Europa.



Figură 34. Zona costieră a României, conform PATZ Zona costieră a României (Sursa: PATZ Zona Costieră a României)

#188. **Cauzele care determină evoluția liniei țărmului sunt de natură climatică, tectonică și antropică.** Cauzele antropice sunt cele care au avut un rol important în schimbarea configurației liniei țărmului

românesc. O primă cauză a reprezentat-o construirea, cu ani în urmă, a unor diguri perpendiculare pe linia țărmului, rolul acestora fiind de a diminua acțiunea mecanică a valurilor. S-a constatat, în timp, schimbarea cursului curenților marini, ceea ce a avut un efect direct asupra proceselor de acumulare și abraziune. Tot ca o cauză antropică se poate înscrie și diminuarea cantității de sedimente transportate de Dunăre prin realizarea unor lucrări de ameliorare a cursurilor de apă, cu efect asupra reducerii sedimentelor transportate. **Principalul factor de risc ecologic al zonei costiere este reprezentat de eroziune** (având drept cauze cele menționate mai sus), fenomen care este extins în acest moment pe aproape întreg litoralul românesc și din cauza căruia se pierd anual suprafețe importante de teren<sup>14</sup>.

#189. Platforma continentală a Mării Negre din sectorul românesc **adăpostește rezerve semnificative de petrol și gaze naturale**, care pot contribui la ameliorarea balanței energetice a României. Apele Mării Negre au o **faună relativ bogată**, remarcându-se, de exemplu prezența sturionilor.

#190. **Densitatea medie a populației în zona costieră** se situează în jurul valorii de 100 locuitori / kmp, valoarea maximă fiind înregistrată în municipiul Constanța (peste 2000 loc/kmp). Zona beneficiază de o pondere a populației tinere peste media națională. Litoralul (cu mici excepții) se numără printre **puținele arii din România care au înregistrat creștere a numărului de locuitori** între ultimele două recensăminte.

#191. Municipiul Constanța este **principalul centru urban care polarizează zona costieră**, fiind urmat de 3 orașe mijlocii (Mangalia, Medgidia, Năvodari). Predomină însă orașele mici (6) dintre care 4 au o populație sub 10.000 locuitori (cel mai mic fiind Sulina 3663). Din punct de vedere al tipologiei funcționale, Constanța, Eforie prezintă un profil predominant terțiar (peste 70% populație ocupată în servicii), Mangalia, Medgidia, Năvodari – profil de servicii și industrial (mixt). Singurele orașe cu peste 10% populație ocupată în sectorul primar sunt Negru Vodă și Sulina.

#192. Zona costieră, compusă din județele Constanța și Tulcea prezintă **indicatori mai slabi decât media națională în ceea ce privește densitatea rețelelor de transport** însă aceasta se datorează în cea mai mare măsură rețelelor din județul Tulcea care au cea mai slabă dezvoltare. În același timp, zona județului Tulcea având particularități remarcabile dependente de specificitățile geografice al Deltei Dunării impune nevoia unui studiu separat pentru dezvoltarea rețelelor de transport, inclusiv cu soluții de transport fluvial și aerian de interes local.

#193. Constanța are o **rețea rutieră mai dezvoltată decât media națională**. *Transportul rutier se realizează în zona costieră pe autostrada A2 (București-Constanța, drumul european E60 (Oradea-București-Constanța-Vama Veche-Istanbul), care traversează Dunărea peste podul rutier Giurgeni-Vadu Oii. Alte șosele mai importante sunt Harsova-Tulcea, Macin-Tulcea, Constanta-Negru Voda, Constanta-Basarabi-Ostrov și Constanta-Tulcea.*

#194. **Dublarea liniei de cale ferată pe traseul Constanța Mangalia** și electrificarea vor crea premisele unei dezvoltări economice generale, datorită punerii în valoare a potențialului de transfer al mărfurilor prin Portul Constanța, nod principal al rețelei centrale TEN-T.

#195. Începând cu 2009, **traficul din portul Constanța crește constant**, deși rata creșterii s-a redus în ultimii ani. Constanța deservește atât România, cât și țările învecinate prin rețeaua sa feroviară și fluviul

<sup>14</sup> [http://opengis.unibuc.ro/index.php?option=com\\_content&view=article&id=467:probleme-privind-morfologia-rmului-romanesc-in-conditiile-actuale-de-mediuc&catid=38:articole](http://opengis.unibuc.ro/index.php?option=com_content&view=article&id=467:probleme-privind-morfologia-rmului-romanesc-in-conditiile-actuale-de-mediuc&catid=38:articole)

Dunărea. Studii recente<sup>15</sup> evidențiază că există încă interes concertat al țărilor din Centrul Europei pentru realizarea unor servicii de linii feroviare către țări din Regiunea Mării Negre și de pe coridorul TRACECA, prin portul Constanța. Mai mult, **canalele care leagă Dunărea de Marea Neagră** sunt o rută importantă pentru circulația mărfurilor. Transportul maritim este facilitat și de porturile Mangalia și Midia, precum și de porturile maritime-fluviale Brăila, Galați, Tulcea și Sulina, în care pot intra nave maritime. Rețeaua TEN-T globală cuprinde și **aeroportul Constanța**.

#196.

**Stațiunile de pe litoralul Mării Negre** cuprind un procent mare din numărul locurilor de cazare din România (majoritatea unităților turistice fiind concentrate în Mamaia, Eforie Nord și Sud, Costinesti, Olimp, Neptun, Jupiter, Aurora, Venus, Saturn și Mangalia). Litoralul a pierdut mare parte din interesul pentru turiștilor străini și nu reușește să concureze cu alte destinații turistice de litoral din regiune.

#197.

**Mai mult de un sfert din turismul intern**, după numărul de turiști (cu o medie de 26,5 % în perioada 1995-2008) este concentrat în zona litorală, tendința cererii pentru litoralul Mării Negre fiind însă ascendentă, aceasta crescând de la 19 % în 1995 la 32,7 % în 2008. Ideea este întărită și de faptul că, spre exemplu, jumătate din cererea turistică internă a turiștilor români în 2011 a fost pentru zona litorală. **Produsul turistic litoral înregistrează o tendință ascendentă**, cu următoarea nuanță: devine preferabilă pentru rezidenții români (numărul acestora fiind în creștere, atingând valoarea de 50 % în 2011 din total), însă se remarcă o scădere continuă a turiștilor străini care vin pe litoralul românesc după anul 2000, ceea ce scoate în evidență inatractivitatea produsului turistic litoral pentru rezidenții europeni<sup>16</sup>. Și aceasta din mai multe motive: deși structura de cazare a crescut de la an la an, tendința ascendentă înregistrată statistic a fost contrabalansată de calitatea precară a serviciilor, costurile ridicate ale acestora, durata foarte scurtă a sezonului și lipsa alternativelor în extrasezon, la care se adaugă o întreagă altă serie de „metehne” românești: lipsa de viziune și de strategie, construirea haotică și extinderea absolut dezorganizată a infrastructurii generale și specifice (lipsa spațiilor de parcare, zgometul infernal, lipsa spațiilor verzi, ambuteiajele auto etc.).

#198.

**Delta Dunării este cea mai mare deltă din Europa** (și, implicit, cel mai întins teritoriu umed de pe continent, categorie de o excepțională atenție pe plan mondial în contextul dezvoltării durabile și a protecției mediului) ocupă o suprafață de circa 5 050 km<sup>2</sup>, din care 4 340 km<sup>2</sup> pe teritoriul României (inclusiv complexul lagunar Razelm și sectorul de câmpie litorală). În cazul Deltei, mai mult decât în cazul oricărei alte unități geografice a țării, se impune stoparea valorificării economice dirijate sau întâmplătoare, respectându-se întrutotul statutul de rezervație a biosferei, ceea ce înseamnă o contribuție cu adevărat esențială a României la patrimoniul mondial UNESCO și la Convenția Ramsar.

#199.

**Produsul turistic deltaic ar ocupa un loc aparte și ar valorifica Rezervația Biosferei Deltei Dunării**. O cale dovedită bună de urmat de către practicile occidentale este cea a protecției unor ecosisteme naturale prin „consum turistic”, atent monitorizat și orientat către forma sa responsabilă. Deși se remarcă prin multe elemente de unicitate în cadrul Europei, perimetrul deltaic românesc nu dispune de nicio stațiune turistică, ceea ce încurajează o activitate turistică agresivă, inconstantă, nemonitorizată, în locul uneia responsabile, bine reglementate.

#200.

**Statutul de rezervație naturală** și preponderența mediului acvatic conferă o specificitate deosebită

<sup>15</sup> THW- FLAVIA - Freight and Logistics Advancement in Central/ South-East Europe - Validation of trade and transport processes, Implementation and Application, 2013, <http://www.th-wildau.de/en/forschungsgruppen/verkehrslogistik/projekte/projekteaktuell/flavia.html>

<sup>16</sup> A se vedea și Melinda Căndea, Tamara, Simon, Elena Bogan (2012), *Patrimoniul turistic al României*, Ed. Universitară, București, p. 226.

facilităților de transport în zona Delta Dunării, legătura cu și între localitățile Deltei Dunării fiind posibilă numai pe căile navigabile interioare (serviciul public de transport pe căile navigabile interioare cuprinde transportul de persoane și mărfuri de strictă necesitate între localitățile din Delta Dunării și municipiul Tulcea).

#201.

La nivelul zonei costiere există și **36 arii protejate de interes național, 2 de interes județean, 22 arii protejate de interes comunitar (de protecție avifaunistică) și 20 de situri de importanță comunitară.** Trebuie menționat și situl Ramsar Lacul Techirghiol, considerat cea mai importantă zonă umedă din partea de sud a Dobrogei.

#202.

În zona costieră a României, una dintre activitățile cele mai vechi o constituie **pescuitul**. Zona de pescuit a României este cuprinsă între Sulina și Vama Veche, dar activitatea este derulată mai ales în jumătatea nordică a litoralului României, unde este concentrat pescuitul de sturioni și de scrumbie de Dunăre; în partea sudică predomină pescuitul artizanal<sup>17</sup>. În prezent, navele de pescuit la Marea Neagră folosesc pentru acostare porturile Mangalia, Constanța și Sulina, dar în nici unul din aceste porturi nu există facilități pentru navele de pescuit.

Analiza SWOT – Zona costieră	
Puncte tari	Puncte slabe
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Concentrarea populației cu precădere în mediul urban;</li> <li>• Existența zonei metropolitane Constanța (cu funcții economice complexe și servicii de importanță județeană);</li> <li>• Evoluția pozitivă a zonei sudice a litoralului din ultimii ani;</li> <li>• Tendința de creștere a numărului de turiști pe litoral și în Delta Dunării;</li> <li>• Tendința de diversificare a ofertei de agrement de pe litoral;</li> <li>• Autostrada București-Constanța;</li> <li>• Modernizarea căii ferate București-Constanța;</li> <li>• Situarea aeroporturilor Mihail Kogălniceanu și Tulcea în proximitatea zonei costiere;</li> <li>• Importanța strategică a portului Constanța;</li> <li>• Valorificarea resurselor de hidrocarburi;</li> <li>• Spațiu multiethnic;</li> <li>• Localizarea Clusterului maritim românesc (sediul la Constanța);</li> <li>• Centrul universitar Constanța;</li> <li>• Orașele Eforie și Techirghiol cu statut de stațiuni balneoclimatică / balneară (HG);</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existența unor arii rurale mai puțin dezvoltate la nord de Constanța;</li> <li>• Expansiunea urbană necontrolată;</li> <li>• Competitivitate redusă a sectorului piscicol marin;</li> <li>• Infrastructura rutieră deficitară în nordul zonei costiere;</li> <li>• Densitate scăzută a populației în localitățile din Delta Dunării;</li> <li>• Scăderea numărului populației școlare pe fondul declinului demografic constant;</li> <li>• Sezonalitatea activităților turistice specifică litoralului (mai-septembrie);</li> <li>• Slaba reprezentare a școlilor de arte și meserii și a școlilor postliceale;</li> <li>• Disparități urban-rural în accesul la servicii de sănătate;</li> <li>• Dependența exclusivă de transportul naval a orașului Sulina, comunelor Crișan, Sfântu Gheorghe etc;</li> <li>• Infrastructură pentru servicii culturale slabă, subdimensionată, nediversificată;</li> <li>• Existența unor zone cu deficit de vegetație forestieră;</li> <li>•</li> </ul>

<sup>17</sup>[http://www.rowater.ro/dadobrogea/Master%20Plan%20privind%20Protecia%20i%20Reabilitarea%20Zonei/Raport%20de%20mediu%20ptr%20Protecia%20si%20Reabilitarea%20Zonei%20Costiere/SEA=RM%20ptr.DMI%202\\_%2012.2011.pdf](http://www.rowater.ro/dadobrogea/Master%20Plan%20privind%20Protecia%20i%20Reabilitarea%20Zonei/Raport%20de%20mediu%20ptr%20Protecia%20si%20Reabilitarea%20Zonei%20Costiere/SEA=RM%20ptr.DMI%202_%2012.2011.pdf)



Oportunități	Amenințări
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Revitalizarea unor tradiții locale ale minorităților etnice (ex. zona Deltei) și reinventarea unor tradiții locale multiculturale (în sudul litoralului);</li> <li>• Canalul Dunăre Marea Neagră;</li> <li>• Menținerea interesului UE pentru dezvoltarea relațiilor comerciale prin portul Constanța;</li> <li>• Utilizarea resurselor regenerabile de energie eoliană;</li> <li>• Potențial pentru dezvoltarea acvaculturii ecologice;</li> <li>• Potențial pentru agrement nautic și pescuit sportiv;</li> <li>• Recunoaștere internațională a valorilor de patrimoniu existente în Delta Dunării;</li> <li>• Investițiile private în turism și servicii conexe;</li> <li>• Programul de cooperare transfrontalieră România-Bulgaria;</li> <li>• Programul ENPI de cooperare transfrontalieră în Bazinul Mării Negre 2007-2013</li> <li>• Strategia UE privind bazinul maritim al Mării Negre;</li> <li>• Politica maritimă integrată a UE;</li> <li>• Masterplanul Protecția și reabilitatea zonei costiere;</li> <li>• Fondurile europene pentru refacerea plajelor;</li> <li>• Proiectul „Sistem integrat pentru gestionarea deșeurilor din localitățile din Delta Dunării;</li> <li>• Promovarea turismului pentru sănătate.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Degradarea constantă a numeroase unități hoteliere în special în sudul litoralului;</li> <li>• Poluarea litoralului și a Deltei precum și procesele de degradare a plajei și falezei țărmul Marii Negre;</li> <li>• Lipsa unor prevederi specifice clare privind elementele componente ale zonei de protecție la nivelul zonei costiere;</li> <li>• Concurența dată de produsul turistic similar în Bulgaria, Croația și Slovenia și alte țări din zonă;</li> <li>• Supra-exploatarea resurselor piscicole;</li> <li>• Migrarea forței de muncă în afara țării;</li> <li>• Declinul unor ramuri industriale la nivelul orașelor componente zonei;</li> <li>• Efectele nocive ale schimbărilor climatice asupra zonei costiere (secete frecvente și prelungite, aridizare);</li> <li>• Afectarea infrastructurii portuare și a condițiilor de transport fluvial ca urmare a modificării regimului de curgere a Dunării și intensității crescute a evenimentelor meteorologice extreme;</li> <li>• Risc ridicat al celor două companii foarte mari din industria petrolieră și industria mijloacelor de transport (Constanța și Năvodari) ale căror performanțe economice trebuie monitorizate;</li> <li>• Lipsa informării cu privire la ofertele și potențialul litoralului românesc;</li> <li>• Nerespectarea prevederilor privind regimul construcțiilor pe litoral.</li> </ul>

## 2.6 Elemente de analiză a altor categorii de zone cu specific socio-economic

### 2.6.1 Zone cu slăbiciuni structurale / Zone în declin / Zone sărace

#203. UE are un mod simplu și direct de a defini regiunea slab dezvoltată, ca fiind acea regiune al cărei PIB pe cap de locuitor este sub 75 % față de media UE (BM, Competitive cities). **București și Ilfov sunt singurele excepții unde PIB-ul pe cap de locuitor este deasupra pragului limită**, în acest moment fiind peste media UE (acest lucru înseamnă că au devenit motoare economice pentru UE). Localizarea județelor slab dezvoltate evidențiază faptul că majoritatea sunt situate la granițele de nord, est sau sud ale României. În aceste zone numărul de tranzacții transfrontaliere este scăzut, iar centrele mari de dezvoltare economică lipsesc.

#204. În Planul Național de Dezvoltare 2000-2002 au fost definite trei tipuri de zone prioritare care s-au menținut în timp:

#205. **Zonele tradițional sub-dezvoltate:** ele se caracterizează prin șomaj ridicat pe fondul unei ocupări principale a populației active în agricultură; în aceste zone se înregistrează și o rată de creștere a populației negative (fie pe fondul unor valori ridicate ale mortalității infantile fie ca urmare a migrației – sau cumulate cauzele). Localizarea acestor tipuri de zone se face în regiunea de Nord-Est, în regiunea de Sud, în cea de Sud-Vest și în cea de Nord-Vest.

#206. **Zone în declin industrial,** caracterizate de o scădere a locurilor de muncă în industrie (cu afectarea industriei miniere și a celei de prelucrare a metalelor și nemetalelor). De regulă sunt zone care mai beneficiază de o infrastructură rutieră bună. Problemele sociale și economice sunt destul de mari și sunt destule areale în țară care pot fi incluse în această categorie (Valea Jiului, Maramureș etc.).

#207. **Zone cu structuri economice fragile:** localitățile monoindustriale care au atras, în timp, ca forță de muncă din zone mai îndepărtate. Desființarea, restructurarea sau privatizarea acestor unități industriale generează probleme sociale grave. Riscul reacției sociale (a se vedea OLTCHIM) poate să paralizeze orice măsură eficientă.

#208. **Scăderea numărului de salariați în industria românească** a fost cauzată în principal de declinul industriei prelucrătoare. În intervalul 1990-2010, orașele care au suferit grave forme de dezindustrializare (peste 50%) provin predominant din categoria orașelor mici (160) și din subcategoria medie inferioară (între 20000 și 50000 locuitori), 52 de orașe. Se pot delimita câteva **areale de declin industrial accentuat:** nordul Moldovei, valea Dunării românești, sudul Transilvaniei, județele Maramureș și Hunedoara-Gorj.

#209. **Specializarea funcțională** ca trăsătură a sistemului urban românesc dinaintea de 1990, este marcată de specializarea într-o anumită ramură industrială, de regulă aceasta fiind reprezentată de construcțiile de mașini, chimie sau siderurgie. Industria unor orașe mici și mijlocii era caracterizată de existența uneia sau a două întreprinderi industriale, serviciile fiind reduse la minim (Ianoș, Tălângă, 1994). Cele mai multe orașe monoindustriale au apărut ca o consecință a urbanizării din perioada comunistă, bazată pe decizii politice de planificare socio-economică centralizată. Importanța acestor orașe în structura urbană națională a scăzut lent până la începutul secolului XXI, în contextul amplelor transformări produse în plan economic și social. Ponderea lor din numărul total de orașe a crescut de la 13,6% în 1968 la 16,5% în anul 1992 și a scăzut la 9,0% în anul 2002. Dintre centrele ce își mențineau încă statutul monoindustrial în 2002 ies în evidență cele din județele Hunedoara și Gorj, în

special cele din bazinele carbonifere Valea Jiului și Motru-Rovinari. La polul opus, dispar din categoria orașelor monoindustriale cele din gruparea Dâmbovița-Prahova-Brașov, excepții fiind Plopeni și Victoria (Dumitrescu B., 2007<sup>18</sup>). La nivelul anului 2011, datele statistice privind ocuparea populației arată o **micșorare semnificativă a numărului de orașe monoindustriale**, rămânând în această categorie doar: Mioveni, Borsec, Cugir, Pâncota, Țicleni. Există studii care menționează și alte orașe mici și mijlocii ce păstrează un profil monoindustrial (apreciat prin intermediul altor indicatori decât cei de la RPL), de ex.: Costești, Sânnicolau Mare (autovehicule și componente auto), Găești (echipamente electrocasnice), Victoria (produse chimice), Valea lui Mihai (încălțăminte), Târgu Lăpuș și Nehoiu (mobilă), Orșova și Mangalia (construcții navale), Cernavodă, Turceni și Rovinari (industrie energetică), Uricani, Vulcan, Lupeni, Aninoasa, Petroșani, Petrla (minerit), Oțelu Roșu și Câmpia Turzii (metalurgie) etc.

#210.

**Zonele fragile structural** se caracterizează prin dependența populației ocupate de o singură ramură/subramură a industriei grele sau chiar de o singură mare întreprindere generatoare de pierderi în economie. Intensificarea procesului de restructurare, retragerea subvențiilor acordate de stat fac ca în perioada următoare aceste zone să se transforme în zone în declin industrial. Exemple: zone din județul Neamț (regiunea Nord-Est), Galați și Brăila (regiunea Sud-Est), Prahova, Călărași, Teleorman, Dâmbovița (regiunea Sud Muntenia), Gorj (regiunea Sud-Vest Oltenia), Hunedoara (regiunea Vest), Satu Mare (regiunea Nord-Vest).

#211.

**Restructurarea industriei în regiunea Nord-Est** a dus la apariția unei situații economice precare și instabile în județele Botoșani, Iași și Vaslui. De asemenea, există zone de declin industrial și cu șomaj ridicat, în special în arealele din jurul localităților urbane: Roman, Suceava, Pașcani, Fălticeni, Rădăuți, Vaslui, Negrești, Huși, Buluși, Dărmănești, Moinești, Comănești, Pașcani, Târgu Frumos, Târgu Neamț, Botoșani și Dorohoi, cu platformele industriale adiacente.

#212.

**Restructurările industriale** care au avut loc în procesul tranziției la economia de piață, au avut ca efect creșterea ratei șomajului în marile centre de industrie grea existente la nivelul **regiunii Sud-Est** (Galați, Brăila, Buzău) și în micile centre urbane mono-industriale. Activitatea intensă din zona construcțiilor de locuințe proprietate privată a preluat o parte din forța de muncă disponibilizată, șocul social al disponibilizărilor din industrie fiind atenuat, cu toate acestea orașele mici nu au reușit să-și găsească echilibrul pierzând în continuare locuri de muncă (Babadag, Negru vodă, Hârșova, Făurei, Tulcea, Măcin etc). Principalele cauze ale situației existente în orașele mici cu industrie restructurată sunt lipsa investițiilor străine și a unei infrastructuri dezvoltate. Zonele industriale ale Subcarpaților de Curbură Buzău, Focșani, Mărășești, Adjud, Odobești, Tecuci) și Dunării de Jos (Brăila, Galați, Tulcea, Măcin și Isaccea) sunt zone de restructurare industrială existente în regiunea Sud-Est, la care se adaugă și alte zone cu grave probleme de dezvoltare. Este vorba de zona minieră Altân-Tepe și Hârșova, orașele Nehoiu (Buzău), Mărășești (Vrancea).

#213.

Trăsătura esențială a regiunii **Sud Muntenia** este reprezentată de împărțirea acesteia în **două arii cu caracteristici geografice și socio-economice diferite**. Partea de nord a regiunii (județele Argeș, Dâmbovița și Prahova) se caracterizează printr-un grad ridicat de industrializare, Prahova deținând locul 1 pe țară în ceea ce privește producția industrială. Partea sudică a regiunii (județele Călărași, Giurgiu, Ialomița și Teleorman) este o zonă tradițional subdezvoltată, dar cu întinse suprafețe agricole, care pot sta la baza dezvoltării unei agriculturi specializate pe anumite tipuri de culturi,

---

<sup>18</sup> Dumitrescu Bianca, 2007, Studiul geografic al orașelor monoindustriale din România, Rezumatul tezei de doctorat

corespunzătoare condițiilor pedologice din regiune. Vechea structură a economiei regiunii, care a cunoscut o dezvoltare industrială masivă în anii '70, și-a pus amprenta pe profilul regiunii, încă dominat de industrie și agricultură și cu un sector terțiar cu o evoluție ascendentă. O parte dintre activitățile industriale au supraviețuit și sunt motorul creșterii economice, o altă parte nu a avut șanse de restructurare și a lăsat fără viitor mai multe orașe mici. Restructurarea industrială a avut efecte majore în orașele mici și mijlocii, monoindustriale, a căror industrie era dependentă de marile întreprinderi din centrele polarizatoare, și anume: Fundulea - județul Călărași, Bolintin Vale – județul Giurgiu, Turnu Măgurele – județul Teleorman, Urziceni, Fetești, Tândărei – județul Ialomița. Orașele mari au înregistrat reduceri mici ale forței de muncă industrială, de cele mai multe ori sub media națională, fiind avantajate de diversificarea industrială și de mediul economic mai atractiv (exemplu: Municipiul Ploiești). Restructurarea industriei din ultimii 20 ani, a determinat închiderea unor unități industriale din zone monoindustriale, ducând la apariția unor probleme sociale grave în ariile aferente localităților: Mizil, Plopeni (uzină de armament), Urlați, Valea Călugărească (combinatul de îngrășăminte chimice), Șotânga, Costești, Stoienești (minerit) și Câmpulung Muscel (uzina de automobile Aro) - din județele nordice, dar și a unora din județele sudice: Turnu Măgurele, Zimnicea, Alexandria, Videle, Giurgiu, Oltenița, Călărași, Slobozia și Fetești. Probleme și dezechilibre economice au apărut și în localitățile a căror activitate economică se baza numai pe industria extractivă, unele dintre acestea, precum Filipești și Ceptura din județul Prahova, fiind încadrate în categoria zonelor defavorizate, cu scopul de a atrage investiții majore. Din păcate însă, respectivele măsuri au avut un impact redus asupra situației socio-economice, fiind încă necesare acțiuni ample de revigorare economică și socială.

#214.

Populația ocupată în sectorul industrial a scăzut semnificativ în regiunea **Vest**, în mod deosebit în **județele puternic industrializate**: Hunedoara și Caraș-Severin, în special în urma disponibilizărilor masive de personal din sectoarele minerit și siderurgie. Bazinul carbonifer Valea Jiului (Aninoasa, Petroșani, Uricani, Petrila, Lupeni, Vulcan), a fost puternic afectat de restructurările masive înregistrate în sectorul industriei. Zona Hunedoara-Deva, culoarul Hațeg-Călan, Deva, zona minieră din sudul județului Caraș-Severin și zona minieră din nordul județului Hunedoara (Brad, Munții Apuseni), precum și fostele zone miniere, necesită lucrări urgente de infrastructură pentru reintroducerea în circuitul economic și protejarea ecologică a așezărilor afectate masiv de reziduurile activităților miniere (uraniu, metale rare). Mari disponibilizări din industria miniera au avut loc în Valea Jiului (Lupeni, Petrila, Uricani, Vulcan), Moldova Noua, Oravița, Anina, Ocna de Fier, Rusca Montana, Valea Jiului, Zona Brad etc.

#215.

După 1990, în condițiile unui proces de restructurare a economiei relativ încet și întârziat, întreprinderile cu capital majoritar de stat, existente la nivelul **regiunii Sud-Vest Oltenia**, au început să fie necompetitive. Declinul industrial masiv al regiunii a condus la transformarea acesteia într-o zonă dezavantajată, motiv pentru care întreaga regiune poate fi considerată "zona problemă". Cea mai afectată zonă din punct de vedere economic este zona minieră a bazinului carbonifer Gorj Motru-Rovinari, în cadrul căreia gradul de dependență față de activitatea minieră este foarte mare. În județul Gorj se găsesc cele mai multe întreprinderi cu profil extractiv. Activitățile de extracție a cărbunelui se află în recesiune, procesul de restructurare minieră începând din 1997. Județul Olt este, de asemenea, unul dintre județele unde procesul restructurării industriale are drept consecință pierderea locurilor de muncă. Fostele centrele (mono)industriale: Balș, Rovinari, Caracal, Tg. Cărbunești, Motru, Strehaia, au avut o evoluție negativă ce nu a putut fi compensată prin activitatea productivă din unele ramuri recent privatizate.

#216.

La nivelul **regiunii Nord-Vest**, zonele aflate în declin industrial sunt: zona Munților Apuseni și zona montană din nordul regiunii, cuprinzând arii însemnate de pe teritoriul județelor Maramureș, Satu Mare și Bistrița-Năsăud. Printre localitățile aflate în declin industrial (cauzate de declinul sectorului minier și a celui industrial) putem aminti: Vășcău, Ștei, Popești sau Șuncuiuș (județul Bihor); Rodna sau Șanț (județul Bistrița-Năsăud); Iara sau Poieni (județul Cluj); Baia Sprie, Cavnic, Vișeu de Sus sau Borșa (județul Maramureș); Turț sau Bixad (județul Satu Mare); Sărmășag (județul Sălaj). Unele dintre aceste zone necesită măsuri de reconversie industrială. Sectorul extractiv a fost puternic afectat de restructurările din domeniul minier, situație care a atras după sine disponibilizări masive și a condus la declararea zonelor defavorizate Baia-Mare-Borșa-Vișeu. Sectorul industriei din Baia-Mare, este afectat de rezultatul unui referendum local pentru interzicerea acelor tipuri de activități care poluează orașul. Odată cu diversificarea activității economice, zonele monoindustriale sau cele fragile structural au existat doar în localitățile mici, cu o economia bazată pe o singură ramură industrială, ca de exemplu: producția componentelor electrice (Fărcașa), fabricarea mobilei (Bobota, Foieni, Săcădat), producția componentelor electronice (Valea Vinului, Păulești), fabricarea încălțămintei (Valea lui Mihai) și fabricarea produselor alimentare (Foieni, Săcădat). Aceste localități respectă condițiile ce definesc o structură productivă monoindustrială, concentrând peste 25% din locurile de muncă din localitate și peste 50% din cele din industrie. Totuși există unele zone sau centre specializate pe anumite sectoare, acest lucru ne atrăgând după sine caracterul monoindustrial, deoarece, în acest caz, închiderea unor unități industriale nu determină neapărat apariția unor probleme grave de natură economică sau socială.

#217.

În **regiunea Centru** se pot identifica subregiuni care concentrează un număr însemnat de centre urbane de-a lungul marilor axe morfohidrografice ce formează adevărate grupări industriale, care în prezent au suferit restructurări economice sau se află în declin industrial: pe Mureș - Reghin, Târgu Mureș, Luduș, pe Târnava Mare: Odorheiu Secuiesc, Cristuru Secuiesc, Sighișoara, Dumbrăveni, Mediaș, Copșa Mică, pe Târnava Mică: Sovata, Târnăveni, la confluența Târnavelor: Blaj. În județele Covasna, Harghita și Alba s-au restructurat zonele miniere Baraolt, Bălan și zona minieră Apuseni. Același proces este parcurs și de orașele cu structuri productive monoindustriale în domeniile metalurgiei, chimiei și industriei constructoare: Abrud, Zladna, Luduș, Iernut, Aiud, Făgăraș, Victoria, Copșa Mică, Ocna Mureș, Târnăveni, Râșnov, Gheorgheni, Toplița, Întorsura Buzăului, Reghin, Codlea, Ghimbav.

#218.

La nivelul anului 2002, numărul **zonelor miniere defavorizate**<sup>19</sup> a ajuns la 37, din care mai mult de jumătate erau reprezentate de zonele miniere. În cadrul negocierilor cu UE, România s-a angajat să renunțe treptat la facilitățile acordate în ultimii ani nu doar în zonele libere, ci și în zonele defavorizate, astfel că, între 2008-2010, cea mai mare parte din aceste zone au pierdut legal acest statut. Circa 30% din localitățile componente ale zonelor defavorizate aparțineau mediului urban. În 2011, **extractia cărbunelui superior și inferior mai apare ca specializare** doar pentru județele Gorj (36% din salariați și 18% din cifra de afaceri a județului) și Hunedoara (20% din salariați și 8% din cifra de afaceri a județului)<sup>20</sup>.

## 2.6.2 Zone sărace

#219.

În cadrul proiectului *Poverty mapping in new EU member states* (Comisia Europeană/Banca Mondială), demarat în 2012 și aflat în curs de derulare, vor fi elaborate hărți ale sărăciei la nivel

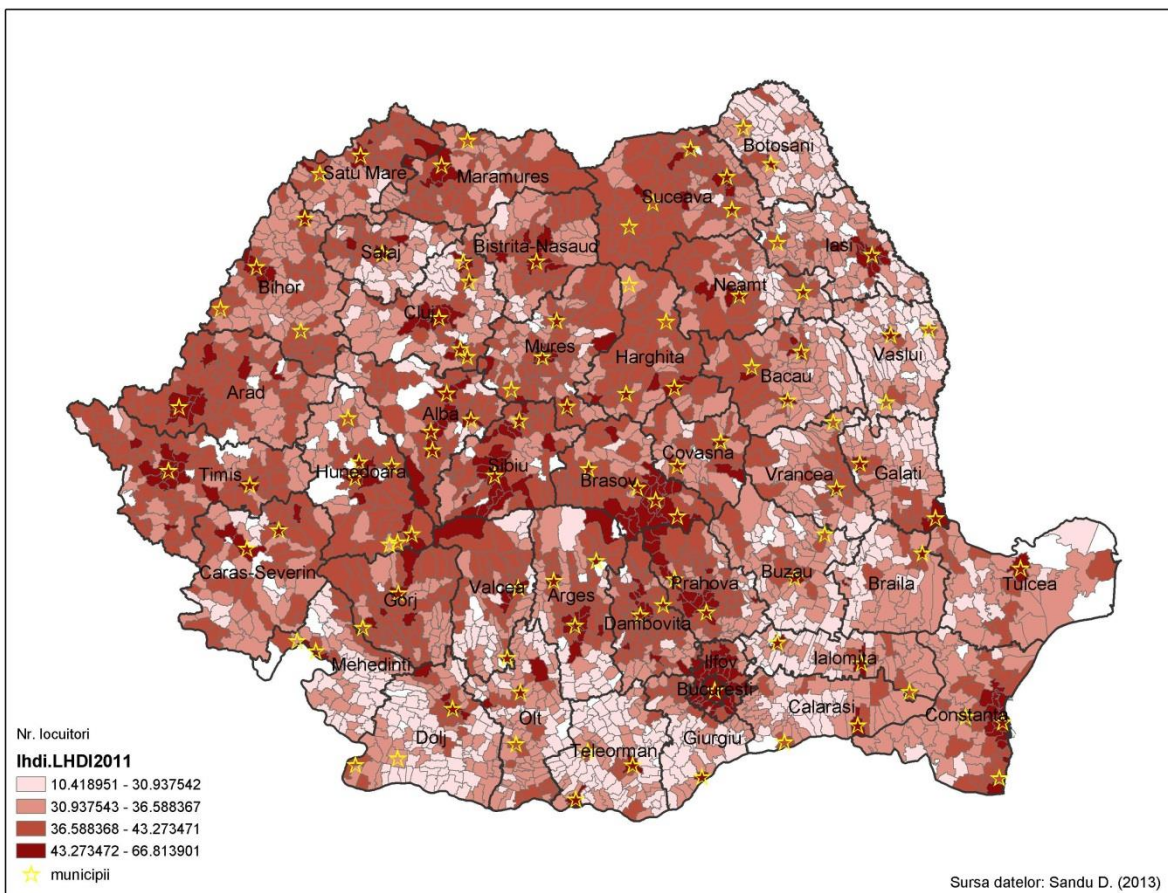
<sup>19</sup> Definite în anexa metodologică

<sup>20</sup> Sursa datelor: <http://www.minind.ro/reindustrializare/documente.html>

NUTS3 și pentru România. Primele rezultate încadrează în categoria săracă **județe din nord-estul și estul țării**: Botoșani, Suceava, Vaslui, Galați, Vrancea, județe din sud: Teleorman, Giurgiu, Călărași și **din sud-vest**: Mehedinți, Vâlcea.

#220.

Analizând valorile IDUL<sup>21</sup> (ca indicator proxy pentru sărăcia comunitară), **județele cu nivel mediu de dezvoltare înconjoară arcul carpatic, încep cu Suceava coboară continuu până la Buzău, cu extindere în regiunile sudice prin Ialomița, Olt, Mehedinți**. Pe ansamblu harta dezvoltării sociale a rămas aceeași, dar la un nivel al IDUL mai ridicat în 2011. Comparând în timp valorile indicelui, remarcăm că două categorii – cea a județelor foarte sărace și sărace – au dispărut. Toate județele și-au îmbunătățit valoarea indicelui, chiar și cele care erau foarte sărace în 2002, în 2011 sunt în categoria celor cu dezvoltare medie joasă. Există și câteva județe care au reușit să își îmbunătățească poziția relativ la celelalte: Tulcea, Ialomița, Mehedinți care erau în categoria cu dezvoltarea cea mai scăzută în 2002, în 2011 sunt în categoria următoare ca nivel de dezvoltare, la fel și Bihor care era în categoria localităților cu nivel de dezvoltare scăzut și a trecut la nivel mediu ridicat.



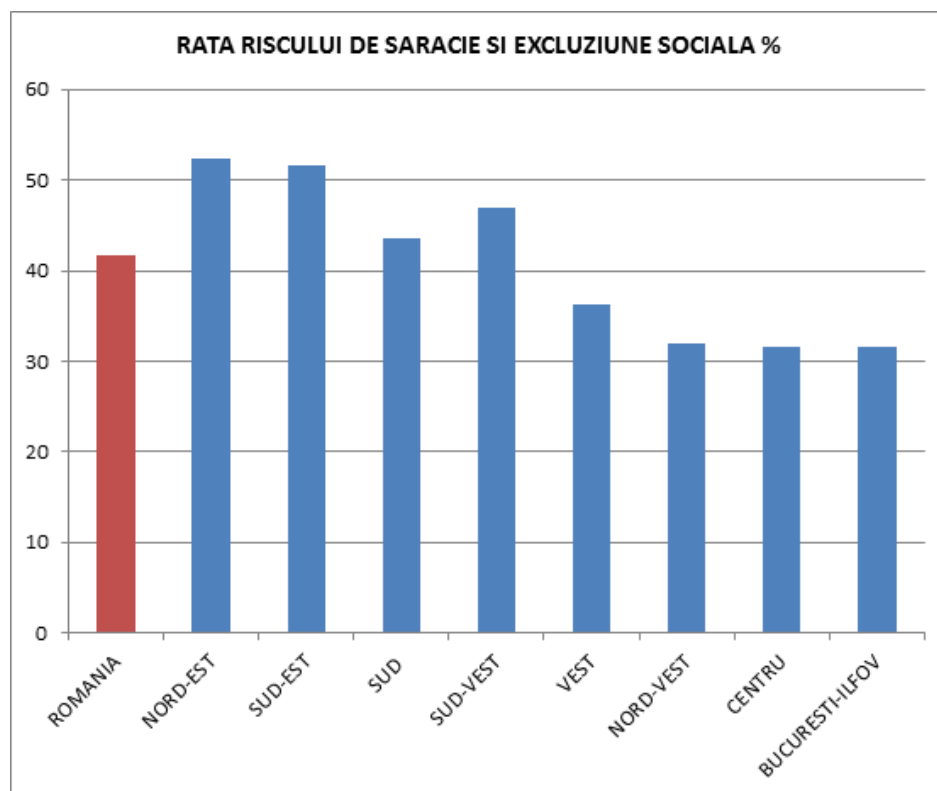
Figură 35. Distribuția valorilor IDUL 2011 la nivel LAU2 (Sursa: prelucrare MDRAP pe baza datelor prof.Sandu D.)

#221.

Aria de sărăcie rurală, la nivel de UAT, este plasată în sudul țării, în zonă de câmpie, și se desfășoară fără întreruperi de la Brăila până la Mehedinți. În 2002, satele din Botoșani-Iași-Vaslui erau mult mai sărace decât cele din județele sudice ale țării. Ulterior, polul sărăciei s-a mutat din estul Moldovei în sudul Munteniei și al Olteniei. În estul Moldovei există mai degrabă pungi de sărăcie rurală în Vaslui și

<sup>21</sup> Sandu Dumitru 2013 – metodologia este prezentată în anexă

Botoșani, dar în sud sărăcia este continuă pe arii extinse (Sandu, 2013). O posibilă explicație a poziționării mai bune în timp a Moldovei este dată de migrația în străinătate pentru muncă prin remitențe și de veniturile din agricultură. Migrația din Moldova, realizată mai devreme decât în zona sudică de câmpie au contribuit, foarte probabil, la reducerea sărăciei din Moldova (Sandu, 2013). Ocuparea agricolă dominantă a populației, condiționată prin forma de relief specifică satului este și ea importantă în trasearea diferențelor teritoriale. **În localitățile de câmpie predomină activitățile agricole cerealiere care sunt asociate cu un nivel redus al veniturilor.** Comunitățile sărace de la câmpie au de asemenea și condiții de locuire și dotări proaste care afectează valoarea generală a indicelui.



Figură 36. Rata riscului de sărăcie și excluziune socială

#222.

Sărăcia comunitară măsurată prin valorile reduse ale IDUL **nu trebuie confundată cu simpla agregare a indicilor de consum sau de venituri la nivel individual sau de gospodărie.** Componenta de deficit de acces la bunuri publice este prezentă în mult mai mare măsură în IDUL decât în ratele de sărăcie calculate la nivel local prin agregarea valorilor individuale sau de gospodărie.

#223.

Din analiza **hărților de sărăcie** atât ale mediului urban, cât și ale celui rural putem trage concluzia că apropierea comunelor de orașe mari le reduce acestora riscul de sărăcie, în timp ce zonele lipsite de centre urbane sau polarizate de centre urbane mici și sărace tind să-și accentueze nivelul de sărăcie. Au fost depistate astfel o serie de arii rurale cu risc ridicat de sărăciei și nivel scăzut al dezvoltării comunitare (așa cum a fost definit și cuantificat de Sandu D. 2004)<sup>22</sup>:

<sup>22</sup> De revizuit după publicarea hărților din proiectul Harta sărăciei al Băncii Mondiale și Comisiei Europene (martie 2014)

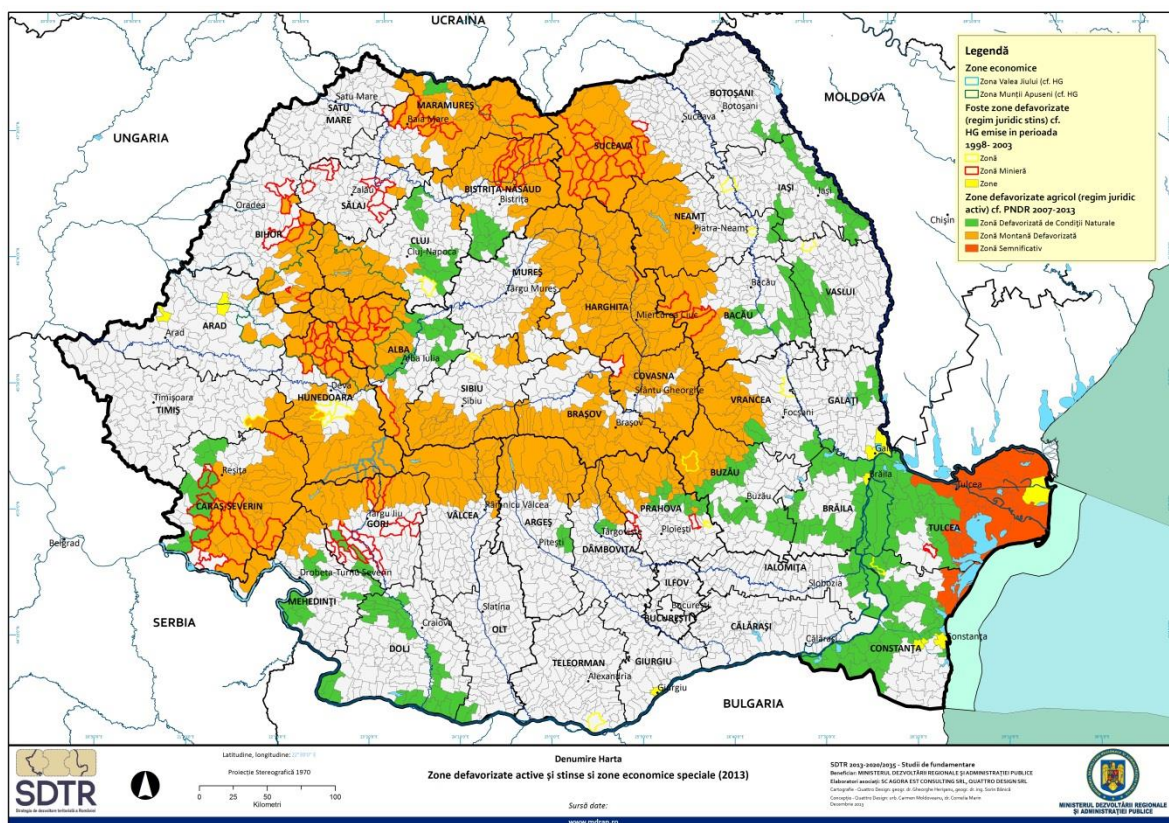
- regiunea Nord-Est – triunghiul format de orașele Botoșani-Săveni-Ștefănești, sudul județului Iași lipsit de centre urbane, comunele situate de-a lungul limitei dintre județele Bacău și Vaslui, aria rurală din jurul orașului Negrești
- regiunea Sud-Est – aria rurală din nordul județului Galați, inclusiv vecinătățile orașului Berești, sudul și sud-vestul județului Vrancea (areal neurbanizat), nord-vestul județului Buzău, axa neurbanizată formată de limitele județelor Brăila și Tulcea, aria din jurul orașului recent Băneasa
- regiunea Sud – aria rurală din jurul orașului Mizil, comunele amplasate la granița dintre Giurgiu și Teleorman, aria rurală situată la nord de Roșiori de Vede, zona centrală neurbanizată a județului Călărași, ariile rurale din jurul orașelor noi Căzănești și Fierbinți Târg
- regiunea Sud-Vest – ariile polarizate de orașele Baia de Aramă și Strehaia, zona de graniță dintre Dolj și Mehedinți, ariile rurale ce gravitează în jurul orașelor noi Băbeni, Berbești, Bălcești, aria rurală din nordul județului Olt fără centre urbane apropiate,
- regiunea de Vest – zona de graniță dintre Timiș și Hunedoara, aria polarizată de Făget, aria polarizată de Moldova Nouă, aria rurală din sud-estul județului Arad fără orașe apropiate,
- regiunea Nord-Vest – aria rurală polarizată de Salonta, aria rurală din jurul orașului Săcueni, comunele localizate la limita județelor Cluj și Mureș, sudul județului Bistrița Năsăud,
- regiunea Centru – zona rurală din jurul orașului Câmpeni, aria rurală ce gravitează în jurul orașelor Sărmașu, Luduș, Iernut, aria polarizată de Agnita, partea de nord a județului Brașov (polarizată de Rupea), comunele din apropierea orașelor Baraolt și Cristuru Secuiesc.

#224. Alături de zonele defavorizate din PNDR, specialiștii vorbesc și de **zone rurale în dificultate** definite ca microregiuni, zone punctiforme, unde au apărut disfuncționalități, perturbații de dezvoltare, presiuni asupra mediului înconjurător sau acțiuni sociale nocive, ca efect al unor măsuri politice aberante (cazul satelor sistematizate), depopularea prin exod rural etc (Oțiman, 2005). La acestea se adaugă **orașele mici declarate după anul 2000**, care păstrează încă un profil economic specific unor localități rurale, cu o pondere ridicată a populației ocupate în activități agricole, la care se adaugă sectorul public (administrație, apărare, sănătate, educație, servicii sociale, etc.) și, uneori, activitățile turistice. În această categorie intră orașele: Ștefănești (Botoșani), Dragomirești, Solca, Bechet, Berești, Ocnele Mari, Dolhasca, Bucecea, Nucet, Liteni, Piatra Olt, Tismana, Ciacova, Băile Tușnad, Sărmașu, Ocna Sibiului, Broșteni, Băneasa, Vașcău, Murgeni, Milișăuți, Vânju Mare, Săliștea de Sus, Miercurea Nirajului, Isaccea, Flămânzi, etc. În acest context, aceste orașe se confruntă, în general, cu un fenomen de navetism accentuat către polii economici apropiați sau cu migrația forței de muncă către alte țări.

#225. După 1989, statul român a încercat să încurajeze concentrările economice teritoriale<sup>23</sup> prin politici publice. Printre aceste instrumente se numără: **parcurile industriale, parcurile științifice și tehnologice, zonele libere, zonele defavorizate, zone de restructurare industrială cu potențial de creștere economică, zone asistate, incubatoare de afaceri**. Cea mai mare parte din acestea sunt / au fost localizate în mediul urban sau în localitățile rurale din apropierea orașelor. Multe dintre aceste programe s-au încheiat, dar, din păcate, impactul lor asupra dezvoltării economice și sociale locale nu a fost evaluat prin studii specifice.

<sup>23</sup> Trei dintre ele sunt detaliate în anexă.





Figură 37. Zone defavorizate active și stinse și zone economice speciale (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

### 2.6.3 Zone cu potențial de creștere economică

#226. Studii relativ recente<sup>24</sup> efectuate de GEA (Grupul de economie aplicată) analizează potențialul antreprenorial al județelor României pornind de la un set de 33 de indicatori și utilizează analiza cluster pentru a evidenția a 8 grupe de județe (cluster) și astfel pentru a depista „arii locale de dezvoltare” cu spirit antreprenorial dezvoltat (București, Bihor, Cluj, Timiș, Brașov, Prahova, Iași, Constanța).

#227. Potrivit raportului Băncii Mondiale, *Competitive Cities*, cele mai dezvoltate regiuni ale României creează o punte (o „punte de dezvoltare”) între București (nucleul economic al României) și vestul țării. Județele Timiș și Cluj, care găzduiesc mari centre economice (Timișoara și Cluj-Napoca), sunt pe locul doi, după București, ținând cont de nivelul PIB-ului pe cap de locuitor, fiind considerate ca două dintre cele mai dinamice regiuni ale țării. Dintotdeauna au avut de câștigat de pe urma faptului că orașele din aceste județe au beneficiat de un anumit nivel economic și a vecinătății cu granița de vest. Brașov, Sibiu, Bihor și Arad au beneficiat și ele de pe urma vecinătății cu granița de vest. La celălalt capăt de țară, Constanța a avut de câștigat dat fiind că are cel mai mare port cu ieșire la Marea Neagră, lucru care îi asigură un acces ușor la piețele mondiale.

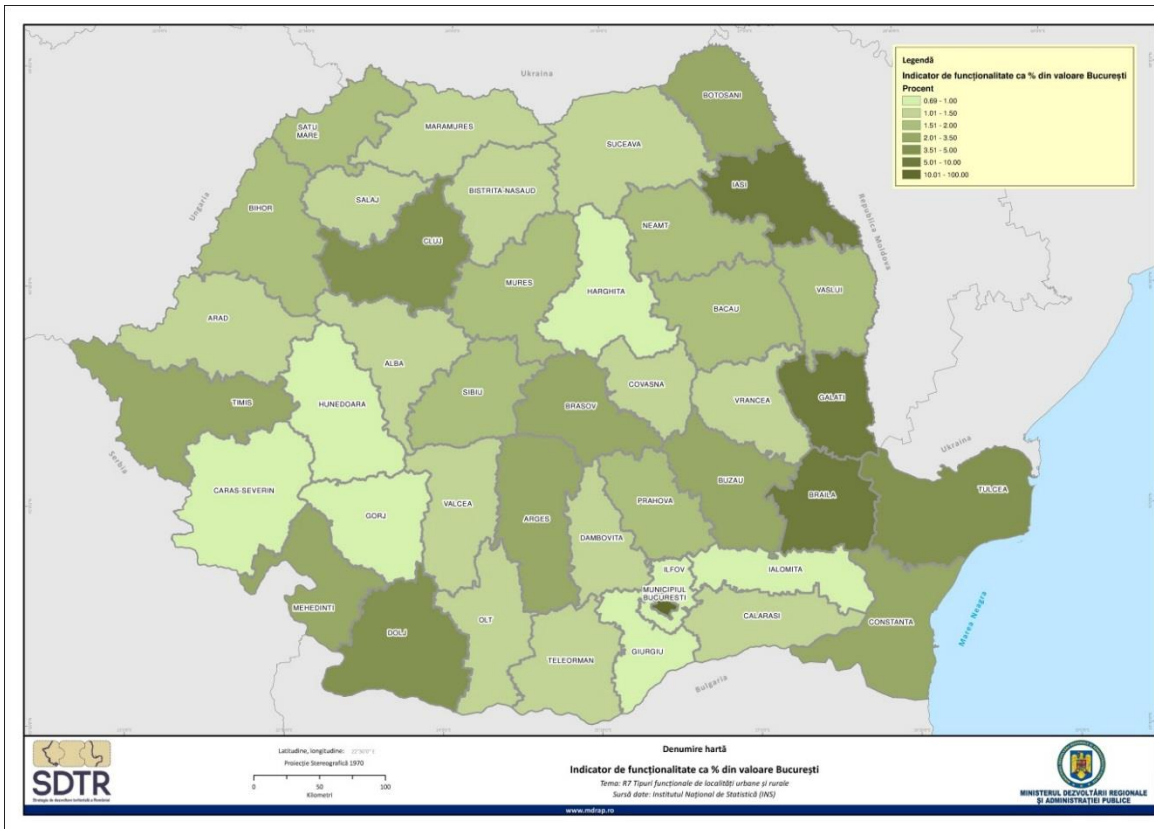
#228. Pentru identificarea unor nuclee teritoriale de dezvoltare a fost elaborat un *Index de funcționalitate* care arată că o valoare mare corespunde unui număr mare de facilități/dotări sau grad ridicat de

<sup>24</sup> Cojanu V., Lungu L., 2006, Regional competitiveness analysis: process and measurement

dezvoltare a zonei<sup>25</sup>.

#229.

Au fost incluși în analiza zonelor de dezvoltare indicatori statistici din 7 sectoare de activitate: educație, sănătate, transport, economie, cultură, turism rezidență. În urma analizei statistice, au rezultat următoarele nuclee de dezvoltare: zona de dezvoltare București-Ilfov, zona de dezvoltare Cluj, zona de dezvoltare Iași, zona de dezvoltare Constanța, zona de dezvoltare Timișoara, zona de dezvoltare Pitești, zona de dezvoltare Brașov, zona de dezvoltare Ploiești.



Figură 38. Indicator de funcționalitate ca % din valoare București

#230.

În afara centrelor urbane mari, orașele cu cea mai dezvoltată economie sunt cele de la **granița de vest a României**, care au beneficiat de avantaje competitive legate de accesibilitate în atragerea de investiții străine, cele din jurul marilor poli urbane, care au beneficiat de pe urma relocării unor companii din orașele învecinate sau de amplasarea unor investiții care să deservească aceste piețe locale de mari dimensiuni, dar și cele care au avut o bază industrială solidă, competitivă, înainte de 1989 (de ex. Mioveni, Câmpina, Năvodari, Mediaș, Găești, etc.).

#231.

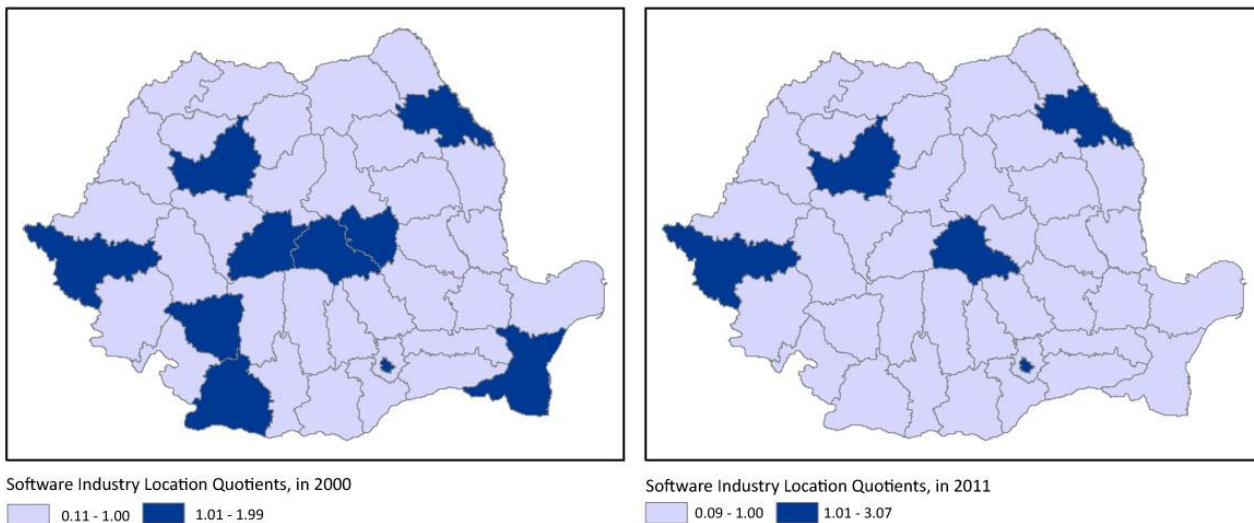
Piața muncii din România s-a concentrat în jurul a câtorva orașe aflate în creștere, o tendință care cel mai probabil va continua și în viitor. De obicei, odată cu creșterea concurenței pe piața muncii apar și productivități și salarii mai mari. Un model similar de concentrare apare și când se are în vedere **distribuția angajaților în sectoarele cu salarii ridicate**, cu câteva orașe ieșind în evidență ca fiind mai eficiente în atragerea acestor tipuri de domenii: București, Cluj-Napoca, Arad, Timișoara, Brașov și Galați. Sectoarele cu salarii mari indică un model de concentrare mai pregnant, zonele urbane

<sup>25</sup> Analize pentru fundamentarea SDTR - metodologia are ca sursă: OECD (2012), Redefining „Urban”: A New Way to Measure Metropolitan Areas, OECD Publishing

centrale fiind mai susceptibile să atragă sectoarele bine plătite (de exemplu, cel financiar, IT, asigurările) decât suburbiile aflate în creștere ale acestora, unde se situează predominant industriile prelucrătoare, spațiile de depozitare etc.

#232. În susținerea concluziilor privind zonele dezvoltate economic poate fi adus și indicatorul privind cele mai mari vânzări în **sectorul de servicii financiare care se derulează în Municipiul București, județele Cluj, Ilfov, Timiș, Argeș**, în timp ce vânzările minime sunt înregistrate în județele Călărași, Tulcea, Ialomița, Teleorman, Vaslui. Evident că vânzările din sectorul de servicii financiare sunt dependente de populație, nivel de trai și nivelul de dezvoltare economică din aceste județe, dar și de profitabilitatea din acest sector de activitate.

#233. Există din ce în ce mai multe dovezi conform cărora anumite **domenii din România devin din ce în ce mai concentrate în spațiu**. De exemplu, industria software a fost localizată în cinci județe în 2011, față de zece județe cu 11 ani în urmă. Aceasta este o consecință naturală a aglomerației, deoarece firmele preferă să se localizeze în aceeași regiune, pentru a putea accesa o rezervă calificată de muncă, furnizori de încredere și resurse comune de cunoștințe și inovare.



Figură 39. Concentrarea în spațiu a industriei software (Sursa: Competitive cities 2013, Banca Mondială)

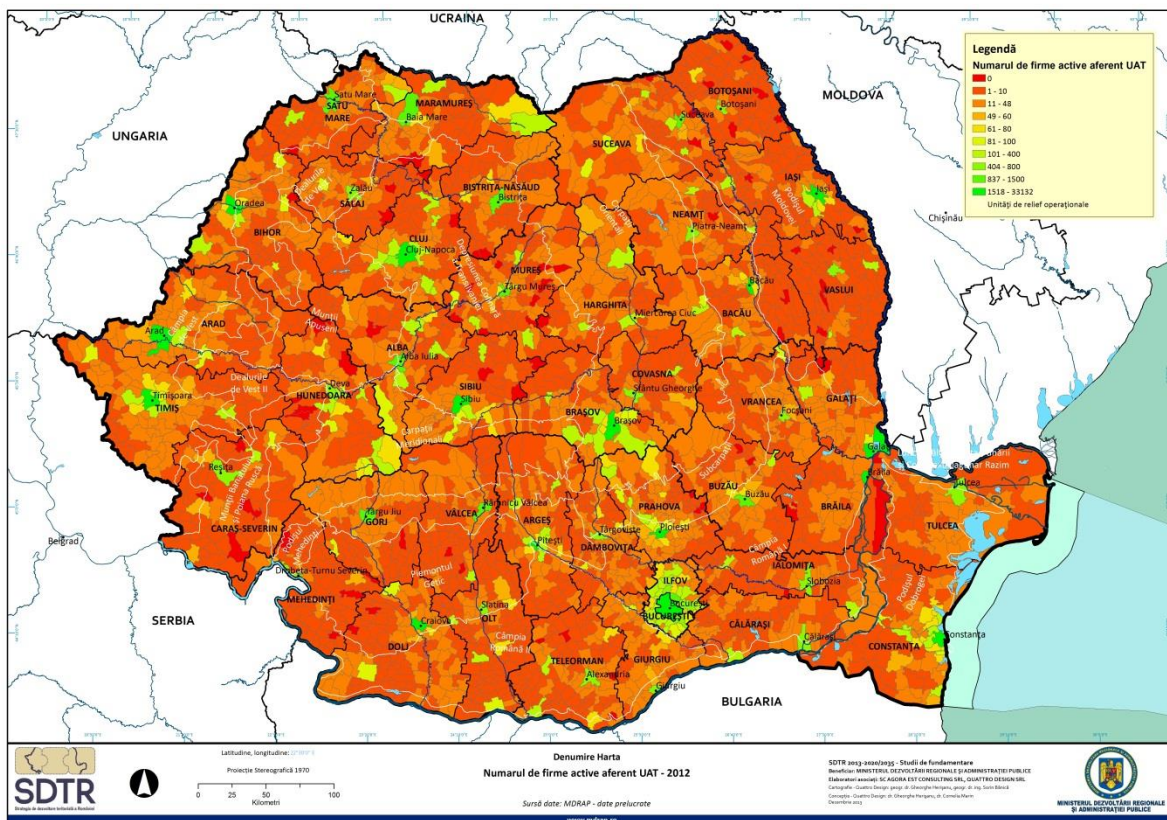
#234. Din punct de vedere al accesibilității rețelei urbane (**dată de situarea în proximitatea orașelor sau existența unei infrastructuri rutiere dezvoltate**) și al potențialului de deservire urbană au fost identificate într-un studiu recent<sup>26</sup> zonele cu accesibilitate ridicată sau foarte ridicată:

- # **zone de tip metropolitan (aureole periurbane):** județul Ilfov, jumătatea vestică a județului Bacău, cea mai mare parte a județului Prahova, Depresiunea Beiuș în jud. Bihor
- # **axe cu potențial ridicat de dezvoltare** (definite ca fâșii, culoare sau coridoare care concentrează așezări umane, activități antropice sau fluxuri de materie, energie și informație),

<sup>26</sup> Evaluarea decalajelor teritoriale prin indicatori de dezvoltare comunitară. Experiența ESPON raportată la mizele politico-decizionale din România (2013)

datorat avantajului competitiv câștigat de pe urma unei accesibilități ridicate față de ariile învecinate:

- axele de dezvoltare *interregionale*:
  - București-Brașov, București-Constanța, Oradea – Cluj Napoca – Brașov sau București – Craiova,
  - Iași – Bacău – Brașov, Timișoara – Arad - Oradea – Satu Mare, Craiova – Pitești – Brașov, Bistrița Năsăud – Cluj Napoca – Deva, Craiova – Deva – Oradea
- axele cu potențial de dezvoltare la nivel *intraregional*
  - din lungul coridoarelor hidrografice: Valea Mureșului și Valea Târnavei Mari în regiunea Centru, Valea Oltului în Regiunea Oltenia, Văile Siretului, Bistriței sau Trotușului în Regiunea de Nord-Est etc.
  - în lungul coridoarelor geomorfologice, așa cum este cazul culoarului depresiunilor intramontane din Carpații Orientali (Brașov – Ciuc – Giurgeni), culoarul intramontan Rucăr-Bran sau aliniamentul Vatra Dornei – Câmpulung Moldovenesc – Gura Humorului.
  - în lungul ariilor de contact dintre forme majore de relief (munte-deal, deal-câmpie): contactul dintre Subcarpați și Câmpia Română în Regiunile Muntenia-Sud și de Sud-Est (Ploiești – Buzău – Râmnicu Sărat – Focșani).
  - în lungul țărmului Mării Negre, între Năvodari și Mangalia.



Figură 40. Distribuția firmelor active la nivel de UAT, 2012 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

**Concentrarea firmelor active** evidențiază majoritatea orașelor mari și mijlocii și zonele lor de influență imediată, cu unele excepții: Zimnicea, Filiași, Băilești, localitățile amplasate pe axa Ploiești-Brașov,

Negrești Oaș, Dărmănești etc.

#235.

Potrivit *Ziarului Financiar*, la nivelul anului 2011 funcționau în industrie aproximativ 40.000 de companii, adică 10% din totalul întreprinderilor active, ceea ce arată cât de dependentă este economia românească de alte domenii, cum sunt comerțul sau serviciile, în primul sector activând peste 170.000 de firme. Totuși, analiștii economici arată că industria alimentară a avut o dinamică „formidabilă” în privința exporturilor în perioada 2009 – 2012, ceea ce transformă acest sector într-unul strategic (Mereuta, 2013). Industria alimentară este considerată liderul industriei prelucrătoare din România, acoperind circa 25% din valoarea adăugată brută a acestei industrii. Cele mai importante companii exportatoare din industria alimentară în anii 2011 și 2012 se află în Slobozia, Carei (ulei), Buzău, Țândărei, Roman (fabricarea zahărului), București, Brașov (produse lactate). Un studiu coordonat de prof. Mereuță evidențiază **sectoare ce pot fi considerate puncte tari sau relativ tari în domeniul exporturilor românești** (fabricarea produselor din cauciuc și mase plastice, fabricarea echipamentelor electrice, agricultură, vânătoare și servicii anexe, fabricarea autovehiculelor de transport rutier, a remorcilor și semiremorcilor, industria metalurgică, prelucrarea lemnului, fabricarea substanțelor și a produselor chimice, fabricarea calculatoarelor și a produselor electronice și optice), dar și **sectoare cu oportunități importante de succes** (industria alimentară, fabricarea produselor farmaceutice, industria construcțiilor metalice și a produselor din metal etc).

#236.

În domeniul activităților industriale, la nivelul anului 2011, **cea mai mare concentrare de firme** se observă în marile municipii ale țării, reședințe de județ: București, Constanța, Cluj, Arad, Timișoara, Oradea, Brașov, Craiova, Iași. Un număr redus de firme industriale se înregistrează în județe precum: Vaslui, Brăila, Ialomița, Călărași, Dolj, Mehedinți.

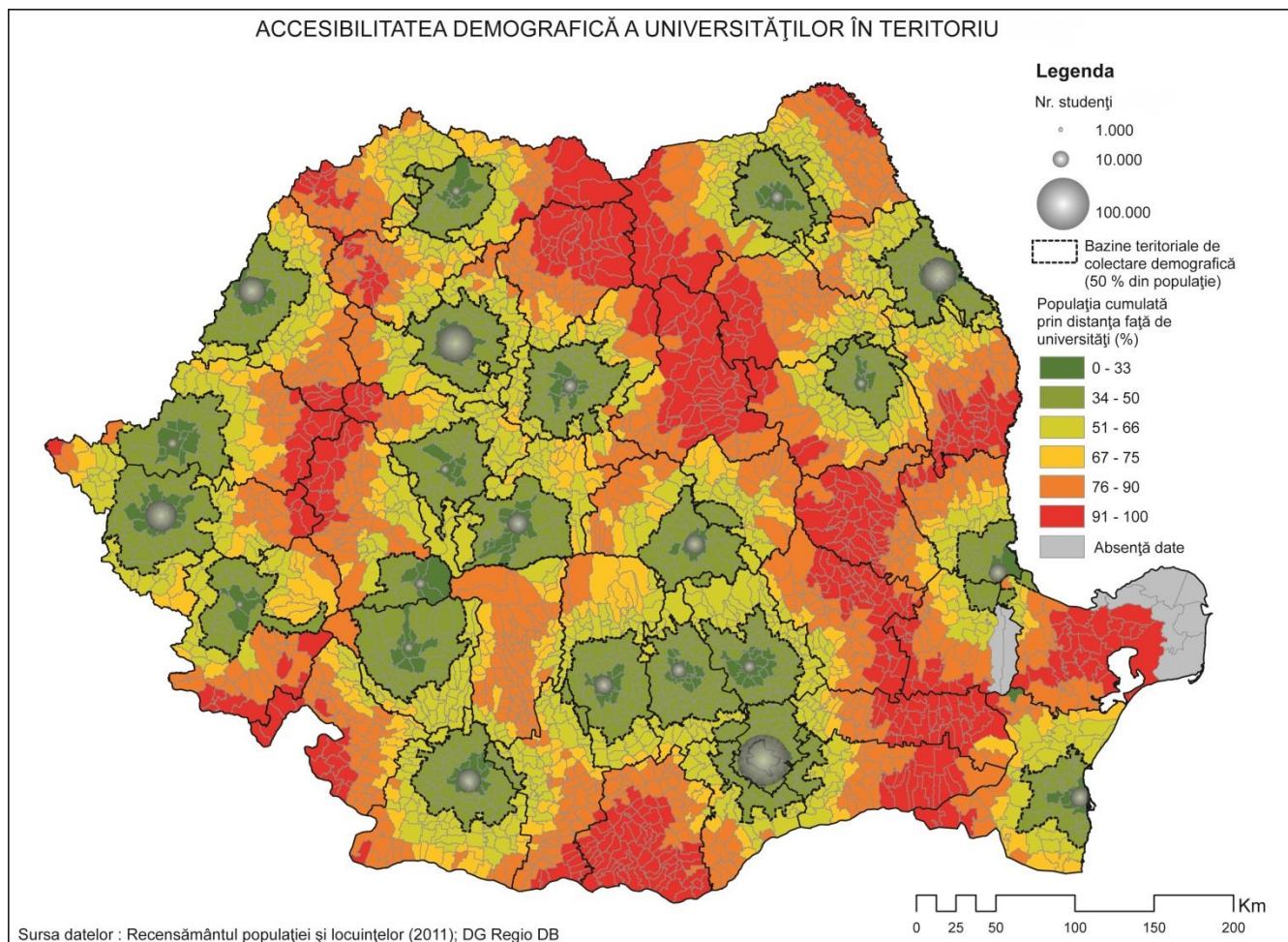
		Timpul petrecut cu mașina până în centrul orașului			60 min. de la marginea orașului
		20 min.	40 min.	60 min.	
<b>Timișoara</b>	Populație	350.000	452.000	767.000	945.000
	% din veniturile firmelor la nivel național	3,16%	3,41%	5,43%	6,00%
<b>Cluj-Napoca</b>	Populație	360.000	482.000	620.000	905.000
	Veniturile firmelor	3,29%	3,48%	3,71%	4,47%
<b>Iași</b>	Populație	328.000	423.000	582.000	943.000
	% din veniturile firmelor la nivel național	1,47%	1,52%	1,60%	2,20%
<b>Craiova</b>	Populație	302.000	470.000	787.000	1.080.000
	% din veniturile firmelor la nivel național	1,43%	1,60%	2,70%	2,94%
<b>Constanța</b>	Populație	312.000	492.000	620.000	716.000
	% din veniturile firmelor la nivel național	2,51%	4,12%	4,54%	4,67%
<b>Brașov</b>	Populație	328.000	485.000	615.000	868.000
	% din veniturile firmelor la nivel național	2,65%	2,83%	2,98%	3,54%
<b>Ploiești</b>	Populație	305.000	556.000	2.724.000*	3.554.000*
	% din veniturile firmelor la nivel național	2,89%	3,44%	43,17%*	47,24%*
<b>București</b>	Populație	1.842.000	2.150.000	2.525.000	4.020.000
	% din veniturile firmelor la nivel național	37,82%	41,15%	41,61%	50,58%

Figură 41. Potențial de polarizare a populației și activităților economice în jurul marilor aglomerații urbane (Sursa: *Competitive cities 2013*, Banca Mondială)

- #237. Din perspectiva concentrării economice, se remarcă faptul că primele 14 orașe cu mai puțin de 50.000 de locuitori în funcție de cifra de afaceri asigură peste 50% din afacerile realizate de toate companiile din această categorie de orașe. Dintre acestea, se detașează orașul Mioveni, cu o cifră de afaceri de peste 3 md. Euro/an, generată în proporție de peste 90% de către compania AUTOMOBILE DACIA S.A., partea a grupului francez RENAULT, cel mai mare exportator din România. Celelalte orașe din top sunt, în general, centre industriale importante (Năvodari, Sebeș, Mangalia, Odorheiu Secuiesc, Sânnicolau Mare, etc.).
- #238. Parcurile **industriale** definite ca zone economice delimitate teritorial în care agenții economici se localizează având acces la infrastructură și utilități pot fi privite în perspectivă ca elemente generatoare de competitivitate, deși nu a fost studiat impactul lor asupra dezvoltării zonei înconjurătoare. **Peste 60%** din aceste parcuri sunt amplasate la nivelul municipiilor și orașelor.
- #239. Desfășurat în perioada 2004-2007 de către Autoritatea Națională pentru Cercetare Științifică, Programul INFRATECH a urmărit crearea și dezvoltarea unei rețele naționale a entităților de inovare și transfer tehnologic. Începând cu anul 2007 au fost acreditate **42 de centre de transfer sau informare tehnologică**<sup>27</sup>, din care 41 sunt localizate în mediul urban, având activități acreditate în diferite domenii cu potențial ridicat de inovare (biotehnologii, energii neconvenționale și regenerabile, tehnologia informației și comunicații, optoelectronică, laseri, fizica radiației, optică, spectroscopie, fizică tehnică, microelectronică etc.). De asemenea, la nivelul a 4 centre universitare importante (București, Iași, Timișoara și Galați) funcționează **parcuri științifice și tehnologice**. Toate cele patru parcuri se concentrează pe software și telecomunicații. Informațiile disponibile sugerează că cel mai performant parc științific este cel care funcționează în Galați, care se concentrează în special pe sector de IT (software). Acestea pot juca un rol important în viitoarele strategii regionale de specializare inteligentă și în creșterea competitivității regionale și locale.
- #240. În strânsă legătură cu potențialul competitiv al unui teritoriu se află și **activitatea C&D. Regiunea București Ilfov** are aportul cel mai mare, de 22234 persoane, din care municipiul **București** reprezintă 19621 cercetători, adică 46,32% din total țară, ceea ce este extrem de mult în raport cu ponderea populației municipiului în raport cu populația României. Este evidentă polarizarea acestui indicator în acest oraș, cauzele care au determinat acest aspect ținând în primul rând de infrastructura de cercetare existentă în cadrul acestui municipiu. Ceilalți poli potențiali de cercetare (cu peste 500 de cercetători) sunt Cluj 3393 persoane, Iași 2573, Brașov 2259, Dolj 1889, Timiș 1772, Argeș 1165, Constanța 787, Arad 719, Hunedoara 565 și Sibiu 550 persoane.
- #241. Analiza accesibilității universităților în teritoriu evidențiază inegalități între diferitele teritorii și susține ideea unei mai bune valorizări a rețelei urbane în vederea asigurării accesului unui număr cât mai mare de potențiali studenți și a unei colerări între centrele universitare și zonele cu potențial competitiv.

---

<sup>27</sup> De către Autoritatea Națională de Cercetare Științifică din subordinea MECS.



Figură 42. Accesibilitatea demografică a universităților în teritoriu (Sursa: Studiu UAIC)

#242. O serie de studii au încercat să identifice **potențiale cluster** în România<sup>28</sup>. Definiția clusterului este întâlnită și în legislația noastră (HG 918/2006 – Programul “Impact”), conform căreia clusterul este o grupare de producători, utilizatori și /sau beneficiari, în scopul punerii în aplicare a bunelor practici din UE în vederea creșterii competitivității operatorilor economici. „Polul de competitivitate” este o asocierie de întreprinderi, organizații de cercetare-dezvoltare și formare profesională, ce acționează în parteneriat pentru a pune în aplicare o strategie comună de dezvoltare. Această strategie este construită în jurul unor proiecte inovatoare având drept scop final abordarea uneia sau mai multor piețe. Același raport din 2011 arată că, în România, **cluster**ele, în sensul de aglomerări industriale s-au format în mod spontan, bottom up, având la bază aglomerări industriale în anumite regiuni geografice. Acestea s-au bazat fie pe tradiție: cazul clusterului de furnizori de componente pentru industria automotive (Dacia-Renault) sau al celui Textil NE, fie se datorează localizării unor firme multinaționale, cum este cazul clusterului Automotive Vest. O importanță deosebită a avut-o Programul cadru 7, pe baza căruia s-au creat 4 poli de competitivitate (Geotermal NV, Automotive Vest, Pro Wood, Textil NE), altele cel puțin 3 fiind generate după aceeași metodologie (Green Energy Covasna, Textil NE și ICT Vest). 11 dintre cluster

<sup>28</sup> Analiza situației existente privind poli de competitivitate existenți și potențiali din România (2011)

#243.

Structurile de **clustere agricole** din România și poli de competitivitate reprezintă premise ale dezvoltării unor poli de competitivitate în agricultură. Acești poli reprezintă un început de coagulare a producției și serviciilor din domeniul agricol, cu un capital social important. Nu există foarte multe inițiative, fapt cauzat și de dificultatea cu care fermierii se asociază (GAL-uri sau Grupuri de producători). Inițiativele de tip cluster nu au primit finanțare în România, dar, în cazul lor, primul pas este crearea asocierii de tip cluster, acest lucru presupunând cercetare și implicarea mai multor actori cheie. În România s-au coagulat o serie de inițiative de tip clustere sau poli de competitivitate, susținute mai ales de mediul de cercetare și alți actori publici și mai puțin de mediul privat. Aceste inițiative se pot dezvolta și pot avea un efect de antrenare pentru sector, ducând la atragerea unor investiții străine importante, în jurul cărora să poată gravita furnizorii de la nivelul teritorial. În momentul de față, clusterelor existente nu au un impact foarte mare în cifra de afaceri a sectorului agrico-alimentar la nivel de teritorii, dar pot polariza factorii de creștere: finanțări și fonduri europene, crearea de infrastructură și servicii, etc. Acestea sunt: **Clusterul, pol de competitivitate IND-AGRO-POL**, înființat în 2011 la Craiova (domeniu de activitate construcția echipamentelor tehnice pentru agricultură și industrie alimentară), **Clusterul Regional al Produselor și a Industriei Alimentare "AGROFOOD"** creat în 2011, la Sfântu Gheorghe (județul Covasna), în scopul susținerii întreprinderilor pentru a oferi produse și servicii competitive pe piețele naționale și internaționale, **Clusterul agro-alimentar AgroFood Crișana Banat**, creat în 2011, entitatea **"AGROPRO Oltenia Cluster"** constituită în 2013 pentru domeniul agriculturii și dezvoltării, **Clusterul Agro-Food-Ind Napoca** creat în 2013, orientat către domeniul agro-industrial, având în vedere activități de inovare și transfer tehnologic atât la nivel regional, cât și la nivel transfrontalier, **Clusterul Ind Agro Invest Timișoara și Agro-Food Cluster București Ilfov** bazat pe experiența majoră în domeniu Institutului Național de Cercetare-Dezvoltare pentru Mașini și Instalații destinate Agriculturii și Industriei Alimentare (INMA).

#244.

În ceea ce privește **viticultura și potențialul ei competitiv**, se evidențiază o concentrare a viilor în regiunea Sud-Est, cu 33,4% din total național, consistent cu faptul că în regiune se regăsesc zonele viticole din județul Vrancea, Buzău, Constanța, cu o mare tradiție în viticultura românească. Datorită modernizării fermelor viticole și construcției de noi combinate cu ajutorul fondurilor europene specifice măsurilor 121 sau 123 din PNDR, aceste zone cunosc o dezvoltare importantă. O a doua regiune cu resurse importante în materie de viță de vie este regiunea Sud-Muntenia, cu zone precum Dealul Mare, care reprezintă un model de competitivitate vinivicolă în România. Zona cu potențial a fost corelată în mod armonios cu profesioniștii ai marketingului de specialitate, rezultând indicatori care oferă oportunitatea realizării unui cluster vini-viticol. Acest cluster, ar trebui să cuprindă, în mod organic, și zona viticolă reprezentată de Dealurile Buzăului. Nu trebuie uitată nici zona viticolă a Colinelor Dobrogei, reprezentată de zona Tulcea – Niculițel, zonă cu tradiție bogată în producția de vin. Totodată se creionează o zonă (Buzăul, Teleorman, Giurgiu, Călărași, Ilfov care poate deveni foarte competitivă din punct de vedere al producției/procesării, dar și marketingului, mai ales datorită infrastructurii conectate la drumuri europene, autostrăzi, și nu în ultimul rând, poziționării Bucureștiului în centrul său. Aici, județele din sud, asociate Teraselor Dunării, au o favorabilitate ridicată datorită nisipurilor potrivite pentru viticultură. Aceste terase, continuă în zona Sud-Vest Oltenia, care produce cantități importante, această zonă deținând o pondere de 16,3% din teritoriul de viță de vie. Deși cu o acoperire mai mică, nu trebuie uitată zona viticolă Podișul Transilvaniei, zona Crișanei și a Maramureșului sau Dealurile Banatului.

#245.

**Turismul reprezintă un alt domeniu-cheie cu potențial competitiv.** Deși România are un potențial turistic extraordinar, atât natural, cât și antropoc, nu reușește să îl transforme cu adevărat în resursă



turistică. Veniturile și cheltuielile generate de turism în perioada 2005-2010 sunt înregistrate de statistica Eurostat, remarcându-se faptul că România a înregistrat o **creștere în ambele categorii**. În acest context, veniturile din turism la nivel național sunt mai mici decât cheltuielile generate de activități turistice, ambele cifre fiind mici în comparație cu țările UE.

#246.

Având în vedere că Bucureștiul polarizează majoritatea înnopțărilor în unități de cazare turistică la nivel internațional, reiese foarte clar **predominanța turismului de afaceri** în dauna celorlalte, specificul turistic balnear, litoral sau montan de tradiție al României nemaifiind competitiv la nivel european, în condițiile în care turismul medical și cel curativ sunt din ce în ce mai proeminente într-o Europă afectată din plin de fenomenul de îmbătrânire demografică. Funcționarea eficientă și competitivitatea **sectorului turismului de sănătate în România** poate fi favorabil susținută de calitatea resurselor naturale existente, dar este condiționată de existența unei infrastructuri specifice dedicate și de calitatea serviciilor specifice oferite. Infrastructura specifică include atât bazele de tratament cât și băile, izvoarele, falezele sau dotările sportive. Serviciile specifice se referă la tratamente, intervenții și consultații de specialitate, toate asigurate de un personal medical pregătit.

#247.

Zonele **turistice tradiționale (recunoscute)** includ stațiunile montane și zonele montane protejate: *Munții Rodnei, Munții Călimani, Pasul Prislop, Munții Ceahlău, Cheile Bicazului, Întorsura Buzăului, Valea Doftanei, Carpații Meridionali, Munții Făgăraș, Transfăgărașanul, Munții Bucegi, Munții Retezat, Valea Cernei, Munții Apuseni*, stațiunile de pe litoralul Mării Negre și Delta Dunării și stațiunile balneare și balneoclimaterice. Resursa turistică majoră a acestor zone este cadrul natural (peisaj și resurse), a cărui utilizare și protejare trebuie să se realizeze într-un echilibru eficient și totodată competitiv. La acestea se adaugă **zonele turistice emergente**: zonele turistice urbane care implică turismul cultural urban (monumente istorice, spații publice, muzee și colecții, s.a.), turismul de eveniment, turismul de afaceri: orașele istorice precum București, Cluj, Sibiu, Brașov, Timișoara, Oradea, Iași; zonele turistice predominant rurale în care se dezvoltă agroturismul: Mărginimea Sibiului, satele săsești din centrul Transilvaniei, Culoarul Rucăr-Bran, zona mănăstirilor din Bucovina și Oltenia; traseul Dunării și zonele rurale și urbane adiacente. Principala resursă din punct de vedere turistic a acestor zone o constituie specificul cultural al obiectivelor majore (monumente istorice), peisajul (cuprinzând locuirea, activitățile specifice și cadrul natural). Patrimoniul cultural este deosebit de bogat și diversificat, valorificarea sa din punct de vedere turistic implicând și în acest caz protecție permanentă a valorilor naturale și culturale protejate și reabilitare.

## 2.7 Diagnostic teritorial

#248.

**Capitala București are rolul principal în ierarhia urbană națională**, printr-o accesibilitate net superioară față de celelalte orașe, la nivel național și internațional, precum și printr-o prezență dominantă în rețeaua economică și administrativă. Rețeaua policentrică de orașe secundare este echilibrată în restul teritoriului, cele 7 centre regionale (polii de creștere) având dimensiuni relativ apropiate, cu diferențe în funcțiile economice îndeplinite. Dezvoltarea echilibrată la nivel teritorial se sprijină în primul rând pe orașele București, Constanța, Brașov, Cluj-Napoca, Timișoara. Municipiul Iași funcționează izolat de rețeaua celorlalți poli de creștere, sprijinind dezvoltarea din regiunea de dezvoltare Nord-Est, dar neputând să rezolve problemele de dezvoltare accentuate.

#249.

**Orașele medii și mari constituie un potențial important pentru dezvoltarea așezărilor și zonelor aflate în proximitate.** Acestea dețin o poziție strategică în raport cu axele de dezvoltare europene și o infrastructură economică și socială relativ dezvoltată. Capitala României, precum și orașele mari ce polarizează funcții teritoriale, activități, dotări, populație, instituții, etc. conduc la acumularea de noi diferențe între acestea și restul teritoriului național. Dezvoltarea dezechilibrată teritorial conduce la regiuni defavorizate, precum regiunea de dezvoltare Nord-Est, urmată la mică distanță de regiunile din sudul țării.

#250.

**Orașele mici au multe probleme nesoluționate și puține resurse la dispoziție** în comparație cu orașele medii și mari. Se constată o creștere a șomajului în majoritatea orașelor industrializate anterior anului 1990, dependente de o singură ramură a industriei și accentuată de pierderea piețelor pentru aceste industrii. Efectul concentrării populației în orașe cu peste 100.000 locuitori, sau în vecinătatea acestora, coroborat cu fragilizarea structurilor socio-economice ale orașelor mici, aflate în faze de stagnare sau regres, au condus, la rândul lor, la creșterea disparităților teritoriale din punct de vedere demografic, economic și al accesului la servicii de bază.

#251.

**Disparitățile economice și ocupaționale accentuate se evidențiază atât inter cât și intra-regional.** Având în vedere ponderea importantă a zonelor rurale la nivelul teritoriului național, perspectivele acestora depind în mare parte de asigurarea serviciilor de interes general. Se constată o accentuare a gradului de sărăcie și excluderea unor grupuri de locuitori din mediul rural de la anumite servicii și utilități de interes general.

#252.

**La nivel european este acordată atenție specială regiunilor cu caracteristici geografice** care afectează semnificativ dezvoltarea economică: regiuni montane, regiuni insulare, regiuni slab populate. La nivelul teritoriului național, aceste teritorii specifice sunt reprezentate de unele **zone rurale compacte și izolate, porțiuni din munții Carpați și de Delta Dunării**, ce au handicapul indus de barierele geografice, de o accesibilitate redusă sau de lipsa forței de muncă. Acestea nu beneficiază la momentul actual de management specific adaptat particularităților teritoriale locale.

#253.

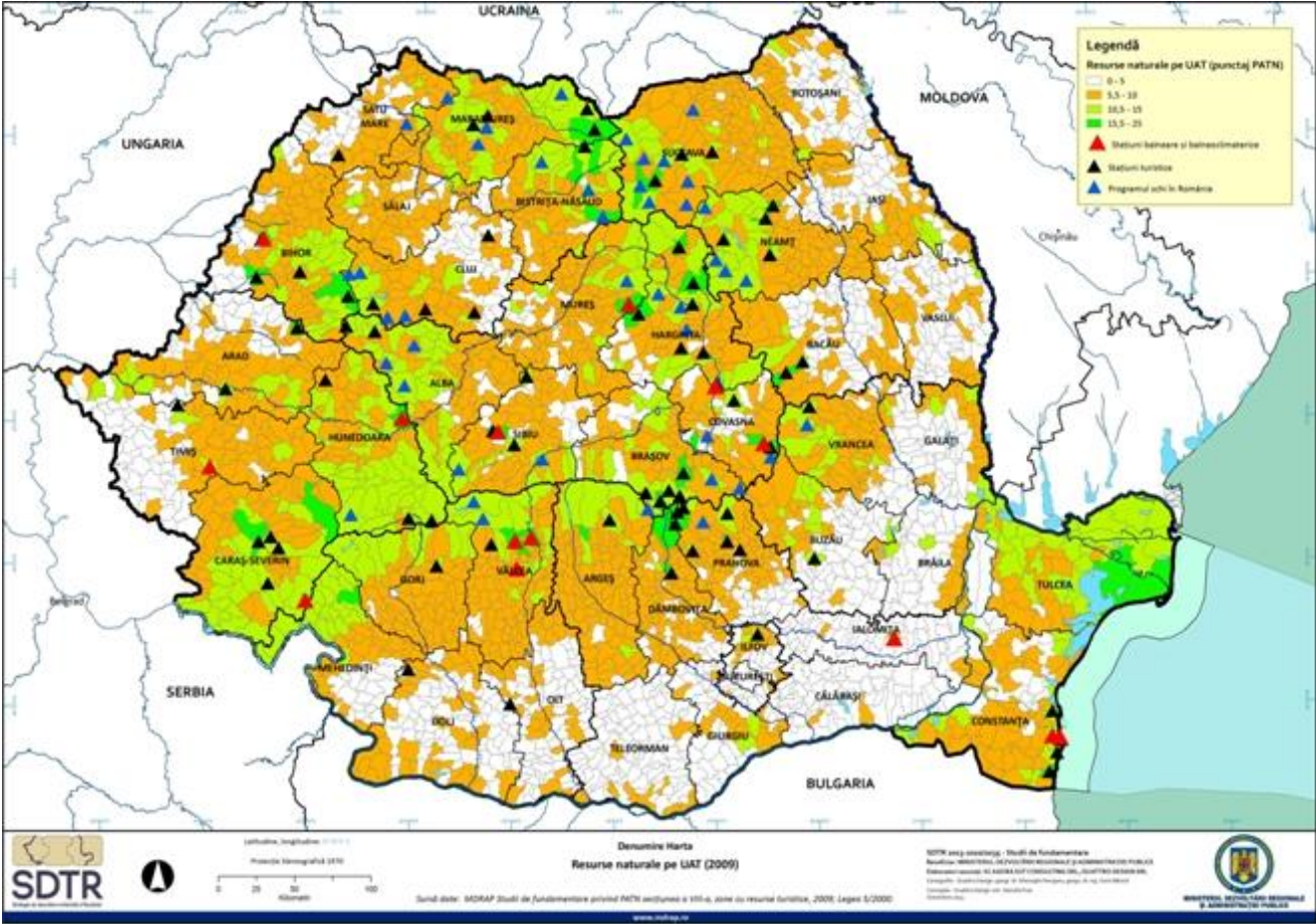
**La nivelul teritoriului european, sectorul transporturilor se confruntă cu o concurență** din ce în ce mai acerbă pe piețele mondiale ale transporturilor aflate în dezvoltare rapidă. Congestia pe rețelele de infrastructură de transport este o preocupare majoră, în special în sectorul rutier și în spațiul aerian, ea compromițând accesibilitatea. În același timp, se estompează diferențele existente între estul și vestul UE în ceea ce privește gradul de dezvoltare a infrastructurii transporturilor.

#254.

Procesul de dezvoltare a serviciilor comunitare în perioada de după 1990 a fost grevat de o serie de deficiențe, descentralizarea serviciilor a condus la disparități teritoriale mari, diferențe între comunitățile active și bogate față de cele pasive și sărace, iar reorganizarea sistemului de învățământ și de sănătate s-a realizat cu deficiențe majore mai ales în orașe mici și mediul rural. Serviciile oferite de mediul privat s-au dezvoltat de asemenea inegal, dublând de regulă inegalitățile în dezvoltarea sistemului public, cele mai multe instituții de învățământ private sau unități sanitare fiind situate în centrele urbane de tradiție, aflate în zonele bine dezvoltate economic.

#255.

Atractivitatea pentru turism a regiunilor României este slabă, deși există un potențial natural și cultural important.



Figură 43. Resurse turistice la nivel național (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

#256.

În contextul creșterii cererii dar și a competiției în industria turismului la nivel global, România are șansa dezvoltării acestui sector ca alternativă viabilă pentru eliminarea șomajului mascat din zonele rurale și în locul activităților din sectorul primar (minerit, agricultură de subsistență). Turismul are o valoare adăugată susținând dezvoltarea orizontală a unor activități precum servicii, meșteșuguri, etc.

#257.

Schimbările climatice sunt manifeste la nivelul teritoriului național, dat fiind că în România se înregistrează o creștere cu 2-3 grade Celsius a temperaturii medii anuale și o scădere însemnată a precipitațiilor, mai ales în lunile de iarnă și vară, care generează secetă și disconfort termic extrem în localitățile de câmpie pe durata verii, generând pierderi economice majore. **Zonele cele mai expuse**

sunt cele în curs de deșertificare (ex. sudul Câmpiei Române), cele supuse inundațiilor frecvente (ex. zona de confluență a Siretului cu Dunărea), zonele cu alunecări de terenuri și zonele costiere. Capacitatea de adaptare a regiunilor din România la schimbările climatice este scăzută în comparație cu țările din UE.

#258. **România se află pe unul din primele locuri din UE la energia consumată raportată la valoarea adăugată brută industrială**, în condițiile în care regiunile periferice europene se vor confrunta cel mai tare cu creșterea prețurilor energiei și implicit a prețului transportului. De asemenea, rețeaua de transport energetic este doar parțial conectată la furnizorii și consumatorii de energie din Europa, Orientul Mijlociu și Asia Centrală.

## 2.8 Disparități urban-rural și interregionale

#259. Ponderea populației în municipii și orașe s-a menținut constantă în jurul valorii de 55%.

#260. Structura populației pe vârste și medii rezidențiale susține faptul că procesul de îmbătrânire demografică este mai accentuat în rural. Cele mai „îmbătrânite” sunt regiunile Sud-Muntenia și Sud-Vest Oltenia, cu ponderi ale populației vârstnice de peste 16%. Regiunea Nord-Est înregistrează ponderea cea mai mare a populației tinere (17,3%), la polul opus situându-se regiunea București-Ilfov (13,2%).

#261. Și alți indicatori demografici prezintă valori ridicate pentru mediul rural: mortalitatea și mortalitatea infantilă. Se mențin și decalaje în ceea ce privește mărimea speranței de viață în favoarea persoanelor (de ambele sexe) din mediul urban. Durata medie de viață a populației din mediul urban este superioară celei din mediul rural, cu 1,99 ani. Vârsta medie a populației rurale este ușor mai mare decât a locuitorilor din orașe.

#262. Fluxurile migratorii urban-rural (29,9%) și urban-urban (30,0%) au deținut cele mai mari ponderi în structura migrației interne, având efecte pozitive asupra satelor românești.

#263. Pe parcursul ultimilor zece ani, rata de ocupare din mediul urban a fost devansată ușor de cea din mediul rural. În cinci din cele opt regiuni de dezvoltare (maximul aparținând regiunii București-Ilfov,) ponderea populației ocupate urbane s-a menținut superioară celei rurale. Populația din mediul rural este ocupată predominant în agricultură.

#264. Trei sferturi din numărul total al salariaților au rezidența în mediul urban și rural.

#265. Rata șomajului BIM a fost substanțial mai ridicată în mediul urban comparativ cu cel rural. Șomajul în categoria tinerilor prezintă valori mai mici în orașe față de comune, iar șomajul de foarte lungă durată (peste 24 luni) are cele mai mari ponderi în comune.

#266. În privința accesului la servicii de sănătate, în ultimii zece ani s-au menținut și chiar au crescut diferențele între mediul urban și cel rural (raportul fiind de 6,8 ori atât în cazul medicilor cât și în cazul personalului mediu sanitar).

#267. Scăderea mai accentuată a numărului de grădinițe a fost înregistrată în mediul urban. Majoritatea unităților din învățământul primar și gimnazial se află în mediul rural (70%). Cu toate acestea în anul școlar/universitar 2011 / 2012, rata netă de cuprindere (3-23 ani) în învățământ este diferențiată pregnant între cele două medii: 85% în urban față de doar 44% în rural). Inclusiv gradul de

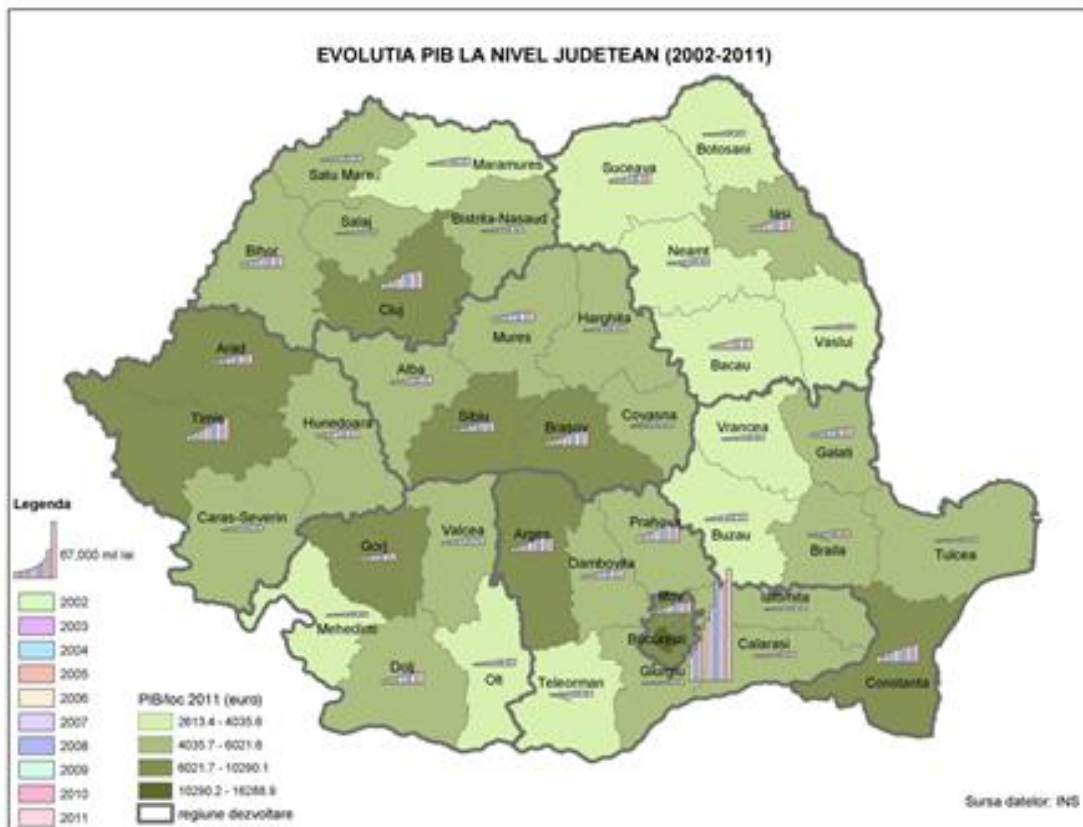
promovabilitate în învățământul primar și gimnazial înregistrează mici diferențe pe medii de rezidență: 97,6% în urban față de 96,2% rural.

#268. În ultimii ani abandonul școlar afectează, în principal, populația școlară de la sate, în timp ce majoritatea absolvenților învățământului superior domiciliază în mediul urban (90%).

#269. Un indicator relevant al disparităților sociale, veniturile disponibile ale gospodăriilor din mediul rural sunt cu circa 25% mai mici decât cele ale gospodăriilor din mediul urban. În orașe, veniturile gospodăriilor provin în proporție de peste 60% din salarii, în timp ce principala sursă a veniturilor gospodăriilor rurale o reprezintă producția agricolă (peste 40% din totalul veniturilor). Diferențele de nivel și structură a cheltuielilor de consum sunt mari și în plan regional: cel mai înalt nivel mediu lunar pe persoană s-a înregistrat în regiunea București-Ilfov, iar cel mai scăzut în regiunea Sud-Vest Oltenia.

#270. În ceea ce privește fondul de locuințe, cele mai multe locuințe se înregistrează în mediul urban (54%); la indicatorul suprafață locuibilă, raportul urban / rural este relativ apropiat de numărul de locuințe (54% în urban și 46% în rural).

#271. Incidența sărăciei este mult mai mare în mediul rural, față de mediul urban. Numărul persoanelor sărace care trăiau în localități rurale a reprezentat peste 70% din populația săracă la nivel național. Sărăcia este inegal distribuită și în profil regional. Rata sărăciei este de circa cinci ori mai mare în regiunile Nord-Est și Sud-Est, respectiv de patru ori în Sud-Vest Oltenia, decât în regiunea București-Ilfov.



Figură 44. Evoluția PIB la nivel județean, 2002-2011 (Sursa datelor INS)

## 2.9 Tendințe și provocări teritoriale majore

### 2.9.1 Principalele tendințe teritoriale

#272. În domeniul resurselor naturale se manifestă următoarele tendințe principale:

#### Biodiversitate

- accentuarea politicilor publice referitoare la biodiversitate;
- creșterea interesului pentru natură în general (dezvoltarea unei conștiinței colective cu privire la necesitatea protecției capitalului natural prin educarea și informarea populației privind protecția, gestionarea și valorificarea resurselor naturale), pentru activități în natură, locuire în condiții satisfăcătoare de mediu, alimentație sănătoasă etc.;
- reliefașarea importanței ecosistemelor și peisajelor la nivel european și, implicit, creșterea importanței acestora la nivel național;
- accentuarea diferențelor dintre diferitele teritorii după criteriile ecologice.

#### Patrimoniu natural

- augmentarea intervențiilor antropice în zonele protejate, manifestate mai ales prin acțiuni contrare măsurilor de protecție;
- continuarea și amplificarea acțiunilor de dezvoltare bazate exclusiv pe politica economică urbană și pe finanțarea marilor producători;
- ignorarea în procesul de dezvoltare a problemelor peisajului și ale vieții rurale;
- amplificarea exploatării turistice a valorilor peisagistice și de viață rurală;
- extinderea continuă a suprafețelor și ariilor naturale protejate și precizarea atribuțiilor sistemului de protecție.

#273. În domeniul rețelei de localități se manifestă următoarele tendințe principale:

#### Importanța marilor aglomerări urbane

- în opoziție cu declinul general al populației în teritoriul României, rata de creștere a populației are valori pozitive în unele orașe mici și în vecinătatea marilor orașe, situația fiind relativ mai bună în NE, NV, centru, SE și V;
- valorile negative mari sunt în zone cu accesibilitate redusă și nivel economic scăzut, în zone rurale în depopulare, în zone în declin industrial și în unele orașe mari (unde se constată o creștere a populației în vecinătate).

#274. Procesul de reorganizare a populației în teritoriu este determinat, în primul rând, de extinderea masei economice a orașelor mari, care formează sisteme urban-rural integrate. Astfel, în cazurile Timișoara-Arad, Iași, Oradea, Satu Mare și Brăila-Galați se formează sisteme cu potențial transfrontalier; Timișoara are o populație de circa 300.000 de locuitori și generează aproximativ 3% din venitul total al firmelor din țară; Zona urbană funcțională a orașului București se întinde până la Ploiești, Pitești, Târgoviște, Giurgiu și Călărași, formând o aglomerare urbană din ce în ce mai dinamică.

#### Caracteristicile locuirii

- realizarea unor amenajări de mare amploare, dimensionate pentru cerințe care reclamă fonduri mari de investiții;

- dezvoltare nestructurată a localităților, fără prevederea rețelelor stradale și edilitare, echipamentelor și serviciilor;
- dezvoltarea sistemului de localități urbane de-a lungul marilor coridoare de transport rutier (DN/ DE, autostrăzi);
- ocuparea terenurilor de-a lungul litoralului Mării Negre;
- ocuparea terenurilor în jurul orașelor mari;
- începutul formării exigențelor în ceea ce privește respectarea dreptului la locuire civilizată și confortabilă, de asigurare a serviciilor publice și a echipamentelor corespunzătoare.

### Calitatea locuirii

- degradarea zonelor de locuințe colective din orașe, pe fondul îmbătrânirii și lipsei de întreținere;
- extinderea necontrolată a zonelor de locuit în teritorii actualmente neconstruite, formând zone de urbanizare depărtate;
- diminuarea calității echipării în orașe, unde realizarea de echipamente publice nu are același ritm cu extinderea fondului de locuințe;
- scăderea lentă a cererii de locuințe și diminuarea treptată a prețurilor locuințelor;
- deprecierea forței de muncă în construcții, datorată câștigului mic în domeniu și emigrării muncitorilor calificați;
- creșterea prețului serviciilor publice de furnizare a utilităților, în special în orașe.

#275.

În domeniul **transportului** se manifestă următoarele tendințe principale:

- există o presiune din ce în ce mai mare asupra resurselor publice pentru finanțarea infrastructurii;
- sistemele de transport din estul și vestul Europei se inter-conectează reflectând nevoile de transport ale celor 500 de milioane de cetățeni ai UE;
- inter-modalitatea devine precondiție a dezvoltării la nivel european, lucru care se reflectă și la nivel național.

#276.

În domeniul **comunicațiilor** se manifestă următoarele tendințe principale:

- digitalizarea rețelei de comunicații și dezvoltarea acesteia prin acoperirea zonelor „albe” va determina obținerea accesului utilizatorilor la informații corecte și sigure;
- reducerea interesului unor operatori pentru dezvoltarea rețelei broadband, mai ales pentru zonele depărtate de centrele de județ, conduce la limitarea accesului locuitorilor din mediul rural la aceste servicii.

#277.

În domeniul **planificării teritoriale**, există în general mai multe strategii locale de dezvoltare actualizate decât planuri urbanistice generale, deși strategiile de dezvoltare locală nu sunt cerute prin lege. Mai mult decât atât, multe autorități locale sunt dornice să elaboreze strategii sectoriale care să răspundă unei anumite direcții prevăzute pentru oraș. Acesta este un indiciu că planificarea teritorială nu este percepută ca jucând un rol strategic în dezvoltarea la nivel local. Multiplicarea documentelor strategice, fie că este vorba de PUG, strategii de dezvoltare locală, PIDU sau Local Agenda 21, poate dilua scopul planificării strategice.

## 2.9.2 Provocări teritoriale prioritare

#278. **Având în vedere diagnosticul teritorial și tendințele de dezvoltare** la nivelul teritoriului național, se disting mai multe provocări teritoriale majore, care necesită reacții urgente din partea autorităților publice și care trebuie avute în vedere cu prioritate în procesul de formulare a politicilor publice și implementare a programelor:

- valorizarea potențialului teritorial,
- mari diferențe față de media UE în ceea ce privește disparitățile urban-rural la nivel demografic, economic și al accesului la servicii publice, ceea ce conduce la regiuni întinse cu deficiențe structurale,
- accesibilitate scăzută la nivel național și conectivitate scăzută la nivel european, ceea ce conduce la o mobilitate generală redusă;
- echipare edilitară deficitară pentru întreaga rețea de localități, ceea ce conduce la o calitate a locuirii scăzută;
- caracterul predominant rural al teritoriului național.

#279. **Potențialul geografic și demografic al României nu este valorizat**, ceea ce are ca efect direct performanțele slabe obținute în multe domenii de activitate socio-economică.

Cauzele principale ale acestei realități:

- organizarea neperformantă a utilizării resurselor naturale,
- Lipsa unei politici susținute de reindustrializare bazată pe resursele autohtone și construirea lanțurilor de producție pînă la vârful valorii adăugate nete,
- vulnerabilitatea României față de influențele externe.
- lipsa de eficiență a organizării administrativ-teritorială,

#280. **Necesitatea reformării și modernizării sistemului de organizare administrativ-teritorială**

România se află în prezent într-un moment de răscruce, fiind necesară **redistribuirea atribuțiilor și resurselor între administrația publică la nivel central și local**, în vederea creării unui sistem politico-administrativ mai eficient, responsabil și democratic, precum și **reformarea sistemului de organizare administrativ teritorială și redefinirea cadrului de dezvoltare regională**.

Rețeaua de localități trebuie reorganizată în funcție de criteriile specializării teritoriale și în vederea asigurării pentru un număr cât mai mare de cetățeni a accesului la servicii de interes general.

Competiția între unitățile administrativ-teritoriale este un obstacol major în identificarea și susținerea obiectivelor care transcend interesul imediat - local. În acest sens este necesar a fi revizuit rolul anumitor niveluri administrative în redistribuirea resurselor și încurajarea mult mai fermă a cooperării între comunitățile locale.

#281. **Se observă o creștere a disparităților la nivelul teritoriului național**, din mai multe puncte de vedere.

**Populația este în scădere accentuală**, mai ales în vestul, centrul și în sudul României.

Unele zone rurale pierd pînă la jumătate din populație datorită migrației spre țări din vestul Europei, doar zona București-Ilfov și câteva orașe mari rămân în echilibru demografic. Îmbătrânirea populației este mai accentuată în sudul și vestul țării; dar și în estul țării, deși creșterea naturală este pozitivă, pe fondul plecării populației tinere spre alte regiuni mai prospere, în căutarea unui loc de muncă.



**Zonele cu caracter definitoriu urban sunt excepții** la nivelul teritoriului național (București, Prahova, Brașov), spre deosebire de situația la nivel european, ceea ce generează o specificitate în sens negativ a teritoriului național, cu efect direct în creșterea costurilor de echipare edilitară la nivel teritorial și în scăderea competitivității;

**Multe regiuni se încadrează în tipurile periferice și semi-periferice la nivelul teritoriului european**, rurale și greu accesibile, cu economie relativ rigidă și înțelegere scăzută a cerințelor economiei globalizate contemporane, ceea ce duce la o viteză de reacție și adaptabilitate redusă.

**Lipsa accesibilității face ca rețeaua de localități să fie funcțională parțial**, doar la nivelul orașelor mari, iar teritoriul național este locuit de comunități umane relativ izolate, care nu cooperează; această situație face ca teritoriul național să fie practic divizat în 4-5 insule teritoriale între care legăturile sunt sporadice.

#282. **Procentul semnificativ al teritoriului profund rural din totalul teritoriului național (urban și rural)**, deseori izolat și cu acces limitat la infrastructură și servicii, este o singularitate la nivelul UE.

Deși unele zone beneficiază de condiții pedoclimatice excelente, respectiv lunca Dunării-Bărăgan-Siret-Prut, acestea sunt totuși și locurile cu nivelul cel mai pronunțat al sărăciei. Cauzele principale o reprezintă lipsa de performanță a sectorului agricol și gradul de periferialitatea cronică.

Calitatea locuirii deficitară atât în mediu rural (prin absența infrastructurii de bază apă-canal, energie, acces, și comunicație) cât și în mediul urban majoritar de orași mici (prin deficite mari de servicii de interes general, infrastructură de acces comunicație).

Zonele de ruralitate profundă reprezintă cea mai importantă provocare. Zeci de localități au pierdut funcția determinantă a existenței lor –agricultura de subzistență - astfel devenind așezări cu perspective clare de dispariție. De asemenea există un număr foarte mare de localități cu o populație între 0-100 locuitori a caror orizont de dezvoltare este foarte incert.

### #283. **Necesitatea unor investiții majore în rețeaua de transport**

**Crearea unor conexiuni rapide cu centrul și vestul Europei reprezintă un element cheie** în atragerea de fluxuri de persoane și marfă, capital străin și acces la piețele internaționale.

**România prezintă o accesibilitate scăzută**, fiind evidentă lipsa infrastructurii de transport multi-modale de persoane și marfă și astfel țara noastră **nu exploatează eficient localizarea sa în estul UE** prin conectarea cu zona Mării Caspice și a Asiei Centrale.

În mod particular **este îngrijorătoare starea infrastructurii feroviare**. Deși există o rețea de bază relativ acoperitoare, această este în stare de exploatare la limita inferioară a siguranței de circulație. Cauza principală o reprezintă lipsa cronică de finanțare, neconștientizarea importanței strategice și a factorului competitiv propriu acestei infrastructuri și sprijinirea indirectă unor interese concurente (concurența reprezentată de alte mijloace de transport și alți actori privați de pe piață).

Deși cu un potențial important de navigație fluvială și pe râurile interioare, acest mod de transport este victima cercului vicios **cerere scăzută** de transport (absența centrelor de dezvoltare riverane) - **calitate slabă a infrastructurii** de transport naval, și invers. Opțiunea care poate fi avută în vedere pentru ruperea cercului vicios: investiții publice/ publice-private în amenajarea infrastructurii de navigație.

**Calitatea locuirii este foarte scăzută raportat la țările UE**, cauza principală fiind echiparea tehnico-edilitară precară cantitativ și calitativ, la nivel urban și rural.

**O parte semnificativă a locuitorilor României nu beneficiază de utilitățile de bază**, alimentare cu electricitate, apă, canalizare, gaze naturale, care sunt în același timp scumpe comparativ cu media europeană, preponderent din cauza ineficienței serviciilor. Dezvoltarea teritoriului național nu se poate realiza în lipsa unei echipări corespunzătoare la nivelul tuturor localităților.

**Penetrația serviciilor de comunicații broadband este scăzută** în afara orașelor mari, și mai ales în mediul rural.

## CAPITOLUL 3 VIZIUNE ȘI OBIECTIVE STRATEGICE

### 3.1 Viziunea de dezvoltare teritorială

***România 2035, o țară cu un teritoriu funcțional, administrat eficient, care asigură condiții atractive de viață și locuire pentru cetățenii săi, cu un rol important în dezvoltarea zonei de sud-est a Europei.***

#1. Fiind cea mai mare țară din sud-estul Europei și cel de-al șaptelea stat membru al UE ca număr de populație, România beneficiază de o serie de avantaje importante în ceea ce privește viitorul integrării europene. Începând cu anul 2007, România face parte din Piața Unică Europeană, adoptând reglementări UE importante de ordinul legislativ, politic, administrativ și comercial. Pe lângă faptul că România reprezintă o piață importantă (a doua piață de consum din Europa Centrală și de Est), țara noastră beneficiază de o poziție geografică strategică, care îi crează premisele pentru a deveni una din cele mai atrăgătoare teritorii atât pentru investitorii care încearcă să intre pe piața europeană, cât și pentru companiile din UE care au nevoie de o poartă de acces convenabilă către piețele din Asia și Orientul Mijlociu, dar și pe cele din Ucraina și Rusia.

#2. La nivel european activitatea economică și populația continuă să fie concentrate în zona central-europeană numită adesea Pentagon (poligon format prin unirea metropolelor Londra – Paris – Milano – Munchen – Hamburg). În același timp, zonele ultra periferice care au handicapuri naturale și caracteristici geografice nefavorabile, devin tot mai puțin atractive pentru activitățile economice și pentru populație. Infrastructura insuficient dezvoltată a României, incapabilă să preia eficient fluxurile de mărfuri și oameni din vestul Europei, crează bariere importante care adâncesc și mai mult problemele sociale contribuind la scăderea atractivității teritoriului național pentru investitori.

#3. Accesibilitatea României către zona dezvoltată din centrul Europei este destul de scăzută, din cauza distanței fizice ridicate, dar și barierele geografice (Munții Carpați) și infrastructurii mai slab dezvoltate (lipsa autostrăzilor sau a rețelelor feroviare de mare viteză).

#4. În pofida acestor dezavantaje reale, poziția geografică a teritoriului național și deschiderea la Marea Neagră constituie un potențial ce necesită a fi valorificat și care poate contribui la re poziționarea țării noastre ca actor cheie în circuitele economice între vest și est.

#5. Pe plan național, există încă disparități profunde cauzate de bariere naturale, accesibilitate redusă către unele zone rurale sau montane, dar și acces scăzut la servicii publice de interes general. Aceste disparități conduc spre un grad scăzut de coeziune și de participare a cetățenilor la viața publică, precum și imposibilitatea valorificării potențialului întregului teritoriu național.

#6. Competitivitatea scăzută a zonelor urbane cu potențial economic și slaba conectare a acestora cu piețele internaționale, decalaje semnificative în dezvoltare între diferitele zone de la nivelul teritoriului, lipsa unei infrastructuri consolidate care să susțină dezvoltarea economică, precum și

necesitatea asigurării unei dezvoltări policentrice a orașelor sau protejarea mediului înconjurător, constituie elemente ce justifică nevoia asumării unei noi perspective de dezvoltare a teritoriului național.

#7. Orașele sunt porți de interconectare la nivel global. Ele reprezintă noduri logistice, financiare, aglomerări de populație și locuri cu o concentrare de activități economice. În pofida saltului major realizat în comunicațiile digitale, infrastructura de transport rămâne un mijloc important de interconectare a orașelor și a oamenilor.

#8. Viziunea de dezvoltare a teritoriului național este puternic ancorată în schimbările care au loc în societate și în dinamica spațială, agregând într-o abordare integrată de planificare obiectivele locale, regionale, naționale și europene, urmărind mobilizarea interesului investițional către România, prin îmbunătățirea accesibilității, a echipării teritoriului, consolidării infrastructurii economice și sociale.

#9. Aceste deziderate se traduc în două direcții principale de acțiune care constituie repere în procesul de configurare a viziunii de dezvoltare:

a. Pe plan european:

- *intensificarea a relațiilor cu Occidentul european;*
- *constituirea unei zone de creștere integrată sud-europeană.*

b. Pe plan național:

- *Sprijinirea dezvoltării cu prioritate a zonelor urbane cu potențial economic și conectarea acestora cu restul teritoriului;*
- *Asigurarea unei echipări complete a teritoriului cu infrastructură de bază, precum și a accesului tuturor cetățenilor la serviciile de interes general*

#10. Fundamentarea viziunii este orientată în jurul a patru principii cheie, respectiv:

- *Concentrarea: sprijinirea dezvoltării zonelor urbane cu o densitate mare de locuitori;*
- *Conectarea teritoriilor: depășirea factorului distanță;*
- *Cooperarea: depășirea factorului de divizare;*
- *Coordonarea: eficientizarea proceselor de planificare.*

#11. Viziunea de dezvoltare a teritoriului național pentru orizontul de timp 2035 reprezintă suma aspirațiilor de dezvoltare, puternic ancorate în dinamica și potențialul teritoriului național. Astfel, viziunea de dezvoltare înglobează principalele direcții de dezvoltare teritorială, afirmând totodată rolul important al teritoriului național în spațiul european.

#12. În acord cu viziunea de dezvoltare, pentru punerea în valoare și utilizarea potențialului semnificativ al României, Strategia de Dezvoltare Teritorială promovează:

- *Asigurarea unei echipări adecvate a teritoriului capabilă să consolideze rolul României ca actor regional economic important în zona de sud-est a Europei;*
- *Creșterea calității vieții locuitorilor României prin asigurarea unor spații de calitate;*
- *Creșterea atractivității zonelor rurale și valorificarea potențialului unic și specific de dezvoltare;*
- *Protejarea patrimoniului natural și cultural și valorificarea identității teritoriale;*
- *Consolidarea rolului zonelor urbane funcționale ca centre de dezvoltare la nivelul teritoriului și conectarea acestora cu zonele de performanță economică europene și implicit cu zonele transfrontaliere;*

- *Conectarea României la rețeaua de transport trans-europeană și dezvoltarea de noduri logistice și terminale multinodale;*
- *Asigurarea unui cadru de cooperare și coordonare a strategiilor și politicilor sectoriale ancorat în dinamicile teritoriale naționale.*

## **3.2. Scenariul de dezvoltare a teritoriului național**

#13. Viziunea de dezvoltare pentru orizontul de timp 2035 se concretizează într-un scenariu de dezvoltare care înglobează premisele de dezvoltare caracteristicile teritoriului național și a cărei implementare are ca efect creșterea competitivității teritoriului odată cu reducerea disparităților importante dintre anumite zone de la nivelul teritoriului.

#14. Astfel, în raport cu viziunea asumată, în cadrul demersului de elaborare a SDTR au fost realizate trei scenarii de dezvoltare asociate unor modele de configurare a teritoriului național, care transpun modalitatea de structurare a obiectivelor și măsurilor teritoriale.

#15. Scenariul adoptat în SDTR se bazează pe realitățile teritoriale ale României, precum și pe tendințele de dezvoltare la nivel european, constituind un exercițiu de modelare a dezvoltării spațiului național și țintind spre realizarea dezideratelor de coeziune și competitivitate teritorială.

#16. Scenariul România Policentrică urmărește dezvoltarea teritoriului național la nivelul unor nuclee de concentrare a resurselor umane, materiale, tehnologice și de capitaluri (orașe mari/ medii), în perspectiva anului 2035 și conectarea eficientă a acestor zone de dezvoltare cu teritoriile europene. Astfel, sistemul policentric românesc va servi ca interfață funcțională între teritoriul european vestic și spațiul estic. Scenariul România Policentrică este propus în Strategia de dezvoltare teritorială a României, pe baza concluziilor analizelor teritoriale și ale diagnosticului teritorial, ca model dezirabil de dezvoltare teritorială a teritoriului național, în orizont 2035.

#17. Acest scenariu se bazează în mod intrinsec pe principiile de concentrare, conectare, cooperare și coordonare și pe faptul că policentricitatea poate fi atinsă prin intermediul unui cadru coerent de politici investiționale și de reglementare structurate în jurul principiilor enunțate.

### **3.2.1 Premise de construire a scenariului**

#18. România se află printre statele cu un grad mediu de policentrism. Capitala București are rolul principal în ierarhia urbană, în special printr-o accesibilitate net superioară celorlaltor orașe, precum și printr-o prezență dominantă în rețeaua corporațiilor economice și în sistemul administrativ. Rețeaua policentrică de orașe secundare este echilibrată în restul teritoriului, cele 7 centre regionale având dimensiuni apropiate, cu unele diferențe în funcțiile economice îndeplinite. Dezvoltarea policentrică se sprijină în primul rând pe orașele București, Constanța, Craiova, Brașov, Cluj-Napoca, Timișoara. Municipiul Iași funcționează izolat de rețeaua polilor de creștere, ajutând dezvoltarea economică din regiunea nord-est, dar neputând să rezolve singur disparitățile accentuate din această parte a țării. Chiar dacă România este stat membru al Uniunii Europene, comparând cu rețeaua de infrastructură din cadrul Uniunii, țara pare a fi deconectată de regiunile centrale și vestice ale Europei. Acest lucru este și mai adevărat în ceea ce privește șoselele și autostrăzile, care reprezintă componenta cheie a infrastructurii de transport.

#19. România nu ar trebui să urmărească doar să devină o parte efectivă a economiei UE, ci să ajute la construirea unei regiuni mai bine integrate, care să includă cei mai apropiați vecini, dar și alte state din Balcani. Astfel, țara va avea mai multe șanse să aibă o creștere durabilă semnificativă, într-o

regiune dinamică, care va oferi bune oportunități în domeniul distribuției și extinderii datorită unui înalt nivel de interconectivitate.

#20. Acest lucru presupune atât conectarea eficientă a zonelor de dezvoltare de la nivelul teritoriului cu piețele și metropolele europene, precum și consolidarea infrastructurilor naționale în scopul facilitării schimburilor de oameni și mărfuri între orașele țări.

#21. Analiza principalilor indicatori macroeconomici (cifra de afaceri totală a întreprinderilor, număr de salariați, volumul exporturilor FOB) indică faptul că activitatea economică din România este concentrată în marile centre urbane, în timp ce ponderea orașelor mici în economia națională este de doar 15,8%, la nivelul anul 2011. De asemenea, principalele efective negative ale crizei economice globale s-au resimțit mai ales la nivelul orașelor mici, care au o economie mai puțin diversificată, bazată pe activități cu o valoare adăugată redusă (agricultură, industrie prelucrătoare) și dependentă de un număr redus de agenți economici, în condițiile în care orașele mari, și în special Capitala, concentrează sectorul serviciilor și sectoare înalt tehnologizate (IT&C, servicii financiare, industrii creative și culturale, servicii științifice, profesionale și tehnice, etc.).

#22. Pe măsură ce resursele se concentrează în jurul anumitor centre, economiile locale cresc accelerat, iar orașele intens populate propulsează economia. În cadrul scenariului România policentrică dezvoltarea economică rapidă a teritoriului național are loc prin intermediul „zonelor cu mare potențial”, care concentrează o mare forță economică ca urmare a dinamicii pieței. Soluția pentru zonele mai puțin dezvoltate, care rămân inevitabil în urmă, este de a crea infrastructura de bază pentru a încuraja mobilitatea pe termen scurt și pentru a descuraja depopularea zonelor în favoarea navetei intra și inter-județene. Pe termen lung, convergența standardelor de viață se va realiza, totuși, pe măsură ce avantajele conferite de zonele de vârf se vor distribui și către comunitățile din apropiere, iar oamenii care au părăsit zonele mai slab dezvoltate aduc înapoi cu ei capital, locuri de muncă și idei contribuind la transformarea zonelor prin valorificarea potențialului specific și consolidarea funcției de locuire.

#23. Pe măsură ce România se va dezvolta, avantajul teritorial se va baza mai puțin pe factorii negativi de diferențiere (de ex. forță de muncă ieftină, costul relativ scăzut al proprietăților, distanța efectivă față de piețele de distribuție), trebuind să compenseze costurile crescute de producție prin stimularea factorilor pozitivi (de ex. ușurința derulării afacerilor, infrastructură de calitate, bariere reduse comparativ cu UE).

#24. Scenariul de dezvoltare România policentrică 2035 urmărește promovarea zonelor urbane funcționale medii/mari la nivel național, prin elemente legate de creșterea conectivității și accesibilității între marile orașe și consolidarea poziției zonelor puternic urbanizate, odată cu asigurarea unor servicii optime de bază care să deservească orașele mici și localitățile rurale, plecând de la următoarele ipoteze ce guvernează dezvoltarea unui teritoriu:

- Existența unor rețele de transport eficiente și diversificate care să interconecteze orașele mari și piețele economice reprezintă un element important în dezvoltarea viitoare a teritoriului național;
- Dezvoltarea zonelor rurale este dependentă de asigurarea unui grad crescut de accesibilitate și legături de transport diversificate către marile centre urbane;
- Orașele din zonele transfrontaliere au o capacitate crescută de cooperare și pot pune bazele unor sisteme urbane funcționale care să permită gestionarea eficientă a fluxurilor de oameni, mărfuri;
- Accesul oamenilor la oportunități reprezintă un element de atractivitate în configurarea spațiului urban și rural de calitate;

- Teritoriile policentrice prezintă un potențial mai mare de asigurare a unui echilibru în dezvoltare în detrimentul celor mai puțin policentrice. Acest lucru poate fi asigurat prin susținerea dezvoltării unor centre urbane majore la nivelul teritoriului național și conectarea acestora cu orașele mici și zonele rurale.

#25. Având la bază acest model de dezvoltare, România policentrică 2035 afirmă că la nivel național zonele urbane funcționale reprezintă porți de dezvoltare a teritoriului care contribuie la dezvoltarea unei rețele policentrice bine conectată la marile metropole europene, având capacitatea de a genera performanță economică la nivelul întregului teritoriu național. Totodată, zonele rurale reprezintă spații atractive de locuit prin promovarea potențialului unic natural și a unor servicii sociale de bază accesibile.

#26. România policentrică 2035 înglobează principiile cooperării, concentrării și conectivității, structurându-și eforturile în jurul a patru piloni de acțiune, astfel:

- *Accesibilitate și mobilitate,*
- *Zone funcționale urbane,*
- *Resurse naturale și culturale,*
- *Cooperare teritorială.*

#27. Fiecare pilon este construit în armonie cu obiectivele Strategiei Europa 2020, respectiv creșterea inteligentă, durabilă și incluzivă, cu obiectivul de coeziunea teritorială, precum și în corelare cu Strategia Uniunii Europene pentru regiunea Dunării.

### 3.2.2 Orizontul 2035

#28. În anul 2035 zonele urbane funcționale sunt motoare de dezvoltare a teritoriului național, bine conectate în rețeaua de localități de la nivel național și european.

#29. Zonele rurale sunt puternic conectate la motoarele economice ale teritoriului național, devenind adevărați poli de dezvoltare durabilă a teritoriului caracterizați prin condiții atractive de viață și servicii sociale accesibile. Există o infrastructură conectivă bine dezvoltată care leagă orașele mici și localitățile rurale la principalele zone urbane, acestea din urmă generând bunăstare în teritoriile învecinate.

#30. Puternice economic, incluzive social și compacte spațial, zonele urbane funcționale formează o rețea solidă de centre de excelență la nivel național. Creșterea concentrației de activități cu valoare adăugată în zonele urbane funcționale nu implică în mod necesar un proces de declin al orașelor mici și mijlocii și a mediului rural în general, ci dependența funcțională în creștere a acestora de zonele urbane funcționale medii/ mari.

#31. În anul 2035 zonele rurale sunt echilibrate funcțional în relație cu rețeaua de localități, zonele de frontieră asigură fluxurile necesare în relație cu țările UE, iar zonele montane și zona costieră își valorifică avantajele printr-o punere în valoare a potențialului turistic. Regiunile cu deficiențe de structură/ în declin recuperează teren în fața celorlalte, formând structuri teritoriale echilibrate în jurul zonelor urbane funcționale medii/ mari.

#32. Pentru a atinge acest deziderat strategic în orizontul de timp 2035, scenariu România policentrică propus prin Strategia de dezvoltare teritorială a României se bazează pe o nouă paradigmă de dezvoltare cu următoarele **directii de dezvoltare**:

#33.

**La nivel local:**

- *Îmbunătățirea infrastructurii care conectează orașele și zonele înconjurătoare acestora, în vederea extinderii masei lor economice;*
- *Asigurarea unor instituții publice performante în zonele mai slab dezvoltate (în special în domeniile educație, sănătate, infrastructura de bază pentru serviciile publice etc.), pentru a promova mobilitatea oamenilor și pentru a contribui la creșterea standardului de viață;*
- *Promovarea investițiilor în calitatea vieții în zonele cu potențial ridicat de creștere, pentru a spori capacitatea de a atrage și păstra capitalul uman necesar;*
- *Valorificarea potențialului propriu a spațiului rural;*
- *Proiectarea și implementarea unor măsuri care să vizeze grupurile marginalizate și minoritare, în vederea susținerii participării acestora la procesele de dezvoltare, ca părți active ale economiei.*

#34.

**La nivel regional și internațional:**

- *Îmbunătățirea legăturilor dintre zonele cu potențial ridicat și cele deficitare, pentru a permite o concentrare eficientă a resurselor și a efectelor de contagiune pozitivă (de la zonele dezvoltate către cele cu carențe);*
- *Reducerea distanței față de piețele importante din UE și din alte zone, prin îmbunătățirea infrastructurii și încurajarea fluxurilor transfrontaliere de oameni, capital și idei.*

**3.3 Fluxuri investiționale publice recomandate pentru orizontul de timp 2035**

#35.

Dacă viziunea SDTR fixează reperele de dezvoltare pentru teritoriul național în orizontul de timp 2035, iar scenariul de dezvoltare arată care sunt mijloacele pentru a atinge acest deziderat de dezvoltare, subcapitolul de față subliniază care este modelul care poate sta la baza politicilor de dezvoltare oferind cadrul de orientare și ierarhizare a diferitelor politici investiționale cu relevanță deosebită pentru dezvoltarea teritoriului național.

#36.

Datele la nivel mondial indică faptul că dezvoltarea unui anumit teritoriu este în mod inerent dezechilibrată, respectiv unele regiuni se dezvoltă mai repede decât altele. În aproape toate țările aflate în curs de dezvoltare, oamenii și firmele au tendința de a se concentra într-un număr mai mare sau mai mic de orașe, iar aceste orașe devin motoare economice pentru întreg teritoriul. Răspunsul clasic la această dezvoltare a constat în promovarea unui set de politici de dezvoltare care să remedieze aceste dezechilibre, inițiind investiții publice în zonele defavorizate și încercând să redirecționeze capitalul privat dinspre zonele de vârf către cele cu lacune. După cum arată rezultatele economice, astfel de programe au rareori rezultatele așteptate. Încercarea de a echilibra dezvoltarea poate avea chiar un efect opus. Astfel, noua abordare de promovare a dezvoltării teritoriului are la bază noi repere de analiză, considerând faptul că politicile de dezvoltare ar trebui să încurajeze zonele urbane cu potențial și să susțină dezvoltarea acestora, în detrimentul măsurilor ce au ca scop uniformizarea proceselor de dezvoltare de la nivelul teritoriului.

#37.

După cum o arată performanțele țărilor dezvoltate, creșterea din zonele de vârf se difuzează de obicei și asupra restului țării, mai întâi către împrejurimile imediate, apoi, treptat, și către celelalte. Aceste zone de vârf sunt adesea cele care oferă cele mai multe oportunități precum: acces la educație superioară, slujbe, oameni și firme. Prin urmare, factorii de decizie trebuie să încurajeze accesul la aceste locuri. Pentru oamenii care locuiesc deja într-o zonă cu o performanță economică ridicată, accesul la oportunități poate fi simplificat printr-un bun sistem de transport în public, conectarea sectoarelor cu perspective mai reduse la sectoarele centrale performante.



#38. Investițiile cheie în infrastructură sunt esențiale pentru a facilita o mai mare mobilitate a oamenilor, capitalului și ideilor, acestea trebuind realizate după o atentă evaluare a costurilor estimate și a beneficiilor preconizate. Fiecare investiție făcută ar trebui să aibă la bază o nevoie, estimată în urma analizei și cercetării atente – ar trebui să poată conta pe date și fapte puternice și să fie monitorizată continuu pentru a se asigura că efectele dorite sunt, într-adevăr, realizate.

### 3.3.1 Investiții în infrastructura conectivă

#39. Având în vedere nivelul actual de dezvoltare a României, investițiile din domeniul infrastructurii de conectare ar trebui să se afle în topul priorităților naționale. Acest tip de investiții reprezintă metode-cheie de aprofundare a integrării pe piețele UE, dar și una dintre cele mai importante căi de deblocare a potențialului de dezvoltare a orașelor din România. O infrastructură de conectare mai bună se transpune printr-un într-un acces mai facil pe piețe, la forța de muncă, precum și în potențialul de creștere a masei demografice și economice a zonelor urbane.

#40. Economia României a cunoscut o creștere de cel puțin două ori între 1995 și 2009, în timp ce dezvoltarea noii infrastructuri rutiere a rămas foarte mult în urmă. În marea majoritate a județelor, densitatea rutieră nu s-a schimbat cu mai mult de 14,6 % între 1990 și 2011. Două județe – Mehedinți și Vrancea – au pierdut din infrastructura rutieră în aceeași perioadă. Orașul București este singurul care și-a dezvoltat, în forță, structura rutieră.

#41. Unul din criteriile principale pentru prioritizarea infrastructurii rutiere este impactul pozitiv anticipat. În mod evident, unul din obiectivele principale ale dezvoltării infrastructurii este înlesnirea mobilității oamenilor și a firmelor, pentru a genera efecte economice pozitive ce ajută regiunile să se dezvolte.

#42. În mod evident, la fel ca în cazul infrastructurii rutiere, densitatea rețelei feroviare trebuie corelată cu performanța economică existentă în prezent. Cu cât este mai dinamică economia, cu atât mai multe persoane și mai multe mărfuri vor trebui transportate. Mai mult decât atât, pentru planificarea unei infrastructuri viabile este nevoie de legături feroviare între localități cu o densitate demografică mare, localități cu densitate economică mare, sau, în cazul ideal, localități cu densitate demografică și economică mare.

#43. În ceea ce privește conectivitatea prin intermediul transportului aerian, pentru acele localități unde traficul aerian a crescut continuu în ultimii ani, este foarte important nu doar ca politicile investiționale să țintească extinderea capacității aeroporturilor, dar și să asigure o mai bună legătură cu zonele învecinate. Cu cât este mai ușor pentru populație să aibă acces la aeroporturi, cu atât mai mult va crește traficul aerian pentru a beneficia la maximum de aceste zone de servicii. Acest fapt se traduce prin necesitatea de a asigura o legătură mult mai bună între aeroporturi și oamenii care locuiesc în zonă.

#44. Nivelul crescut de conectivitate poate fi atins nu doar printr-o dezvoltare de infrastructură nouă, este important în același timp să se dezvolte și extindă oportunitățile de transport public între orașe, precum și opțiunile de transport public în zona metropolitană a orașelor.

### 3.3.2 Investiții în infrastructura edilitară

#45. Calitatea vieții nu poate fi îmbunătățită decât dacă oamenii beneficiază de standarde minime de trai în toate domeniile de bază, în special în ceea ce privește accesul la servicii de utilități publice.

- #46. Dezvoltarea începe de la aceste minime standarde de trai, o prezumpție care trebuie să ghideze investițiile de la nivel local, județean și regional. Astfel, în zonele mai puțin dezvoltate, prioritatea principală trebuie să rămână asigurarea standardelor calitative de echipare
- #47. Autoritățile locale trebuie, prin urmare, să facă investiții pentru a crea condiții de atragere a cât mai multor oameni, cu precădere în asigurarea unei echipări complete a orașelor cu infrastructură de utilități publice.
- #48. Unele dintre investițiile cheie în zonele slab dezvoltate ar trebui să se concentreze pe asigurarea de servicii de bază pentru a exista condiții de trai asemănătoare la nivelul întregii țări, măsurate pe baza unor indicatori standard precum: acces la servicii publice, calitatea serviciilor și rezonabilitatea (costul serviciilor).
- #49. Este interesant de evidențiat că zonele peri-urbane ale Bucureștiului, Timișoarei, Clujului, Constanței, sau ale Sibiului, au acces mai bun la sisteme de apă și canalizare. Practic, orașele au un effect polarizator, permițând comunităților învecinate să se bucure de propria lor prosperitate. Această realitate ar trebui să fie luată în vedere atunci când sunt prioritizate investițiile în extinderea și dezvoltarea rețelelor de servicii publice. Pentru a permite sustenabilitatea acestor servicii, și pentru a menține costurile de operare și mentenanță la un nivel moderat, noile rețele de servicii publice ar trebui să fie dezvoltate cu prioritate în jurul centrelor urbane mari din zonele mai slab dezvoltate.
- #50. Investițiile în infrastructura de utilități publice trebuie să pună în balanță cu atenție costurile de operare și mentenanță pe întreaga durată a investiției. De exemplu, extinderea rețelei de apă și canalizare în zonele rurale ar trebui să aibă în vedere potențiala disponibilitate redusă a oamenilor de a plăti aceste servicii. Costurile pentru extinderea infrastructurii variază în funcție de factorii locali specifici (de ex., geografici, hidrografici etc.) și ar putea depăși un nivel rezonabil pentru unii dintre viitorii clienți ai sistemului.
- #51. În plus față de investițiile în infrastructură nouă, este de asemenea important ca infrastructura existentă să fie reabilitată. Multe regiuni au avut rețele mai vaste de infrastructură, dar în anii de tranziție aceste rețele fie s-au diminuat, fie s-au deteriorat.
- #52. Modelele de management al serviciilor publice sunt importante când se are în vedere eficacitatea / profitabilitatea furnizării unor servicii de calitate. Actualmente, în România, există o piață în creștere a serviciilor de utilități, estimată la aproape 12 miliarde de EUR anual (investiții și capitalizări din tarife/contracte cu autoritățile publice), dar managementul calității acestor servicii variază la nivelul țării. Astfel, necesitatea consolidării instituțiilor de management al serviciilor de utilități reprezintă o prioritate în asigurarea dezvoltării unei infrastructuri eficiente.

### 3.3.3 Investiții în consolidarea instituțiilor publice

- #53. Rolul instituțiilor publice în promovarea creșterii economice a României este definit în mod inerent prin stadiul de dezvoltare actual al țării. O primă prioritate este aceea de a îmbunătăți conectivitatea și accesibilitatea, ceea ce va permite oamenilor să identifice oportunitățile din România și din străinătate și să profite de acestea. De asemenea, Guvernul poate pune în valoare instituțiile statului pentru ca acestea să furnizeze serviciile publice de bază la un nivel standard. Această măsură permite obținerea unui standard de viață similar pentru persoanele din zonele cu potențial mare de creștere și pentru zonele mai puțin dezvoltate, ceea ce asigură că toată lumea are acces la servicii de educație bune, la piețe imobiliare care funcționează, la servicii de sănătate convenabile ca preț și la utilități publice, precum apă curentă, canalizare, managementul deșeurilor, încălzire centralizată etc. De

asemenea, măsuri speciale sunt necesare pentru grupurile marginalizate și minoritare, pentru a reduce la minimum factorii care le limitează mobilitatea (cum sunt discriminarea, etnia, barierele de limbă ș.a.m.d.).

#54.

Alte instituții importante sunt cele care asigură asistența medicală, accesul la justiție și servicii de utilități publice de bază, precum apa curentă, canalizare și cele de transport. Consolidarea rolului acestor instituții în teritoriu reprezintă o condiție esențială pentru creșterea calității vieții, precum și asigurării unei gestiuni eficiente a proceselor de dezvoltare.

### 3.4 Obiective

#1.

Strategia de dezvoltare teritorială a României este documentul strategic care orientează procesele de dezvoltare de la nivelul teritoriului în acord cu dinamicile teritoriale, tendințele pentru orizontul de timp 2035 și țintele europene de dezvoltare cu relevanță teritorială. Având ca reper situația actuală a teritoriului național și oportunitățile de dezvoltare, SDTR propune o serie de obiective de dezvoltare cu relevanță pentru diferite zone de la nivelul teritoriului național, cu o sferă de impact diferită în funcție de specificul geografic și caracteristicile socio-economice, funcționale și culturale ale teritoriului.

Astfel, demersurile strategice angrenate de Strategia de dezvoltare teritorială a României sunt încadrate în 5 obiective generale de o importanță deosebită pentru teritoriul național. Totodată, **obiectivele generale sunt declinate într-un pachet de obiective specifice care formează cadrul strategic de obiective al Strategiei de dezvoltare teritorială a României.**

#### 3.4.1 Obiective generale

***O.1 Asigurarea unei integrări funcționale a teritoriului național în spațiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a rețelelor energetice, de transporturi și broadband;***

***O.2 Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitară și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spații urbane și rurale de calitate, atractive și incluzive;***

***O.3 Dezvoltarea unei rețele de localități competitive și coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor funcționale urbane;***

***O.4 Protejarea patrimoniului natural și construit și valorificarea elementelor de identitate teritorială;***

***O.5 Creșterea capacității instituționale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială.***

### 3.4.2 Obiective specifice

#### ***O.1 Asigurarea unei integrări funcționale a teritoriului național în spațiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a rețelelor energetice, de transporturi și broadband***

#2. România este situată în partea Central Sud-Estică a Europei, la jumătatea distanței dintre coasta Atlanticului și Munții Urali, în interiorul și exteriorul arcului Munților Carpați, pe cursul inferior al Dunării, cu ieșire la Marea Neagră. Analiza poziționării geografice a țării noastre oferă o serie de avantaje importante. Unul din avantajele legate de poziționarea teritoriului național este legat de faptul că rute comerciale importante care leaga vestul Europei de vecinătatea estică se găsesc pe teritoriul său. În pofida acestui avantaj competitiv conferit de poziția strategică și deschiderea la Marea Neagră, aceste avantaje au fost insuficient valorificate în principal din cauza infrastructurii conective deficitare a teritoriului cu spațiul European. Un aspect important ce trebuie remarcat este că România nu are în momentul de față nicio autostradă care să lege țara noastră de țările vecine. Acest lucru demonstrează încă odată o tendință de izolare a țării noastre față de țările vecine în detrimentul poziției geografice benefice. Constanța se poate distinge prin poziționare strategică, ca un hub important pentru mărfurile ce sosesc sau pleacă spre Orientul Mijlociu și Asia și poate suplini aglomerarea Portului Rotterdam, dar lipsa unor conexiuni rutiere și feroviare dezvoltate ale Portului Constanța cu vestul Europei face ca România să piardă această poziție strategică de Poartă Europeană de mărfuri.

#3. Având în vedere rolul important pe care îl poate avea România în spațiul european, precum și pentru a situa țara noastră pe o traiectorie de dezvoltare durabilă și competitivă, integrarea funcțională a teritoriului național în spațiul european este un obiectiv important pentru orientarea politicilor investiționale cu impact teritorial. Acest obiectiv general este adus la îndeplinire printr-o serie de obiective specifice care fixează un cadru comun de implementare a strategiei.

**O1.1** Dezvoltarea unei rețele de transport eficientă și diversificată capabilă să asigure gestionarea fluxurilor de oameni și mărfuri generate de schimburile economice între teritoriul național și piețele din spațiul european.

#4. Una din cauzele principale ale unei conectări insuficiente ale teritoriului național la spațiul european este dată de barierele naturale. Arcul Carpatic constituie o cauză principală în conturarea acestor disparități, datorate dificultăților de traversare și a limitelor de conectivitate a rețelelor de transport trans-carpatic. Astfel, cea mai izolată zonă este regiunea de Nord-Est situată la periferia UE, înconjurată de granițe non-UE impermeabile la nord și est, Munții Carpați la est, dar cu deschidere în partea sudică. Lipsa de alternative la căile frecvent utilizate (Valea Oltului, Valea Prahovei și Pasul Oituz) conduce la legături slabe în rețelele de transporturi, legături care, dacă sunt întrerupte, pot cauza întârzieri majore în trafic sau chiar blocaje și inaccesibilități.

#5. Partenerii comerciali ai României care nu fac parte din UE includ Turcia, Rusia, Ucraina, Serbia și Moldova, în ordinea importanței. O piață mai îndepărtată, cea a SUA, este clasată pe locul 16 în topul celor mai importanți 20 de parteneri comerciali ai României; totodată SUA este cel de-al treilea partener non-UE ca importanță, după Turcia și Rusia. În general, comerțul cu partenerii non-UE are ca obiect diferite zone de activitate de pe teritoriul țării, beneficiind de o oarecare concentrare în funcție

de fiecare partener comercial. Cu toate acestea, distribuția geografică a domeniilor exportatoare care deservește țările non-UE nu este eficientă din punct de vedere al distanței; de exemplu, județele din vestul țării exportă către Rusia și Moldova, în timp ce Prahova, din sudul României, colaborează cu Ucraina. Această situație este cel mai probabil datorată faptului că infrastructura de conectare a României cu vecinii săi care nu fac parte din UE – și chiar cea de conectare cu Bulgaria, către sud – continuă să aibă deficiențe. Schimbarea perspectivei asupra României de țară periferică la una de teritoriu racordat la spațiul european și integrat funcțional implică pregătirea condițiilor teritoriale care să susțină creșterea semnificativă a fluxurilor de bunuri și servicii către nord, est, sud și sud-vest.

**O1.2 Dezvoltarea și extinderea infrastructurii portuare și aeroportuare, precum și a legăturii acestora cu centrele urbane naționale în scopul consolidării poziției României de nod logistic regional.**

#6. Datele arată că o mare parte din importurile și exporturile naționale sunt reprezentate de bunuri intermediare, ceea ce înseamnă că acele costuri de transport sunt mai importante ca oricând, în fiecare etapă a lanțului valoric. Având în vedere ponderea partenerilor din UE la fluxurile comerciale ale României, infrastructura de conectare la furnizorii, distribuitorii și consumatorii din Europa de Vest – și din zone mai îndepărtate – devine foarte importantă în vederea reducerii costurilor de transport și creșterii competitivității companiilor cu sediul în România.

#7. Cele mai multe din exporturile României (adică aproximativ 70 %) au ca destinație UE și provin în principal din vestul României, ca urmare a faptului că multe din firmele cu sediul în părțile de est și sud ale Carpaților continue să se confrunte cu costuri de transport ridicate. Îmbunătățirea infrastructurii de conectare de-a lungul „punții de dezvoltare”, care leagă municipiul București și Marea Neagră de Europa de Vest se așteaptă să reducă aceste costuri de transport și să asigure un sprijin semnificativ pentru domeniile exportatoare. Traficul aerian a cunoscut o creștere, însă infrastructura aeroportuară continue să fie dintre cele mai scăzute din Europa, ceea ce indică necesitatea de a continua extinderea capacităților logistice și dezvoltarea unei infrastructuri adecvate care să conecteze aeroporturile cu centrele din apropiere.

**O1.3 Consolidarea infrastructurii de transport a energiei și conectarea acesteia la proiectele pan-europene cu impact regional și național.**

#8. România beneficiază de o infrastructură complexă și diversificată de rețele naționale de transport (pentru energie electrică, gaze naturale, țiței și produse petroliere), de capacități de rafinare, dar și de transport maritim și capacități portuare importante la Marea Neagră. Capacitate disponibilă în sistemul național de transport de gaze naturale poate asigura solicitările utilizatorilor, dar durata de funcționare este depășită pentru 70% din conductele de transport gaze naturale și a aproximativ 27% din stațiile de reglare măsurare.

#9. Multe dintre instalațiile de exploatare a resurselor primare, producere, transport și distribuție a energiei sunt învechite și depășite tehnologic, cu consumuri și costuri de exploatare mari. Poziția geografică este favorabilă pentru a participa la dezvoltarea proiectelor de magistrale pan-europene de țiței și gaze naturale.

## ***O.2 Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitară și serviciilor publice în vederea asigurării unor spații urbane și rurale de calitate, atractive și incluzive***

- #10. În plan național, un obiectiv principal urmărit de Strategia de dezvoltare teritorială a României constă în dezvoltarea unei rețele de localități complet echipată cu infrastructură tehnico-edilitară și eficient interconectată în scopul asigurării unor spații urbane și rurale de calitate, atractive și incluzive
- #11. Starea teritoriului la nivelul anului 2014 este caracterizată încă de disparități profunde în ceea ce privește echiparea localităților cu infrastructură tehnico-edilitară. Totodată, slaba accesibilitate către marile orașe sau în zonele rurale și montane reprezintă elemente care adâncesc aceste disparități de la nivelul teritoriului.
- #12. O altă problemă ce necesită a fi semnalată este dată de distribuția și accesul la servicii sociale a comunităților din anumite arii geografice.
- #13. Pentru orizontul de timp 2035, Strategia de dezvoltare teritorială a României stabilește un set de obiective specifice cu rol în reducerea disparităților în ceea ce privește accesul populației la infrastructură de utilități publice, la servicii sociale de calitate și îmbunătățirea conectivității la nivelul teritoriului național.

### **O2.1 Asigurarea unei echipări complete cu infrastructură de utilități publice a localităților urbane și rurale.**

- #14. Echiparea locuințelor reprezintă o problemă majoră, în special în zonele rurale sărace, unde asigurarea utilităților este dificilă. Locuirea informală sau insalubră reprezintă o problemă încă relativ localizată, însă cu evidente tendințe de creștere.
- #15. În unele zone din estul și sudul țării mai puțin de 40 % din populație are acces la apă curentă și la canalizare, marea majoritate neavând nici acces la un sistem de încălzire centralizat. Per total, puțin peste jumătate din populația României – în jur de 11 milioane de locuitori – are acces la apă curentă și numai 45% din locuitori au acces la un sistem de canalizare.
- #16. În plus față de investițiile în infrastructură nouă, este de asemenea important ca infrastructura existentă să fie reabilitată. Multe regiuni au avut rețele mai vaste de infrastructură, dar în anii de tranziție aceste rețele fie s-au diminuat, fie s-au deteriorat. Rețelele de servicii de utilități publice au fost adesea supradimensionate (pentru că se presupunea că populația este în continuă creștere), au fost proiectate fără a se lua în considerare costul ciclului de viață, și au fost prost administrate în anii '90, astfel că în ultimele două decenii acestea au suferit un proces accentuat de degradare.

### **O2.2 Asigurarea unei accesibilități crescute la nivelul teritoriului și a unei conectivități eficiente între orașele mari și zona urbană funcțională.**

- #17. Densitatea autostrăzilor din România este cu puțin mai mare decât jumătate din cea oferită de rețeaua Poloneză de autostrăzi și aproape de 20 de ori mai redusă decât cea din Germania. Densitatea căilor ferate din România se ridică la două treimi din cea Germană, și este mai redusă cu aproape un sfert față de cea din Polonia.

#18. Analizele privind dezvoltarea economică și demografia indică faptul că există mai multe zone de la nivelul teritoriului ce necesită o conectivitate crescută pentru a susține procesele de dezvoltare. Astfel, zona economică a Bucureștiului; regiunea de nord-est mărginită de județele Iași, Bacău, Piatra Neamț, Suceava și Botoșani; conurbația Timișoara-Arad; dreptunghiul format din Cluj, Alba, Sibiu și Târgu Mureș; și zona metropolitană a Constanței sunt doar câteva dintre zonele ce necesită intervenții în dezvoltarea și diversificarea infrastructurii de transport.

#19. Pentru oamenii care locuiesc într-o zonă deficitară din punct de vedere al accesului la infrastructură de transport, accesul la centrele urbane poate lua forma căilor ferate de calitate, a infrastructurii aeriene, a conexiunilor dintre zone în care locuiesc și orașul polarizator.

#20. Conectivitatea crescută a orașelor are ca efect scurtarea distanței economice dintre zonele defavorizate din punct de vedere a accesibilității și cele cu potențial economic, facilitând în acest mod fluxurile de persoane, bunuri și servicii către motoarele de creștere ale României. Îmbunătățirea infrastructurii de transport ar trebui să vizeze centrele economice cu potențial ale țării atât cu zonele înconjurătoare din imediata apropiere – aflate la circa 1 oră distanță – cât și orașele mai depărtate, cu un nivel scăzut de dezvoltare economică.

**02.3** Creșterea atractivității spațiilor urbane și rurale prin îmbunătățirea funcțiilor rezidențiale, dezvoltarea unor spații publice de calitate și a unor servicii de transport adaptate nevoilor și specificului local.

#21. Un spațiu, fie el rural sau urban, este cu atât mai atractiv cu cât oferă mai multe oportunități pentru oameni prin asigurarea unor zone de locuit de calitate, un mediu sănătos, peisaje urbane și rurale unice și servicii sociale la nivel optim.

#22. Localitățile urbane și rurale sunt spații caracterizate de o diversitate geografică, culturală și economică. De la zone urbane care pun în evidență o varietate de servicii culturale și de petrecerea timpului liber, la zone rurale cu un patrimoniu și o identitate culturală unică, toate aceste locuri evidențiază o serie de funcțiuni care deservesc populația de pe întreg teritoriul național.

#23. Îmbunătățirea calității spațiilor urbane și rurale necesită adoptarea unor măsuri strategice de consolidare a identității locale și de creștere a calității vieții, bazate pe avantajele create de marea diversitate naturală, culturală și peisajeră din mediile urban și rural, precum și de reducere a barierelor în ceea ce privește accesul la servicii sociale de calitate.

#24. În plan teritorial, intervențiile care vizează creșterea atractivității spațiilor urbane și rurale vizează îmbunătățirea funcției rezidențiale și a celor conexe, îmbunătățirea spațiilor publice și implicit de creștere a calității peisajului, asigurarea unei distribuții echitabile și echilibrate a serviciilor sociale.

#25. Calitatea locuirii din România este afectată de factori diferiți în zonele urbane și rurale. În mediul urban, cele mai afectate sunt orașele mici și zonele periferice. La sate, situația cea mai gravă este în zonele de câmpie și în regiunile sărace. Ansambluri de locuințe colective într-o stare avansată de degradare, spații publice lăsate în paragină, patrimoniu insuficient protejat și reabilitat sunt doar câteva dintre problemele cu care se confruntă zonele urbane.

#26. În mediul urban, locuința individuală amplasată în zonele centrale ale localităților (în special în orașele mici și în zonele extracarpătice) are un confort scăzut, în primul rând din cauza stării proaste a fondului construit și a suprafeței locuibile mici. Locuințele individuale recent construite în noile extinderi și în comunele suburbane suferă din cauza accesibilității dotărilor comunitare, a costului ridicat de construire (inclusiv al terenului) și a densității adesea excesive. Parcelările de locuințe din zone semi-centrale, realizate înainte de 1945, reprezintă adesea soluția de locuire individuală cu gradul cel mai mare de confort. Locuința colectivă este, în general, bine echipată. Problemele ei specifice decurg, după caz, din învechire (structură, instalații), vulnerabilitate la riscuri naturale (seism), calitatea slabă sau uzura fizică și morală a unității de locuit (finisaje, dimensionare, organizare funcțională), amplasare în oraș, densitate excesivă, cost ridicat de întreținere și funcționare sau calitatea spațiilor comune interioare și exterioare.

#27. Printre avantajele generate de locuirea în mediul rural și suburban se numără slaba densitate a locuirii, proximitatea zonelor naturale și culturale de interes turistic și a zonelor rurale cu activități tradiționale), calitate mare a factorilor de mediu, acces la produse ecologice.

#28. În ceea ce privește mobilitatea persoanelor, sistemele de transport în comun sunt furnizate doar în orașele cu o suprafață sau populație mai ridicată, unde există o masă critică de potențiali utilizatori ai acestora. În orașele în care serviciul de transport în comun este asigurat de către operatori publici, mijloacele de transport în comun sunt, în general, uzate fizic și moral, cele mai multe având durata de exploatare depășită, iar stațiile de transport nu sunt amenajate corespunzător.

**O2.4** Furnizarea unor servicii sociale de calitate prin asigurarea unei diversificări a acestor servicii la nivelul teritoriului și îmbunătățirea gradului de acces a populației.

#29. Unul din obiectivele majore la nivel european stabilite prin UE 2020 prevede creșterea gradului de incluziune socială prin crearea unor orașe puternice și incluzive care să genereze locuri de muncă și să contribuie la reducerea decalajelor în dezvoltare.

#30. În România, serviciile sociale au avut o evoluție în general ascendentă, caracterizată prin creșterea efortului public în direcția organizării lor și prin diversificarea nevoilor adresate. Cu toate acestea, procesul de dezvoltare a serviciilor sociale s-a soldat cu o serie de deficiențe: disparități teritoriale mari, cu diferențe între comunitățile active și mai bogate față de cele pasive și sărace; sistem de învățământ deficitar, mai ales în mediul rural și în localități de mici dimensiuni; servicii sociale de interes general inegal distribuite (ONG dezvoltate inegal); instituții de învățământ private și unități sanitare private polarizate în centrele tradiționale universitare, mai bine dezvoltate economic.

#31. Zonele mai puțin dezvoltate au și deficiențe mai mari la sistemul serviciilor de asistență socială, deși problemele sociale sunt cu siguranță mai multe. Moldova face excepție, în special județul Iași, în care există multe persoane vulnerabile, dar sistemul este bine dezvoltat. Cele mai puțin dezvoltate zone se găsesc în Oltenia și Muntenia. Acoperirea inegală a serviciilor de sănătate se datorează diferențelor în nivelul de dezvoltare socio-economică în general, sub-dezvoltării asistenței primare și ambulatorii și preferinței sistemului pentru asistența specializată și spitalizată, precum și lipsei de infrastructură și conectivitate în mediile rurale.



#32. Cele mai importante probleme ale sistemului de educație cu impact teritorial sunt proporția ridicată a unităților școlare cu stare precară a cladirilor, lipsa de utilități elementare (predominant în mediul rural), dotări precare, lipsa sălilor specializate și plecarea personalului didactic din sistem.

#33. Din punct de vedere al accesului la serviciile sociale, de sănătate și de educație, cele mai slabe rezultate se înregistrează în Oltenia urmată de Dobrogea, Muntenia și Moldova. De asemenea, județele de la granițele de est și sud au o acoperire slabă a serviciilor. Județele de la graniță au o situație proastă a acoperirii cu servicii, cu excepția zonei de nord și vest, în Maramureș, Crișana și Banat, unde acoperirea este bună. În restul țării, acoperirea cu servicii este echilibrată, orașele Cluj, Timișoara și Iași polarizează în interiorul județelor, dar nu inhibă dezvoltarea județelor vecine. Cel mai bine se situează zona centru, cu o situație peste medie la majoritatea indicatorilor analizați.

### ***O.3 Dezvoltarea unei rețele de localități competitive și coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor funcționale urbane***

#34. Localitățile din România dispun de o varietate de resurse naturale și antropice care pun în valoare potențialul acestora de dezvoltare. De la peisaje rurale unice, la patrimoniu urban cu identitate arhitecturală deosebită pentru spațiul european sau resurse ale solului și subsolului care conturează elementele de avantaj competitiv al teritoriului național.

#35. Toate aceste caracteristici, împreună cu capitalul uman, au dat naștere la activități economice specifice potențialului local, legătura cea mai evidentă dintre potențialul natural și activitățile economice locale fiind exemplificat de activitățile turistice.

#36. Dincolo de potențialul natural al localităților, un rol foarte important în conturarea activității economice a acestora este dat de potențialul localităților ce rezultă din capitalul uman acumulat, infrastructura industrială existentă (ex. parcuri industriale și tehnologice) care contribuie la dezvoltarea unui profil economic al localității. Aceste dotări de infrastructură, multe din ele moștenite din perioada comunistă și transformate în spații noi cu altă destinație economică, reprezintă elemente de potențial care împreună cu alți factori, precum profilul instituțiilor educaționale sau forța de muncă existentă, determină conturarea unui anumit tip de activitate economică.

#37. Astfel de activități economice sunt reprezentate de industria de automotive foarte prezentă pe teritoriul României.

#### ***O3.1 Dezvoltarea unor centre urbane specializate și inteligente cu vocație de poli internaționali și racordarea lor eficientă la rețeaua urbană europeană***

#38. Tendințele de dezvoltare urbană la nivel global evidențiază faptul că dezvoltarea economică se realizează în principal prin intermediul marilor centre urbane. Acest lucru se datorează în mare parte concentrării de resurse umane înalt calificate, de centre universitare, precum și unor servicii financiare și logistice de calitate.

#39. Rețeaua de localități din România conține o serie de orașe care întrunesc aceste condiții pentru dezvoltare, în special orașele cu o populație de peste 100.000 de locuitori. Aceste orașe au o vocație de poli internaționali în rețeaua de localități urbane din Europa și au capacitatea de a genera performanță economică la nivelul întregului teritoriu.

#40. Pentru a atinge acest deziderat, unul din obiectivele specifice pentru orizontul de timp 2035 constă în crearea condițiilor teritoriale pentru dezvoltarea orașelor mari cu potențial de creștere și consolidarea relației și poziției acestora în rețeaua de metropole europene. Astfel, acest lucru se poate realiza printr-o specializare teritorială în acord cu profilul de dezvoltare al acestora, dar și ținând cont de avantajele competitive generate de localizarea lor la nivelul teritoriului.

#41. În acest sens, dincolo de intervențiile teritoriale care vizează echiparea completă a acestora și conectarea lor eficientă în rețeaua de localități, un rol important îl ocupă sprijinirea modalităților de cooperare economică de tip cluster, precum și de dezvoltarea de parcurilor tehnologice.

### **03.2 Încurajarea dezvoltării zonelor urbane funcționale în jurul orașelor cu rol polarizator la nivelul teritoriului**

#42. Modelul de dezvoltare promovat de SDTR pleacă de la argumentul conform căruia localitățile nu se dezvoltă izolat, ci printr-o interacțiune puternică, în special în cazul acelor orașe care au o funcție polarizatoare al nivelul teritoriului pentru localitățile din proximitate.

#43. Acest rol polarizator este pus în evidență atât de fluxurile intense de navetiști, precum și de numărul mare de firme care își desfășoară activitatea în zonă.

#44. Aceste mișcări de forță de muncă, precum și activitatea economică intensă dau naștere la zone urbane funcționale caracterizate de sinergii puternice la nivelul teritoriului.

#45. Din această perspectivă, un interes major pentru SDTR este dat de asigurarea condițiilor pentru dezvoltarea acestor zone urbane funcționale.

#46. Dacă principala caracteristică a acestor zone este dată de mișcarea forței de muncă, măsurile teritoriale vizează dezvoltarea serviciilor de transport pentru teritoriul funcțional (mobilitatea persoanelor), precum și a infrastructurii necesare capabile să gestioneze traficul generat de schimburile economice și mișcările forței de muncă.

#47. Dintr-o altă perspectivă, dinamicile de la nivelul zonelor urbane funcționale pun în evidență importanța reconsiderării relațiilor urban-rural în perspectiva dezvoltării. Astfel, abordarea integrată a politicilor de dezvoltare la nivel urban presupune nu doar articularea acțiunilor la nivelul orașului, dar și integrarea în perspectiva de dezvoltare și a zonei rurale din proximitatea orașului.

#48. Beneficiile unei politici de dezvoltare axată pe cooperarea urban-rural se concretizează într-o mai bună utilizare a terenurilor în raport cu procesele de dezvoltare, consolidarea serviciilor furnizate, precum și o gestiune calitativă a resurselor naturale.

### **03.3 Consolidarea rolului localităților rurale cu potențial de polarizare în scopul asigurării unei accesibilități crescute a populației rurale la servicii de interes general.**

#49. Spațiul rural prezintă disparități profunde în special din perspectiva accesului populației din mediul rural la servicii de interes general. Cu toate acestea, există o serie de localități din mediul rural cu o infrastructură medicală calitativă, servicii educaționale sau bancare ce deservește nu doar populația comunei, dar și populația din localitățile rurale din proximitate. Totodată, aceste localități evidențiază o dinamică economică pozitivă generată de o activitate economică semnificativă.

#50. În acest context, SdtR afirmă necesitatea consolidării acestor localități în rețeaua de localități rurale prin dezvoltarea unor „poli de excelență rurală” care să asigure accesul populației din mediul rural la servicii de calitate.

#51. Acest lucru poate fi atins prin măsuri teritoriale și proiecte de dezvoltare pentru localitățile rurale, precum și prin consolidarea parteneriatului rural-urban.

#### **03.4 Sprijinirea dezvoltării sistemelor urbane și axelor de dezvoltare de la nivelul teritoriului prin asigurarea unor intervenții integrate teritoriale**

#52. Strategia de dezvoltare teritorială afirmă necesitatea dezvoltării spațiilor cu o anumită coerență de la nivelul teritoriului prin promovarea unor măsuri integrate care să maximizeze potențialul de dezvoltare al acestor spații. Plecând de la acest model de dezvoltare, SDTR propune pentru orizontul de timp 2035 consolidarea orașelor cu potențial de a constitui un sistem urban, precum și consolidarea axelor de dezvoltare de la nivelul teritoriului.

### **04 Protejarea patrimoniului natural și construit și valorificarea elementelor de identitate teritorială**

#53. Patrimoniul natural și cultural este format din zone terestre, maritime și fluviale conținând valori naturale constituite din ecosisteme, parcuri, rezervații, și rezerve naturale, valori culturale formate din obiective culturale și situri arheologice.

#54. Protejarea patrimoniului natural și construit și valorificarea elementelor de unicitate și identitate reprezintă condiții esențiale pentru realizarea unei dezvoltări durabile a teritoriului național.

#55. Din cele 198 habitate naturale inventariate pe continentul european (dintre care 65 prioritare) în România se regăsesc 94 (23 prioritare), iar din cele 14 biomuri identificate la nivel mondial, 5 se află în România. În anul 2011 existau 978 arii naturale protejate de interes național, dintre care 64 încadrate în categoria I. La nivel internațional au fost declarate: trei Rezervații ale Biosferei (Delta Dunării, Retezat, Pietrosul Rodnei) și opt Situri Ramsar (Delta Dunării, Insula Mică a Brăilei, Lunca Mureșului, Complexul Piscicol Dumbrăvița, Lacul Techirghiol, Parcul Natural Porțile de Fier, Tinovul Poiana Stampei, Parcul Natural Comana). Ca parte a siturilor NATURA 2000, în anul 2007, în România au fost desemnate 273 situri de importanță comunitară și 108 arii de protecție specială avifaunistică.

#56. Ca zone de protecție și de interes special, Delta Dunării este cea mai extinsă zonă umedă din Europa cu o suprafață de 5.050 kmp (din care 4.340 pe teritoriul României) și este o rezervație a biosferei de interes mondial, beneficiând de atenție și monitorizare specială din partea UNESCO. Din păcate, toate zonele protejate sunt încă supuse intervențiilor antropice, dar și schimbărilor climatice și se constituie ca puncte vulnerabile ce necesită atenție specială.

#57. România are un patrimoniu cultural-istoric și etno-folcloric de mare valoare și atractivitate turistică. În total există 29.540 de obiective de patrimoniu, înscrise în Lista monumentelor istorice a MCPN și 8 situri înscrise pe lista patrimoniului mondial UNESCO.

#58. Din punct de vedere al indicelui vitalității culturale locale, la nivel național, primul loc îl ocupă municipiul Cluj-Napoca, cu un indice de vitalitate culturală de 1,09, urmat de Sibiu, cu 0,88, Sfântu

Gheorghe - 0,86, Timișoara -0,84, Alba Iulia - 0,57, Iași - 0,56, Bistrița - 0,52. Orașele mari (București, Cluj Napoca, Timișoara, Oradea, Constanța, Sibiu) întrunesc condițiile cele mai avantajoase dezvoltării produselor culturale.

#### **04.1 Protejarea patrimoniului și promovarea măsurilor de regenerare a capitalului natural.**

#59. Protejarea patrimoniului și capitalului natural este un element esențial în dezvoltarea durabilă și echilibrată a teritoriului național cu implicații asupra calității vieții locuitorilor. Consolidarea măsurilor de protecție și adoptarea unor acțiuni de regenerare a spațiului natural reprezintă linii de forță în echilibrarea relației dintre dezvoltarea economică și necesitatea asigurării unor spații naturale de calitate.

#60. Zona de dealuri și podișuri a fost supusă intervențiilor extinse ale activității umane (așezări urbane și rurale, elemente de infrastructură, exploatarea forestieră, etc.) fiind expusă unor fenomene mai accentuate de deteriorare a solului prin despăduriri, eroziune, alunecări de teren. Regiunile de câmpie sunt cele mai dens populate și intens exploatate, arealele naturale ce s-au păstrat reprezentând o excepție, însă prezintă o vulnerabilitate relativ crescută în fața intervențiilor umane, dar și a hazardului.

#61. O zonă importantă, litoralul românesc al Mării Negre, este un alt element geografic expus. Zona de litoral este supusă unui accentuat proces de eroziune (circa 2.400 hectare de plajă pierdute în ultimii 35 de ani), afectând activitățile turistice. Din punct de vedere climatic, zonele cele mai expuse sunt cele în curs de deșertificare (exemplu: Sudul Cîmpiei Române), cele supuse inundațiilor frecvente (exemplu: zona de confluență a Siretului cu Dunărea), zonele cu alunecări de terenuri, sau zonele costiere.

#62. Multe resurse naturale (precum: ape minerale, lacuri sărate și nămol) crează posibilitatea dezvoltării mai multor forme de turism balnear. Aceste regiuni au nevoie de o abordare integrată pentru asigurarea calității, concentrându-se pe satisfacția consumatorului și având la bază dimensiunile de mediu, sociale și economice ale dezvoltării durabile.

#63. Turismul rural, cu subcomponentele sale (agroturism, ecoturism etc.) poate fi dezvoltat ca un produs durabil, chiar și în zonele peisagistice protejate sau în parcurile naționale. Totuși, trebuie acordată atenție minimizării efectelor negative asupra mediului ce rezultă din astfel de investiții. Tipurile de turism fără efect negativ asupra mediului trebuie promovate.

#### **04.2 Protejarea și reabilitarea patrimoniului construit în scopul conservării identității naționale și creșterii atractivității spațiilor culturale cu potențial turistic deosebit.**

#64. România deține un patrimoniu cultural unic caracterizat printr-o diversitate de forme obiective de manifestare, de la cetăți la biserici, de la conace la muzee în aer liber, distribuția monumentelor cu valoare arhitecturală și istorică fiind relativ echilibrată la nivelul teritoriului național.

#65. Existența a 29.540 de obiective de patrimoniu, înscrise în Lista monumentelor istorice a MCPN și a 8 situri înscrise pe lista patrimoniului mondial UNESCO este doar unul din elementele reprezentative pentru identitatea culturală a teritoriului național, identitate ce necesită a fi conservată și promovată în politicile naționale de dezvoltare.

#66. Importanța moștenirii culturale a regiunilor oferă o serie de resurse ce pot susține un turism competitiv și în dezvoltare, capabil să dea naștere unei activități economice bazate pe valorificarea potențialului specific al teritoriului.

#67. În pofida existenței acestei diversități a patrimoniului cultural, o bună parte din moștenirea arhitecturală se află în declin și în grad avansat de degradare, necesitând derularea unor proiecte concrete de restaurare arhitecturală în scopul conservării valorilor și valorificării potențialului dat de patrimoniu, ca punct de atracție și de revitalizare a zonelor și de includerea acestora în rețele turistice.

#### **04.3 Reducerea vulnerabilității zonelor supuse riscurilor naturale.**

#68. Dezvoltarea acțiunilor de protecție a mediului și integrarea domeniilor de acțiune se poate realiza prin aplicarea unei politici de echilibru între conservare și dezvoltare, stimularea și susținerea inițiativelor publice și private de protejare a mediului corelate cu alte domenii și conectarea măsurilor de protecție cu strategiile de dezvoltare locală și teritorială.

#69. Activitățile economice sunt considerate a fi cei mai mari poluatori ai mediului. Conform estimărilor prezentate de Agenția Națională pentru Protecția Mediului, majoritatea poluanților emiși în atmosferă în 2010 au ca principale surse producția de energie, transportul rutier, sectorul zootehnic, stațiile de epurare a apelor, industria metalurgică și siderurgică.

#70. Se remarcă existența unor mari suprafețe de soluri contaminate, ocupate de depozite de deșuri nereabilitate sau depozite ilegale și lipsa unei evidențe clare a acestora. Industria metalelor neferoase din Baia Mare, Copșa Mică, Zlatna generează zone poluate din cauza prezenței metalelor grele (cupru, plumb, zinc, cadmiu). Exploatarea petroliere generează poluare cu apă sărată și petrol în solurile localităților Borzești, Onești și Ploiești. Depozitarea deșeurilor miniere, industriale și menajere poluează solurile în județele Alba, Covasna, Galați, Gorj, Hunedoara, Maramureș, Prahova și Sălaj (deșuri miniere), Bihor, Dolj, Gorj, Hunedoara (deșuri de cenușă din procese chimice), Bacău, Constanța, Dolj și Râmnicu Vâlcea (deșuri industriale periculoase), și în București și zonele periurbane ale marilor orașe (deșuri menajere).

#71. Există zone cu vulnerabilitatea ridicată la riscuri naturale (inundații, alunecări de teren, viituri) ca urmare a lipsei lucrărilor de protecție specifice sau a calității slabe a celor existente.

#### **04.4 Asigurarea echilibrului în dezvoltarea mediului rural și urban prin protejarea resurselor funciare agricole și limitarea extinderii intravilanului localităților.**

#72. Expansiunea urbană necontrolată reprezintă o provocare cu care se confruntă multe din orașele mari din România. Acest fenomen are un impact deosebit de grav atât din punct de vedere al efectelor negative asupra mediului, cât și din punct de vedere economic. Din punct de vedere al mediului, consumarea terenului extravilan din jurul marilor orașe reprezintă un element negativ în dezvoltarea durabilă a teritoriului național. Totodată, costurile cu extinderile de infrastructură pentru noile zone urbanizate, precum și costurile pentru asigurarea serviciilor de transport local depășesc cu mult nivelul de rentabilitate stabilit de piață. La aceste probleme se adaugă problema infrastructurilor subdimensionate, incapabile să susțină noile dezvoltări urbane.

#73. Orașele ar trebui încurajate să se dezvolte compact prin promovarea unui model de dezvoltare urbană care să asigure standarde optime de calitate a vieții, odată cu protejarea valorilor peisajului urban și a capitalului de mediu.

## ***O.5 Creșterea capacității instituționale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială***

#74. Dimensiunea administrativă reprezintă cadrul de implementare a acțiunilor rezultate din procesul de planificare a dezvoltării teritoriului național și de mobilizare a factorilor interesați spre atingerea obiectivelor strategice. Vectorul care pune în mișcare cumul de acțiuni strategice în scopul dezvoltării teritoriului național este dat de necesitatea asigurării interesului național și de promovare a principiilor de bună guvernare, dezvoltare durabilă și participare publică. Punerea în valoare a acestor principii în perspectiva implementării Strategiei de dezvoltare teritorială a României presupune elaborarea unui cadru de implementare având la bază o abordare integrată a procesului de dezvoltare a teritoriului, dar și o schimbare de viziune asupra modalității de abordare a proceselor de dezvoltare și asupra factorilor care determină dezvoltarea.

#75. Astfel, Strategia de dezvoltare teritorială a României pune un accent deosebit în procesul de planificare pe spații coerente de dezvoltare caracterizate de interacțiuni puternice bazate pe schimburi socio-economice, precum axe de dezvoltare, zone urbane funcționale și sisteme urbane, fapt ce presupune diversificarea formelor de guvernare și consolidarea structurilor de cooperare de la nivelul teritoriului.

#76. Această nouă perspectivă de dezvoltare presupune depășirea granițelor administrative, afirmând necesitatea unei mai mari disponibilități din partea diferitelor niveluri de guvernare de a coopera și de a coordona acțiuni pentru realizarea unor obiective comune. În plus, aceasta corespunde noului obiectiv de coeziune teritorială introdus de Tratatul de la Lisabona, care recunoaște că la nivel european nu se poate realiza o coeziune economică și socială în lipsa punerii unui accent mai puternic pe impactul teritorial al politicilor UE.

#77. Transpus la nivelul Strategiei de dezvoltare teritorială, obiectivul de consolidare a capacității de gestiune a proceselor de dezvoltare este adus la îndeplinire prin următoarele obiective specifice:

**05.1 Consolidarea capacității structurilor de guvernare la niveluri multiple și diversificarea formelor de cooperare între structurile administrației publice.**

#78. Dinamica fenomenelor de dezvoltare de la nivelul teritoriului, precum și modul actual de implementare a politicilor europene necesită consolidarea structurilor de gestionare a proceselor de dezvoltare prin diversificarea și întărirea legăturilor de cooperare atât pe verticală, cât și pe orizontală între structurile administrației publice, precum și dezvoltarea unor noi instrumente de planificare capabile să gestioneze eficient procesele de dezvoltare de la nivelul teritoriului.

#79. Localitățile rurale și urbane sunt organisme vii, iar spațiul din interiorul și din jurul acestora este proiectat, re-proiectat, configurat și modificat ca urmare a dinamicilor de dezvoltare. Aceste spații noi evidențiază dinamici și provocări unice care depășesc granițele administrative ale unei comune, oraș sau județ. Modalitatea de gestionare a dinamicilor de dezvoltare caracteristice acestor zone, precum și tipul intervențiilor de corectare a dezechilibrelor sau de maximizare a avantajelor competitive

necesită noi forme de cooperare între administrațiile publice și noi instrumente de răspuns, succesul acestor intervenții depinzând de capacitatea administrațiilor publice de a coopera și coordona acțiunile în cadrul unor demersuri comune.

### **05.2 Consolidarea instrumentelor de planificare spațială și a instituțiilor cu rol în gestionarea și planificarea proceselor de dezvoltare a teritoriului (sau de amenajare a teritoriului).**

#80. În ultimul deceniu, România a cunoscut o proliferare a planurilor, strategiilor și politicilor de dezvoltare la toate nivelurile administrative. Totuși, multe dintre aceste inițiative demonstrează o lipsă a corelării spațiale în ceea ce privește obiectivele și acțiunile propuse și dovedesc o abordare teritorială slab integrată.

#81. Analiza dezvoltării teritoriale și urbane din România scoate la lumină importante dinamici și provocări: expansiunea necontrolată a perimetrelor construite, presiuni sporite asupra infrastructurii de transport și de utilități, intervenții urbane agresive ce cauzează perturbări și excese în construcțiile urbane. Multe dintre aceste provocări se aliniază la tendințele curente manifestate la nivel european sau chiar global. Altele sunt specifice României sau, în general, spațiului post-socialist, fiind legate de factorii politici, sociali și economici caracteristici economiilor în tranziție.

#82. Aceste dinamici necesită o arhitectură de sistem nouă, inclusiv proiectarea și implementarea de noi instrumente, amenajarea și integrarea celor existente, precum și construirea de capacități.

### **05.3 Consolidarea capacității de cooperare și planificare în domeniul transfrontalier și transnațional.**

#83. România este parte a unor eforturi de planificare transfrontaliere și transnaționale având drept scop asigurarea unor instrumente de planificare capabile să abordeze provocări la scară transfrontalieră sau macroregională.

#84. Dintre demersurile de planificare la care România este parte menționăm: Strategia Europeană pentru Regiunea Dunării și alte strategii pentru zonele transfrontaliere precum Strategie Comună de Dezvoltare Teritorială Durabilă a Zonei Transfrontaliere România-Bulgaria.

#85. Provocarea majoră pentru Strategia de dezvoltare teritorială a României constă, pe de o parte în integrarea prevederilor strategice formulate la nivelul strategiilor macroregionale și transfrontaliere în prezentul demers de planificare teritorială, precum și de a construi cadrul de măsuri teritoriale specifice zonelor transfrontaliere și integrarea acestora în cadrul unor eforturi comune de planificare teritorială pentru zonele transfrontaliere.

#86. În acest context, creșterea capacității instituțiilor de cooperare în domeniul planificării, precum și extinderea eforturilor de planificare strategică teritorială la nivelul tuturor zonelor transfrontaliere ale României reprezintă direcții importante pentru Strategia de dezvoltare teritorială a României.

### 3.5 Liniile directoare de planificare

#87. Scopul procesului de planificare este să asigure toate condițiile necesare unei dezvoltări durabile la nivelul teritoriului național, în beneficiul tuturor cetățenilor. SDTR prin liniile directoare de planificare instituie un cadru național de referință pentru orientarea documentațiilor cu caracter strategic și planurilor de dezvoltare care au un impact teritorial.

#88. **Liniile directoare de planificare influențează direct procesul de planificare teritorială**, la confluența nivelelor strategic și operațional, aliniind obiectivele, politicile și programele cu priorități aplicate la nivel teritorial. Liniile directoare de planificare sunt norme obligatorii care vor fi respectate în toate documentațiile de amenajarea teritoriului și urbanism și alte documente strategice care au o dimensiune teritorială.

SDTR instituie **8 linii directoare de planificare**, respectiv:

**1. Încurajarea concentrării locuirii în interiorul intravilanului localităților și limitarea dezvoltării urbane în zone care nu sunt deja echipate cu infrastructura tehnico-edilitară.**

#89. Scopul urmărit este un teritoriu național cu o calitate a locuirii crescută și costuri reduse pentru infrastructura de bază. Lipsa echipării cu infrastructură edilitară a zonelor rezidențiale duce la dezechilibru în dezvoltarea teritoriului.

**2. Încurajarea concentrării activităților industriale în parcuri tehnologice din exteriorul localităților și limitarea amplasării lor în intravilanul localităților.**

#90. Scopul urmărit este un teritoriu național cu zone productive separate de cele rezidențiale, pentru optimizarea activităților umane. Disparitățile funcționale care apar prin mixarea zonelor industriale și a celor rezidențiale duc la scăderea nivelului de trai și la probleme sociale, astfel că separarea celor două funcțiuni duce la o dezvoltare teritorială echilibrată. În același timp, concentrarea activităților industriale contribuie la economii de aglomerație.

**3. Încurajarea construirii în zone industriale deja utilizate (brownfields) și interzicerea construirii în zone verzi.**

#91. Scopul urmărit este un teritoriu național cu resurse naturale protejate, folosind eficient spațiul deja construit. Crearea de locuri de muncă și consolidarea funcțiilor recreative pot veni în completarea conservării capitalului natural.

**4. Încurajarea locuirii sustenabile în centrele istorice ale localităților orașelor.**

#92. Scopul urmărit este un teritoriu național cu zone rezidențiale concentrate, pentru evitarea dispersiei locuirii în teritoriu. Tendința de migrație spre periferia orașelor pentru dezvoltarea ansamblurilor rezidențiale poate duce la un dezechilibru funcțional și social, activitățile din centrele orașelor (istorice sau nu) limitându-se astfel doar la furnizarea de servicii. Planurile și strategiile trebuie să acorde prioritate regenerării centrelor istorice vizând în special menținerea funcțiilor rezidențiale și comerciale, dezvoltarea ofertei de servicii (comerciale, turistice, culturale), creșterea accesibilității acestor zone, amenajarea unor spații publice de calitate, consolidarea și renovarea clădirilor.



## **5. Dezvoltarea complementarității între zonele urbane și zonele rurale**

#93.

Scopul urmărit este păstrarea specificului fiecărei tip de zonă și dezvoltarea acelor elemente proprii de potențial în vederea asigurării unei sinergii între zonele urbane și rurale. Va fi încurajată dezvoltarea activităților de tip agricultură urbană, acolo unde condițiile locale o permit. Vor fi susținute cu prioritate localitățile cu caracter rural (sate aparținătoare, localități componente) din cadrul orașelor și municipiilor în vederea dezvoltării acestor activități specifice de tip productiv și turistic. Se vor identifica, crea și proteja centurile verzi din jurul localităților urbane.

## **6. Încurajarea dezvoltării care utilizează energie verde și interzicerea construirii de imobile care utilizează în exploatare exclusiv combustibili fosili.**

#94.

Scopul urmărit este un teritoriu național eficient și sustenabil din punct de vedere energetic, în condițiile riscului energetic crescut la nivel european. Prețul energiei și emisiile în creștere atrag atenția asupra necesității aplicării unor soluții durabile în materie de energie, inclusiv în dezvoltarea teritorială.

## **7. Luarea măsurilor necesare pentru diminuarea efectelor negative ale riscurilor naturale și industriale**

#95.

Scopul urmărit este asigurarea condițiilor necesare pentru o reziliența teritorială ridicată în fața riscurilor naturale și industriale. Planurile și strategiile vor identifica toate posibilele riscuri pentru zona studiată și propune măsuri de prevenire și diminuare a efectelor acestor riscuri.

## **8. Încurajarea transportului sustenabil și obligativitatea elaborării planurilor de mobilitate.**

#96.

Scopul urmărit este un teritoriu național cu mobilitate crescută, în condițiile accesibilității actuale reduse care împiedică dezvoltarea. Dimensiunea transportului în contextul dezvoltării are un rol esențial și se referă la conectivitate și accesibilitate. Numărul căilor de transport și varietatea tipurilor de transport sunt două aspecte cheie necesare asigurării unei astfel de dezvoltări. Ca și în cazul populației, conectivitatea și accesibilitatea sunt factori care contează în atragerea investițiilor. Se va încuraja dezvoltarea transportului public prin identificarea soluțiilor optime pentru asigurarea unei accesibilități locale și regionale și care contribuie la reducerea emisiilor de dioxid de carbon.

## **9. Încurajarea planificării și proiectării de calitate și limitarea derogării de la planurile de dezvoltare urbană și teritorială în vigoare.**

#97.

Scopul urmărit este un teritoriu național ordonat, cu dezvoltare planificată exclusiv de profesioniști calificați. Dezvoltarea uneori haotică a teritoriului național din ultimii 25 de ani a creat o serie de probleme pe toate palierele unei planificări logice și echilibrate, iar respectarea normelor europene de planificare va contribui la o dezvoltare teritorială ordonată și creșterea calității vieții. Se vor încuraja soluțiile tehnice care promovează designul de calitate în arhitectură și urbanism.

## **10. Încurajarea implicării cetățenilor și comunităților în elaborarea strategiilor de dezvoltare și obligativitatea consultării publicului asupra fiecărei etape ale acestora.**

#98.

Scopul urmărit este transparentizarea procesului de dezvoltare teritorială și urbană, pentru asigurarea controlului democratic asupra dezvoltării României. Buna funcționare și dezvoltare a teritoriului nu se poate face decât prin colaborarea tuturor actorilor implicați în procesul de elaborare a strategiilor de dezvoltare și implicarea publicului larg.

## CAPITOLUL 4. MĂSURI TERITORIALE

### 4.1 Introducere

#1. Strategia de dezvoltare teritorială a României reprezintă un cadru integrat de planificare a proceselor de dezvoltare de la nivelul teritoriului național, constituind documentul strategic cu rol de directivare a documentațiilor de amenajarea teritoriului și a planurilor de urbanism prevăzute de lege.

#2. Având în vedere specificul domeniului de amenajare a teritoriului, Strategia de dezvoltare teritorială a României are un caracter multidimensional, atât prin natura domeniului sau de aplicare, cât și prin mijloacele publice necesare pentru a atinge obiectivele de dezvoltare teritorială.

#3. Astfel, privit prin intermediul mijloacelor publice disponibile pentru operaționalizarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României, se disting două dimensiuni importante:

- Dimensiunea de planificare a dezvoltării teritoriului – reprezintă un set de principii și reguli de gestiune a spațiului național împreună cu investițiile care structurează și configurează acest spațiu
- Dimensiunea teritorială a politicilor sectoriale – asigură integrarea în profil teritorial a politicilor sectoriale și corelarea obiectivelor de dezvoltare ale diferitelor domenii de politică publică.

#4. Aceste două dimensiuni ale Strategiei de dezvoltare teritorială a României sunt transpuse într-un cadru de măsuri teritoriale și acțiuni strategice pe două niveluri de operaționalizare:

- **Nivelul național:** reprezintă un pachet de măsuri teritoriale și ținte strategice care răspund unei provocări cu o localizare neomogenă la nivelul teritoriului național sau care sunt generate de o politică sectorială.
- **Nivelul zonelor specifice:** reprezintă un pachet de măsuri teritoriale și acțiuni strategice având ca sferă de aplicabilitate anumite zone specifice de la nivelul teritoriului național.

#5. Aceste zone pun în evidență o serie de provocări specifice ce necesită răspunsuri strategice în acord cu dinamicile teritoriale, particularitățile geografice și nevoile de dezvoltare ale teritoriului.

#### Măsuri și ținte la nivel național

Măsurile și țintele la nivel național sunt acele măsuri teritoriale care privesc sfera întregului teritoriu național și sunt încadrate în trei sisteme teritoriale, respectiv:

##### a) Măsuri pentru sistemul teritorial conectiv

#6. Sistemul teritorial conectiv conține totalitatea infrastructurilor de conectare a teritoriului național în scopul valorificării avantajelor competitive ale teritoriului și asigurării unui spațiu funcțional care să răspundă nevoilor actuale și viitoare de dezvoltare.

#7. Măsurile pentru sistemul teritorial conectiv sunt expresia agregării politicilor sectoriale cu rol de conectare a teritoriului în scopul atingerii obiectivelor strategice de dezvoltare teritorială și a viziunii de dezvoltare a rețelei de așezări din România.

## b) Măsuri pentru sistemul teritorial de așezări

#7. Măsurile pentru sistemul teritorial de așezări reprezintă categoria de intervenții care au drept scop modelarea condițiilor de dezvoltare a rețelei de așezări de la nivelul teritoriului național. Măsurile sunt ghidate de viziunea de dezvoltare a rețelei de așezări urbane și rurale din România și țintesc orizontul de timp 2035.

#8. Fiind delimitate de locurile în care oamenii trăiesc și muncesc, măsurile pentru sistemul teritorial de așezări stabilesc intervențiile necesare ce necesită a fi întreprinse pentru corectarea dezechilibrelor și valorificarea potențialului specific al localităților urbane și rurale.

## c) Măsuri pentru sistemul teritorial natural

#9. Sistemul teritorial natural conține totalitatea resurselor naturale regenerabile și neregenerabile, împreună cu patrimoniul natural și varietatea geografică a spațiului României.

#10. Măsurile sunt reprezentate atât de acțiuni strategice care converg spre valorificarea potențialului teritorial, cât și de acțiuni ce urmăresc protejarea spațiului natural, diminuarea riscurilor naturale și conservarea valorilor naturale ale teritoriului național.

#11. În acord cu scopul Strategiei de dezvoltare teritorială a României, măsurile pentru sistemul teritorial natural sunt expresia viziunii de dezvoltare a teritoriului național având la bază: 1) instrumentele de planificare teritorială și 2) dimensiunea teritorială a politicilor sectoriale cu un impact deosebit asupra obiectivelor de dezvoltare a teritoriului și care pot fi aduse la îndeplinire prin intermediul politicilor sectoriale.

## Măsuri teritoriale la nivel zonal

#12. Măsurile teritoriale la nivel zonal reprezintă modalitatea de operaționalizare a obiectivelor Strategiei de dezvoltare teritorială a României la nivelul unor teritorii specifice care pun în evidență particularități și caracteristici similare. Astfel, nivelul zonal al SDTR cuprinde totalitatea măsurilor care răspund viziunii și obiectivelor de dezvoltare teritorială raportate la următoarele zone specifice: zone urbane, zone rurale, zone montane și zone transfrontaliere, inclusiv zona costieră.

#13. Având în vedere analiza diagnostic realizată în demersul de fundamentare a strategiei, au fost conturate următoarele pachete de măsuri și acțiuni strategice:

- a) Măsuri teritoriale pentru zonele urbane
- b) Măsuri teritoriale pentru zonele rurale
- c) Măsuri teritoriale pentru zonele montane
- d) Măsuri teritoriale pentru zonele transfrontaliere
- e) Măsuri teritoriale pentru zona costieră

## 4.2 Măsuri teritoriale la nivel național

### 4.2.1 Măsuri pentru sistemul teritorial conectiv

**Măsurile pentru sistemul teritorial conectiv au drept scop creșterea conectivității teritoriului național, precum și consolidarea legăturilor orașelor din România la rețeaua de localități urbane.**

#### a) Măsură – Creșterea conectivității teritoriului național la spațiul european.

#14. *România continuă să dețină o poziție periferică față de masa economică a UE, aceasta fiind o caracteristică inerentă datorată poziției geografice. Acesta este parțial și motivul pentru care regiunile din partea vestică a țării au avansat mai mult decât regiunile din est și sud, care sunt mai depărtate de centrul economic al UE. De aceea, cele mai multe proiecte actuale de infrastructură sunt orientate către vestul țării.*

#15. Soluția pentru a încuraja creșterea multi-dimensională/direcțională (adică nu doar creșterea orientată către Vest) o reprezintă **reducerea restricțiilor/ blocajelor la trecerea frontierei dintre România și țările învecinate**, cum ar fi Serbia, Republica Moldova, Ucraina, pentru extinderea comerțului și transportului dintre UE, incluzând România, și țări din regiunea Mării Negre, cum sunt Turcia, Georgia, Armenia și Azerbaidjan sau țări ale coridoului TRACECA, schimbând prin aceasta poziția României, de la una periferică la una de mare importanță în **cadrul relațiilor comerciale externe ale Uniunii Europene**.

#17. **Creșterea accesibilității României la nivel internațional reprezintă o direcție majoră de dezvoltare** pentru piețele globale prin îmbunătățirea infrastructurii și stimularea fluxurilor transfrontaliere de oameni, capital și idei. Prin așezarea sa geografică, România reprezintă o zonă de intersecție a mai multor magistrale de transport, care leagă nordul de sudul Europei, și vestul de estul acesteia, necesitatea conexiunilor fiind atribuită și celor 70% din exporturile țării noastre care se îndreaptă spre Europa occidentală. Cu toate acestea, România rămâne limitată datorită infrastructurii rutiere subdezvoltate, aceasta fiind o barieră în fața dezvoltării și creșterii economice.

#18. **Deși studiile elaborate până acum recunosc ca problemă lipsa unei autostrăzi care să lege România de vestul Europei, aceasta nu este încă finalizată.**

#19. Din perspectiva creșterii schimburilor comerciale cu statele din afara UE, România ar trebui să-și propună să devină **un important nod logistic pentru UE și vecinătatea acesteia prin depășirea limitărilor actuale - inclusiv prin infrastructura de conectivitate**. Consolidarea relațiilor transfrontaliere reprezintă un pas spre sporirea conectivității atât din punct de vedere al infrastructurii cât și din punct de vedere al dezvoltării economice și sociale cu alte state vecine cum sunt Moldova, Serbia și Ucraina și nu numai, și cu țări mai îndepărtate ca Turcia, Rusia și Asia Centrală.

#20. Dezvoltarea și diversificarea rețelei de transport printr-o axă pe direcția nord-sud care leagă spațiul baltic de cel balcanic și de Turcia, dinspre nord-estul României către sud-estul sau printr-o axă pe direcția de la vest la est prin partea de nord a țării, care sa unească Viena și Budapesta, prin teritoriul românesc și prin Moldova, de Odesa și Nordul Mării Negre, reprezintă una din acțiunile importante pentru valorificarea poziției teritoriului național.

#21. În ceea ce privește transportul maritim, **poziția României, prin portul Constanța, rămâne încă de interes pentru rutele comerciale ale continentului și nu numai, ținând cont de avantajul competitiv**

**dat de prețul mediu de transport al mărfurilor din Asia către Marea Neagră mai mic decât către Marea Nordului sau Marea Baltică.**

#22. Pentru anul 2007, transportul maritim al mărfurilor, pe distanță scurtă, pentru statele membre EU-27, a înregistrat 1.86 miliarde de tone, ceea ce însumează 61% din totalul mărfurilor transportate pe mări, în cadrul UE-27. Principalele trei țări care sunt deservite de acest tip de transport sunt Marea Britanie (366 milioane de tone), Italia (325 milioane de tone) și Olanda (259 milioane de tone). Principalele rute folosite sunt cele între porturile aflate la Marea Mediterană și cele de la Marea Nordului. Având în vedere aceste date statistice, Comisia Europeană sprijină transportul maritim pe distanțe scurte, ca o metodă alternativă de transport preferabilă celui rutier, sprijinind astfel politicile de mediu.

#23. Se poate constata faptul că pentru menținerea interesului UE pentru dezvoltarea relațiilor comerciale prin portul Constanța, este necesară cu prioritate **accelerarea finalizării lucrărilor la coridorul feroviar IV TEN-T și la modernizarea navigației pe fluviul Dunărea și Canalul Dunăre-Marea Neagră, pentru preluarea/distribuirea fluxurilor de mărfuri spre și dinspre portul Constanța, pregătit de altfel prin marile sale capacități de transfer intermodal deja operaționale.**

#24. Ruta feroviară a coridorului IV, devenit coridor de marfă prioritar, oferă o alternativă la transportul rutier mai avantajoasă din punctul de vedere al costului mediu de transport.

#### **b) Măsură – Îmbunătățirea conectivității la nivelul teritoriului național**

#25. Îmbunătățirea relațiilor și diminuarea disparităților dintre zonele dezvoltate și cele mai puțin dezvoltate din România creează o serie de beneficii din punct de vedere economic, social și de concentrare eficientă a resurselor. Urmărirea unui echilibru la nivel național va avea consecințe pozitive în manifestarea efectelor de propagare a dezvoltării.

#26. De asemenea, este necesară consolidarea legăturilor interregionale prin dezvoltarea infrastructurii de transport care asigură relațiile dintre principalele centre regionale.

#27. O rețea policentrică se bazează pe o infrastructură de transport eficientă care să asigure mobilitatea persoanelor și schimbul de mărfuri la nivelul întregului teritoriu național. Orașele mari au un potențial important de creștere în rețeaua de localități din România, maximizarea acestui avantaj constând în asigurarea unei interconectări eficiente a acestor zone cu potențial competitiv.

#28. În prezent rețeaua de transport (mai cu seamă cel feroviar și aerian) este centrată pe asigurarea legăturilor dintre centrele regionale și capitală, legăturile dintre centrele regionale fiind deficitare.

#29. Asigurarea traversărilor barierelor naturale (lanțuri montane, artere hidrografice mari) și creșterea viabilității rețelei de transport (existența rutelor alternative pentru evitarea unui tronson blocat), pe cale rutieră și feroviară, sunt principalele măsuri care trebuie luate pentru întărirea legăturilor dintre principalele centre regionale, în scopul stimulării dezvoltării policentrice, precum și pentru a reduce dependența regiunilor de centrul coordonator București.

#30. **Polii de creștere din România se pot dezvolta asemenea unor zone dinamice cu o infrastructură puternic dezvoltată.** Facilitarea conexiunii cu aceste zone va atrage investitori și se vor putea dezvolta anumite zone urbane funcționale care susțin dezvoltarea socio-economică bazată pe oferta de locuri de muncă, oportunități legate de educație și de servicii.

#31. Astfel, una din intervențiile majore în ceea ce privește infrastructura conectivă o reprezintă **finalizarea Autostrăzii A1 (coridorul IV) și A3 (Autostrada Transilvania și Autostrada Comarnic-Brașov).**

Conectarea celor mai dinamice centre urbane din România - București, Ploiești, Brașov, Târgu Mureș, Cluj-Napoca și Oradea (adică trei din cei 7 poli de creștere și 2 dintre cei 13 poli de dezvoltare urbană din România) prin Autostrada A3 poate fi relaționată cu o dezvoltare economică eficientă. În urma elaborării modelului gravitațional, s-a constatat de asemenea necesitatea unei conexiuni între Brașov și Sibiu, pentru întărirea sinergiilor puternice dintre cele două orașe.

#32. Un alt proiect important constă în **consolidarea conexiunilor fizice cu zona urbană funcțională cea mai importantă din țară, Bucureștiul**, prin autostrăzile A1, A2, și A3 care fac legătura cu vestul, estul și nordul țării.

#33. Totodată, luarea în considerare a **construirii Autostrăzii Moldova** reprezintă un proiect major ce contribuie la dinamizarea zonei la nivelul teritoriului național. Regiunea Nord-Est este una dintre zonele cel mai puțin dezvoltate din România, iar construirea unei autostrăzi care să lege Bucureștiul de nord-estul României ar facilita dezvoltarea imediată a regiunii prin asigurarea unui acces mai bun al oamenilor la oportunitățile din capitală și în același timp ar îmbunătăți urbanizarea regiunii. O dezvoltare prin sporirea mesei economice datorită conexiunilor mai bune ar fi benefică pentru orașele din zonă (ex. Iași, Bacău, Vaslui, Piatra Neamț, Suceava, Botoșani, Roman).

#34. Alte două regiuni mai puțin dezvoltate în comparație cu celelalte sunt cea de Sud și cea de Sud-Vest, care pot beneficia de îmbunătățirea infrastructurii rutiere prin **construirea Autostrăzii Craiova-Pitești**. Tronsoanele Constanța-București și București-Pitești creează deja o legătură care poate fi continuată cu autostrada Pitești-Craiova, unde circa 1 milion de persoane ce locuiesc la aproximativ 1 oră de Craiova ar putea beneficia de pe urma acestui traseu direct conectat cu Bucureștiul. Legătura poate fi extinsă, mai departe, către vest, pe traseul Craiova – Filiași – Drobeta-Turnu Severin – Caransebeș – Lugoj, acest traseu fiind prevăzut în PATN – secțiunea I – Rețele de transport.

#35. Autostrada București – Craiova ar permite realizarea unor legături rapide în sudul României, în condițiile în care această regiune este, în acest moment, deficitară la capitolul drumuri de mare viteză. Una dintre variantele de traseu propuse trece prin municipiul Alexandria.

#36. Pentru îmbunătățirea conectivității în partea centrală și vestică a României este necesară construirea unor autostrăzi care să realizeze legătura între cele mai importante centre urbane, traseele propuse prin PATN - secțiunea I – Rețele de transport fiind: Zalău – Cluj-Napoca – Turda – Alba Iulia – Sebeș, Turda – Târgu Mureș – Sighișoara – Făgăraș, Oradea – Chișineu-Criș – Arad, precum și Borș – Marghita – Zalău.

#37. Un punct central al trebui să îl constituie îmbunătățirea legăturilor transcarpatice, în special în cuprinsul Carpaților Orientali. Două dintre traseele propuse sunt: Satu Mare – Baia Mare – Mireșu Mare – Dej – Bistrița – Vatra Dornei – Suceava și Târgu Mureș – Piatra Neamț – Roman – Târgu Frumos – Iași – Sculeni. Pentru ambele trasee, infrastructura de transport, în acest moment, este deficitară. Construirea unor autostrăzi va determina creșterea conectivității între regiuni istorice ale României, cu influențe benefice asupra fluxurilor de mărfuri și circulației persoanelor. Creșterea gradului de accesibilitate pentru Maramureș sau Bucovina este în măsură să contribuie la intensificarea fluxurilor turistice.

#38. Totodată, sistemul de transport trebuie completat prin **consolidarea rețelei de transport feroviar**. Starea rețelei de căi ferate din România s-a degradat continuu, ceea ce a dus la reducerea vitezei de circulație. Cu peste 1.000 de puncte periculoase, viteza medie a trenurilor este de aproape 50 de kilometri pe oră pe ansamblul rețelei feroviare. Dacă în 1990 un tren rapid ajungea de la București la Iași în cinci ore și 40 de minute, în prezent același tren parcurge distanța de 406 kilometri în șapte ore

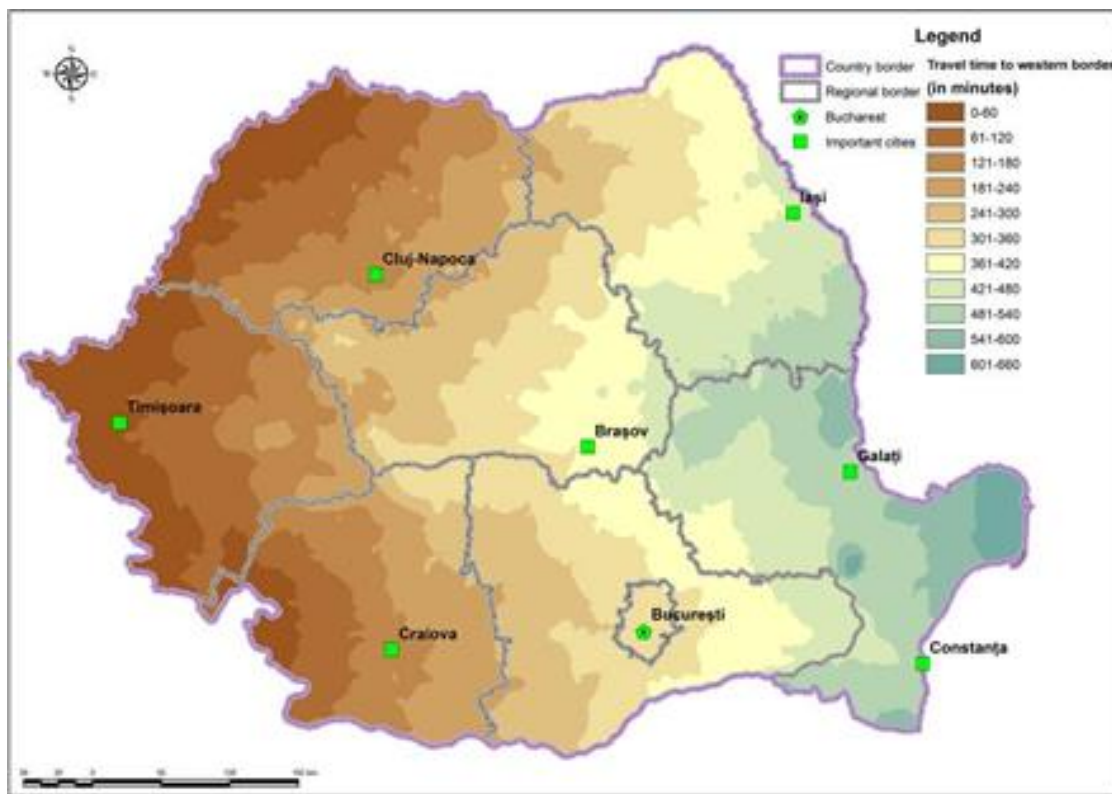


Figura 45. Accesibilitate granița de vest luând în considerare infrastructura disponibilă la ora actuală (Sursa: Competitive cities 2013, Banca Mondială)

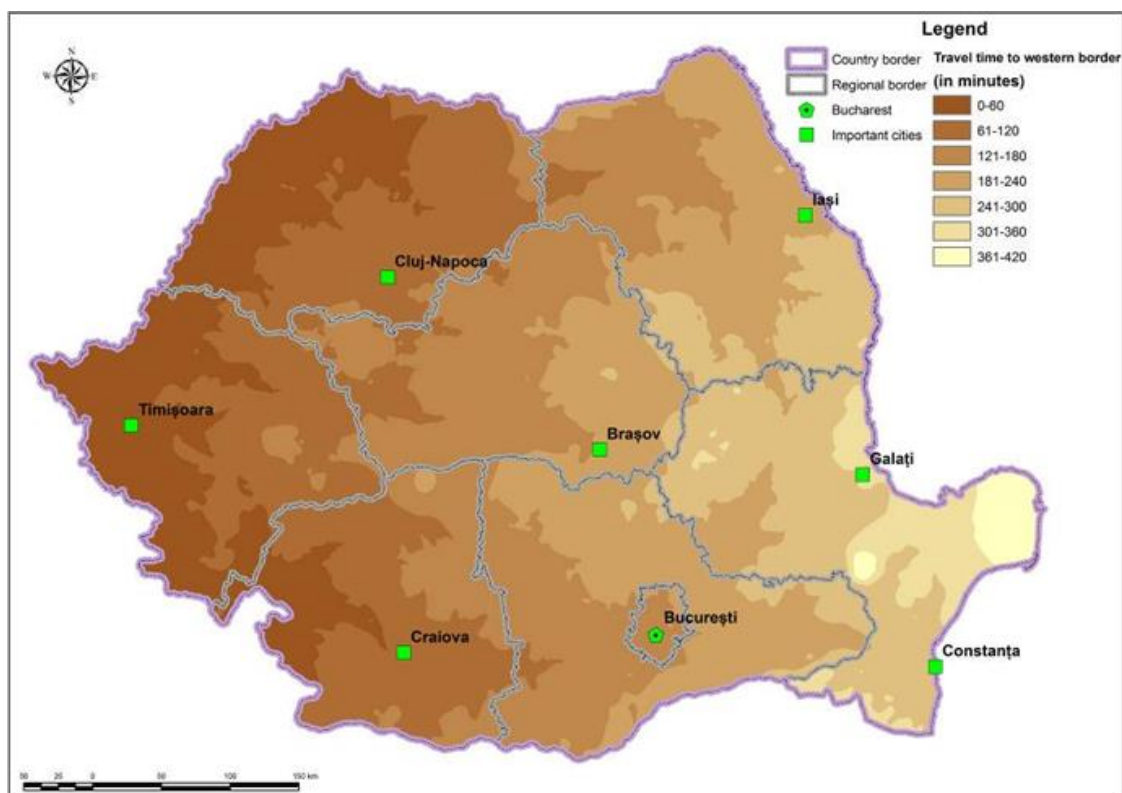


Figura 46. Accesibilitate spre granița de vest luând în considerare infrastructura propusă (Sursa: Competitive cities 2013, Banca Mondială)

#39.

și 16 minute. Această situație este valabilă pentru mai multe rute. Lungimea reală de exploatare a rețelei CFR este de 11.007 kilometri (dintr-un total existent de 13.427 de kilometri), iar procentul liniilor scadente la reparații este de 50,8%.

#40.

De asemenea, este important **să fie îmbunătățite conexiunile dintre zona funcțională a capitalei și câteva dintre zonele mai slab dezvoltate din România.** Oportunitățile zonei funcționale a capitalei pot fi extinse și către zone mai slab dezvoltate din România, prin conexiuni îmbunătățite. Astfel, este necesară o ierarhizare a priorității investițiilor în infrastructură pe baza numărului de persoane care ar ajunge să fie conectate. Hărțile gravitaționale demografice indică zonele în care rețeaua de autostrăzi și de drumuri expres (propusă deja în PATN), ar facilita cele mai însemnate sinergii. În acest context, se observă faptul că una dintre regiunile care ar beneficia cel mai mult de pe urma îmbunătățirii rețelei rutiere este Regiunea Nord-Est.

#41.

În plus, ar putea fi luată în considerare și posibilitatea îmbunătățirii conexiunii pe coridorul Brașov-Ploiești-București, de exemplu printr-o linie ferată de mare viteză, dat fiind că aceasta este ruta feroviară cu cel mai mare număr de pasageri din țară. Infrastructura feroviară de mare viteză ar putea fi, ulterior, integrată în rețeaua de metropolitană de transport a celor trei municipii, realizând transferul ușor de la un mijloc de transport la altul.

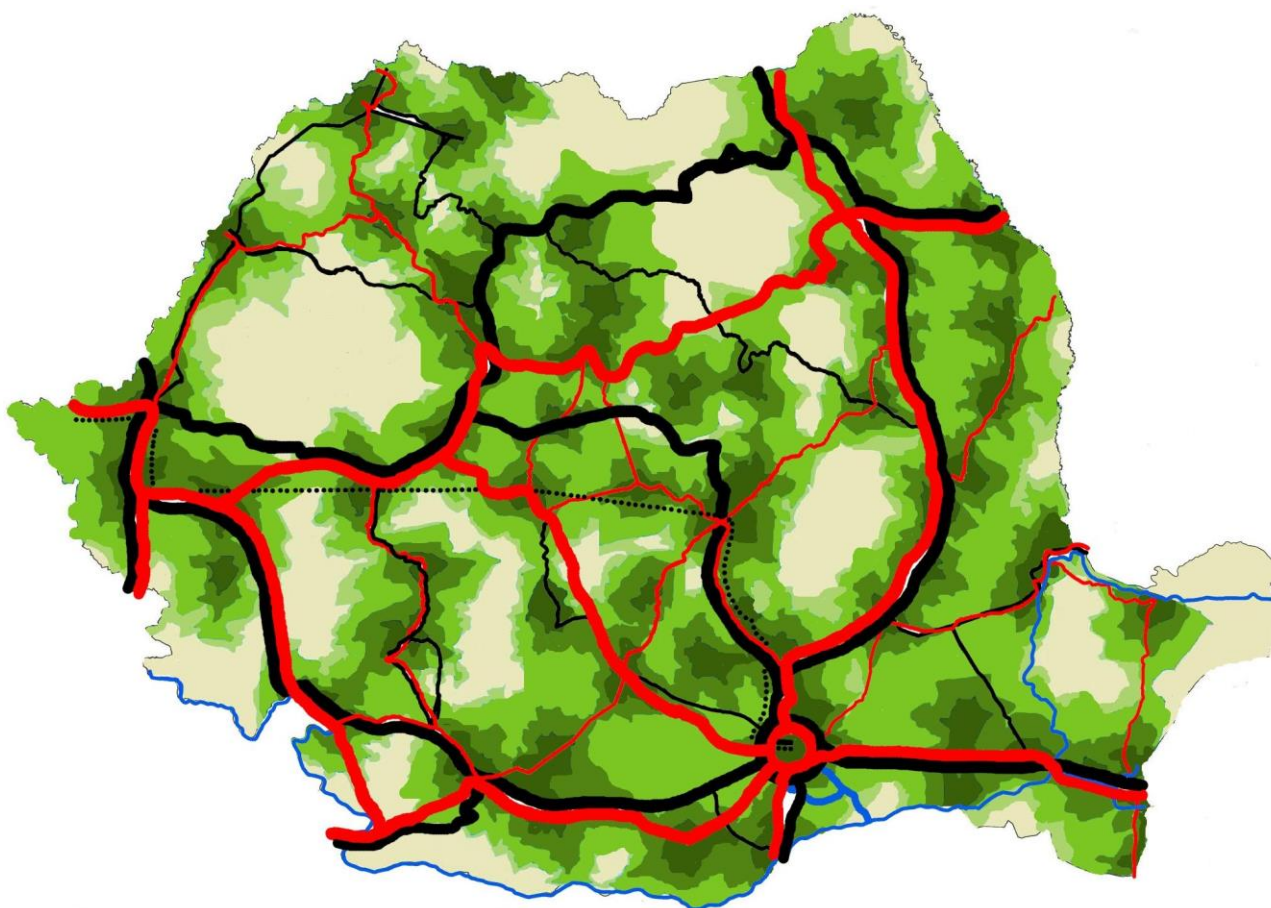


Figura 47. Accesibilitate locală și conectivitate națională – orizont 2035



## 4.2.2 Măsuri pentru sistemul teritorial de așezări

#42. Pentru realizarea echilibrului între societate, economie și mediu – obiectiv principal al amenajării teritoriului – structura teritoriului comunitar trebuie să aibă ca opțiune importantă **dezvoltarea spațială policentrică și echilibrată, care să susțină coeziunea teritorială.**

#43. Pe continentul european conceptul de policentricitate se aplică la toate nivelurile, prin politici specifice:

- *la nivel european*, prin: dezvoltarea unor zone mari de integrare economică globală; întărirea sistemului policentric format din regiuni metropolitane; aglomerări de orașe și rețele urbane; formarea rețelelor urbane europene prin cooperare transnațională;
- *la nivel național*, prin: încurajarea specializării regionale și diviziunea muncii între regiunile urbane; îmbunătățirea accesibilității la serviciile urbane;
- *la nivel regional*, prin: restructurarea regiunilor metropolitane prin îmbunătățirea calității centrelor urbane secundare; îmbunătățirea legăturilor între nodurile urbane; promovarea parteneriatelor urban-rural.

#38. Opțiunile strategice privind structurarea și dezvoltarea unor rețele teritoriale constituite pe temeiul principiului policentricității vizează sintetic:

- dezvoltarea spațială multipolară și echilibrată;
- consolidarea unor orașe și zone urbanizate dinamice și competitive;
- diversificarea funcțională a orașelor, ca suport al echilibrului în teritoriu;
- dezvoltarea rețelelor de transport ca suport al îmbunătățirii legăturilor dintre centrele urbane și al cooperării în rețea;
- valorificarea potențialelor funcționale specifice ale unor centre urbane (în special turistic, educațional, cultural);
- Dezvoltarea parteneriatului urban-rural.

#39. Modelul de dezvoltare al sistemului de așezări promovat de Strategia de dezvoltare teritorială a României pune un accent deosebit pe rolul important al proceselor de dezvoltare localizate la nivelul unor spații cu o anumită coerență și dinamică teritorială, înțelegând faptul că dezvoltarea unui spațiu nu se realizează în izolare, traiectoria de creștere a unui teritoriu fiind dată de capacitatea acestuia de a gestiona eficient fluxurile de oameni și mărfuri, precum și de a asigura condiții optime de viață pentru cetățenii săi.

#40. În plan operațional, intervențiile publice care vizează sistemul teritorial de așezări se concentrează pe realizarea următoarelor măsuri teritoriale cu aplicabilitate la scară națională:

**a) Măsură – Sprijinirea proceselor de dezvoltare localizate la nivelul axelor de dezvoltare de la nivel național și macroregional.**

#41. Conform analizelor de fundamentare realizate, la nivel național, există o serie de teritorii ce pot fi încadrate în categoria axelor de dezvoltare. Dintre acestea amintim:

Axele de dezvoltare interregionale:

- București - Brașov, București - Constanța, Oradea – Cluj Napoca – Brașov și București – Craiova;

- Iași – Bacău – Brașov, Timișoara – Arad - Oradea – Satu Mare, Craiova – Pitești – Brașov, Bistrița Năsăud – Cluj Napoca – Deva, Craiova – Deva – Oradea;

#### Axele cu potențial de dezvoltare la nivel intraregional:

- din lungul coridoarelor hidrografice: Valea Mureșului și Valea Târnavei Mari în regiunea Centru, Valea Oltului în Regiunea Oltenia, Văile Siretului, Bistriței sau Trotușului în Regiunea de Nord-Est etc;
- în lungul coridoarelor geomorfologice, așa cum este cazul culoarului depresiunilor intramontane din Carpații Orientali (Brașov – Ciuc – Giurgeni), culoarul intramontan Rucăr-Bran sau aliniamentul Vatra Dornei – Câmpulung Moldovenesc – Gura Humorului;
- în lungul ariilor de contact dintre forme majore de relief (munte-deal, deal-câmpie): contactul dintre Subcarpați și Câmpia Română în Regiunile Muntenia-Sud și de Sud-Est (Ploiești – Buzău – Râmnicu Sărat – Focșani);
- în lungul țărmului Mării Negre, între Năvodari și Mangalia.

#42. Aceste teritorii cu o dinamică și traiectorie aparte de dezvoltare pun în evidență elemente de potențial competitiv ce necesită adoptarea unor intervenții de maximizare a avantajului competitiv.

#### Axele de dezvoltare de la nivel macroregional:

#43. Axa de dezvoltare constituită din trunghiul format din capitalele București, Sofia și Atena reprezintă principala poartă de dezvoltare economică din Sudul Europei. Valorificarea potențialului strategic conferit de axa de dezvoltare Atena-Sofia-București reprezintă un element important în dezvoltarea teritoriului național.

#44. Un rol important în maximizarea potențialului de dezvoltare este dat de consolidarea conexiunilor de transport între cele trei capitale. Rețeaua europeană de transport TEN-T nu intersectează axa de dezvoltare, întrucât aceasta sprijină dezvoltarea conexiunilor individuale a celor trei capitale cu centrul și vestul Europei. Astfel, conectarea axei de dezvoltare Atena-Sofia-București printr-o rețea de cale ferată de mare viteză reprezintă o intervenție strategică importantă pentru consolidarea acestui culoar de dezvoltare. Totodată, se evidențiază necesitatea realizării unui coridor nord-sud care să lege cele trei capitale cu estul Europei.

#### **b) Măsură – Consolidarea sistemelor urbane cu potențial de creștere și realizarea unei conectivități crescute a acestora cu localitățile din zona de influență.**

#45. Grupările urbane cu potențial de a deveni sisteme urbane au fost definite ca orașele sau grupările de orașe apropiate, aflate cel mult 30 km unul de altul și care împreună depășesc 100.000 locuitori. O primă categorie se referă la grupări mononucleare de orașe mari, reședințe de județ, amplasate în zone cu densități mari ale populației, în jurul cărora s-au dezvoltat o serie de orașe satelit predominant mici (sub 20.000 locuitori).

#46. Alte două categorii sunt reprezentate de grupări bipolare de rang apropiat simple sau cu sateliți precum: sistemul urban Galați-Brăila peste 430.000 locuitori. La acestea se adaugă grupări bipolare de orașe cu rang inegal – respectiv orașe mari sau mijlocii în vecinătatea cărora s-au dezvoltat orașe mici sau mijlocii strâns legate de orașele din prima categorie.

#47. Timișoara împreună cu Aradul constituie a doua cea mai mare zonă economică a României după București. Astfel, crearea unei conexiuni pentru această zonă se poate face prin dezvoltarea transportului feroviar de mare viteză între Timișoara și Arad. Între orașe precum Galați și Brăila, Suceava și Botoșani, Piatra Neamț și Bacău, Satu Mare și Baia Mare sau Deva-Hunedoara-Orăștie există legături ce necesită a fi consolidate în scopul dezvoltării comune.

#49. Intervențiile pentru consolidarea sistemelor urbane cu potențial de la nivelul teritoriului se vor axa pe construirea de infrastructură conectivă care să faciliteze intensificarea fluxurilor de persoane și de mărfuri între aceste orașe, dar și pe cooperarea dintre centrele urbane în scopul realizării unor sisteme integrate de transport în comun.

#50. Având în vedere legăturile stabilite la nivelul acestor sisteme urbane, se evidențiază necesitatea derulării unor proiecte integrate în scopul valorificării avantajului competitiv creat de potențialul lor comun la nivelul teritoriului.

### **c) Măsură – Revizuirea modelului de clasificare a localităților urbane din România și dezvoltarea unor instrumente de sprijinire a dezvoltării specifice potențialului fiecărei categorii de localități urbane**

#51. Legea nr. 351/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a Rețeaua de localități, stabilește următoarea ierarhie pentru localități: rangul 0 - capitala țării, municipiu de importanță internațională; rangul I - municipii de importanță națională, cu influență potențială la nivel european (11 municipii); rangul II - municipii de importanță inter-județeană sau cu rol de echilibru în rețeaua de localități (81 de municipii); rangul III - orașe (172 orașe) (în total 265 municipii și orașe); rangul IV - sate reședință de comună; rangul V - sate componente ale comunelor și sate aparținând municipiilor și orașelor. În perioada 2002-2012, au fost declarate noi municipii și orașe pentru care, în urma schimbării statutului juridic, nu a fost atribuit un nou rang al localităților, în conformitate cu prevederile Legii nr. 351/2001.

#52. Având în vedere importanța concentrării capitalului investițional pentru a răspunde unor categorii de nevoi și provocări urbane cu care se confruntă orașele țării și de a produce efecte multiplicatoare, se evidențiază din ce în ce mai mult necesitatea de a formula și promova un model de ierarhizare funcțională a localităților urbane care să răspundă nevoilor actuale de dezvoltare a orașelor și care să asigure o dezvoltare echilibrată a teritoriului național.

#53. Utilitatea unei clasificări multicriteriale a orașelor românești (inclusiv un punct de plecare în delimitarea zonelor urbane funcționale) rezidă și în furnizarea unei tipologii pentru configurarea și susținerea unor pachete de proiecte adaptate specificului teritorial în vederea valorizării potențialului existent al localităților.

#54. Având la bază o analiză aprofundată multicriterială asupra localităților din România au rezultat patru modele de dezvoltare urbană cu relevanță pentru planificarea dezvoltării rețelei de localități în perspectiva orizontului de timp 2035:

#### **Modelul metropolelor competitive**

#55. Acestea sunt situate pe rute majore de transport, dezvoltate economic, având influență la nivel european, identitate istorică și culturală bine definită. Bucureștiul este inclus în rețeaua continentală ca metropolă de categoria a patra, cu acces ridicat la rețeaua de transport europeană, este sediul

instituțiilor administrației publice centrale, având o bună relaționare cu celelalte centre urbane importante și cu localitățile din zona sa de influență.

#56. Printre proiectele posibile pentru această categorie se numără: extindere infrastructură aeroportuară/portuară, dezvoltarea nodurilor intermodale, crearea de centre de logistică, reabilitare/extindere infrastructură de transport care asigură legătura cu parcurile industriale, reabilitare/extindere variante ocolire transport rutier, promovarea centrelor de excelență în cercetare, formare/consolidare clustere economice, consolidarea relațiilor dintre centrele universitare și centre de producție, reabilitarea/dotarea instituțiilor culturale de reputație supraregională, încurajarea unor manifestări culturale cu participare internațională, construirea unor centre sportive regionale, construirea unui spital regional cu medicină de înaltă performanță.

#### Modelul orașelor polarizatoare (nivel superior și nivel intermediar)

#57. Centrele cu rol subregional/reședințele de județ și-au păstrat pozițiile fruntașe în ierarhia urbană de-a lungul timpului. Zonele de influență sunt de regulă limitate la suprafața județelor de care aparțin, o importanță deosebită având-o funcțiile lor administrative. Au acces la cel puțin două sisteme de transport și un profil funcțional predominant terțiar.

#58. Printre proiectele posibile pentru această categorie se numără: modernizarea de stații de căi ferate și autogări, reabilitare/extindere variante ocolire transport rutier, sprijinire sector IMM, inclusiv spin-off și micro-întreprinderi high-tech, modernizare întreprinderi (dotarea cu utilaje, instalații, echipamente de înaltă tehnologie, automatizare proces producție), încurajare parteneriate cu universități din categoriile superioare de poli (filiale), modernizare campusuri universitare, modernizare și dotare secții spitale.

#### Modelul centrelor urbane cu profil specializat

#59. Centrele urbane cu profil specializat reprezintă centre de atracție zonală și sunt stațiuni turistice, balneoclimatice și balneare, noduri de transport, porturi, puncte de trecere a frontierei, orașe monoindustriale, orașe cu profil predominant agricol sau de servicii. Sunt orașe mici, având de regulă între 10.000 și 20.000 locuitori.

#60. Printre proiectele posibile pentru această categorie se numără: valorificarea expertizei în domeniul de specializare, încurajarea dezvoltării în alte domenii pentru diversificarea economiei, sprijin pentru accesul IMM-urilor locale pe piețe noi, construire/reabilitare infrastructură de turism, crearea unor centre de informare și promovarea resurselor turistice naturale și antropice, programe de adaptare învățământ liceal la specificul zonei, crearea centrelor de colectare cereale, legume, fructe, conform specificului local, creare/reabilitare silozuri, crearea de unități de prelucrare produse agricole promovarea activității piscicole în localitățile cu tradiție.

#### Modelul centrelor locale

#61. Sunt orașe mici și foarte mici, care au acces la cel puțin un sistem de transport. Sunt încadrate în această categorie majoritatea orașelor declarate după 1990. Majoritatea au profil mixt sau predominant agricol.

#62. Printre proiectele posibile pentru această categorie se numără: reabilitare/dotare licee și școli, modernizarea unităților medicale, crearea unor sisteme de transport public local pentru a asigura legătura orașelor mici cu centrele urbane apropiate (sub 30 km), reabilitarea și valorificarea patrimoniului cultural, infrastructură de telecomunicații și date.

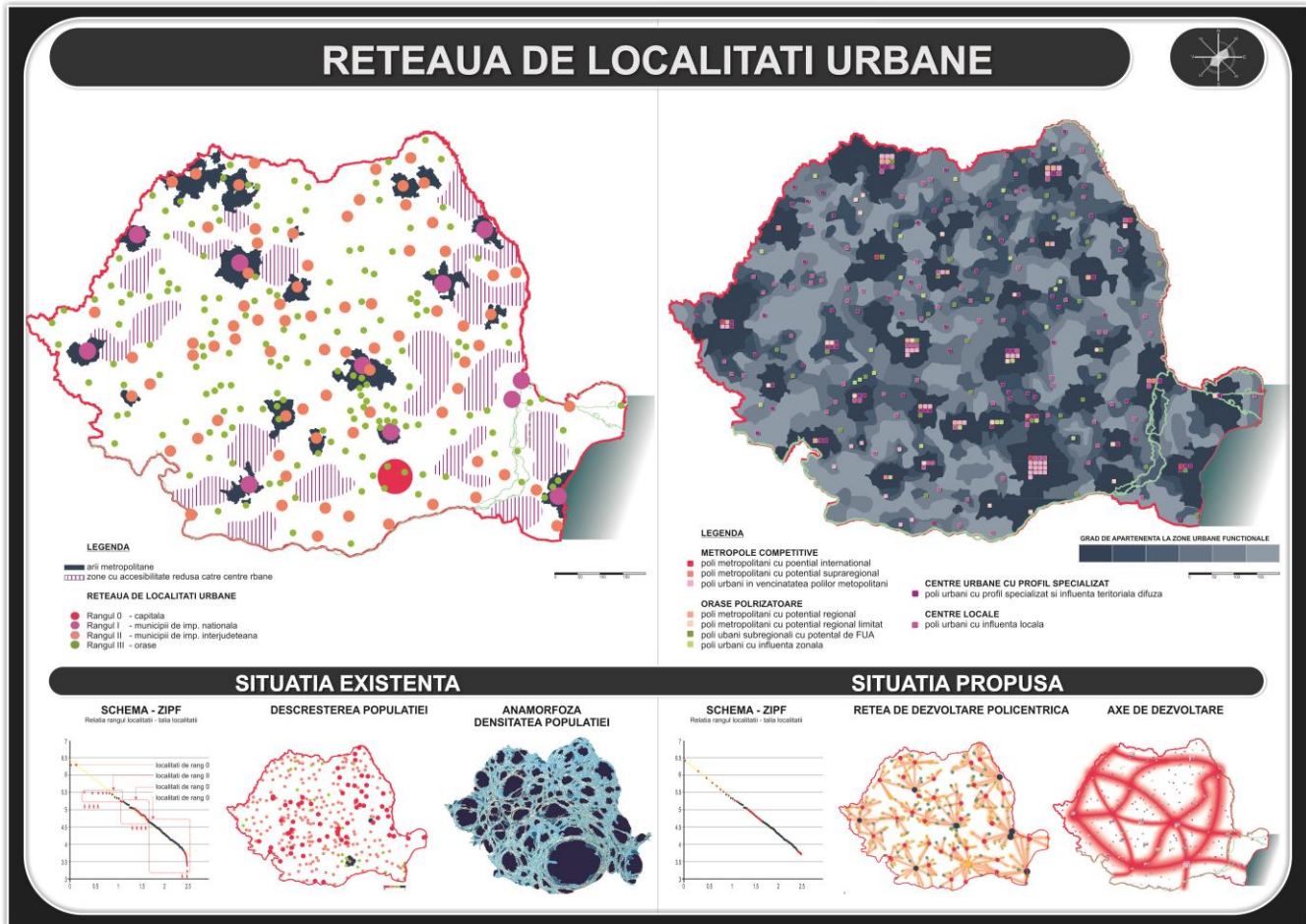


Figura 48. Zone urbane funcționale, orașe competitive și coezive – orizont 2035

### 4.2.3 Măsuri pentru sistemul teritorial natural

#63. Măsurile teritoriale din sfera resurselor naturale, mediului și schimbărilor climatice sunt de o importanță deosebită pentru planificarea teritorială, obiectivul de asigurare a unei dezvoltări durabile fiind prezent în toate planurile și strategiile de dezvoltare cu impact teritorial.

#64. Din perspectiva Strategiei de dezvoltare teritorială a României, provocările legate de resursele naturale și mediul înconjurător sunt abordate prin prisma potențialului generat de resursele naturale în dezvoltarea teritoriului, precum și prin identificarea măsurilor de protejare a patrimoniului natural în fața riscurilor generate de schimbările climatice.

#65. Având la bază caracterul integrator al SDTR și al activității de amenajarea teritoriului, măsurile cu ținte în sistemul teritorial natural urmăresc formularea unor răspunsuri integrate în profil teritorial pentru provocările legate de potențialul natural și riscurilor la care mediul înconjurător este supus.

#66. Cu o suprafață de 238.391 km<sup>2</sup>, România este o țară de dimensiuni medii, situându-se pe locul 80 în lume și pe locul 13 în Europa, ca mărime. Comparativ cu alte state europene, țara noastră dispune de un capital natural superior. Complexitatea resurselor sale este dată atât de relieful foarte variat și uniform distribuit (28% munți, 42% dealuri și podișuri și 30% câmpii), cât și de amplasarea geografică la jumătatea distanței dintre Ecuator și Polul Nord, cu deschidere la Marea Neagră și la Dunăre.

#67. Explozia demografică din ultimul secol și dezvoltarea societăților de consum au generat o cerere din ce în ce mai mare de materie primă, ducând la exploatarea masivă a resurselor naturale. În prezent se impune găsirea unui punct de echilibru între beneficiile economice și efectele negative pe termen lung (epuizarea resurselor, exploatarea resurselor regenerabile într-un ritm prea alert, utilizarea de tehnologii dăunătoare mediului) deci o valorificare responsabilă a resurselor.

- Măsuri teritoriale pentru valorificarea potențialului natural
- Măsuri teritoriale pentru diminuarea riscurilor naturale

#### 4.2.3.1 Măsuri teritoriale pentru valorificarea potențialului natural și a activității energetice

#68. La nivel mondial, sectorul energetic este într-un proces de transformare ce presupune creșterea atenției acordate resurselor regenerabile de energie și îmbunătățirea eficienței energetice. Totodată, se reevaluează oportunitatea închiderii unor centrale nucleare într-o serie de țări care și-au propus încetarea producerii de energie electrică în astfel de centrale.

#69. Țările membre ale Uniunii Europene au un grad ridicat de dependență energetică importând în prezent 76,6 % din cererea de petrol, 53 % din cererea de gaz și 35,4 % din cererea de cărbune. Pentru următorii ani se estimează o creștere a dependenței de energie din import. La acest capitol, România se situează pe ultimele locuri cu o dependență de numai 23% (18 % din cererea de cărbune, 57% din cererea de țiței, 22% din gazele naturale).

#70. În acest context, România are oportunitatea de a-și valorifica resursele regenerabile de care dispune în special prin atragerea de investitori străini pentru demararea unor proiecte de anvergură.

#71. În pofida acestui potențial important de energie regenerabilă de care dispune țara noastră, există două provocări principale ce necesită măsuri teritoriale pentru sprijinirea valorificării avantajelor teritoriale.

**a) Măsură – Realizarea de amenajări tehnice pentru valorificarea potențialului de energie regenerabilă a teritoriului național.**

#72. Potrivit ultimelor evaluări, potențialul hidroenergetic tehnic amenajabil al României este de circa 32.000 GWh/an. La finele anului 2009 puterea instalată în centrale hidroelectrice era de 6.450 MW, energia pentru anul hidrologic mediu fiind evaluată la 17.340 GWh/an. Astfel, gradul de valorificare al potențialului tehnic amenajabil este în prezent de 54%.

#73. Potențialul României în ceea ce privește producerea de **energie eoliană** este considerat cel mai mare din sud-estul Europei. Moldova și Dobrogea sunt cele mai propice regiuni pentru amplasarea centralelor eoliene. Potențialul eolian din România este estimat la cca 14.000 MW capacitate instalată. Până la sfârșitul anului 2012 capacitatea cumulată de energie eoliană a României a atins 1905 MW. Pentru 2013 se prognoza instalarea a aproximativ 617 MW suplimentari, estimându-se că la începutul anului 2014 România să asigure din energia eoliană 8% din totalul consumului brut de energie al țării.

#74. În ceea ce privește **potențialul energetic solar**, aproximativ jumătate din suprafața totală a țării (zona sudică) are un nivel al radiației similar cu cel pe care îl regăsim în țări precum Spania, Italia sau Grecia, țări cu tradiție în dezvoltarea tehnologiei solare. La finalul anului 2012 capacitatea cumulată fotovoltaică instalată în România a fost de 29 MW, însă se așteaptă să ajungă la câteva sute de MW la sfârșitul anului 2013.

#75. Construcția amenajărilor tehnice pentru valorificarea surselor de energie regenerabilă va crește reziliența României în caz de criză energetică prin diminuarea dependenței față de importuri.

**b) Măsură – Extinderea și reabilitarea infrastructurii de transport a energiei în scopul asigurării unei conectări eficiente a localităților și consolidarea capacității de export**

#76. **Rețelele electrice de distribuție (RED)** sunt caracterizate printr-un grad avansat de uzură fizică (circa 65%) a liniilor electrice de joasă, medie și înaltă tensiune (110 kV), a stațiilor de transformare și a posturilor de transformare. La aceasta se adaugă uzura morală, 30% din instalații fiind echipate cu aparatură produsă în anii '60. Consumul propriu tehnologic în rețelele de distribuție (inclusiv pierderile comerciale) ca valoarea medie anuală este superioară mediei țărilor din UE de 7,3%.

#77. **Sistemul Național de Transport al Gazelor Naturale** este afectat de un grad avansat de uzură. Circa 69% din lungimea totală a rețelei de transport are durata normală de funcționare depășită. Din totalul stațiilor de reglare și măsurare, aproximativ 27% sunt în funcțiune de peste 25 ani. Rețelele de distribuție a gazelor naturale sunt caracterizate prin gradul ridicat de uzură al conductelor și bransamentelor, circa 40% având durata normală de viață depășită.

**4.2.3.2 Potențialul natural și activitatea turistică**

**a) Măsura - Inițierea de proiecte de modernizare și dezvoltare a unei oferte turistice competitive pe piața turistică europeană legată de exploatarea resurselor turistice ale munților Carpați (sporturi de iarnă, drumeția montană, vânătoare și pescuit sportiv, sporturi extreme, etc.), Dunării și Deltei Dunării (croaziere, turism ecologic și științific, etc.), Mării Negre (sejur, croaziere), stațiuni balneare și balneoclimatice.**

#78. Potențialul natural al României este dat de o mare varietate a peisajului (marin – cu plaje și posibilități

de cură heliomaritimă, deltaic și montan - bogat împădurit și cu întinse pajiști sau cu aspecte alpine, respectiv vârfuri piramidale, creste ascuțite, văi și circuri glaciare, unele adăpostind lacuri) și o mare bogăție a izvoarelor minerale și termale (ce o plasează pe unul dintre primele locuri în Europa). Ca urmare, rezultă o mare varietate a factorilor de cură și a posibilităților de drumeție, agrement și odihnă pentru care este necesară o valorificare mai eficientă prin dezvoltarea unei oferte turistice competitive unitare.

#### **b) Măsură – Dezvoltarea rețelelor turistice în scopul valorificării peisajelor unice din cadrul siturilor Natura 2000.**

#79. Natura 2000 este o rețea de zone de conservare a naturii răspândită pe tot teritoriul UE. Scopul acesteia este de a asigura supraviețuirea pe termen lung a speciilor și a habitatelor amenințate. Conform directivelor UE privind natura, conservarea trebuie realizată prin luarea în considerare a necesităților economice, sociale, culturale, regionale și de recreere.

De aceea, regiunile nu ar trebui să considere siturile respective ca fiind doar zone de protejat, ci ca elemente importante de capital în strategiile de dezvoltare: zonele NATURA 2000 trebuie să fie utilizate, de exemplu, pentru a atrage mai mulți vizitatori și pentru a dezvolta activități economice legate de ecoturism, precum și pentru a îmbunătăți calitatea vieții locuitorilor din aceste regiuni. Rețeaua Natura 2000 acoperă în prezent aproximativ 18 % din suprafața terestră a UE. Pentru a asigura faptul că biodiversitatea și ecosistemele vor continua să contribuie la prosperitatea umană și economică (de exemplu prin polenizare, purificarea apei și prevenirea inundațiilor), aceste zone protejate și zonele rurale mai extinse trebuie să fie gestionate corespunzător. Dezvoltarea „infrastructurii verzi”, evitarea fragmentării peisajelor și reducerea impactului fragmentării prin rețele ecologice, în special Natura 2000, reprezintă cheia menținerii unui mediu durabil.

#### **c) Măsură - Elaborarea unor planuri de management care să reglementeze inclusiv practicarea turismului în perimetrul și în proximitățile ariilor protejate în vederea stopării degradării peisajelor.**

#80. Ariile protejate din România reprezintă un bun important și productiv, care pot asigura un flux intens de produse și servicii valoroase din punct de vedere economic. Infrastructura reprezentată de *piste și poteci* corespunde, într-o măsură mult mai mare, dezideratelor ariilor protejate. De asemenea *camping-ul organizat* permite un contact strâns cu natura, în condițiile în care nu depășește anumite limite, putând fi controlat. Capacitatea de monitorizare, de pază și control a structurilor administrative din fiecare parc în parte trebuie îmbunătățită pentru a preveni degradarea elementelor naturale de mare valoare.

#### **4.2.3.3 Măsuri teritoriale pentru diminuarea riscurilor naturale**

#81. România dispune de resurse naturale variate atât datorită reliefului diversificat cât și poziționării geografice în cadrul continentului european.

#82. Pe teritoriul României întâlnim o mare diversitate în ceea ce privește numărul habitatelor existente (94 dintre cele 198 identificate în Europa) fac parte din 5 tipuri de biom: păduri temperate de conifere, păduri temperate de foioase, pășuni, sisteme montane mixte și lacuri.

#83. Resursele naturale valorificabile ale României pot fi clasificate în două categorii: resurse neregenerabile (minerale și combustibili fosili) și resurse regenerabile (apă, aer, sol, floră, faună sălbatică, inclusiv cele inepuizabile: energia solară, eoliană, geotermală și a valurilor). Între



componentele resurselor naturale există legături și interacțiuni puternice, astfel că orice intervenție asupra uneia induce, inevitabil, consecințe și asupra celorlalte.

#84. Resursele naturale neregenerabile din țara noastră sunt în principal resurse ale subsolului generatoare de energie (hidrocarburi: petrolul, gazele naturale și zăcăminte de cărbuni), zăcăminte de minereuri feroase și neferoase și roci utile.

#85. Principalul dezavantaj al exploatării acestor resurse este legat de poluarea mediului. O parte dintre aceste resurse au fost sau sunt în continuare exploatare și prelucrate cu ajutorul unor tehnologii care au dus la poluarea intensă a unor zone din țară. Cele mai consistente emisii de poluanți atmosferici provin din activitățile industriale (industria energetică, industria chimică și petrochimică, industria siderurgică și metalurgică, industria materialelor de construcții etc.).

#86. Schimbările climatice vor cauza modificări semnificative ale calității și disponibilității resurselor de apă, afectând multe sectoare, inclusiv producția de alimente, în cadrul căreia apa joacă un rol crucial. Producția de alimente depinde și de resursele de apă disponibile pentru irigare. Disponibilitatea redusă a apei pune deja probleme în multe părți ale Europei și este probabil ca situația să se deterioreze și mai mult din cauza schimbărilor climatice, preconizându-se că zonele cu deficit mare de apă din Europa vor crește de la nivelul actual de 19% la 35% până în 2070. Aceasta ar putea duce și la sporirea presiunilor migratorii.

#87. Schimbările climatice vor antrena din ce în ce mai mult pierderea biodiversității și a ecosistemelor, inclusiv a ecosistemelor marine, afectând speciile și având un impact semnificativ asupra ecosistemelor și serviciilor aferente de care depinde societatea. Ecosistemele joacă un rol direct în reglarea climei, turbăriile, zonele umede și adâncul mărilor oferind capacități semnificative de stocare a carbonului. Pe lângă aceasta, ecosistemele de mlaștini sărăturate și dunele oferă protecție împotriva furtunilor. Vor fi afectate și alte servicii ecosistemice, cum ar fi furnizarea de apă potabilă, producția de alimente și materialele de construcție. Unele practici de utilizare a teritoriului și decizii de planificare a teritoriului (cum ar fi construcția în zonele inundabile), precum și utilizarea nesustenabilă a resurselor marine (de exemplu, pescuitul excesiv) au făcut ca ecosistemele și sistemele socioeconomice să devină mai vulnerabile în fața schimbărilor climatice și, astfel, mai puțin capabile să se adapteze.

#88. Pentru responsabilii politici, provocarea o reprezintă înțelegerea acestor efecte ale schimbărilor climatice și elaborarea și implementarea de politici care să asigure un nivel optim de adaptare. Strategiile axate pe gestionarea și conservarea resurselor de apă, de pământ și biologice, în vederea menținerii și redresării sănătății, funcționalității și rezistenței la schimbările climatice a ecosistemelor, reprezintă o modalitate de a face față acestor efecte și, de asemenea, pot contribui la prevenirea dezastrelor, după cum s-a arătat într-o comunicare recentă a Comisiei. Dovezile sugerează că o modalitate mai eficientă de adaptare decât a se concentra doar asupra infrastructurii fizice este reprezentată de utilizarea capacității naturii de absorbi sau controla impactul în zonele urbane și rurale. Infrastructura verde poate juca un rol crucial în adaptare, oferind resurse esențiale pentru scopuri sociale și economice în contextul unor condiții climatice extreme. Printre exemple se numără îmbunătățirea capacității de stocare a carbonului a solului și apei și conservarea apei în sistemele naturale pentru a atenua efectul secetelor și a preveni inundațiile, erodarea solului și deșertificarea.

**a) Măsură – extinderea și dezvoltarea infrastructurii de colectare a apelor uzate.**

#89. Presiunile antropice cele mai semnificative care afectează starea apelor subterane sunt sursele difuze aferente aglomerărilor umane (în special cele care nu dețin sisteme de colectare a apelor uzate – 2100

aglomerări umane), activităților agricole (creșterea animalelor și utilizarea fertilizanților și pesticidelor) și depozitării deșeurilor.

#90. **b) Măsură - Protejarea habitatelor naturale în fața schimbărilor climatice.**

#91. În ceea ce privește habitatele, impactul schimbărilor climatice trebuie să fie integrat, de asemenea, în administrarea rețelei Natura 2000, pentru a se asigura diversitatea și interconectivitatea zonelor naturale și pentru a permite migrarea și supraviețuirea speciilor în contextul schimbării condițiilor climatice. În viitor, ar putea fi necesar să se aibă în vedere crearea unui peisaj permeabil, pentru a spori interconectivitatea zonelor naturale.

#92. **c) Măsură: Măsuri de prevenție a riscurilor naturale**

#93. Teritoriul României este vulnerabil la o serie de riscuri naturale, care au avut un impact deosebit în perioada recentă, în parte din cauza schimbărilor climatice, dar și din cauza lipsei unor măsuri de prevenire a riscurilor și a apariției unor factori suplimentari (ex: defrișarea unor bazine hidrografice, chiar mici, crește riscul de inundație).

**Acțiuni:**

- Elaborarea de hărți ale riscurilor de fenomene meteorologice extreme și elaborarea unor planuri de măsuri pentru prevenirea și contracararea efectelor acestora;
- Interzicerea construcțiilor în zonele cu risc de inundații;

#94. **d) Măsură - Consolidarea planificării și a managementului integrat în zona costieră.**

Este necesară o abordare mai coerentă și mai integrată a planificării și gestionării maritime și costiere. Politica maritimă integrată va oferi un cadru cuprinzător pentru integrarea în mod coerent a eforturilor de adaptare în politicile și măsurile sectoriale și specifice. Trebuie să se intensifice eforturile în vederea asigurării demersurilor constând în realizarea managementului integrat al zonei de coastă (ICZM). Măsurile luate în continuarea foii de parcurs privind amenajarea spațiului maritim vor încorpora adaptarea la schimbările climatice în gestionarea maritimă și costieră.

#95. **e) Măsură - Dezvoltarea spațiilor verzi la nivel urban și a centurilor verzi în jurul marilor orașe.**

#96. Calitatea bună a aerului contribuie la prevenirea bolilor respiratorii și a morții premature. Emisiile de mulți poluanți precum și concentrațiile permise ale acestor poluanți în aer sunt reglementate de directivele UE. Există limite privind emisiile de diverși poluanți care pot fi eliberate în aer, precum și concentrația particulelor și alți poluanți dăunători. Regiunile cele mai afectate de concentrațiile ridicate de particule sunt cele din partea centrală a UE, în sudul și centrul Poloniei, în câteva părți din Ungaria și în jurul Bucureștiului (zona cea mai poluată). Există multe dovezi care arată că concentrațiile ridicate de ozon la nivelul solului pot dăuna plămânilor și pot irita sistemul respiratoriu. De aceea, s-a stabilit o limită de concentrație zilnică, deși ea este depășită deseori în multe regiuni. Situația a fost observată mai ales în regiunile din Italia în 2008 și, într-o măsură mai mică, în Malta, Bulgaria, Cipru, anumite regiuni din Grecia și în sudul României. Întrădeavăr, cu excepția regiunilor din Spania, aproape toate regiunile mediteraneene au depășit limita de concentrație pentru un număr semnificativ de zile (15 sau mai multe).

## 4.3 Măsuri teritoriale integrate la nivel zonal

### 4.3.1 Zone urbane

#97. Unul din obiectivele majore stabilite pentru dezvoltarea teritoriului național în orizontul de timp 2035 este focalizat pe **dezvoltarea unei rețele de localități complet echipată cu infrastructură tehnico-edilitară și eficient interconectată, precum și promovarea unor investiții integrate în acord cu specializarea teritorială. Acest lucru se traduce prin:**

- Consolidarea centrelor urbane cu vocative internațional în rețeaua de orașe europene;
- Asigurarea unei accesibilități crescute la nivelul teritoriului și a unei conectivități eficiente între orașele mari și zona urbană funcțională, precum și
- Asigurarea unei echipări complete cu infrastructură de utilități publice a zonelor urbane și
- Creșterea atractivității spațiilor urbane și rurale prin îmbunătățirea funcțiilor rezidențiale, dezvoltarea unor spații publice de calitate și a unor servicii de transport adaptate nevoilor și specificului local.

#98. În plan operațional, implementarea acestor obiective strategice presupune adoptarea unui set de măsuri teritoriale și a acțiunilor aferente pentru corectarea dezechilibrelor sau maximizarea avantajelor conferite de zonele urbane.

**a) Măsură – Dezvoltarea și diversificarea infrastructurii de transport între orașele mari (cu o populație peste 100.000 de locuitori) și zona de influență urbană.**

#99. România, având una dintre cele mai mici ponderi a persoanelor care locuiesc în mediul urban în Europa, trebuie să încurajeze creșterea gradului de urbanizare, beneficiând astfel de avantajele conferite de concentrarea de capital uman.

#100. Orașele sunt parte a sistemelor urban-rurale. Cu cât aceste sisteme sunt mai integrate și mai sinergice, cu atât orașele-nucleu devin mai eficiente.

#101. Cele mai multe orașe mari (cum sunt Timișoara, Cluj-Napoca și Iași) sunt asemenea unor insule urbane înconjurate de zone rurale. În realitate, aceste orașe s-au extins către exterior în ultimele două decenii, iar acum fac parte din zone economice funcționale care și-au depășit cu mult granițele convenționale. Multe dintre companiile noi s-au localizat la periferia acestor orașe, iar oamenii fac naveta în căutarea de oportunități de muncă sau de locuire.

#102. Prin urmare, unele unități administrativ-teritoriale suburbane și peri-urbane trebuie să fie privite și încadrate în zone urbane funcționale, odată cu proiectarea și dezvoltarea infrastructurii de transport capabilă să preia fluxurile de oameni și mărfuri stabilite între centrul urban polarizator și teritoriul de influență, respectiv localitățile aflate în proximitate.

#103. Pentru a corecta problemele generate de dinamicile care caracterizează tendința de urbanizare la nivelul teritoriului, cu precădere a acelor probleme generate de o creștere accelerată a masei urbane și a teritoriului periurban, precum și pentru a susține intensificarea schimburilor la nivelul zonelor urbane cu potențial economic important, sunt stabilite următoarele tipuri de acțiuni și proiecte:

- Realizarea de centuri ocolitoare pentru municipiile reședințele de județ și alte localități urbane amplasate pe principalele artere de transport rutier.

- Realizarea de rețele de transport alternativ nemotorizat care să conecteze centrul orașului de zonele urbane și rurale din proximitate (ex. transport cu bicicleta);
- Dezvoltarea infrastructurii de transport între centrul urban și aeroportul din proximitate, dezvoltarea legăturilor periurbane de naveta, de tip cale ferată ușoară, inclusiv de legătură cu aeroporturile regionale.

#### Exemple de proiecte:

- Realizarea de variante de ocolire pentru o serie de orașe precum: Brașov, Bacău, Iași, Cluj-Napoca, Craiova, Târgu-Mureș, Timișoara, Suceava, Bistrița, Alexandria, Târgu-Jiu, Sighișoara etc.
- dezvoltarea de trasee express de autobuz și a infrastructurii aferente între principalele porți de acces ale orașului și aeroportul din proximitate);
- modernizarea legăturilor feroviare de tip ușor pentru Aeroporturile din Timișoara, Iași și Cluj);

#### **b) Măsură – Extinderea și dezvoltarea infrastructurii de utilități publice în vederea conectării și asigurării accesului populației din zonele urbane și zonele de influență urbană la servicii de calitate.**

#102. Calitatea locuirii evaluează gradul de confort de care beneficiază fiecare individ în parte, iar acest lucru se poate exprima printr-un echilibru de factori ce generează confortul, dar care diferă de la un teritoriu la altul. Printre acești factori se pot număra: caracteristicile habitatului, oportunitățile zonei, echiparea tehnico-edilitară și accesul la facilitățile socio-culturale.

#103. Tendințele demografice din ultimii ani evidențiază o dinamică pozitivă a populației în localitățile din aria de influență a marilor centre urbane. Printre factorii care au determinat această concentrare de populație în zonele de influență urbană se numără disponibilitatea și prețul relativ scăzut al terenurilor din intravilanul localităților, dar și localizărilor de centre comerciale sau a altor firme.

#104. În pofida acestei concentrări semnificative de populație, calitatea infrastructurii de acces și a infrastructurii de utilități publice, subdimensionarea acesteia în raport cu nevoile reale, precum și absența acestora reprezintă factori cu un impact important asupra calității vieții populației.

#105. Aceste fenomene sunt mai pregnante la nivelul orașelor mici recent declarate, dar care nu întrunesc standardele de dotare cu infrastructură caracteristice mediului urban. Un document de analiză privind evaluarea decalajelor teritoriale elaborat de Punctul de Contact ESPON din România identifică faptul că în interiorul arcului carpatic se observă un grad mai ridicat de omogenitate în ceea ce privește valorile mari ale indicelui tehnico-edilitar, în vreme ce din exteriorul arcului carpatic prezintă o omogenitate a valorilor mici spre medii ale nivelului de dotare tehnico-edilitară a localităților.

#107. Astfel, valori foarte scăzute ale indicatorului tehnico-edilitar se regăsesc în tot arealul extracarpatic (exceptând Valea Prahovei și Valea Oltului unde rolul infrastructurii de transport este evidențiat), dar mai ales în regiunile periferice din Estul și Sudul României. Acestea devin încetul cu încetul spații interstițiale ale teritoriului românesc, lipsite de atractivitate și deconectate de la rețeaua de așezări a României.

#108. Pe lângă dotările tehnico-edilitare, un alt element important pentru calitatea locuirii, cu impact deosebit asupra mediului înconjurător este dat de gradul relativ scăzut al eficienței energetice al stocului de clădiri rezidențiale și publice.

#109. Acest lucru subliniază necesitatea adoptării unor intervenții de creștere a eficienței energetice pentru fondul construit și implicit de reducere a noxelor furnizate de instalațiile convenționale.

### **Acțiuni**

#110. Pentru a îmbunătăți standardele de viață ale populației, precum și în vederea creșterii atractivității spațiilor urbane și a zonelor de influență, au fost stabilite următoarele categorii de acțiuni:

- Reabilitarea și extinderea infrastructurii tehnico-edilitare pentru spațiul urban și periurban și conectarea locuințelor la infrastructură dezvoltată;
- Reabilitarea stocului de clădiri și de rețehnologizare a dotărilor de producere a energiei termice în scopul creșterii eficienței energetice a clădirilor și reducerii gradului de poluare de la nivel urban;
- Dotarea cu infrastructură tehnico-edilitară a zonelor rezidențiale nou-dezvoltate în vederea asigurării unor condiții optime pentru dezvoltarea de noi spații cu destinație rezidențială.

### **Exemple de proiecte:**

- Dezvoltarea infrastructurii cu prioritate în orașele care au sub 40% dintre locuințe cu acces la infrastructură de apă și canal;

### **c) Măsură – Renovarea patrimoniului urban construit și punerea în valoare a identității arhitecturale.**

#111. Unul din obiectivele promovate de Strategia de dezvoltare teritorială a României constă în protejarea și reabilitarea patrimoniului construit în scopul conservării identității naționale și creșterii atractivității spațiilor culturale cu potențial turistic deosebit (O4.2).

#112. România dispune de un patrimoniu urban construit ce pune în lumină elemente unice de identitate națională. Cu toate acestea, multe din obiectele arhitecturale sunt într-o stare avansată de degradare, fapt ce are un impact deosebit asupra peisajului urban, dar și a siguranței locuitorilor orașului.

#113. Acest lucru este cu atât mai evident în centrele istorice ale unor orașe care conțin o concentrare mare de patrimoniu arhitectural care crează o identitate aparte pentru zona urbană.

### **Acțiuni:**

- Realizarea operațiunilor de regenerare urbană pentru centrele istorice și a proiectelor de restaurare și reabilitare a patrimoniului urban construit.
- Realizarea de PUZ zone protejate în orașele cu centre istorice.
- Realizarea de norme și standarde tehnice privind dezvoltarea rețelelor de infrastructură adaptate specificului de patrimoniu și a zonelor istorice.
- Adoptarea unor măsuri fiscale pentru stimularea investițiilor în reabilitarea patrimoniului cultural.

### **Exemple de proiecte:**

- Regenerare urbană centru istoric Brăila, Craiova.

### **d) Măsură - Asigurarea accesului populației urbane la servicii de interes general**

#114. Există un număr semnificativ de orașe mici care beneficiază de o infrastructură de sănătate insuficient dezvoltată sau greu accesibile. Lipsa de dotare a unităților spitalicești, precum și accesibilitatea scăzută a serviciilor de urgență medicală reprezintă un element cu impact important asupra calității vieții locuitorilor.

#115. Acest lucru este cu atât mai evident în cazul orașelor mici aflate la o distanță semnificativă față de un oraș mare și unde legăturile de transport între acesta și orașul care deține dotări medicale corespunzătoare sunt greu realizate.

#116. Totodată, acest fenomen este vizibil și în cazul serviciilor educaționale, în special în ceea ce privește accesul la învățământ liceal de calitate.

#117. **În acest context, SDTR afirmă necesitatea implementării următoarelor acțiuni:**

- Dezvoltarea infrastructurii de sănătate și educaționale adaptate nevoilor orașelor mici;
- Creșterea conectivității zonelor urbane îndepărtate la servicii medicale și educaționale de calitate.

**e) Măsură – Realizarea unei politici în domeniul locuirii**

#118. Creșterea urbanizării reprezintă una din principalele direcții de acțiune ale Strategiei de dezvoltare teritorială a României. Acest lucru se traduce prin creșterea concentrării de populație în orașe, în special în orașele mari care exercită o forță de atracție datorită oportunităților de muncă și de petrecere a timpului liber.

#119. Dezvoltarea activității economice de la nivelul orașelor a determinat modificări în structura populației la nivel urban, în special în marile orașe care au atras un număr semnificativ de capital uman tânăr. Acest lucru presupune asigurarea fondului de locuire necesar pentru a acoperi nevoile tuturor categoriilor de populație.

#120. Chiar dacă sectorul construcțiilor de locuințe este în continuă dezvoltare, există o discrepanță mare în ceea ce privește veniturile populației din mediul urban. În continuare, există o populație tânără, cu venituri relativ scăzute, care nu pot accesa o locuință, precum și populație dezavantajată cu o participare scăzută pe piața muncii.

#121. În acest context, necesitatea asigurării unei locuințe accesibile devine o prioritate pentru politica de locuire, în special în perspectiva obiectivului SDTR de susținere a creșterii gradului de urbanizare din România.

**Acțiuni:**

- Creșterea stocului de locuințe sociale prin - identificarea formelor partenoriale care să angreneze capital investiționar în astfel de proiecte;
- Dezvoltarea orașului compact prin folosirea terenurilor neutilizate sau slab utilizate (situri industriale, foste căi ferate, terenuri destructurate) prin pregătirea acestor terenuri în scopul dezvoltării de locuințe sau spații publice de calitate;
- Dezvoltarea de noi funcțiuni pentru clădirile din domeniul public sau domeniul privat al statului și administrațiilor locale care nu sunt folosite.

**f) Măsură - Asigurarea unei mobilități urbane crescute prin crearea unor sisteme integrate de transport care să gestioneze în mod eficient fluxurile de persoane.**

#122. Mobilitatea urbană este un factor important ce contribuie la atractivitatea unui oraș. Crearea unor condiții de viață calitative reprezintă o prioritate pentru Strategia de dezvoltare teritorială a României. Integrarea sistemelor urbane de transport și dezvoltarea infrastructurii de interconectare a acestora sunt acțiuni cheie pentru orașul orizontului de timp 2035. În acest sens, se evidențiază necesitatea implementării următoarelor acțiuni strategice:

- Asigurarea mobilității urbane durabile: transport public de călători de mare capacitate - tramvai, metrou și autobuze cu benzi dedicate;
- Dezvoltarea terminalelor intermodale de transport public de călători și tehnologii "park-and-ride" pentru un oraș curat: dezvoltarea parcarilor de autoturisme și a terminalelor transportului suburban cu microbuze la extremitățile marilor axe de transport public urban – tramvai, metrou și autobuze cu benzi dedicate.
- Extinderea liniilor de tramvai către zonele periurbane; diversificarea căilor de acces către orașul polarizator și extinderea drumurilor pentru conectarea comunelor învecinate.
- Integrarea sistemelor de transport urban cu cele metropolitane și regionale (ex: bilete comune, orașe corelate) pentru stimularea utilizării transportului în comun;

**g) Măsură – Transformarea capitalei într-un pol de importanță macroregională.**

#123. Capitala deține un rol deosebit în sistemul de așezări din România, atât prin funcțiile administrative date de acest statut special, precum și datorită dezvoltării activităților economice și concentrării de capital uman.

#124. Astfel, Bucureștiul este cel mai mare oraș din sistemul de așezări din România din punct de vedere al numărului de locuitori, dar și orașul care generează cel mai mare procent din PIB-ul național. Acest avânt economic din ultimii ani a atras după sine un important bazin de capital uman, forța sa de polarizare depășind cu mult granițele administrative, generând o serie de transformări în zona sa de influență urbană.

#125. Printre transformările notabile se numără: dezvoltarea localităților înconjurătoare și crearea de noi zone urbane cu funcție dominantă de locuire, localizarea unor importante firme comerciale cu o importantă forță de muncă, precum și intensificarea fluxurilor comerciale și umane în întreaga zonă funcțională urbană.

#126. În privința capitalei teritoriului național, SdtR evidențiază necesitatea implementării următoarelor acțiuni strategice:

- O acțiune importantă constă în finalizarea șoselei de centură a Bucureștiului. Imediata apropiere de București clasează județul Ilfov ca cea de-a doua cea mai dezvoltată zonă. Astfel, conectarea facilă a celor două prin șoseaua de centură va putea permite un acces mai bun tuturor locuitorilor Bucureștiului, și mai ales a celor care locuiesc la maxim o oră distanță de acesta.
- Extinderea sistemului public de transport al Bucureștiului către zona metropolitană. În urma creșterii nivelului de trai în orașele mari cum ar fi Bucureștiul și nu numai, migrarea spre periferie s-a dezvoltat rapid atât în termeni economici cât și în termeni demografici. Astfel, conectarea periferiei cu centrul orașului prezintă o necesitate și în același timp o facilitate pentru majoritatea locuitorilor. Extinderea mijloacelor de transport în comun (metrou, autobuz, tramvai și troleibuz) dinspre București spre zona metropolitană reprezintă o măsură prioritară în contextul actual. De asemenea, accentul trebuie pus pe încurajarea transportului durabil, prin investiții în piste pentru biciclete și aleile pietonale.
- Instituirea și operaționalizarea zonei metropolitane București;
- sistem de interconectare de transport la nivelul zonei metropolitane București;
- racordarea rețelelor externe la rețelele zonelor metropolitane.

### Exemple de proiecte:

- extinderea liniei de metrou între București și aeroport;
- modernizarea legăturilor feroviare Galați – București și Giurgiu-București, pentru legătura cu Aeroportul Henri Coandă;
- modernizarea complexului feroviar București pentru transportul periurban de călători;
- extinderea rețelei de metrou la nivelul întregii unități administrative a municipiului București;
- conservarea și valorificarea centrului istoric.

### h) Măsură – Protejarea orașelor împotriva vulnerabilităților naturale și diminuarea riscurilor generate de schimbările climatice.

#127. Fondul construit de la nivel urban conține un număr semnificativ de clădiri supuse riscurilor seismice. De cele mai multe ori, aceste clădiri sunt concentrate într-o zonă istorică a orașului cu o istorie aparte în identitatea orașului.

#128. Necesitatea protejării acestor clădiri și conservării identității arhitecturale reprezintă una din acțiunile importante pentru zonele urbane.

#129. O altă provocare importantă pentru zonele urbane este reprezentată de nivelul ridicat de poluare, în special în orașele mari cu un trafic intens. Acesta este un factor important ce contribuie la scăderea atractivității spațiilor urbane.

### Acțiuni:

- Consolidarea clădirilor supuse riscurilor seismice;
- Dezvoltarea infrastructurii de transport public și a opțiunilor de parcare la principalele zone de acces de la nivelul orașului;
- Dezvoltarea spațiilor verzi din interiorul orașului.

### i) Măsură – Sprijinirea dezvoltării aglomerărilor economice de tip cluster.

#130. Dezvoltarea activității economice este strâns legată de existența unei infrastructuri logistice capabile să gestioneze fluxurile de bunuri și mărfuri în lanțurile de producători și vânzători, precum și de specializarea inteligentă a zonelor urbane.

### Acțiuni:

- Proiectarea și dezvoltarea de platforme logistice care să deservească centrul urban polarizator în scopul decongestionării traficului urban creat de fluxurile de mărfuri.
- Crearea premiselor pentru dezvoltarea economică bazată pe specializarea inteligentă.

### Tipuri de proiecte:

- Centru de transfer intermodal la periferia marilor aglomerări urbane, pentru asigurarea sustenabilă a interacțiunii dintre fluxurile majore de mărfuri de la nivel regional cu cele locale; distribuția "inteligentă" a mărfurilor în orașe - centre de distribuție urbană, care să conducă la revitalizarea unor vechi amplasamente de stații tehnice feroviare de la limita marilor orașe; Propunerile actuale de realizare a terminalelor intermodale vizează locații precum: Galați, Drobeta-Turnu Severin, Timișoara, București, Suceava, Brașov, Craiova, Târgu-Mureș, Cluj-Napoca, Pitești.
- Crearea unui parc tehnologic-științific cu specific agricol la Moara Domnească;
- Finalizarea proiectului ELI-NP din localitatea Măgurele și redefinirea spațiului economic adiacent;



## **j) Măsură – Crearea unei politici funciare adaptate la dinamicile urbane actuale**

#131. Managementul terenurilor, ca parte componentă a managementului urban, pune în discuție performanțele relaționării mecanismelor pieței funciare cu planificarea dezvoltării urbane, precum și cu formelor de recuperare, prin sistemul de impozitare, a beneficiilor dezvoltării. Esențial pentru perceperea dificultății activității de management al terenului este înțelegerea caracterului monopolistic al terenului, caracter dat de amplasament și atributele sale fizice unice. Terenul reprezintă o ofertă fixă, este inelastic la creșterea cererii iar valoarea acestuia este diferită de preț.

#132. Lipsa unei politici privind terenul urban, sau formularea ad-hoc a unei astfel de politici, crează distorsiuni în economia urbană și excluderea de pe piața funciară a unei largi categorii de oameni. O politică publică națională privind terenurile urbane și sub-urbane are ca scop asigurarea funcționării eficiente, echitabile și durabile a pieței imobiliare, din punct de vedere al mediului. Pentru implementarea unei astfel de politici, sunt necesare atât eliminarea distorsiunilor din piața de terenuri, cât și stabilirea unui sistem eficient de instrumente de management privind folosirea și protejarea terenurilor. Acest sistem va avea în vedere: Protejarea resurselor sensibile de teren; Managementul terenurilor vulnerabile la dezastre naturale sau induse de om; Protejarea resurselor culturale; Conservarea spațiilor libere; Descurajarea expansiunii teritoriale; Protejarea terenului agricol.

#133. A gestiona terenul urban pentru a atinge obiective de echitate și de mediu reclamă o serie de politici și instrumente ce ghidează și motivează comportamentul actorilor implicați în piața de terenuri. Aceste instrumente vor influența piața (ex. creșterea ofertei prin înlăturarea reglementărilor excesive, prin dezvoltarea infrastructurii, sau prin îmbunătățirea informației cadastrale), sau vor afecta procesul de management al terenurilor prin reglementări efective, subvenții, informații de bază. În această privință, SDTR afirmă necesitatea adoptării următoarelor acțiuni strategice:

- Identificarea și inventarierea siturilor industriale contaminate, promovarea proiectelor de transformare a terenurilor contaminate de la nivelul orașelor și schimbarea folosinței acestora;
- transformarea terenurilor industriale aflate în domeniul public;
- transformarea terenurilor militare neutilizate aflate în domeniul public.

## **k) Consolidarea rolului de centre locale al orașelor mici în vederea menținerii profilului urban al orașelor din zonele izolate**

#134. Având în vedere declinul și transformările economice prin care au trecut orașele mici în ultimii 20 de ani, există un risc crescut ca orașele mici să își piardă rolul conferit de statutul urban prin dobândirea unui caracter rural. Astfel, se evidențiază necesitatea promovării unor măsuri teritoriale care să conserve funcțiile generate de statutul urban și implicit să devină centre de servicii pentru zonele rurale din proximitate.

### **Acțiuni:**

- crearea de structuri asociative în plan administrativ/economic/social a orașului cu zonele rurale;
- echiparea cu utilități și dotări specific urbane pentru retenția locuitorilor și evitarea ruralizării orașelor mici.

### 4.3.2 Măsuri teritoriale pentru zonele rurale

#135. În privința rețelei de localități rurale din România, Strategia de dezvoltare teritorială stabilește un set de obiective care are în vedere conservarea și valorificarea spațiului rural, promovarea unor spații rurale durabile care asigură condiții de locuire și recreere optime, precum și creșterea accesibilității populației din mediu rural la servicii de interes general prin consolidarea rolului teritorial al localităților rurale cu potențial de deservire și polarizare.

**În acord cu obiectivele stabilite, pentru zonele rurale au fost stabilite următoarele măsuri teritoriale și proiecte strategice:**

**a) Măsură - Conectarea localităților rurale greu accesibile sau izolate la rețeaua principală de așezări și infrastructura majoră de transport.**

#136. Implicațiile rețelei de transport asupra dezvoltării teritoriale sunt multiple. Astfel, la nivel intraregional, rețeaua de transport inadecvată condiționează dezvoltarea orașelor mici și mijlocii, a comunelor și a satelor. Multe zone nu dispun de rețele rutiere de transport suficiente între localități foarte slab dezvoltate (de exemplu: în Delta Dunării, Munții Apuseni, Carpații de Curbură, podișul Mehedinți), determinând chiar izolarea unor localități. Forța de muncă din zona rurală, care are o pondere de 45,2% în România, este dificil de valorificat dată fiind mobilitatea redusă care nu se poate îmbunătăți din cauza infrastructurii de transport deficitare.

#137. Infrastructura precară nu împiedică doar accesul pe piață a produselor autohtone, ci descurajează și investitorii interesați de agricultură. Angrosiștii de legume, fructe, lapte și alte produse alimentare preferă să aducă marfă din străinătate, în loc să colecteze aceste produse de la fermierii români, întrucât costul transportului (inclusiv colectarea) și timpul de livrare sunt mai mari. Tot din cauza unei infrastructuri necorespunzătoare, zone deosebit de atractive nu pot fi introduse în circuite agroturistice sau de turism cultural. Prin realizarea unei infrastructuri de transport adecvate, regiuni întinse ar putea deveni zone economice dinamice, prin utilizarea de forță de muncă și terenuri la prețuri acceptabile. Astfel, se evidențiază necesitatea adoptării următoarelor acțiuni strategice:

- Reabilitarea și modernizarea drumurilor principale de acces către centrele urbane din apropiere;
- Modernizarea drumurilor care fac legătura între localitățile rurale și rețeaua de transport de categorie superioară (DN, DJ);
- Modernizarea drumurilor care fac legătura între reședințe de comună de localitățile componente;
- Stimularea transportatorilor de a asigura conexiunile centrelor urbane cu zonele rurale polarizate;

**b) Măsură: Extinderea accesului la Internet în bandă largă**

#138. Zonele rurale prezintă o accesibilitate mai scăzută la servicii, în special în cazul zonelor profund rurale. Această accesibilitate scăzută reprezintă un dezavantaj major care face spațiile rurale mai puțin atractive pentru investiții și pentru locuire, mai ales în cazul populației tinere care prezintă o mobilitate superioară și are mai multe alternative de stabilire. O măsură de compensare a acestui dezavantaj o reprezintă asigurarea unui acces echitabil la Internet în bandă largă pe teritoriul țării, astfel încât cel puțin o parte din servicii să poată fi accesate de toată populația țării – având în vedere

potențialul de extindere a serviciilor furnizate la distanță de tip tele-medicină, tele-educație sau e-administrație publică.

**În vederea asigurării unei accesibilități crescute la aceste servicii a localităților rurale, SdtR propune următoarele activități strategice:**

- stimularea extinderii serviciilor de date prin telefonie mobilă;
- conectarea spațiilor rurale la infrastructura majoră de date.

**c) Măsură - Echiparea localităților rurale cu infrastructură tehnico-edilitară.**

#139. Studiile de fundamentare demonstrează existența unei discrepanțe majore în ceea ce privește accesibilitatea la rețele edilitare (alimentare cu apă, canalizare / epurare a apelor uzate, furnizare gaze naturale) între localitățile rurale și cele din mediul urban. Managementul defectuos al deșeurilor menajere și accesul redus la serviciile de salubritate reprezintă de asemenea o problemă pregnantă în mediul rural.

**Măsura se sprijină pe următoarele acțiuni strategice:**

- Realizarea, extinderea, reabilitarea și modernizarea sistemelor de alimentare cu apă și stații de tratare a apei, precum și a sistemelor de canalizare și stațiilor de epurare a apelor uzate;
- Extinderea și reabilitarea sistemelor de alimentare cu gaze naturale și conectarea la sistemul național de transport de gaze;
- Managementul integrat al deșeurilor: realizare/extindere/modernizare de platforme de depozitare, cooperare intercomunală pentru identificarea unui sistem comun de management al deșeurilor;

**d) Măsură: creșterea competitivității spațiilor rurale și crearea locurilor de muncă**

#140. Populația din mediul rural se confruntă cu o calitate relativ scăzută a vieții, din cauza lipsei surselor de venituri și a ponderii crescute a agriculturii de subzistență. **Dependența față de agricultura de subzistență** reprezintă un punct slab al populației apte de muncă din România, activitățile independente fiind mai degrabă asociate cu subzistența în agricultură decât cu antreprenoriatul. Numărul persoanelor care desfășoară activități independente atinge 2,1 milioane persoane (25% din totalul locurilor de muncă).

**În plan operațional, măsura se traduce în următoarele acțiuni strategice:**

- Creșterea viabilității exploatațiilor și a competitivității agriculturii în toate regiunile (modernizare ferme agricole, investiții în cercetare agronomică și zootehnică, etc);
- Dezvoltarea agriculturii organice cu valoare adăugată mai mare;
- Sprijinirea formării lanțurilor alimentare scurte, pentru consolidarea legăturilor dintre producători și consumatori, creșterea calității produselor și asigurarea unor venituri mai mari pentru comunitățile locale (ex prin procesarea produselor agricole primare);
- Diversificarea activităților economice în mediul rural (dezvoltare a activităților legate de ocupațiile tradiționale, procesarea produselor agricole și silvice specifice zonei, mici activități industriale, turism) și formarea forței de muncă în concordanță;
- Valorificarea tuturor resurselor naturale regenerabile existente (ex: plante medicinale, fructe de pădure);
- Politică națională privind susținerea centrelor de excelență rurală.

### Exemple de proiecte:

- Diversificarea activităților economice prin dezvoltarea turismului în comunele Limanu (2 mai și Vama Veche), Chilia etc.

### e) Măsură: asigurarea accesului echitabil în zone rurale la serviciile de interes general

#141. Accesul populației din mediul rural la serviciile de interes general este deficitar, după cum rezultă din studiile de fundamentare și din valorile indicatorilor relevanți. Dacă în zonele rurale din apropierea aglomerațiilor urbane creșterea accesibilității se poate realiza prin dezvoltarea infrastructurii de transport și prin crearea unor sisteme integrate de transport în comun la nivel metropolitan, pentru zonele rurale periferice sunt necesare soluții alternative.

#### Acțiuni:

- Identificarea și stimularea dezvoltării localităților cu rol de servire intercomunală în zonele lipsite de orașe.
- Identificarea soluțiilor pentru asigurarea serviciilor medicale și de educație în întreg teritoriul național (ex: servicii itinerante, transportul elevilor în școli, servicii la distanță, includerea în strategii de dezvoltare locală, etc)

### Exemple de proiecte:

- proiect pilot tele-medicină în Delta Dunării.

### f) Măsură: dezvoltarea unor spații rurale atractive și creșterea calității vieții cetățenilor.

#142. Pentru a stimula creșterea demografică și a dinamiza viața rurală este necesar ca populația să considere localitățile rurale atractive. Pentru aceasta, trebuie ca mediul rural să ofere pe lângă sursa de trai și adăpost, spații publice de calitate, precum spații publice de recreere sau spații de tipul târgurilor (care devin totodată locuri de socializare și stimulatori ai dezvoltării economice). Aceste spații publice sunt esențiale pentru menținerea populației locale, mai cu seamă a populației tinere.

#143. De asemenea, tot pentru a crește atractivitatea spațiilor rurale pentru populație, și mai ales pentru tineri, este foarte importantă întărirea legăturilor identitare și promovarea patrimoniului cultural. Pe lângă atractivitatea pentru populația locală, patrimoniul cultural poate reprezenta, dacă este valorificat corespunzător, și un punct de atracție turistică, ce poate aduce noi venituri către spațiile rurale românești.

#144. Patrimoniul cultural rural românesc are două caracteristici definitorii:

- reprezintă o resursă specifică, cel puțin pe continentul european, în care viața rurală tradițională este rar întâlnită și poate fi o atracție turistică autentică pentru o mare parte a populației urbane din statele dezvoltate.
- reprezintă o resursă vulnerabilă, pentru că există tentația de a înlocui toate elementele de civilizație rurală, considerată înapoiată, cu traiul de la oraș.

#### Acțiuni:

- Construcția, reabilitarea, modernizarea, extinderea spațiilor publice de recreere;
- Construcția, amenajarea, dotarea spațiilor publice pentru piețe, târguri;
- Construcția, reabilitarea, modernizarea infrastructurii pentru practicarea sporturilor de masă.

**g) Măsură: valorificarea potențialului teritorial local al zonelor rurale prin includerea acestora în circuitele turistice**

#145. Din punct de vedere al patrimoniului cultural, spațial rural pune în evidență o varietate de caracteristici specifice de valoare legate de identitatea culturală a acestor spații. Astfel, conservarea acestor valori de patrimoniu și punerea lor în valoare în circuitele turistice reprezintă o prioritate principală pentru zonele rurale.

#146. În acord cu măsura teritorială stabilită, au fost definite următoarele acțiuni:

- menținerea patrimoniului cultural material și imaterial, inclusiv prin proiecte de promovare a tradițiilor locale;
- Stimularea agroturismului și agriculturii tradiționale;
- Relaționarea așezămintelor culturale cu tradiții și obiceiuri;
- Activități de animare a populației în vederea menținerii tradițiilor;
- Programe pentru instalarea tinerilor fermieri;
- Stimularea strategiilor de dezvoltare locală bazate pe valorificarea resurselor specifice (de tipul Strategia Deltei Dunării);
- Conservarea și promovarea valorilor de patrimoniu natural și de peisaj;
- Adoptarea unor măsuri fiscale pentru stimularea investițiilor în reabilitarea patrimoniului cultural

**Exemplu de proiect:** Realizarea unui inventar și ghid de valorizare a peisajelor și patrimoniului natural și cultural din mediul rural.

**h) Măsură: Consolidarea cooperării administrative între autoritățile publice locale în vederea realizării unor atribuții de putere publică pentru care nu mai au resurse (planificare teritorială, politici fiscale etc)**

#147. În bună parte, administrația din comunele românești nu sunt suficient de bine pregătite pentru misiunea pe care o au. Resursele umane sunt slab calificate iar cultura instituțională este insuficient dezvoltată. Resursele financiare de care dispun sunt restrânse, la aceasta contribuind dimensiunile comunelor (sub 1.000 locuitori) iar problemele sunt aproape la fel de complexe ca în cazul orașelor. Anumite probleme trebuie abordate la o scară mai mică, prin cooperarea și punerea în comun a resurselor mai multor unități administrative-teritoriale, cu efecte net superioare față de încercările de soluționare dispartate.

**Acțiuni:**

- Proiecte de dezvoltare a resurselor umane și dezvoltare a capacității instituționale a autorităților locale;
- Sprijinirea cooperării intercomunale: grupuri de acțiune locală, asociații de dezvoltare intercomunitară, etc;
- instituirea unor structuri care să asigure activități de consiliere a primariilor din zonele rurale pe acest domeniu.

**i) Măsură: întărirea rolului teritorial al localităților cu rol de polarizare rurală și revitalizarea economică a ariilor rurale prin susținerea localităților rurale cu funcție de loc central (din punct de**

*vedere al mărimii demografice, al serviciilor oferite, care determină forța de polarizare a acestor așezări, al potențialului economic local).*

#148.

Strategia de dezvoltare teritorială a României urmărește întărirea rolului în rețeaua de localități rurale a comunelor care se disting prin funcțiile pe care le îndeplinesc (terțiare, economice, social-culturale, financiare și administrative), prin poziția geografică favorabilă și nu în ultimul rând printr-o arie de polarizare ce se extinde pe teritoriul altor comune învecinate. Metodologia de identificare/selectare a comunelor cu funcții de loc central/centre care îndeplinesc funcții social-economice supra-locale va fi elaborată după aprobarea SDTR.

#149.

*Acțiunile strategice care contribuie la implementarea acestei măsuri constau în stimularea dinamicii inițiativelor rurale, creșterea capacității economice a teritoriilor rurale, precum și în încurajarea inovării prin susținerea polilor de excelență rurală, în special în ceea ce privește promovarea resurselor naturale, culturale, turistice (stațiunile turistice și balneoclimaterice și cele cu potențial)*

- *creșterea producției agricole, industriale, artisanale*
- *diversificarea ofertei de servicii pentru a răspunde nevoilor populației (inclusiv din vecinătate).*

#150.

Metodologia de identificare/selectare a polilor de excelență va fi elaborată după aprobarea SDTR.

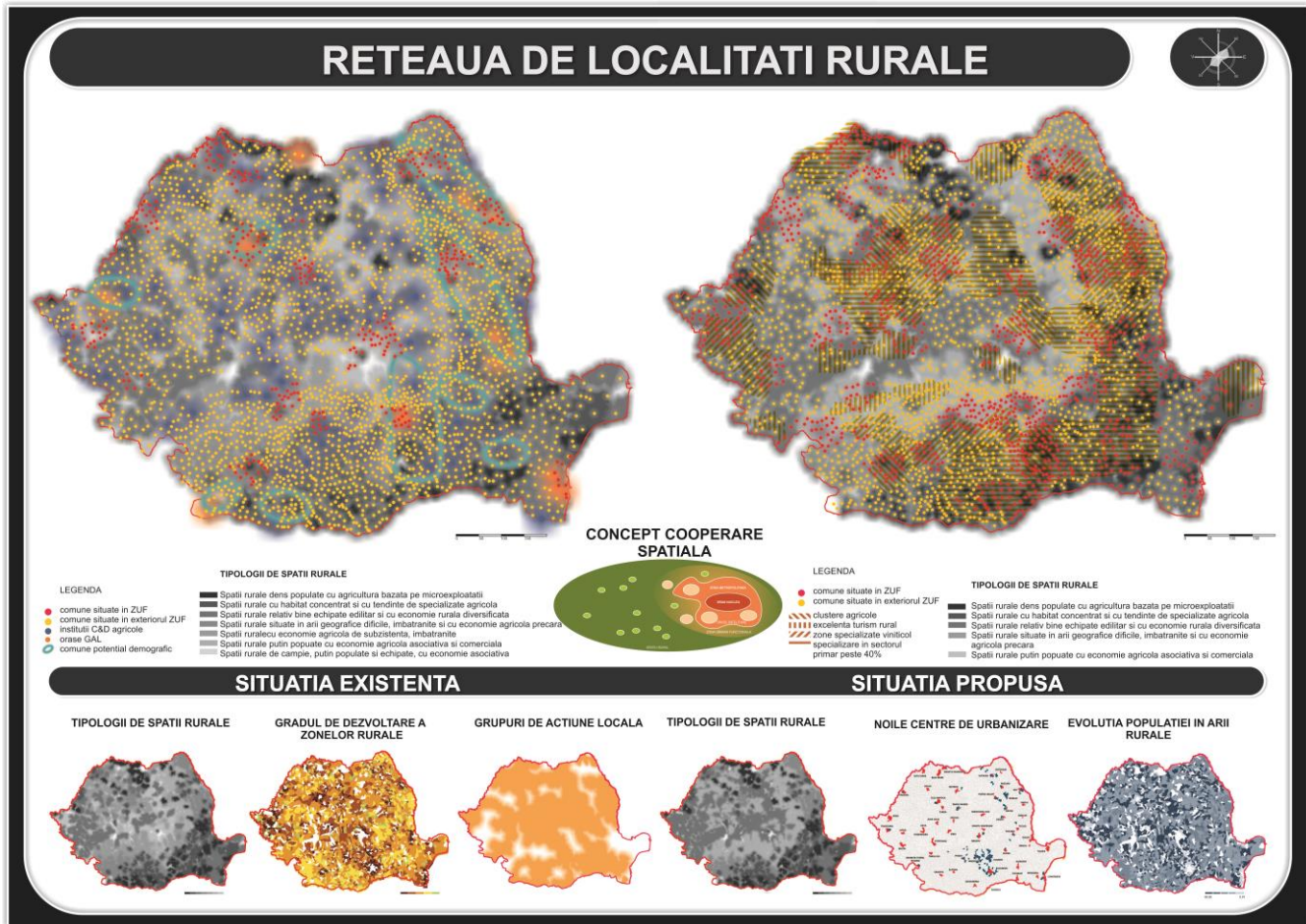


Figura 49. Zonele rurale: spații specializate, atractive și integrate teritorial – orizont 2035

### 4.3.3 Măsuri teritoriale pentru zonele montane


#151. În privința zonelor montane din România, obiectivele formulate la nivelul SdtR afirmă necesitatea creșterii accesibilității acestor spații, înlăturarea barierilor de relief în scopul conectării eficiente a teritoriului național, precum și valorificarea peisajelor și a resurselor naturale oferite de zonele de munte. Totodată, se are în vedere îmbunătățirea accesibilității zonelor izolate, prin dezvoltarea unor modele coerente și eficiente de transport, precum și creșterea practicabilității drumurilor transmontane.

#### a. Măsură: Conectarea localităților montane la infrastructura de transport.

#152. Zonele montane (cu excepția Carpaților Occidentali) se caracterizează prin slabe conexiuni transcarpatice rutiere și feroviare și printr-o pondere relativ redusă a drumurilor modernizate. Un alt punct slab se referă la existența unui număr mare de așezări mici izolate (ex. Munții Apuseni) fără acces la transport public. Unele grupe montane prezintă o eficacitate redusă a rețelei feroviare (de ex. depresiunile din Carpații Orientali). Îmbrăcămiștile rutiere nemodernizate, elementele geometrice necorespunzătoare ale drumurilor, lipsa acostamentelor, a șanțurilor, a lucrărilor de artă (ziduri de sprijin, poduri, podețe) generează o serie de disfuncționalități în accesul spre/dinspre anumite areale montane.

#17. Astfel, în plan operațional, creșterea accesibilității zonelor montane se concretizează într-o serie de acțiuni:

- Reabilitarea / modernizarea / dublarea / dezvoltarea legăturilor transcarpatice Bacău-Brașov (pasul Oituz), Întorsura Buzăului – Țara Bârsei (pasul Predeluș), Depresiunea Dornelor – Depresiunea Transilvaniei (pasul Tihuța), Comarnic - Brașov, Pitești - Sibiu (cel puțin la nivel de autostradă) prin valorificarea trecătorilor și pasurilor;
- Modernizarea în special a drumurilor comunale care fac legătura între reședința de comună și localitățile componente, precum și a celor care asigură accesibilitatea la rețeaua de transport de importanță județeană și națională;
- Fluidizarea traficului spre zonele montane turistice extrem de circulate (Valea Prahovei, Valea Oltului, Munții Apuseni);
- Realizarea/reabilitarea/modernizarea de poduri, podețe sau punți pietonale;
- Modernizarea rutei feroviare Iași -Cluj Napoca;
- Ameliorarea drumurilor forestiere pentru traficul general;

#16.  Creșterea gradului de conectare a localităților la servicii și informații – îmbunătățirea accesului la conexiunea broadband și utilizarea TIC în zonele montane.

#### b. Măsură: Facilitarea accesului la Internet și telefonie mobilă pentru localitățile montane

#18. În zonele montane au fost identificate numeroase localități nedeservite de infrastructura de bandă largă. La acestea se adaugă o serie de areale afectate de lipsa semnalului GSM. Aceste două probleme contribuie la menținerea gradului de izolare al unor localități.

Din această perspectivă, se disting următoarele acțiuni:

- Accelerarea introducerii în exploatare a suportului pentru accesul la servicii în bandă largă, prin tehnologizarea corespunzătoare a punctelor de acces, asigurând capacitatea pentru



transportul comunicațiilor și extinderea rețelei fixe și mobile la nivelul localităților cu specific rural.

- Omogenizarea gradului de acoperire rețelelor de comunicații (telefonie și internet, radio și televiziune, sistem poștal) la nivel național, prin formarea unor pachete de stimulente financiare și fiscale pentru investitorii care investesc în zonele lipsite de acoperire sau cu acoperire slabă.
- Dezvoltarea/extinderea rețelei de internet pentru conectarea gospodăriilor și a firmelor.
- Dezvoltarea/extinderea rețelei de internet pentru facilitarea coordonării intervențiilor în situații de urgență și de calamitate.
- Realizarea centrelor de servicii de educație e-learning în zone cu accesibilitate redusă.
- Realizarea centrelor de servicii de sănătate, telemedicină, pentru zone cu accesibilitate redusă.
- Acoperirea zonelor albe – proiectul RO-NET (MSI).

✚ Asigurarea unei echipări complete cu infrastructură de utilități publice a localităților urbane și rurale

### **c. Măsură - Echiparea localităților montane cu infrastructură tehnico-edilitară**

#19. O serie de localități urbane de talie mică și comune se caracterizează prin acces redus la rețele de alimentare cu apă, canalizare / epurare și acoperire redusă cu servicii de salubritate, management defectuos al deșeurilor menajere. Aceste disfuncționalități sunt accentuate de condițiile fizico-geografice și de tipul risipit și răsfirat al așezărilor.

**Având la bază aceste realități, SdtR propune următoarele acțiuni:**

#### **Acțiuni:**

- Realizarea/extinderea/reabilitarea/modernizarea sistemelor de alimentare cu apă și stații de tratare a apei în orașele și comunele montane (PNDL);
- Realizarea/extinderea/reabilitarea/modernizarea sistemelor de canalizare și stații de epurare a apelor uzate orașele și comunele montane (PNDL);
- Închiderea depozitelor neconforme și ecologizarea lor (în special cele situate în proximitatea albiilor râurilor);

### **d. Măsură - Asigurarea dotărilor cu infrastructură în scopul prevenirii riscurilor naturale.**

#20. Deoarece zonele montane sunt predispuse la o serie de riscuri naturale favorizate de caracteristicile geologice, geomorfologice, climatice și biogeografice și de intervenția umană necontrolată (de exemplu inundații, alunecări de teren, prăbușiri, avalanșe) sunt necesare acțiuni de prevenire a riscurilor naturale în zonele montane pentru reducerea pierderilor umane și materiale cauzate de producerea hazardelor.

**Astfel, sunt propuse următoarele acțiuni pentru reducerea vulnerabilităților:**

- Promovarea de parteneriate zonale / locale pentru realizarea de investiții și aplicarea unor proceduri de prevenire și combatere a riscurilor;
- Extinderea sistemelor de atenționare a populației în caz de dezastre naturale;
- Accelerarea și definitivarea programelor de împăduriri, de refacere și de protejare a coridoarelor ecologice, precum și monitorizarea sistematică a acestora;
- Amenajarea bazinelor hidrografice, regularizarea unor cursuri de apă și interzicerea construcțiilor în luncile inundabile ale râurilor;

- Desfășurarea unor lucrări de corectare a torenților în localitățile cu risc;
- Reabilitarea unor căi de acces către localitățile montane situate în zone greu accesibile;
- Asigurarea serviciilor de salvamont în toate masivele montane cu circulație turistică (asigurarea de personal competent și echiparea corespunzătoare).

✚ Asigurarea unei accesibilități crescute la nivelul teritoriului și a unei conectivități eficiente între orașele (mari) și zona urbană funcțională.

#### **e. Măsură – Conectarea localităților montane cu orașele mari din proximitatea acestora (sub 30 km).**

#21. În zonele montane există numeroase sate situate în proximitatea orașelor, care au legături strânse cu acestea dar care nu beneficiază de transport public. În acest context, se prefigurează următoarele acțiuni pentru îmbunătățirea conectivității:

- Crearea unor linii de transport periurban care să lege localitățile din proximitatea orașelor;
- Realizarea / extinderea căilor de acces către obiectivele turistice montane (rezervații, monumente ale naturii);
- Realizarea conexiunilor dintre transportul public județean și cel local, precum și a stațiilor și serviciilor în zonele de legătură cu căile ferate.

✚ Creșterea atractivității spațiilor urbane și rurale prin îmbunătățirea funcțiilor rezidențiale, dezvoltarea unor spații publice de calitate și a unor servicii de transport adaptate nevoilor și specificului local.

#### **f. Măsură – Creșterea calității spațiilor urbane și rurale din zonele montane și consolidarea relațiilor funcționale dintre acestea.**

#22. 50% din populația zonelor montane se află în mediul urban, iar orașele mici (sub 20.000 de locuitori) sunt cele mai numeroase. Expansiunea urbană necontrolată a unor stațiuni turistice montane (de ex. Valea Prahovei) generează disfuncționalități de acces, sociale, de mediu. Unele zone carpatice rurale sunt afectate de depopulare și îmbătrânire demografică. La acestea se adaugă ariile montane cu densitate redusă a populației din cauza condițiilor restrictive de trai (altitudine, microrelief, climă, sol), în acest context, SDTR propune următoarele acțiuni strategice:

- Crearea și consolidarea sistemelor urbane din depresiunile carpatice (ex. depresiunea Brașov, depresiunea Petroșani, depresiunea Maramureș, depresiunea Oaș) și cele liniare (văi, culoare – exemple Valea Prahovei, culoarul Timiș-Cerna, defileul Mureșului).
- Stabilirea unor relații funcționale și administrative între localitățile cu profil turistic din zonele montane.
- Aplicarea sistematică a reglementărilor urbanistice în cadrul localităților și monitorizarea atentă a concordanței investițiilor imobiliare cu acestea.
- Limitarea extinderii nefondate a intravilanelor prin valorificarea rațională a resurselor de teren din interiorul localităților.
- Clarificarea statutului de locuire insalubră și a cadrului legislativ pentru intervenții.
- Identificarea așezărilor informale la nivelul UAT-urilor din zona montană în vederea ameliorării condițiilor de viață.
- Construcția, reabilitarea, modernizarea, extinderea spațiilor publice de recreere în orașele montane și în stațiunile turistice montane.

- Construcția, amenajarea, dotarea spațiilor publice pentru piețe, târguri în orașele cu tradiție în agricultura montană.
- Construcția, reabilitarea, modernizarea infrastructurii pentru practicarea sporturilor de masă (baze sportive) în orașele și stațiunile turistice montane.

✚ Furnizarea unor servicii sociale de calitate prin asigurarea unei diversificări a acestor servicii la nivelul teritoriului și îmbunătățirea gradului de acces a populației.

#### **g. Măsură – Facilitarea accesului populației din zonele montane la servicii sociale diversificate.**

#23. Localitățile montane afectate de depopulare și îmbătrânire demografică necesită acces la servicii de sănătate și asistență socială. Pentru ariile montane cu densitate redusă a populației din cauza condițiilor restrictive de trai (altitudine, microrelief, climă, sol) sunt necesare anumite tipuri de servicii. În privința serviciilor de educație se constată tendințe de reducere a numărului populației școlare și cazuri frecvente de abandon școlar din motive de accesibilitate a unităților școlare (distanțe) și condiții precare de viață.

##### **Acțiuni:**

- Configurarea unor modele de servicii itinerante, pornind de la rolul orașelor ca baze de deservire;
- Dezvoltarea de echipe mobile interdisciplinare pentru asistență medicală socială și de informare, în special pentru zonele cu acoperire redusă;
- Refuncționalizarea și revitalizarea teritoriilor slab populate prin acordarea stimulentei financiare și fiscale familiilor tinere, cu educație superioară;
- Modernizarea și reabilitarea infrastructurii sanitare, a celei de învățământ și a celei de asistență socială;
- Crearea de centre de servicii integrate;
- Asigurarea accesului la studii liceale pentru elevii din zonele deficitare, prin formarea sistemelor eficiente de transport pentru elevi, gestionate prin parteneriate între localități;
- Utilizarea TIC pentru învățământ la distanță;

✚ Valorificarea potențialului competitiv al spațiilor rurale și urbane prin promovarea investițiilor în acord cu specificul resurselor locale.


#### **h. Măsură – Diversificarea activităților economice în zona montană.**

#24. În privința economiei localităților montane, principalele puncte tari se referă la existența tradițiilor legate de producerea și procesarea produselor agricole cu specific montan, posibilități de valorificare a produselor nelemnoase din pădurile montane (de ex. fructe de pădure, plante medicinale); prezența unor suprafețe extinse de pajiști naturale cu productivitate ridicată (potențial și tradiție în creșterea animalelor); potențialul peisajelor naturale, oferta turistică diversificată, localizarea a numeroase stațiuni turistice de interes național și local / stațiuni balneoclimaterice, prezența barajelor și a centralelor hidroenergetice (pe Bistrița, Buzău, Argeș, Lotru, Sadu, Râu Mare, Someș), potențialul hidronegetic nevalorificat încă. Este de menționat prezența localităților miniere în declin (inclusiv fostele zone miniere defavorizate) ca zone cu risc social crescut.

**În acest sens, se prefigurează următoarele acțiuni strategice:**

- Crearea platformelor de preluare, sortare, condiționare, păstrare, ambalare și analiză a produselor cu specific;

- Încurajarea realizării și promovarea unor mărci cu specific teritorial;
- Susținerea unei cercetări aplicative în domeniile relevante pentru sectorul primar, în special cercetări silvice, agricole și piscicole;
- Creșterea accesibilității fondului forestier prin continuarea finanțării de proiecte de drum forestier, la nivelul zonelor montane, prin intermediul PNDR 2014-2020;
- Stimularea parteneriatelor public private, prin Grupurile Locale și prin Strategii integrate de dezvoltare socio-economică (PNDR);
- Încurajarea practicării profesiilor tradiționale în zonele cu potențial de valorificare în turism (Munții Apuseni, Munții Banatului, Munții Mehedinți, Carpații Meridionali, Zona Munților Ciuc și Nemira, Obcinele Bucovinei, Oaș-Maramureș);
- Reamenajarea terenurilor, a clădirilor și a siturilor industriale dezafectate și abandonate, și pregătirea lor pentru noi activități economice, în funcție de cerere și de potențial;
- Stabilirea unor centre zonale de formare profesională pentru tineri;
- Reintroducerea învățământului profesional cu profil de agricultură montană;
- Susținerea recrutării tinerilor pentru IMM-urile locale;
- Stimularea dezvoltării turismului activ, de aventură, în zonele montane, și a stațiunilor montane pentru sporturi de iarnă, în relație cu eficiența economică și cu dinamica schimbărilor climatice;
- Crearea unor centre de reciclare a deșeurilor;
- Submăsura 13.1 „Plăți compensatorii în zona montană” instrument prin care se sprijină financiar utilizarea terenurilor agricole situate în zone unde producția agricolă este afectată de condițiile climatice și de relief din cauza caracteristicilor de altitudine și pantă din zonele montane (art. 32 (2) al Regulamentului (UE) 1305/2013) PNDR 2014-2020;
- Modernizarea infrastructurii de primire turistică;
- Dezvoltarea infrastructurii turistice de agrement;
- Dezvoltarea infrastructurii de informare și promovare turistică;
- Amenajarea infrastructurii specifice turismului montan (inclusiv domenii integrate schiabile);

 Protejarea patrimoniului și promovarea măsurilor de regenerare a capitalului natural.

#### **j. Măsura - Conservarea ariilor naturale protejate și a biodiversității zonelor montane.**

#25. Formele diversificate de relief, glaciari cu circuri, văi și morene, lacurile glaciare, cascade, formele carstice, biodiversitatea, reprezintă atracții naturale care necesită protecție și valorificare turistică. La acestea se adaugă prezența izvoarelor minerale de diferite categorii (exemple: depresiunea Maramureș, M. Rodnei, Baraolt, Bodoc, Cernei).

#26. Majoritatea ariilor naturale protejate se găsește în arealele montane. Un procent relativ mare (57%) din suprafața zonei montane aparține siturilor Natura 2000, în timp ce 12 parcuri naționale și 9 parcuri naturale care protejează habitate montane și alpine, specii endemice, regiuni de mare diversitate floristică, faunistică sau peisagistică sunt incluse în zona montană. Ierarhizarea unităților montane în funcție de ponderea suprafețelor *ariilor naturale protejate* din totalul suprafeței relevă între primele poziții: Carpații Meridionali, Munții Apuseni.

#27. Potențialul pentru practicarea sporturilor extreme constituie un alt atu pentru zonele montane (de exemplu rafting pe Bistrița, Jiu, Nera, Cerna, Mureș, Crișul Repede, Buzău).

### **Acțiuni:**

- Dezvoltarea sistemelor integrate de gestionare a deșeurilor punând accentul pe colectarea selectivă și pe valorificarea deșeurilor reciclabile și a biodeșeurilor, prin procesare și prin transformarea în energie;
  - Protejarea surselor de apă potabilă, prin respectarea strictă a distanțelor legale la forajele și izvoarele de exploatare a apei potabile și prin protecția sistematică a solului;
  - Respectarea strictă a coridoarelor naturale și a zonelor de protecție aferente;
  - Conservarea strictă pădurilor virgine și cvasi-virgine;
  - Programe de reîmpădurire a suprafețelor forestiere degradate;
  - Cartarea habitatelor naturale și a habitatelor speciilor sălbatice de interes comunitar și stabilirea sistemului de monitorizare a stării de conservare a acestora;
  - Elaborarea planurilor de management pentru ariile protejate;
  - Dotarea și echiparea administrațiilor ariilor naturale protejate și organizarea infrastructurii de vizitare și cercetare respectând principiile de protecție a mediului, folosind soluții eficiente economic;
  - Amenajarea de campinguri în zonele turistice;
  - Inventariere națională a traseelor montane;
  - Eliminarea completă a activităților poluatoare sau distructive (balastiere, deversări, micro-hidrocentrale) din cadrul zonelor protejate;
  - Monitorizarea sistematică și constantă a presiunii turistice în zonele protejate.
- ✚ Conservarea identității naționale și creșterii atractivității spațiilor culturale cu potențial turistic deosebit

### **k. Măsura - Reabilitarea patrimoniului construit și includerea acestuia în trasee turistice coerente / circuite.**

#28. Patrimoniul cultural-istoric al zonelor montane este unul extrem de variat: de la urme ale civilizațiilor neolitice, la castre și fortificații din epoca romană, până la așezări medievale. Trebuie menționată existența unui număr însemnat de monumente istorice (amplasate în peste 650 localități), dar din păcate multe dintre ele se află într-un stadiu avansat de degradare.

#29. Este necesară aplicarea unor măsuri pentru conservarea unor zone etnofolclorice tradiționale în ariile carpatice (de exemplu: Țara Moșilor, Țara Hațegului, Obcinele Sucevei, Vâlcea). Din această perspectivă, SDTR conține următoarele acțiuni strategice:

- Restaurarea clădirilor cu valoare arhitecturală și istorică ce au suferit în urma intervențiilor umane sau naturale;
- Punerea în valoare a vecinătăților monumentelor, a ansamblurilor și a siturilor;
- Asigurarea condițiilor de accesibilitate prin forme de transport public și non-auto către situri cu valori de patrimoniu;
- Înființarea de facilități culturale și dezvoltarea celor amplasate în special în orașele mici și în unele sate mai importante, prin parteneriate între localități (teatre, muzee, expoziții, biblioteci publice);
- Construcția, reabilitarea, modernizarea, dotarea așezămintelor culturale;
- Revitalizarea unor foste spații industriale, prin dezvoltarea unei noi nișe de turism orientat spre patrimoniul industrial;
- Stimularea dezvoltării turismului cultural (rețeaua de biserici și mănăstiri și rețeaua de capitale

medievale), prin formarea unor trasee turistice coerente și consistente.

#### 4.3.4 Măsuri teritoriale pentru zonele de frontieră

#30. Măsurile și acțiunile în zonele de frontieră sunt determinate, în principal, de provocările și nevoile specifice fiecărei zone, în corelare atât cu intervențiile în teritoriul național, pe ansamblu, cât și cu prevederile Strategiei Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării<sup>29</sup>. Având în vedere că toate regiunile partenere în cooperarea transfrontalieră fac parte din state participante în SUERD, rezultă o clară și univocă determinare a intervențiilor pe fiecare graniță în linie cu obiectivele SUERD.

#31. În fapt, toate formele de cooperare teritorială – transfrontalieră, interregională și transnațională – trebuie să se ancoreze în prevederile SUERD, alături de opțiunile naționale de dezvoltare aliniate, armonizate cu acest document de planificare strategică macroregională. Opțiunea de a urmări implementarea unor obiective macroregionale reprezintă o abordare inovativă a politicii de coeziune a UE, astfel încât interesul și implicarea României în implementarea politicii de coeziune UE să capete o dimensiune teritorială concretă.

#32. În acest sens, având în vedere importanța strategiilor macroregionale în planificarea teritorială în zonele transfrontaliere, în descrierea măsurilor și acțiunilor vor fi menționate aspectele de relevanță pentru SUERD.

#33. Deși clasificarea zonelor de frontieră ar putea să se facă după multe și diferite criterii relevate în capitolele dedicate analizei și diagnosticului teritoriului național, la nivelul Strategiei de dezvoltare teritorială a României s-a optat pentru abordarea acestor zone specifice din punctul de vedere a apartenenței/neapartenenței la spațiul Uniunii Europene. Motivul principal a acestei opțiuni rezidă în faptul că dezvoltarea zonelor transfrontaliere este dependentă maximal de *capacitatea și condițiile de cooperare*, în mod evident diferite pe tipurile de frontieră existente.

#34. Astfel, formularea măsurilor și acțiunilor are următoarea defalcare:

- a. Frontiere interne UE – desemnează frontierele României cu Ungaria și Bulgaria
- b. Frontiere externe UE – desemnează frontierele României cu Serbia, Republica Moldova și Ucraina

##### 4.3.4.1 Măsuri teritoriale pentru zonele de frontieră ale României la spațiul Uniunii Europene

#35. Frontierele României, care sunt și frontiere interne UE, au o serie de caracteristici distinctive, pe de o parte, iar pe de altă parte manifestă condiții de dezvoltare similare.

#36. Dintre factorii care contribuie la susținerea procesului de dezvoltare pe granițele interne cu Uniunea Europeană, menționăm:

---

<sup>29</sup> COM(2010) 715/4 Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor - Strategia Uniunii Europene pentru regiunea Dunării  
SEC(2010) 1489 final *Plan de acțiune Document de însoțire pentru* Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, Strategia Uniunii Europene pentru regiunea Dunării  
Council conclusions on the European Union Strategy for the Danube Region 3083rd GENERAL AFFAIRS Council meeting Brussels, 13 April 2011

- Existența unui *acquis* comunitar într-o serie de politici-publice importante pentru dezvoltarea teritorială. Adaptarea legislațiilor naționale bazate pe regulamente/ directive UE este un proces în derulare;
- Raporturile interstatale sunt guvernate de principii și acorduri/ tratate bazate pe valori europene;
- Sistemele de guvernare din statele cooperante și-au asumat pro-activ procesul continuu de integrare europeană;
- Există o anumită presiune generată de nevoia de competitivitate a teritoriilor naționale în sensul armonizării opțiunilor, măsurilor pentru potențarea avantajelor macroregionale;
- Există sisteme de date unionale EUROSTAT, ESPON care facilitează cunoașterea zonelor de graniță pe baza unor indicatori statistici standardizați și monitorizați de instituțiile europene;
- Regiunile cooperante pe ambele frontiere fac parte din Macroregiunea Dunării, pentru care s-a adoptat o Strategie UE, la inițiativă României și Austriei;
- Regiunile cooperante pe ambele frontiere au identificat oportunitățile de cooperare oferite de *sistemul euroregiunilor* astfel<sup>30</sup>:

La granița de vest:

- **Euroregiunea „Carpatica”** - Înființată oficial la Debrețin (14 februarie 1993), cuprinde zonele de frontieră a cinci țări: Polonia, Slovacia, Ungaria, Ucraina, România și are o populație de peste 14,7 milioane locuitori și o suprafață de 145 km<sup>2</sup>. România este reprezentată în Asociația interregională “Euroregiunea Carpatica” de județele Satu Mare, Sălaj, Maramureș și Botoșani, începând cu aprilie 1997. Din noiembrie 2000, a fost acceptat și județul Harghita.
- **Euroregiunea “Dunăre – Criș - Mureș – Tisa”/ (DCMT)**, având drept obiectiv dezvoltarea și lărgirea relațiilor dintre comunitățile și autoritățile locale în domeniul economic, educație, cultură, sănătate, știință și sport, precum și colaborarea în perspectiva integrării europene. Parteneri sunt 4 județe din România (Timiș, Arad, Caraș Severin, Hunedoara), 4 din Ungaria ( Csongrad, Bekes, Jasz-Nagykun-Szolnok, Bacs – Kiskun) și regiunea Voivodina din Serbia.

La granița de sud avem:

- **Euroregiunea “Dunărea 21”** care cuprinde așezări urbane și rurale din zonele riverane Dunării, din România (orașul Calafat, comunele Poiana Mare, Desa, Cetate și Ciuperceeni Noi), Bulgaria (orașul Vidin și localitățile Rujniti, Macriș, Belogradic, Lom, Kula, Dimovo și Novo Selo) și Serbia (orașul Zaicear și localitățile Sokobania, Kladovo, Bolivat, Kniajevat, Bor, Negotin și Madanpec). Ea a fost înființată la 18 ianuarie 2002, la Vidin, de către primarii orașelor Calafat, Vidin și Zaicear.
- **Euroregiunea “Giurgiu – Ruse”** - înființată la data de 23 aprilie 2001, la Giurgiu, înregistrată ulterior la Consiliul Europei, Euroregiunea Giurgiu – Ruse cuprinde Primăria Giurgiu, Primăria Ruse și organizația neguvernamentală Agenția Municipală Energetică din Ruse.
- **Euroregiunea “Dunărea de Sud”**, creată în martie 2001, Euroregiunea cuprinde asociații de cooperare transfrontalieră din România și Bulgaria. Din partea română, sunt membri ai Euroregiunii: Asociația Dunărea de Sud, formată din consiliile locale ale municipiilor Alexandria, Turnu Măgurele, Roșiorii de Vede și Zimnicea (județul

<sup>30</sup> Definierea conceptului național de dezvoltare spațială și introducerea lui în structura Planului Național De Dezvoltare, vol. 3, cap. 10

Teleorman), iar din partea bulgară, Asociația “Evroregion Dunav Jug”. Euroregiunea are centrul la Sviștov (Bulgaria).

- **Euroregiunea “Danubius”**, creată în 2002, la inițiativa Consiliului județean Giurgiu și Primăriei Ruse, Euroregiunea Danubius este o asociație care cuprinde județul Ruse, din partea bulgară, și județul Giurgiu din partea română..
- **Euroregiunea „Dunărea Inferioară”** a luat naștere la 15 noiembrie 2001, la Călărași, unde s-a semnat Acordul privind crearea Euroregiunii „Dunărea Inferioară” din care fac parte județele Călărași, Ialomița și Constanța (România), iar din Bulgaria, Silistra și Dobric.
- **Euroregiunea „Dunărea de Mijloc –Porțile de Fier”** creată la data de octombrie 2005, la Vidin din reprezentanții consiliilor județene respective din România, Bulgaria și Serbia și Muntenegru. Euroregiunea include județele Mehedinți (România), Vidin (Bulgaria) și orașul Kladovo – Districtul Bor (Serbia).

#1. Factorii distincți de dezvoltare pe frontiere interne UE sunt următorii:

- Regimul de gestiune a punctelor de trecere a frontierei este diferit pe cele două secțiuni de frontieră: la granița de vest, cu Ungaria există un regim de intrare/ ieșire în zona Schengen în timp ce la granița de sud, cu Bulgaria există un regim de organizare și funcționare a punctelor de trecere - frontieră specifică statelor membre UE, niciunul nefiind în zona Schengen;
- La granița de vest există condiții pedoclimatice similare, cu rețea de localități și infrastructură de conectare destul de dezvoltată, în timp ce la granița de sud avem condiții pedoclimatice și rețele de conectare a localităților marcate major de cursul fluviului Dunărea. Astfel malul bulgăresc este preponderent deluros, înalt, iar malul românesc este format preponderent din arii inundabile ale Dunării.
- La granița de vest, există regiuni cooperante relativ dezvoltate și relativ omogene, secțiunea de sud a frontierei de vest prezentând avantaje de dezvoltare pentru județele Timiș și Arad. La granița de sud, regiunile cooperante sunt din păcate omogen subdezvoltate atât raportat la zona de influență, cât și raportat la totalitatea regiunilor europene;

### **Măsuri teritoriale pentru granița de sud, Bulgaria în zona fluvială**

#2. Problema întregului sector dunărean comun cu Bulgaria este caracterizată de cercul vicios: din cauza cererii scăzute de transport intern nu se asigură condiții de navigație fiabile, respectiv nu există cerere de transport datorită infrastructurii nesatisfăcătoare de transport fluvial”.

#3. SDTR propune reabilitarea unui model de dezvoltare cu rădăcini istorice adânci, bazat pe oportunitățile de conectivitate oferite de un fluviu major. Liniile de acțiune propuse abordează câte o componentă a soluției de rupere a cercului vicios.

#### **a. Măsură: Valorificarea potențialului fluviului Dunărea**

#4. Cursul superior al Dunării este caracterizat de un grad ridicat de amenajare a teritoriilor străbătute de fluviu. Sectorul Ulm-Viena al cursului este una din cele mai prospere zone din Europa, cu rădăcini istorice adânci de dezvoltare bazată pe facilitățile de comunicare oferite de fluviu. Afirmăm necesitatea unei amenajări inteligente și protective al patrimoniului natural.

**Următoarele acțiuni strategice contribuie la implementarea măsurii:**



- Amenajarea malului de nord în vederea atragerii acesteia în sfera activităților antropice, cu conservarea și valorificarea potențialului acvatic.

- #5. Malul nordic al fluviului este marcat de vulnerabilitate excesivă la inundații. Acțiunea antropică în această zonă este marcată de aceste riscuri care contribuie la formarea caracterului periferic al zonei.
- #6. O soluție este reprezentată de amenajarea zonei într-o manieră neinvazivă, conservatoare, de patrimoniu natural în vederea atragerii în circuitul de activități piscicole, agricole și turistice, precum și realizarea unor bazine de captare al debitului excedentar în vederea stocării și utilizării resurselor de apă pentru activități specifice, în conformitate cu restricțiile identificate<sup>31</sup>.
- #7. Efectul implementării acestui proiect este reducerea vulnerabilității la inundații, reducerea riscului la hazard natural, viabilizarea teritoriului, valorificarea multiplă a potențialului piscicol, agricol, turistic oferit de fluviu. Rezultatele scontate ale acestor intervenții sunt lacuri de captare, sisteme de irigații, amenajări de spații pentru activități socio-economice diverse generatoare de locuri de muncă și de prosperitate.
- #8. Pentru abordarea sistematică și organizată a soluțiilor este nevoie de analiza de detaliu al spațiilor recomandate pentru asemenea investiții ținând cont de interdependența aspectelor de biosferă, de navigație, de activități economice etc.
- #9. Odată identificate zonele propuse pentru investiții este necesară mobilizarea capitalurilor necesare operaționalizării acestor obiective.
- #10. Desigur, orice intervenție de amenajare ar trebui să se facă cu atragerea și implicarea activă a partenerilor de-a lungul și de-a latul fluviului.
- #11. Dificultatea majoră pentru implementarea proiectului (lanțului de proiecte) rezidă în deficiențele structurale profunde ale zonei transfrontaliere, dar și din caracterul periferic față de zona de prosperitate dunăreană, datorită distanței considerabile față de această zonă. În proiectarea acestor intervenții se impune analiza atentă a condițiilor de mediu în care se realizează intervențiile.
- Valorificarea teritoriilor reprezentate de salba de insule dunărene. Componentă complementară intervențiilor de regularizare o reprezintă valorificarea unor teritorii constituite de un număr de insule în albia Dunării aflate în condiții aproape sălbatice cu floră și faună puțin afectate de acțiune antropică.
- #18. Atragerea acestor teritorii în circuitul activităților socio-economice se va baza pe studii de fezabilitate, studii tehnice și financiare pentru fiecare sector de curs de apă/insulă.
- #19. Rezultatul scontat al implementării acestor proiecte este crearea unor spații amenajate pentru diferite activități socio-economice, în principal turistice.

---

<sup>31</sup> Definirea conceptului național de dezvoltare spațială și introducerea lui în structura Planului Național De Dezvoltare, vol. 3, cap. [5](#). Protecția și îmbunătățirea calității mediului, 5.1. Calitatea factorilor de mediu

#20. Provocarea cea mai importantă o reprezintă dificultatea amenajărilor cu conservarea în cel mai înalt grad a patrimoniului natural.

**Exemplu de proiect:** Valorificarea salbei de insule între Calafat-Rast (RO) și Vidin-Lom (BG).

#21. Sectorul de Dunăre închide o zonă peninsulară cu centrul în comuna Poiana mare, între podul de la Calafat-Vidin și linia de bac Rast-Lom, și numără peste 8 formațiuni insulare dintre care cele mai importante sunt: Calafatul Mare, Dunavți (BG), Pietriș, Nebuna și Vană. Infrastructura de acces existentă se cere întregită cu posibilități de acostare pe insule, amenajări de plaje și locuri de agrement și de practicare a sporturilor nautice.

### **b. Măsură: Îmbunătățirea accesibilității prin dezvoltarea infrastructurii de navigație**

#22. Potențialul de transport pe Dunăre și pe râurile interioare Olt și Argeș este pronunțat subutilizat. Linia de acțiune țintește valorificare Dunării și al râurilor interioare Olt și Argeș ca axe de transport în interesul vecinătăților imediate. Navigația internațională (relativ) intensă nu are un corespondent de interes local, în beneficiul imediat al zonelor limitrofe. Una din acțiunile strategice principale acestei măsuri constă în dezvoltarea sistemului de navigație pe Dunăre

#23. Fluxurile de transport au un caracter pronunțat de transport materiale și marfă cu caracter internațional. Prin acest proiect se propune ruperea cercului vicios menționat în veriga sa de condiții de navigație.

#24. Provocarea principală este asigurarea navigabilității, în toate perioadele, în condiții de siguranță. Refacerea și întreținerea șenalului navigabil reprezintă intervenția centrală în cadrul acestui proiect, alături de echiparea adecvată a porturilor dunărene și adaptarea flotei fluviale la condițiile de navigație ecologică.

#25. Rezultatele scontate ale acestei acțiuni sunt condițiile de navigare sigură și ecologică, atractivă pentru transportatorii interni și internaționali în prelungirea axei coridorului de transport VII.

#26. Valorificarea rezultatelor acestei intervenții este puternic dependentă de crearea unor centre de activități socio-economice dinamice pe secțiunea dintre Orșova și Călărași.

#27. Acțiunea este de relevanță maximă pentru SUERD, având în vedere și interesul SM neparticipante la SUERD pentru această temă și implicarea României alături de Austria în coordonarea ariei prioritare SUERD AP1.1 Navigabilitate.

- Porturi specializate pe Dunăre

#28. Problema adresată de această categorie de proiecte este aceea a dezvoltării complementare a infrastructurii de navigație. Complementaritatea specializărilor ar trebui să se bazeze pe înțelegeri între părți în vederea creșterii atractivității întregii zonei transfrontaliere.

#29. Organizat în proiect integrat de-a lungul Dunării, acesta presupune dezvoltarea unei infrastructuri de racordare la rețeaua de drumuri RO.

### c. Măsură: Îmbunătățirea accesibilității prin traversări ale fluviului și rețeaua de localități

#30. Această măsură urmărește realizarea unui plan integrator al diferitelor intervenții pe sectorul de Dunăre vizat. Acest plan strategic trebuie să aibă ca finalitate realizarea rețelei de localități de-a lungul Dunării care să genereze **cerere suficientă** pentru infrastructura de navigație reabilitată prin alte intervenții.

#31. Implementarea unui asemenea plan strategic înseamnă punerea în aplicare a unei abordări de coordonare a unor programe de finanțare și/sau de stimulare naționale, bilaterale și multilaterale, bazate pe implicarea determinantă a administrațiilor locale și regionale, având la bază un sistem exemplar de guvernare multinivel.

#32. Planul strategic propus se bazează pe rezultatele și recomandările proiectului SPATIAL finanțat din RO-BG 2017-2013. Proiectul este de relevanță SUERD și poate fi propus ca proiect strategic pentru programul CTE RO BG 2014-2020.

#### Următoarele acțiuni strategice sunt propuse în scopul implementării acestei măsuri:

- Susținerea dezvoltării armonioase a orașelor pereche – Polii urbani transfrontalieri

#### Exemple de proiecte:

- Axa de dezvoltare: București–Ruse–Veliko Târnovo+legătură feroviară regională București–Giurgiu.

#33. Proiectul propune susținerea unei tendințe de facto, care propulsează Bucureștiul în polarizator de pe axa Ruse - Veliko Târnovo, grație conectivității aeriene asigurate de București și distanțelor semnificative față de Sofia.

Proiectul propune intensificare conectivității pe partea românească prin transport rapid feroviar între Giurgiu și București-Otopeni. Conectarea la axa Ruse - Capitan Andreevo va face efectivă partea sudică a viitorului coridor IX european.

- Sistemul de poduri Giurgiu – Ruse.

#34. Podul de la Giurgiu - Ruse construit în urmă cu 60 de ani este suprasolicitat. O parte importantă din fluxul de mărfuri dinspre Turcia și Asia Mică către Hexagon se derulează pe acest pod. Se impune de urgență reconstruirea și mărirea capacității de admisiune atât în componenta rutieră cât și în componenta CF. O reparație capitală împreună cu deschiderea unui traseu alternativ de traversare ar reprezenta soluție acceptabilă.

#35. Intenția anunțată de Bulgaria de a realiza o secțiune de autostradă Ruse - Capitan Andreevo în corelare cu intenția României de a duce coridorul IX către Giurgiu crează o solidă justificare pentru această opțiune. Costul aproximativ este de 200 MEUR.

- Un nou punct de traversare România Bulgaria la Turnu Măgurele (RO)-Nikopole(BG).

#36. Sistemului de conectare transdanubiană pe sectorul româno-bulgar al Dunării îi lipsește veriga mediană de conectare cu flux rapid. Construirea unui pod între Turnu Măgurele și Nikopole este

soluția problemei. Această nouă cale de transport ar putea fi dezvoltată în contextul realizării pe același amplasament a unei hidrocentrale printr-un parteneriat între cele două țări.

- Cel puțin un nou pod peste Dunăre (posibile amplasamente: Bechet, Turnu Măgurele, Giurgiu, Călărași).

#37.

Crearea unor axe de dezvoltare Craiova – Plevna respectiv Alexandria Plevna și conectarea rapidă a Bucureștiului de Sofia reprezintă rezultatele scontate ale intervenției. Este nevoie de realizarea unui master plan de dezvoltare pe axa București – Sofia care să prevadă roluri și complementarități între centrele urbane implicate. Studiul trebuie să analizeze și posibilitatea unei lucrări hidrotehnice complexe care să includă realizarea unei hidrocentrale în zonă.

Argumentele contra acestui proiect invocă stadiul actual de dezvoltare al zonelor vizate, cele mai sărace regiuni din EU. Provocarea poate cea mai importantă este câștigarea încrederii capitalului intern așion în potențialul de creștere create de proiect

### **Măsuri teritoriale pentru granița de sud, Bulgaria în zona terestră**

#### **d. Măsură: Conectivitatea zonei terestre româno-bulgare**

**Una din acțiunile strategice importante constă în realizarea secțiunii româno-bulgare a autostrăzii Mării Negre**

#38.

Acțiunea se propune a fi răspuns la angajamentele României și Bulgariei în cadrul OCEMN<sup>32</sup> cu privire la autostrada Mării Negre. Traseul propus este Varna-Dobrich-Negru-Vodă- Cobadin- Medgidia. Problema traversării Dunării se rezolvă prin acces la podul rutier Cernavodă pentru traficul de coastă care vine din Turcia și Bulgaria. Efectul pozitiv pentru Dobrogea ar fi realizarea unei axe de transport majore nord sud în Dobrogea.

#### **e. Măsură: Dezvoltarea rețelei de localități**

**Măsura se concretizează în următoarele acțiuni strategice:**

- Crearea zonei de dezvoltare transfrontalieră Medgidia-Călărași-Silistra-Dobrich

#39.

Conceptul triunghiului de dezvoltare propune să creeze echilibru între zona costieră a graniței terestre și zona fluvială, bazat pe perechea de centre urbane Călărași și Silistra. Argument în favoarea abordării sunt inițiativele locale de construcții de drumuri transfrontaliere din POCTE RO BG 2007-2013 Lipnița-Kainargea și Dobromir-Krushari.

- Cluster transfrontalier de cooperare turistică costieră

#40.

Coasta RO-BG face parte din traseele europene turistice clasic roman, clasic grecesc, bizantin și otoman, descrise în Conceptul Național de Dezvoltare Spațială<sup>33</sup>. Racordarea la aceste trasee cu o

---

<sup>32</sup> Organizația de Cooperare Economică în zona Mării Negre

<sup>33</sup>Definirea conceptului național de dezvoltare spațială și introducerea lui în structura Planului Național De Dezvoltare, vol. 3, cap. 7.Turismul

oferă concertată poate genera beneficii mutuale atât tur-operatorilor cât și furnizorilor de servicii locale. Acțiunea poate fi considerată de relevanță ridicată pentru SUERD, aria prioritară 3 „Cultură, turism și relații intercomunitare”, coordonată de România, alături de Bulgaria.

- Management comun pentru prevenirea riscurilor

**Exemplu de proiect:** Conectarea rețelelor de electricitate și gaze la sistemul de avertizare timpurie transfrontalieră pentru cutremure de pământ.

#41. Proiectul are ca scop valorificarea unui proiect de alertare timpurie de cutremure de pământ implementat în perioada 2007-2013, care asigură semnalarea undei de șoc seismic cu 25-30 de secunde în avans, creând posibilitatea deconectării sistemelor de utilități vulnerabile (sisteme de transport, energie electrică, gaze naturale etc.).

#42. Soluția propusă este conectarea marilor furnizori de energie și utilități publice la sistemul de semnalizare în vederea deconectării sistemelor vulnerabile. Efectul implementării proiectului este creșterea gradului de siguranță a vieții și a bunurilor în raport cu cutremure de pământ catastrofale.

- Consolidarea axei de dezvoltare Constanța – Varna

#43. Acțiunea propune potențarea condițiilor existente în regiunea costieră UE la Marea Neagră. Soluția propusă este adoptarea unui plan armonizat de dezvoltare regiune transfrontalieră. Efectele, rezultatele acțiunii se vor materializa într-o zonă zonă costiere europene integrată.

#### **Măsuri teritoriale pentru granița de vest, Ungaria**

#44. Zonele cu potențial mediu de dezvoltare, măsuri de modernizare și dezvoltare a rețelelor de transport ar putea constitui elementul de impuls al dezvoltării și de aceea pentru aceste zone sunt propuse la nivelul SDTR proiecte de dezvoltare a rețelelor după cum urmează: Teritoriul transfrontalier Vest, compus din județele Timiș, Arad, Bihor, Satu Mare dispun de o rețea de cale ferată mai dezvoltată decât media teritorială însă **necesită investiții în infrastructura rutieră** care să pună în valoare sinergiile datorate vecinătății teritoriilor din Ungaria dar și pe cele ale teritoriilor montane de Vest. Această legătură poate urma **traseul Arad-Oradea-Satu Mare**.

**f. Măsură: Dezvoltarea rețelei de localități prin concentrarea eforturilor pe axe de dezvoltare**

#45. Măsura țintește (re)construirea sistemului de conectare modernă, bazat pe realitățile socio-economice la începutul secolului XXI. Se identifică câteva axe de dezvoltare cu potențial de a asigura dinamica socio-economică a microregiunii:

- Timișoara – Arad – Satu Mare – Baia Mare
- Timișoara – Arad – Szeged
- Oradea – Debrecen
- Satu Mare – Nyiregyhaza.

#### **Exemple de proiecte:**

- Cale ferată Timișoara-Szeged și Arad-Szeged în zona transfrontalieră de dezvoltare integrată Timișoara-Arad-Szeged.

#46. Provocarea constă în absența unei conexiuni de cale ferată între Szeged și cele două centre din RO, a alternativă de acces la transportu rutier. Soluția este construirea de cale ferată rapidă între Timișoara și Szeged respectiv între Arad și Szeged. Proiectul este condiționat de lărgirea capacității podului peste Tisa de la Szeged cu 2 căi de rulare.

- Cale ferată, de interes regional pentru axa de dezvoltare Oradea-Debrecen.

#47. Absența unei conexiuni de cale ferată între Oradea și Debrecen reprezintă un obstacol major în fluxurile de marfă și de pasageri dinte două centre cu dinamică de dezvoltare pronunțate. Construirea unei căi ferate rapide între cele două centre ar reprezenta o alternativă viabilă și ecologică pentru conexiunea rutieră actuală și viitoare.

- Dezvoltarea armonizată a infrastructurii aeroportuare pentru în aria Oradea Debrecen.

#48. Ambele centre intenționează să dezvolte propriul aeroport. Utilizarea judicioasă a resurselor financiare ar impune o revizuire a priorităților și crearea unui program investițional complementar în respectul interesului mutual.

- Drum expres Vállaj-Satu Mare- Baia Mare pentru axa de dezvoltare Baia Mare - Satu-Mare – Nyíregyháza.

#49. Provocarea constă în absența unei axe de transport vest-est rutier în nordul extrem al României. Racordarea la rețeaua de autostrăzi din Ungaria este singura soluție posibilă dată fiind distanța față de A3 și condițiile dificile de teren, care conduce la necesitatea construirii unui drum expres Vállaj – Satu Mare – Baia Mare.

#50. Efectul pozitiv în plan microregional se va manifesta în dinamizarea axei de dezvoltare Satu Mare - Baia Mare. În plan macroregional rezultatul va fi conectarea centrelor urbane din România la coridorul de transport rutier Viena-Budapesta în direcția Odesa.

**g. Măsură: Gestiunea integrată a bazinelor hidrografice în scopul asigurării calității apelor și reziliența la catastrofe naturale și tehnologice**

#51. Acțiunea se justifică prin poziția cheie pe care au cursurile superioare a râurilor din România care curg spre vest și necesitatea realizării unor sisteme integrate de planificare și intervenție în aria extinsă a bazinului hidrografic al Tisei.

**Exemplu de proiect:** Sistem de alertare timpurie pentru accidente tehnologice pe Crișuri

#52. Proiectul țintește instalarea unui sistem prin care accidentele tehnologice de orice fel sunt comunicate în aval și se pot pune în operare măsurile planificate în comun.

**h. Măsură: Dezvoltarea și consolidarea serviciilor medicale și de urgență pentru zona transfrontalieră**

Scopul măsurii este de a asigura o gestiune eficientă a serviciilor medicale pentru deservirea populației din zona transfrontalieră.

### Exemple de proiecte:

- Armonizarea sistemelor de asigurare de sănătate din România și Ungaria în zona transfrontalieră, odată cu consolidarea infrastructurii spitalicești în localitățile românești din zona transfrontalieră.

#53. Proiectul țintește intervenții regulatorii în sistemele celor două state, în beneficiul locuitorilor din zona transfrontalieră. Condițiile favorabile sunt date de rețelele de servicii de sănătate bine puse la punct atât la Szeged și Timișoara, cât și la Oradea și Debrecen;

- Servicii de urgență de tip integrat SMURD.

#54. Cu baza materială existentă în întreaga zonă, serviciile de intervenții integrate SMURD pot fi generalizate și specializate în nordul și în sudul zonei;

### 4.3.4.2. Măsurile teritoriale pentru zone de frontieră externă UE

#### Granița de nord Ucraina

**i. Măsură: Dezvoltarea socio-economică a zonei transfrontaliere prin** interconectarea rețelelor de localități din zona transfrontalieră

#55. Acțiunea are ca scop reducerea efectului defavorizant, periferic a localităților vizate și crearea unui mediu de dezvoltare mai integrat și mai operațional.

**Exemplu de proiect:** Zona de dezvoltare Halmeu-Nevetlenfalu:

#56. Halmeu beneficiază de gara de triaj cea mai importantă pe ecartament larg și de un punct de trecere frontieră reabilitat din fonduri europene. Traficul din zonă ar justifica dezvoltarea unor centre logistice respectiv de servicii aferente transportului intermodal rutier/ feroviar internațional.

#57. Zona de dezvoltare Sighetul Marmației – Solotvino: Între cele localități funcționează un pod peste Tisa vechi de peste 100 ani, rezervat circulației pietonale, iar Sighetul Marmației este centrul regional tradițional al zonei transfrontaliere. PATN – secțiunea I – Rețele de transport prevede construirea unui pod rutier pe Râul Tisa, la Sighetu Marmației.

#58. Zona de dezvoltare Siret-Porubne: amplasat pe axa de dezvoltare Suceava + Botosani –Cernauti in zona de polarizare potentiala a Sucevei si Cernautilor, punctul de trecere frontiară fiind echipat pentru trafic internațional EU-state partenere, perspectiva unui centru de logistică transfrontalieră se arată și posibilă și oportună. Dezvoltarea ar contribui la reducerea caracterului periferic al zonei Botoșanilor.

**i.2 Acțiune:** Protecția patrimoniului natural transfrontalier.

#59. Acțiunea vizează intervenții integrate/ armonizate în arii protejate transfrontaliere în vederea diminuării efectelor negative generate de măsuri unilaterale.

**Exemplu de proiect:** Rezervație naturală transfrontalieră Vișeu;

#60. Proiectul țintește extinderea Parcului Natural Munții Maramureșului, după standardele Natura 2000, asigurându-se coeziunea spațiului natural protejat. Provocarea principală a proiectului este efectul negativ combinat de zonă montană și zonă transfrontalieră.

### **Măsuri teritoriale pentru granița de est Republica Moldova**

#### **j. Măsură - Creșterea conectivității teritoriului și accesibilității în zona transfrontalieră**

#61. Sectorul dintre Iași și Giurgiuilești al Prutului reprezintă o barieră naturală care separă regiunea transfrontalieră în două. Rețeaua de localități și sistemul de conectare dintre localități este deficitară.

**Acțiune:** Dezvoltare zone urbane funcționale transfrontaliere

#### **Exemple de proiecte:**

- Zona de dezvoltare metropolitană transfrontalieră Iași

#62. Aria de polarizare a capitalei istorice a Moldovei este secționată de granița dintre România și Republica Moldova. Astfel, fluxurile de oameni, materiale și mărfuri sunt restricționate de accesul exclusiv pe cale ferată de la Iași la Ungheni. Se impune dublarea cu componenta rutieră a podului de la Ungheni. Potențialul industrial al municipiului este puternic limitat de emergența centrului industrial Bacău, astfel este imperios necesar ca potențialul de procesare din Iași să fie valorificată într-un triunghi de dezvoltare policentrică cu centrele Ungheni, Bălți și Chișinău din Republica Moldova. Centrul universitar Iași, cu potențialul său de cercetare, inovare și de transfer tehnologic se bazează aproape exclusiv pe teritoriul de susținere și influență din România. Cooperarea transfrontalieră cu Bălți și Chișinău pot viabiliza capacitatea zonei transfrontaliere;

- Zona de dezvoltare metropolitană Galați-Brăila

#63. Aria de polarizare extinsă a centrului bipolar Galați-Brăila este menită să conecteze sudul Republicii Moldova prin Giurgiuilești și sud-vestul Ucrainei prin centrul Reni. Cuplarea potențialelor portuare dunărene de la Brăila, Galați și Reni cu potențialul portului pe Prut de la Giurgiuilești crează un nod combinat important de navigație. Asigurarea legăturii cu alte centre urbane de pe teritoriul României poate să contribuie la creșterea importanței zonei de dezvoltare metropolitană Galați-Brăila în context regional și național (autostrada Giurgiuilești – Galați – Brăila – Slobozia – Călărași, propusă prin PATN – secțiunea I – Rețeaua de localități). Potențialul comercial al aglomerației Brăila-Galați este important atât în perspectivă națională cât și europeană. Specializarea universitară și de cercetare-dezvoltare în domeniul industriei alimentare de la Galați este deosebit de potrivită cu profilul de dezvoltare agro-alimentară a întregii zone transfrontaliere RO-MD-UA. Proiectul este 100% eligibil pentru SUERD.

#### **k. Măsură - Protejarea zonei transfrontaliere**

**Acțiune:** Gestiune integrată de riscuri

**Exemplu de proiect:** Valorificarea sistemului de avertizare timpurie de inundații pe Prut

#64. Vulnerabilitatea la inundații a localităților de pe ambele maluri ale râului se datora bazei de observare și cunoaștere cvasi-inexistente. Proiectul româno-ucraineano-moldav de avertizare timpurie pe Prutul de sus și pe Siret a creat posibilitatea dezvoltării unui sistem de prevenție și de reziliență performante,



prin reducerea hazardului evenimentelor defavorabile. Gestiunea integrată (și complementară acolo unde se impune) a hazardului de inundații cere ca autoritățile să creeze planuri de intervenții și alocare de resurse în consultare reciprocă.

## **I. Măsură - Consolidarea infrastructurii de conectare a zonei transfrontaliere**

### **I.1 Acțiune: Navigabilitatea pe Prut**

#### **Exemplu de proiect: Regularizarea cursului râului Prut**

#65. Problema pe care o abordează proiectul se referă la toate aspectele generate de un obstacol natural reprezentat de cursul râului, de la reducerea vulnerabilității la inundații, prin gospodărirea potențialului hidrologic până la navigabilitatea cursului inferior al râului. Ținta declarată al unui asemenea proiect nu poate fi agreat decât în consens între România și guvernarea din Republica Moldova la toate palierele: local, regional și național.

#66. Rezultatul scontat al implementării proiectului este vitalizarea axei de dezvoltare prin conectarea polului de creștere Iași la navigația dunăreană și maritimă, adresând izolarea accentuată al capitalei istorice a Moldovei. Proiectul poate contribui major la un sistem integrat de protecție a patrimoniului natural.

### **I.2 Acțiune: Interconectarea sistemelor de transport a energiei**

#### **Exemple de proiect:**

- Facilitarea exploatarei în cooperare a conductei de gaze naturale Iași-Ungheni

#67. Conducta de gaz cofinanțată din fonduri europene dedicate cooperării teritoriale cu statele partenere în politica de vecinătate est, va fi funcțională la începutul anului 2015. Utilizarea performantă a elementului de infrastructură astfel realizat cere în continuare eforturi de cooperare între părți atât din punct de vedere infrastructural dar și comercial și financiar.

#68. Acesta este un proiect de maximă relevanță SUERD.

- Interconectarea rețelelor de transport energie electrică

#69. Rețeaua europeană de transport energie electrică prevede conectarea sistemelor similare din statele partenere în politica de vecinătate de est, inclusiv interconectarea rețelei naționale de transport RO cu sistemul Republicii Moldova și a Ucrainei. PO de cooperare transfrontalieră trilaterală RO-UA-MD finanțează un proiect coordonat de Republica Moldova de realizare a unui studiu de fezabilitate a interconectării rețelelor din România, Republica Moldova și Ucraina.

#70. Proiectul țintește investiția în realizarea practică a interconectării. Proiectul este unul de mare importanță pentru coeziunea teritorială în regiunea Dunării (SUERD)

- Construcția cel puțin a două porturi noi pe Prut, locații posibile: Oancea, Fălciu, Risești, Prisăcani.

Proiectul de Pod peste Prut, la Fălciu (RO) țintește reducerea discontinuităților dintre rețelele de transport rutier din România și Republica Moldova. Locația propusă se justifică prin necesitatea unei

conexiuni mai scurte și mai rapide între Bârlad și Cantemir (MD) și prin asigurarea unui punct de trecere frontieră suplimentară între PTF Oancea și PTF Albița.

În vederea reducerii discontinuițiilor dintre cele două state au fost propuse și alte proiecte: pod rutier la Ștefănești (RO), pod rutier și feroviar la Galați - Giurgiulești (RO-MD)

Pod rutier și de cale ferată peste Prut, la Ungheni (MD). Un obstacol determinant în dezvoltarea zonei metropolitane Iași este absența accesului rutier între Iași și Ungheni. Podul actual de cale ferată este pe ecartament normal și monolinie.

#71.

Proiectul țintește dezvoltarea unui terminal de CF cu ecartament larg la Iași, și conducerea acestuia peste graniță pe podul rutier și de CF propus.

- Infrastructură de gestiune trafic la podul Rădăuți-Lipcani

#72.

Între Rădăuți Prut și Lipcani s-a construit din fonduri ISPA un pod peste Prut. Accesul dinspre Rădăuți Prut este îngreunat de faptul că între pod și localitate se află aria de inundare a Prutului, iar calea de acces construit este în zonă inundabilă. Pe partea RO nu există dotarea necesară pentru operarea unui punct de trecere a frontierei conform cerințelor europene. Proiectul țintește realizarea tuturor elementelor de infrastructură suplimentare pentru a operaționaliza podul construit.

#### **Granița de est Ucraina – sectorul Giurgiulești Dunăre – Marea Neagră - Brațul Chilia**

#### **m. Măsură - Protecția patrimoniului natural Delta Dunării**

**Exemplu de proiect:** Observator ecologic transfrontalier

#73.

Schimbul de informații poate constitui un prilej foarte bun de a crea o platformă de comunicare între părțile implicate. Stabilirea fenomenelor monitorizate și a indicatorilor aferenți este un exercițiu de cooperare, și constituie o premisă majoră.

#### **Granița de sud-vest Serbia fluvială (Valea Timocului) - Gura Nerei**

#### **n. Măsură - Îmbunătățirea infrastructurii de accesibilitate și de comunicație**

#74.

Defileul Dunării oferă peisaje de o rară frumusețe, puțin atinsă de acțiunea antropică. Crearea facilităților de mobilitate acvatică, velo sau pietonală ar contribui la valorificarea acestei zone.

**Acțiune:** Dezvoltarea infrastructurii pentru turism ecologic

**Exemple de proiecte:**

- Drum de biciclete Orșova – Gura Nerei

#75.

Infrastructura necesară cuprinde căi de rulare, semnalizare adecvată, locuri de odihnă, situri de observare etc. Distanța de acoperit cu pistă de biciclete este de cca. 150 de km pe malul românesc.

- Protecția comună a patrimoniului natural și cultural

#76.

Proiectul țintește acțiunea coordonată a partenerilor din Serbia și din România și în cooperare cu autoritățile în amonte de zona vizată, în vederea asigurării calității apei Dunării, a semnalizării eventualelor riscuri etc.

- Infrastructură pentru sporturi nautice și recreative.

#77. Proiectul propune amenajarea unor porturi pentru ambarcațiuni ușoare atât pentru practicanții sporturilor cu vâsle, pagaie și rame cât și pentru pescari. Stimularea dezvoltării de infrastructura de servicii conexe de cazare și alimentație. Proiect cu mare relevanță SUERD.

### **Granița de sud-vest Serbia terestră Gura Nerei – Triplex Confineum Beba Veche**

#78. Zona metropolitană Timiș și în zona transfrontaliere Sud-vest non-UE rețeaua rutieră va cunoaște dezvoltare deoarece în perioada următoare legături rutiere ale rețelei TEN-T sunt planificate pentru implementare, condiții în care statutul de zone cu potențial de dezvoltare cel puțin nu va fi prejudiciat din cauza stagnării rețelei rutiere.

#79. Zona mai este caracterizată de rețelele de navigație și irigații construite la sfârșitul sec XIX, abandonate, din care numai canalul Bega mai este funcțional, dar care reprezintă un potențial de dezvoltare important.

#### **o. Măsură - axa de dezvoltare Timișoara - Belgrad**

#80. Aria de polarizare a Timișoarei dar și conectarea la polul Belgrad cere o accesibilitate sporită în direcția sud sud-est, inclusiv la alternativa de acces la coridorul IV paneuropean. Crearea unei axe de dezvoltare Timișoara Belgrad poate facilita schimburi de toate felurile cu o piață emergentă în care interesele pot fi promovate mutual.

#### **Exemplu de proiect: Autostrada Timișoara-Vrsec-Beograd**

#81. Proiectul țintește ameliorarea accesibilității rutiere pentru Timișoara și regiunea de vest. Construirea unei autostrăzi Timișoara Belgrad poate fi de interes și în perspectivă paneuropeană ca o axă nord-sud care să conecteze două brațe ale coridorului IV. Efectele scontate ale proiectului implementat vizează atât activitatea economică proprie regiunii dar și rolul de regiune de tranzit pentru fluxurile majore dinspre Istanbul către nordul Europei. Cost aproximativ 900 MEUR.

### **4.3.5. Zona costieră**

#82. Zona costieră prezintă specificități teritoriale marcate de următoarele realități:

- a. Zona costieră din România împreună cu zona similară de în Bulgaria reprezintă și zona costieră la Marea Neagră a Uniunii europene. Interesul Uniunii Europene pentru zona sa costieră la Marea Neagră este exprimat prin Sinergia Mării negre<sup>34</sup> precum și de propunerea de directivă privind gestiunea integrată costieră și planificare spațială maritimă<sup>35</sup>.
- b. Zona costieră din România (și din Bulgaria) este și *zonă transfrontalieră* de tip bazin maritim și în consecință teritoriu eligibil pentru programe de cooperare teritorială europeană.

<sup>34</sup> Bruxelles, 11.4.2007COM(2007) 160 final Comunicarea Comisiei către Consiliu și Parlamentul european - sinergia Mării Negre – o nouă inițiativă de cooperare regională

<sup>35</sup> Brussels, 12.3.2013, COM(2013) 133 final 2013/0074 (COD) - Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL establishing a framework for maritime spatial planning and integrated coastal management

- c. Deși comunicarea Comisiei Uniunii Europene privind Oportunitățile de Creștere Albastră pentru creșterea durabilă în regiuni maritime<sup>36</sup> nu se face nicio referire concretă la Marea Neagră, este evident că pe termen mediu și lung propunerile cuprinse în Comunicare vor fi aplicabile și României.

#83. Aceste realități impun odată în plus tratarea specifică a zonei.

#84. Planul de integrat de management costier va deveni o obligație a statelor membre, după adoptarea propunerii de directivă menționată. Este de dorit ca filozofia de dezvoltare durabilă în zone maritime subsumată în conceptul de Creștere Albastră să fie adoptată și de România. Toate măsurile și acțiunile propuse se înscriu ca propuneri pentru susținerea tendințelor menționate.

**a. Măsură: Dezvoltarea zonei costiere a Mării Negre pe baza unui plan de amenajare integrat al teritoriului zonal**

**Acțiune:** Sprijinirea dezvoltării rețelei de localități

#85. Acțiunea are ca obiectiv dezvoltarea echilibrată a rețelei de localități cu atenție deosebită pe conservarea identității teritoriale și naturale a subzonelor.

#86. Obiectivul este specializarea potrivită a funcționalității localităților astfel ca direcții diferite de dezvoltare să nu se jeneze reciproc, astfel de exemplu obiectivele de nod energetic al Constanței ar trebui să nu influențeze capacitatea turistică din Mamaia-Năvodari.

**b. Măsură: Intervenții pentru conservarea și valorificarea subsistemului natural costier**

**Acțiune:** Creșterea nivelului de reziliență față de riscurile specificede hazard natural/ tehnologic

**Exemplu de proiect:** Reducerea vulnerabilității localităților la inundații cauzate de fenomene de precipitații torențiale.

#87. Proiectul adresează problema din ce în ce mai frecventă a unor precipitații hiper-abundente care crează probleme acute în funcționalitatea localităților costiere. Intervenții în sistemele de stocarea a apelor excedentare dar și în sistemele de canalizare a localităților sunt necesare.

**Exemplu de proiect:**

- Intervenții de amenajare de protecție a plajelor față de efectele erozive marine

#88. Acțiunea curenților marini dar și efectele schimbărilor climatice au generat pierderi importante de faleză pe coasta românească. Intervențiile sunt de mare complexitate și presupun construcții dificile. Intervențiile trebuie proiectate și realizate în cooperare maritimă intensă, în vederea obținerii certe a rezultatelor scontate.

---

<sup>36</sup> Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions Blue Growth opportunities for marine and maritime sustainable growth /\* COM/2012/0494 final \*/

- Sistem de protecție a patrimoniului natural la vărsarea Dunării în Marea Neagră

#89.

Protecția patrimoniului natural unic al deltei Dunării trebuie să realizeze echilibrul acțiunilor prevăzute de Strategia Deltei Dunării;

### **c. Măsură: Intervenții pentru asigurarea conectivității zonei de coastă, atât față de teritoriul de influență cât și între centrele costiere românești**

#### **c.1 Acțiune: Infrastructura rutieră și de cale ferată nord-sud**

##### **Exemplu de proiecte:**

- Cale ferată dublă, electrificată Constanța- Mangalia respectiv Medgidia-Tulcea.

#90.

Dublarea și electrificarea căii ferate Constanța-Mangalia și a căii ferate Medgidia-Tulcea ar crește potențialul transportului multimodal în zona costieră. Conectarea nodului TEN-T Constanța cu centrele socio-economice complementare Tulcea și Mangalia ar facilita construirea unei axe de dezvoltare dobrogene.

- Infrastructură aeroportuară pentru modul complementar de transport aviatic

#91.

Ținta intervențiilor este extinderea rețelei aeroportuare existente (Tulcea, Mihail Kogălniceanu) cu amenajări pentru hidroavioane în conexiune cu porturile navale, respectiv la Mangalia, Constanța și Sulina. Efectul intervențiilor ar crea modalități rapide de transport de pasageri între zone de interes turistic ridicat.

#### **c.2 Acțiune: Intensificarea cooperării între porturile românești**

##### **Exemple de proiecte:**

- Cooperare portuară Sulina-Constanța-Mangalia

#92.

Conceptul proiectului este dezvoltarea infrastructurilor portuare complementare care să răspundă cererii de transport mărfuri și pasageri din UE către bazinul Mării Negre. Pentru a reduce gradul ridicat de izolare a Deltei Dunării, dezvoltarea transportului naval de mărfuri și pasageri între porturile Sulina, Constanța și Mangalia este esențial.

- Infrastructură portuară pentru transport de gaz natural lichefiat

#93.

Conceptul proiectului are la bază strategii energetice cu rădăcini în AGRI, dar și în directivele europene privind politicile legate de combustibilii utilizați în navigație și transport rutier bazat pe gaz lichefiat. Proiectul țintește promovarea portului Constanța ca nod european energetic.

#94.

Proiectul propune realizarea unei infrastructuri de încărcare-descărcare de containere specializate pentru gaz lichefiat în portul Constanța și a unei stații de mare capacitate pentru procesarea gazului lichefiat și punerea în circuitul național și european de gaze natural.

### **d. Măsură: Dezvoltarea potențialului turistic a zonei costiere românești.**

#### **d.1 Acțiune: Intervenții în potențialul de primire vizitatori**

**Exemple de proiecte:** Spații de cazare variate, accesibile, Creșterea gradului de siguranță al turistului. Intervențiile pot avea caracterul de stimulare a inițiativei preponderent private.

**d.2 Acțiune:** Valorificarea patrimoniului construit și cel natural

**Exemplu de proiect:** Crearea clusterelor de furnizori de serviciu și de atracții turistice.

#95. Zona costieră românească este inclusă în 4 din cele 7 trasee turistice identificate.<sup>37</sup> Traseele clasic roman, clasic grec, bizantin și otoman sunt modelele propuse de urmat. Proiectul promovează conceptul de cooperare și sprijinire reciprocă de furnizori de diferite servicii. Se propune conectarea clusterului românesc la cele naționale (în principal) din Bulgaria, Turcia.

**d.3 Acțiune:** Consolidarea infrastructurilor portuare de la Marea Neagră în scopuri turistice

**Titlu proiect:** Includerea porturilor românești în lanțurile de croaziere maritime – sistemul de „harbor break”.

#96. Conceptul proiectului se bazează pe dezvoltarea capacității de retenție de pasageri pe vase sau în facilități terestre cu atracții specific pregătite pentru populația țintă. Preluarea modelului promovat de Istanbul, Burgas și Odessa

**e. Măsură: Inițierea și promovarea politicii maritime integrate la Marea Neagră și susținerea inițiativelor de „creștere albastră”**

#97. Măsura țintește adoptarea sistemului de politici publice care să asigure gestiunea resurselor maritime într-un mod integrat, având la bază modelul politicilor similare adoptate la alte zone costiere din Uniunea Europeană. Conceptul de „creștere albastră” se bazează pe exploatarea neinvazivă a resurselor maritime de orice natură, de la extracția de hidrocarburi până la pescuitul maritim.

#98. Planificarea maritimă integrată europeană la Marea Neagră are șanse să atragă atenția spațiului UE asupra potențialului Mării Negre numai prin demonstrarea unei cooperări exemplare între România și Bulgaria.

# CAPITOLUL 5 – Implementarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României

## 5.1 Cadrul de implementare

#1. Strategia de dezvoltare teritorială a României reprezintă documentul strategic național pentru întreg sistemul de planuri de urbanism și documentații de amenajarea teritoriului.

#2. Prin natura sa, SDTR este un document cu caracter director conținând un set de măsuri teritoriale și acțiuni strategice cu rol în modelarea spațiului național în scopul asigurării unor condiții atractive de viață pentru populație și pentru susținerea dezvoltării economice.

#3. Având la bază caracterul integrator al Strategiei de dezvoltare teritorială a României, precum și poziția documentului strategic în ierarhia sistemului de amenajarea teritoriului și urbanismului, măsurile pe care se sprijină procesul de implementare a SDTR sunt încadrate în două direcții principale:

- Măsuri de implementare specifice domeniului amenajării teritoriului și urbanismului;
- Măsuri de implementare specifice domeniilor politicilor sectoriale cu impact teritorial.

## 5.2 Măsuri de implementare

#4. Măsurile de implementare reunesc un set de acțiuni având drept scop consolidarea, modificarea sau crearea cadrului normativ, infrastructurilor interinstituționale și instrumentelor de sprijin a SDTR.

#5. Măsurile de implementare specifice domeniilor politicilor sectoriale sunt privite prin perspectiva celor patru dimensiuni (dimensiunea normativă, structurală, funcțională și investițională) și conține, după caz, acțiuni aferente pentru fiecare dimensiune.

### 5.2.1 Măsuri de implementare specifice domeniului amenajării teritoriului și urbanismului

#6. Procesul de pregătire și de asumare a SDTR este o oportunitate pentru a promova necesitatea de a înțelege nevoia de integrare a domeniilor de planificare și folosirea teritoriului ca suport pentru susținerea proceselor de dezvoltare.

#7. Sistemul de planificare teritorială se bazează pe un set de planuri, instituții și proceduri care asigură un cadru de planificare pentru toate nivelurile administrative. Pentru a deveni un instrument optim în scopul susținerii procesului de implementare a Strategiei de dezvoltare teritorială a României, sistemul actual de planificare teritorială necesită schimbări radicale, atât din perspectiva instrumentelor de planificare, cât și a proceselor sau structurilor de gestionare a dezvoltării.

#8. Problemele și provocările sistemului de planificare strategică teritorială în România vor fi deci reliefate pe următoarele paliere: infomații, atribuții, resurse umane, și interacțiuni între actorii planificării.

#### a. Planificare și informație

#9. Dinamicile urbane globale rămân o necunoscută pentru majoritatea autorităților locale. Aceasta nu se întâmplă pentru că nu le pasă de ce se petrece în alte orașe; ba chiar din contră, mulți primari sunt

foarte dornici să învețe de la omologii lor. Acest lucru se întâmplă pentru că orașele sunt greu de studiat. În primul rând există o problemă a datelor. Datele locale sunt de cele mai multe ori greu de obținut și, chiar și atunci când acestea sunt disponibile, domeniul și scara la care se face analiza ridică o serie de provocări. Cel mai important, este greu de determinat unde începe un oraș și unde se termină. Este bine cunoscut faptul că zonele funcționale ale orașelor se suprapun de cele mai multe ori peste granițele juridictionale. Astfel, pentru a înțelege economia unui oraș și impactul social și de mediu al acesteia, trebuie să privim lucrurile la scară mult mai largă. Felul în care trebuie definită această scară în mod precis și corect este totuși o problemă care nu a fost rezolvată până acum. Dat fiind că orașele sunt organisme vii aflate în dinamică, de cele mai multe ori este greu să le comparăm cu o linie de referință stabilă de-a lungul unor perioade mai lungi de timp.

#10.

România nu dispune încă de un cadastru general conținând date esențiale complete pentru întregul teritoriu al țării privind delimitarea unităților teritorial-administrative, a proprietăților, a suprafețelor cu destinație economică (inclusiv imobiliar-edilitare), imobilelor, ecosistemelor terestre și acvatice (inclusiv arealele protejate), siturilor cu valoare istorică (inclusiv cele arheologice) sau cele făcând parte din patrimoniul cultural.

#11.

Se estima în 2009 ca finalizarea cadastrului general la nivel național pe baza planului cadastral index va putea avea loc estimativ în jurul anului 2020, având ca rezultat:

- Asigurarea unei baze reale în vederea garantării dreptului de proprietate;
- Susținerea dezvoltării pieței imobiliare și a creditului ipotecar;
- Stabilirea unei baze reale de impozitare;
- Asigurarea transparenței și a accesului la informația publică.

#12.

Măsurile de implementare:

- realizarea unui sistem de bănci de date urbane;
- realizarea metodologiei de monitorizare a impactului teritorial a politicilor și strategiilor sectoriale
- realizarea indexului de dezvoltare teritorială și a metodologiei aferente.

## **b. Planificarea teritorială și resursele umane**

#13.

**Una dintre provocările principale ale instituțiilor cu responsabilități în amenajarea teritoriului și urbanismului din România este lipsa de resurse umane specializate.** Pentru cele mai multe dintre acestea, specialiștii însărcinați cu problemele de amenajare a teritoriului vin din domeniul arhitecturii. România are cea mai mică densitate de arhitecți pe 1.000 de persoane din UE, așa încât se poate spune de la început că nu există numărul absolut necesar de specialiști pentru a prelua o astfel de sarcină. Situația este și mai îngrijorătoare când se compară diferite regiuni din România. Pe lângă cifrele absolute, România duce lipsă de combinația de calificări necesară pentru amenajarea teritoriului. Există foarte puțini specialiști în amenajarea teritoriului cu o formație în sociologie și demografie urbană, economie urbană sau calitatea mediului. Există doar câteva universități din România care predau urbanismul (în special în București, Cluj-Napoca, și Iași), iar acestea nu pot acoperi necesitatea actuală de specialiști în domeniul amenajării teritoriului.

#14.

Pe lângă lipsa de personal și slaba lor pregătire profesională, există și problema lipsei de training pentru angajații din administrația publică centrală și locală pe tematica planificării teritoriale strategice: O simplă analiză a Agenției Naționale a Funcționarilor Publici (ANFP), care oferă, prin



centrele regionale, pregătire și perfecționare profesională pentru angajații administrațiilor publice, scoate în evidență faptul că planificarea nu reprezintă o prioritate în perioada de training. Dintr-un total de 290 de programe de training pentru prima jumătate a acestui an, doar două abordează problema planificării, axându-se pe probleme precum participarea publică la planificare și aspectele administrative în emiterea autorizațiilor de construcție.

#15. Măsurile de implementare:

- întărirea capacității locale pentru planificare și implementarea planurilor: personal suficient, cu pregătire și calificări suficiente, cu acces la resurse.

### c. Planificarea teritorială și instrumentele de planificare

#16. Cadrul legal general al amenajării teritoriale și urbanismului creează o ierarhie complexă și clară de planuri și strategii pentru toate nivelurile administrative. Toate aceste planuri sunt obligatorii, avizate în mod oficial de lege, iar prevederile lor sunt obligatorii pentru toate părțile publice sau private. Cu toate acestea, practica planificării este deconectată de cadrul oficial creat prin lege. Multe autorități eșuează în crearea acestor planuri, sau simpla existență a planurilor nu înseamnă că previziunile sunt îndeplinite sau cel puțin monitorizate. Situația se regăsește la toate nivelurile de instituții mandatate.

#17. **Per ansamblu, instrumentele de planificare spațială nu au avut o performanță foarte bună în România.** Marea majoritate a unităților administrativ-teritoriale nu au planuri de amenajare și/sau de urbanism formulate sau au planuri care sunt în afara termenului legal de valabilitate; dintre cele care au planuri spațiale, puține implementează și pun în aplicare aceste planuri în mod eficient; dintre cele care reușesc într-adevăr să pună în aplicare și să implementeze planurile, multe sunt contestate în justiție ca urmare a intereselor private, care pun în discuție caracterul normativ al acestor planuri. La aceste inconveniențe se poate adăuga faptul că, adesea, corelarea dintre planuri se face greu din cauza secvențierii slabe (de exemplu, planurile de nivel inferior sunt elaborate înaintea planurilor de nivel superior), din cauza dificultății de a face referire la planurile de nivel superior (planurile de amenajare a teritoriului județelor, în special, tind să includă o listă lungă de date și informații, care sunt adesea irelevante), dar și ca urmare a variației de calitate între diferitele planuri. În plus, există o dublare a eforturilor între partea strategică a planurilor de amenajare a teritoriului (adică analiza socio-economică și de mediu a zonei analizate) și strategiile de dezvoltare întocmite de autoritățile locale. Există o incidență mai mare a strategiilor de dezvoltare la nivel local (deși acestea nu sunt obligatorii pentru autoritățile locale), și o incidență mai mică a planurilor de amenajare a teritoriului. Când atât strategia de dezvoltare, cât și planul de amenajare a teritoriului sunt întocmite, există adesea o insuficientă corelare între acestea două.

#18. Corelarea planurilor teritoriale județene cu planurile de la nivel superior (de exemplu, planul național) se face mai ușor dacă planurile de la nivelurile superioare sunt simplificate. Planul național de amenajare teritorială oferă o structură bună în acest sens. Secțiunile sale individuale sunt relativ schematice și oferă linii directoare majore pentru planurile de la nivelurile inferioare (de exemplu, sistemul național de orașe, infrastructura majoră planificată, zonele de risc, zonele protejate etc.). Astfel de planuri nu sunt greu de respectat. Alte planuri de nivel superior (de exemplu, planurile de amenajare teritorială regională și zonală) sunt mult mai greu de respectat. Acestea conțin de obicei analize extinse, o mulțime de date și o supraabundență de hărți. La aceasta se poate adăuga faptul că planurile regionale și zonale nu au caracter directiv – adică planurile de la nivel inferior nu trebuie neapărat să se coreleze cu acestea, deși este recomandat să o facă.

#19. Este clar că ultimul deceniu a adus o creștere a numărului de exerciții de planificare strategică. Declanșată de evoluția legilor ce au impus documentele de amenajare teritorială și urbanism, ca și integrarea în UE, care a necesitat planuri strategice documentate, care să justifice distribuția fondurilor, atât autoritățile centrale, cât și cele locale au elaborat și au avizat treptat o gamă întreagă de planuri strategice. Acest lucru este fără îndoială un lucru pozitiv, deoarece crește atenția acordată problemelor de dezvoltare. S-au creat condiții pentru intervenții publice mai eficiente și a fost sesizată o creștere a experienței în exercițiile pentru planificare strategică.

#20. Analiza documentelor strategice complementare indică o integrare și o adoptare limitate în ceea ce privește prevederile privind amenajările teritoriale.

#21. Autoritățile locale par a fi mai dispuse să elaboreze documente care oferă orașelor o direcție strategică. În general, există mai multe strategii locale de dezvoltare actualizate decât PUG-uri actualizate, deși strategiile de dezvoltare locală nu sunt cerute prin lege. Mai mult decât atât, multe autorități locale au fost, de asemenea, dornice să elaboreze strategii sectoriale care să răspundă unei anumite direcții prevăzute pentru oraș (de exemplu, dezvoltarea turismului, competitivitatea, dezvoltarea durabilă etc.). Acesta este un alt indiciu că planul spațial nu este perceput ca jucând un rol strategic în dezvoltarea la nivel local. Acest lucru este unul dintre aspectele cheie care trebuie să fie abordate.

#22. Nivelul urban este cel în care instrumentele de planificare spațială pot juca cel mai important rol. Orașele sunt cele în care dinamica spațială sunt cele mai pronunțate și unde spațiul este modificat cel mai adesea. Cu toate acestea, există puține analize care scot în evidență dinamica urbane și provocările legate de spațiu. Într-un fel, cadrul de reglementare și instituțiile abilitate au doar noțiuni vagi în ceea ce privește problemele pe care încearcă să le soluționeze. Pe deasupra, un mare număr de orașe par a nu vedea în planificarea spațială un instrument strategic de dezvoltare durabilă.

#23. Măsuri de implementare

- Revizuirea cadrului metodologic de realizare a documentațiilor de amenajarea teritoriului și urbanism;
- Reformarea legislației în domeniu: lege unică pentru amenajarea teritoriului, urbanism și autorizarea construcțiilor;
- Realizarea Codului urbanismului;
- Revizuirea sistemului de Planuri de amenajare a teritoriului național (PATN) și actualizarea cu prioritate a PATN- Rețeaua de localități
- Simplificarea și „standardizarea” structurii pentru diversele tipuri de planuri – ghiduri metodologice clare, detaliate.

### 5.2.2 Măsuri de implementare specifice domeniilor politicilor sectoriale cu impact teritorial

#24. Această secțiune reunește totalitatea măsurilor pe care instituțiile de la nivel central, cu rol în planificarea dezvoltării unui anumit domeniu, necesită a le stabili în scopul sprijinirii procesului de implementare a Strategiei de dezvoltare teritorială a României.

#25. Măsurile de implementare conțin o serie de acțiuni specifice domeniilor de politică sectorială prin raportare la obiectivele SDTR și sunt analizate prin intermediul a patru dimensiuni principale, respectiv:

- a. Dimensiunea normativă și de reglementare - conține totalitatea acțiunilor care au drept scop modificarea și consolidarea cadrului normativ și de reglementare (ex. acțiuni ce urmăresc o schimbare normativă în scopul asigurării unei integrări a domeniului de politică sectorială cu prevederile SDTR);
- b. Dimensiunea structurală – conține totalitatea acțiunilor ce au drept scop consolidarea, dezvoltarea sau înființarea unor mecanisme și structuri instituționale pentru implementarea SDTR (Ex. măsuri ce vizează înființarea de grupuri de lucru, comitete sau alte mecanisme instituționale care constituia baza cooperării multisectoriale);
- c. Dimensiunea funcțională – conține totalitatea acțiunilor ce au drept scop consolidarea unei proceduri, a unor instrumente sau a unor abordări de lucru (ex. acțiuni privind corelarea bazelor de date și informații sau a procedurilor de lucru – avizelor);
- d. Dimensiunea investițională – conține totalitatea acțiunilor care stabilesc cadrul intervențiilor de finanțare a măsurilor teritoriale și acțiunilor Strategiei de dezvoltare teritorială a României (ex. acțiuni de prioritizare a investițiilor sectoriale în raport cu obiectivele și măsurile teritoriale stabilite la nivelul SDTR).

#26.

Cele patru dimensiuni fixează cadrul de implementare pentru Strategia de dezvoltare teritorială a României în raport cu politicile sectoriale cu impact teritorial.

#27.

**Matrice privind măsurile de implementare în domeniile prioritare (transporturi, economie, educație, agricultură etc.) pentru care este necesară corelarea politicilor sectoriale cu prevederile Strategiei de dezvoltare teritorială a României**

Acțiune	Dimensiunea normativă	Dimensiunea structurală	Dimensiunea funcțională	Dimensiunea investițională

Se va completa după etapa de consultare publică

### 5.3 Sistemul de monitorizare și evaluare al SDTR

#### 5.3.1 Necesitatea monitorizării și evaluării

#17.

Activitățile de monitorizare au în vedere în principal urmărirea progresului realizat pe parcursul implementării strategiei, în timp ce activitățile de evaluare compară realizările de la anumite momente, ce și cum s-a implementat, cu țintele anterior propuse, inclusiv modul de implementare a politicilor specifice. Diferite instituții și organizații implicate în implementarea politicilor vor furniza date pe măsură ce contribuie la desfășurarea procesului.

#18. Se monitorizează:

- Sensul pozitiv sau negativ al dinamicii fenomenelor socio-economice în plan teritorial
- Atingerea obiectivelor generale și specifice
- Stadiul derulării programelor / măsurilor

#19. În cazul **SDTR**, monitorizarea și evaluarea urmăresc:

- **Starea teritoriului**
- **Nivelul de coeziune și competitivitate teritorială**
- **implementarea strategiei.**

### 5.3.2 Obiective principale

- Constituirea de fluxuri informaționale care urmăresc implementarea SDTR. Instituții implicate: MDRAP, Ministerele de resort, autoritățile administrației publice locale de la nivelul județelor, comunelor, orașelor și municipiilor.
- Descrierea periodică a disparităților teritoriale demografice, economice și sociale
- Estimarea gradului de coeziune teritorială și competitivitate la diferite niveluri administrativ-teritoriale
- Oferirea de feed-back pentru revizuirea periodică a SDTR

### 5.3.3 Aranjamente instituționale necesare activității de monitorizare și evaluare

#20. Pentru desfășurarea activităților de monitorizare și evaluare este necesară **planificarea** clară a **activităților** de desfășurat, a **mijloacelor** și **informațiilor** necesare.

#21. Etapa următoare constă în definirea indicatorilor și identificarea instituțiilor furnizoare de date.

#22. În cadrul MDRAP se creează un Grup de monitorizare, cu atribuții specifice pe cele două componente ale activității:

Componente ale activității	Număr experți
Starea teritoriului (inclusiv indicatori coeziune teritorială și competitivitate)	
Implementarea SDTR	

#23. Unitatea de monitorizare urmează să gestioneze baza de date cu indicatorii care ilustrează dinamica social-economică a teritoriului și indicatorii de rezultat / de impact legați de îndeplinirea măsurilor din strategie. Indicatorii (în special cei din a doua categorie) vor fi definitivați în cadrul procesului consultativ cu actorii relevanți.

#24. **Calitatea datelor** oferite în vederea monitorizării și evaluării SDTR este deosebit de importantă pe tot parcursul activității. Cooperarea dintre MDRAP și instituțiile implicate în culegerea și furnizarea datelor este crucială pentru a asigura buna înțelegere și definire a indicatorilor, precum și pentru **definirea unor metodologii comun agreeate de culegere a datelor.**

#25. Sistemul de monitorizare va fi verificat și **reactualizat periodic**, anual, pentru a include noile reorientări strategice ori de politici.

### 5.3.4 Actori și responsabilități

- **MDRAP** monitorizează **implementarea SDTR, starea teritoriului național, gradul de coeziune și competitivitate teritorială** prin unitatea de monitorizare. În mod concret MDRAP se va concentra pe monitorizarea indicatorilor specifici acestor domenii. **INS** va avea un rol deosebit de important, urmând să furnizeze o mare parte din datele primare necesare pentru acest demers.
- Unitatea de Evaluare a Investițiilor Publice, înființată în cadrul Ministerului Finanțelor Publice, va contribui la întărirea controlului calității în procesele de elaborare, prioritizare, evaluare și gestionare a proiectelor noi de investiții publice. În luna martie au fost aprobate prin HG normele metodologice privind prioritizarea proiectelor de investiții publice. Cele 4 principii luate în considerare în acordarea și justificarea punctajelor pentru proiectele de investiții publice se numără:
  - justificarea economică și socială a proiectului,
  - impactul de mediu,
  - suportabilitatea și sustenabilitatea financiară,
  - oportunitatea proiectului în contextul strategiilor sectoriale sau naționale și performanța în implementare.
- La nivelul **ministerelor/agențiilor** vor fi monitorizate acele aspecte acceptate și înglobate în strategiile sectoriale. Astfel, ministerele și agențiile care se vor implica în mod concret în implementarea **SDTR** au responsabilitatea culegerii indicatorilor specifici care le permit o bună desfășurare a activității. Aceste date trebuie raportate către MDRAP astfel încât să se asigure o alimentare periodică a bazei de date.
- Pentru programele implementate de către administrația publică locală: **autoritățile administrației publice locale de la nivelul județelor, comunelor, orașelor, municipiilor, precum și instituțiile prefectului.**

### 5.3.5 Livrabile ale sistemului de monitorizare:

1. **Raportul anual privind starea teritorială a României**, pentru aflarea dinamicii dezvoltării teritoriale, a modului de evoluție pe indicatori a zonelor urbane funcționale din punct de vedere al creșterii economice, gradului și modului de utilizare a resurselor, rezultatelor combaterii sărăciei și disparităților între oameni și teritorii. Va include și prezentarea indicatorilor privind coeziunea teritorială și competitivitatea teritorială.
2. **Raportul anual de monitorizare a implementării SDTR** prin colectarea de informații de la toate instituțiile implicate care vor furniza date către unitatea de monitorizare în luna martie a fiecărui an referitoare la activitatea anului anterior.
3. **Raportul final de activitate** privind implementarea SDTR (2035) și evaluarea ex-post.

### 5.3.6 Indicatori de monitorizare

- **Starea teritoriului / dinamica teritorială**

Poate fi folosit ca punct de plecare setul de indicatori minimali (proiect Observator Teritorial – anexa 1) și setul *Indicatori primari privind monitorizarea dinamicii teritoriale*, elaborat de SOFT BUS (anexa 2).

- **Nivelul de coeziune teritorială**

#18.

Pentru măsurarea nivelului de coeziune teritorială sunt relevanți indicatorii rezultați în cadrul proiectului ESPON INTERCO (2010-2012):

- 7 teme ce surprind obiectivele coeziunii sociale:
  - Performanțe economice și competitivitate
  - Calitatea mediului
  - Incluziune socială și calitatea vieții
  - Teritorii inovative
  - Acces la servicii, piețe și locuri de muncă
  - Cooperare teritorială și guvernare
  - Dezvoltare teritorială policentrică
- 4 categorii de indicatori pentru fiecare temă (schimbare, structură, context, necesari, dar dificil de calculat)
- Nivel teritorial în rapoartele INTERCO: NUTS 0 → NUTS 3 (variază de la indicator la indicator).

#19.

Setul final de indicatori ai coeziunii teritoriale poate constitui un punct de plecare în elaborarea componentei privind sistemul de monitorizare.

Obiective teritoriale	Indicatori	Nivel inferior posibil de calculat
Economii locale puternice care să asigure competitivitatea globală	PIB pe cap de loc la PPC Rata șomajului Rata de dependență demografică Productivitatea muncii în industrie și servicii Productivitatea muncii pe persoană ocupată	NUTS 3 LAU 2* LAU 2 NUTS 2 NUTS 2
Teritorii inovative	Populația între 25-64 cu educație terțiară Cheltuieli cu C&D Rata ocupării populației între 20 și 64 ani	LAU 2* NUTS 3 NUTS 3 (LAU 2*)
Incluziune și calitatea vieții	Venitul disponibil al gospodăriei Speranța de viață la naștere Ponderea persoanelor care au abandonat școala Disparități de gen Disparități în rata șomajului pe sexe Indicele de îmbătrânire demografică	NUTS 2 NUTS 3 NUTS 3 LAU 2 LAU 2 LAU 2
Regiuni atractive cu valoare ecologică și capital teritorial ridicat	Vulnerabilitatea potențială la schimbări climatice (ESPON Climat) Poluarea aerului cu PM10 Poluarea aerului: concentrații de ozon Impermeabilizarea solului per capita	NUTS 3 NUTS 3 NUTS 3
Dezvoltare teritorială policentrică integrată	Potențial demografic (50 km distanță) Rata netă de migrație Intensitatea cooperării (nr proiecte INTERREG la 100000 loc) Gradul de cooperare	NUTS 3 LAU 2 NUTS 2 NUTS 2

Sursa: prelucrare după ESPON INTERCO

#20. Pentru fiecare indicator va fi elaborată o fișă care va include domeniul de apartenență, definiția, tipuri de dezagregări, unitate de măsură, nivel de colectare, responsabili colectare, metodă de colectare, sursa, frecvența de raportare etc.

- **Nivelul de competitivitate teritorială**

#21. Pentru evaluarea dimensiunii regionale a competitivității poate fi utilizat indicele competitivității regionale elaborat de *Joint Research Centre* al Comisiei Europene, care a lansat *EU Regional Competitiveness Index* (Annoni și Dijkstra, 2013). Măsurarea în termeni cantitativi a competitivității regiunilor pe baza unui set de indicatori și indici compoziți pentru estimarea competitivității regiunilor (**NUTS 2**) din Uniunea Europeană. permite identificarea la nivelul statelor membre a punctelor slabe, a determinantilor punctelor slabe, precum și fundamentarea eventualelor politici regionale.

#22. **Indicele de Competitivitate Regională (ICR)** este construit pe baza a 11 piloni care descriu și măsoară diferitele dimensiuni ale competitivității atât la nivelul input-urilor (pilonii 1-6 și 9), cât și al output-urilor (7-8 și 10-11). Cei 11 piloni sunt grupați în trei grupe majore care au în vedere (A) competitivitatea economică, (B) eficiența și (C) inovarea.

1. Instituții
2. infrastructura
3. abilitatea macro-economică,
4. sănătatea,
5. educația de bază,
6. educația superioară și educația continuă,
7. eficiența pieței muncii,
8. mărimea pieței,
9. pregătirea tehnologică,
10. nivelul de sofisticare a afacerilor,
11. inovarea.

#23. Pentru nivelul județean (**NUTS 3**) în funcție de disponibilitatea indicatorilor, metodologia de calcul va fi adaptată și simplificată.

### 5.3.7 Culegerea datelor: surse și furnizori

#24. Institutul Național de Statistică este unul dintre principalii furnizori de date prin:

- Baza de date Tempo Online, serii de timp începând cu 1990
- Baza de date a indicatorilor de dezvoltare durabilă în profil național și regional
- Statistica regională (inclusiv date din anchete)
- Recensămintele populației și locuințelor etc.

#25. Datele oferite de INS trebuie să permită analize relevante la diferite niveluri teritoriale care să ia în considerare aspecte relevante din domeniul economic, social, cultural etc.

#26. Datele sectoriale pot fi cele raportate periodic în ministere, așa cum sunt datele din domeniile ocupare, educație, sănătate, locuire, transporturi, cultură, turism etc. Indicatorii culeși periodic (de exemplu anual) sunt completați cu alți indicatori agreeți în urma procesului de consultare referitor la acțiunile sectoriale.

- #27. O parte semnificativă din indicatorii de monitorizare ai stadiului de implementare vor proveni și de la MDRAP: este vorba de monitorizarea progresului programelor de dezvoltare: de exemplu componentele PNDL (beneficiari, stadiul investiției, sume alocate). La acestea se adaugă date privind investițiile în programe de dezvoltare teritorială la diferite niveluri finanțate din fonduri europene.
- #28. Datele de la administrația publică locală se referă la informații raportate privind persoanele eligibile și beneficiarii măsurilor / programelor, categoriile de investiții etc.
- #29. Vor fi folosite inclusiv date furnizate de institute de cercetare, universități, autorități de management, unități de implementare a proiectelor etc.
- #30. Pentru **monitorizarea implementării SDTR**, indicatorii specifici sunt prezentați pentru fiecare obiectiv general / obiectiv specific / măsură / acțiune, rezultatele efective urmând să fie raportate anual către MDRAP, în vederea completării bazei de date, cu datele pentru anul anterior. Seturile finale de indicatori vor fi definitivare prin consultare cu actorii relevanți.

**Table de monitorizare (stadiu implementare SDTR)**

Obiectiv general	Indicator	Sursa de date	Metoda	Când se colectează și când se raportează
O.1 Asigurarea unei integrări funcționale a teritoriului național în spațiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a rețelelor energetice, de transporturi și broadband				
O.2 Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitară și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spații urbane și rurale de calitate, atractive și incluzive				
O.3 Dezvoltarea unei rețele de localități competitive și coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor funcționale urbane				
O.4 Protejarea patrimoniului natural și construit și valorificarea elementelor de identitate teritorială				
O.5 Creșterea capacității instituționale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială				



## 5.4 Observatorul Teritorial

- #31. Observatorul teritorial-OT este un instrument de fundamentare tehnică a deciziilor privind dezvoltarea teritoriului național pentru îmbunătățirea calității și eficienței serviciilor specifice furnizate de MDRAP către administrația publică locală, în vederea reducerii duratei de livrare a serviciilor publice în domeniile de competență ale MDRT: dezvoltare regională, coeziune și dezvoltare teritorială, cooperare transfrontalieră, transnațională și interregională, amenajarea teritoriului, urbanism și arhitectură, locuire, gestiune și dezvoltare imobiliar-edilitară, lucrări publice, construcții și turism.
- #32. Obiectivul OT este acela de a crea un sistem de observare teritorială care să furnizeze informații și analize relevante cu privire la starea teritoriului, cu posibilitatea elaborării de analize și cuantificări ale impactului teritorial al programelor publice în domeniul amenajării teritoriului, urbanismului, locuirii și dezvoltării regionale.
- #33. Prin intermediul OT se vor realiza analize privind teritoriul național (inclusiv informații socio-economice care determină profilul teritoriului național și al unităților administrativ-teritoriale, se vor eficientiza procedurile specifice domeniului amenajării și urbanismului (prin elaborarea unei baze de date actualizate și a unui fond cartografic unitar), va fi evaluat impactul teritorial al politicilor și programelor (prin furnizarea de date, metodologii și instrumente corespunzătoare experimentării procedurii de evaluare a impactului teritorial al unor politici și programe publice).
- #34. Observatorul Teritorial (coordonat de MDRAP, în colaborare cu instituții de profil din cadrul județelor, municipiilor și orașelor) va fi construit sub forma unui sistem informatic geografic (GIS) care va integra toate funcțiunile necesare în vederea utilizării sale de către autoritățile administrației publice centrale și locale ca instrument tehnic informațional în sprijinul politicilor publice de dezvoltare teritorială, oferind oportunitatea realizării unei baze complexe de date teritoriale la nivel local, regional și național.

## Indicatori primari privind monitorizarea dinamicii teritoriale

Ob. Gen.  SDTR	Indicator	Definitie	Sursa	An de referinta	Valoare de referinta	2015	2020	2025	2030	2035
O.4	Numarul de situri arheologice	Numar de situri arheologice inregistrate la RAN	RAN (MC)	2013	<b>14,189</b>					
O.4	Nr monumente istorice restaurate	Numarul de monumente istorice restaurate in perioada de referinta	Date indisponibile							
O.3	Speranta medie de viata la nastere	Speranta de viata la nastere reprezinta numarul mediu de ani pe care ii are de trait un nou nascut daca ar trai tot restul vietii in conditiile mortalitatii pe varste din perioada de referinta. Indicator sintetic al starii de sanatate a populatiei.	INS	2000-2010	<b>74</b>	75	77	79	80	<b>82</b>
	Populatia	Populatia stabila a Romaniei	INS	2002-2012	<b>21,355,849</b>	21,223,804	21,002,779	20,784,056	20,567,611	<b>20,353,420</b>
O.3	Varsta medie	Varsta care imparte populatia in doua pari egale, mai exact este numarul de persoane cu varsta mai mica decat varsta mediana este egal cu numarul de persoane cu varsta mai mare decat varsta mediana.	ONU	1950-2010, din 5 in 5 ani	<b>38</b>	40	42	44	45	<b>47</b>
O.3	Numarul de locuitori in mediul urban	Populatia stabila la 1 ianuarie reprezinta populatia alcatuita din persoanele care locuiesc in localitatea respectiva, cu domiciliul sau resedinta in localitate la momentul respectiv.								
O.3	Rata de fertilitate	Frecventa nascutilor vii in raport cu numarul femeilor de varsta fertila (15-49 ani) in cursul unei perioade de timp determinate, de obicei un an.	INS	2002-2011	<b>22,1%</b>	22.0%	21,9%	21,8%	21,7%	<b>21,6%</b>

O.3	Emigranti	Emigrant - persoana care a avut anterior resedinta obisnuita pe teritoriul Romaniei si care inceteaza sa mai aiba resedinta obisnuita pe teritoriul Romaniei pentru o perioada care este sau se asteapta sa fie de cel putin 12 luni.	INS- date incomplete	2002-2009	<b>8,606</b>	22,282	44,747	89,861	180,459	<b>362,399</b>
O.3	Imigranti	Imigrant - persoana care isi stabileste resedinta obisnuita pe teritoriul Romaniei pentru o perioada care este sau se asteapta sa fie de cel putin 12 luni, dupa ce, in prealabil, a avut resedinta obisnuita intr-o alta tara.	INS	2002-2009	<b>10,211</b>	10,026	9,823	9,624	9,430	<b>9,239</b>
O.3	Soldul schimbarilor de domiciliu pe medii - Urban	Soldul schimbarilor de domiciliu (migratia neta) - indicator care reprezinta diferenta algebrica dintre numarul persoanelor sosite prin schimbarea domiciliului (imigrate) si numarul persoanelor plecate prin schimbarea domiciliului (emigrate). Nu cuprinde miscarea migratorie externa.	INS	2000-2012	<b>(43,913)</b>	(42,337)	(49,073)	(55,809)	(62,545)	<b>(69,280)</b>
O.3	Soldul schimbarilor de domiciliu pe medii - Rural	Indicator care reprezinta diferenta algebrica dintre numarul persoanelor sosite prin schimbarea domiciliului (imigrate) si numarul persoanelor plecate prin schimbarea domiciliului (emigrate). Nu cuprinde miscarea migratorie externa.	INS	2000-2012	<b>43,913</b>	42,337	49,073	55,809	62,545	<b>69,280</b>
O.3	Migratia interna intre localitati	Plecaci cu domiciliul = persoanele care intr-un anumit interval de timp si-au schimbat domiciliul din localitate, plecand in alta localitate.	Date indisponibile							
	PIB/ locuitor EURO	GDP per capita US \$	WB	2012	<b>7,943</b>					
	Cresterea % PIB	Rata de crestere anuala a PIB	WB	2012	<b>0.35</b>					

O.1	Navetism	Efectuare regulata a unui traseu dus si intors de catre persoane al caror loc de munca se afla in alta localitate decat cea in care au domiciliul stabil (zilnic sau saptamanal).	Date indisponibile								
O.1	Numarul de minute pana la resedinta de judet	Numarul de minute pana la resedinta de judet	SBU	2011	<b>373</b>	Date indisponibile					
	Schimburi comerciale intre localitati	Valoarea schimburilor comerciale (vanzari si cumparari de produse sau servicii) realizate de firme aflate in localitati diferite	Date indisponibile		<b>Date indisponibile</b>						
O.3	Numarul de firme la 1000 locuitori	Numarul de firme pe sectiuni CAEN raportat la numarul de locuitori	INS	2002-2011	<b>551</b>	646	788	961	1172	<b>1429</b>	
	Trazit de marfuri (CFR) intre localitati	Transportul national de marfuri feroviare anual pe regiune de incarcare și regiune de descarcare	Date indisponibile	Date indisponibile							
	Tranzit de pasageri (transport public) intre localitati	Pasageri transportati, numarul pasagerilor care, in perioada de referinta, au efectuat calatoriile utilizand mijloace de transport specifice fiecarui mod de transport, in transport interurban.	Date indisponibile	Date indisponibile							
O.1	Numarul pasagerilor transportati in transportul public local, pe tipuri de vehicule	Insumarea numarului de pasageri cu bilete (egal cu numarul biletelor vandute) cu numarul de pasageri cu abonamente de orice fel.	INS	2002-2012	<b>1,914,073</b>	2,011,965	1,968,319	1,925,619	1,883,846	<b>1,842,980</b>	
O.4	Ocuparea si utilizarea terenurilor (paduri si alta vegetatie forestiera)	Suprafata impadurita	INS	2002-2011	<b>12,882</b>	13,039	13,224	13,412	13,603	<b>13,796</b>	
O.4	Emisii CO2	Mii tone metrice CO2 per capita	ONU	2008-2012	<b>3.7</b>	Date indisponibile					

O.4	Spatii verzi - ha	Suprafata spatiilor verzi amenajate sub forma de parcuri, gradini publice sau scuaruri publice, terenurile bazelor si amenajarilor sportive in cadrul perimetrelor construite ale localitatilor.	INS	2002-2011	<b>22,451</b>	22,966	24,298	25,708	27,199	<b>28,777</b>
O.3	Rata somajului BIM	Rata somajului reprezinta proportia somerilor, conform definitiei internationale (BIM*), in populatia activa. *Conform criteriilor Biroului International al Muncii	INS	2002-2010	<b>7.3</b>					
O.3	Somajul la nivelul populatiei tinere sub 25 de ani	Numar mediu de someri la 1000 de persoane	EUROSTAT	2003-2012	<b>5,617</b>					
O.3	Populatia ocupata civila	Persoanele care au o ocupatie aducatoare de venit, pe care o exercita in mod obisnuit in una din activitatile economiei nationale, fiind incadrate in baza unui contract de munca sau in mod independent (pe cont propriu) in scopul obtinerii unor venituri sub forma de salarii, plata in natura etc.	INS	2008-2011	<b>4,682</b>	4,428	4,187	3,958	3,743	<b>3,539</b>
O.3	Numar mediu de salariatii	Persoana care-si exercita activitatea pe baza unui contract de munca intr-o unitate economica sau sociala in schimbul unei remuneratii.	INS	2002-2011	<b>4,611,545</b>	4,595,327	4,587,239	4,573,791	4,560,383	<b>4,547,013</b>
O.2	Ponderea locuintelor cu apa curenta	Numarul locuintelor cu apa curenta raportata la total locuinde	INS	2011	<b>40%</b>	Date indisponibile				
O.2	Ponderea locuintelor cu canalizare	Numarul locuintelor cu canalizare raportata la total locuinte	INS	2011	<b>38%</b>	Date indisponibile				
O.2	Ponderea locuintelor cu incalzire centrala	Numarul locuintelor cu incalzire centrala raportata la total locuinde	INS	2011	<b>12%</b>	Date indisponibile				
	Ponderea persoanelor cu educatie superioara in total populatie	Ponderea de absolventi de studii superioare in totalul populatiei cu varsta intre 15 si 64 de ani	EUROSTAT	2003-2012	<b>14%</b>	15%	18%	21%	24%	<b>27%</b>

O.3	Rata de parasire timpurie a sistemului educational de catre tineri	Raportul procentual dintre populatia de 18-24 ani cu nivel de educatie elementar (scazut), care nu urmeaza nici o forma de instruire (formala sau non-formala) in ultimele patru saptamani precedente interviului, in total populatie de 18-24 ani. Se considera cu nivel scazut de educatie persoanele absolvente de cel mult gimnaziu, scoala primara sau fara scoala absolvita.	INS	2000-2010	<b>18%</b>	14%	11%	9%	8%	<b>7%</b>
O.3	Educatie (Inscrierea)	Ponderea copiilor cu varsta cuprinsa intre 4 ani si varsta de incepere a invatamantului obligatoriu care sunt inscrisi/participa la invatamantul prescolar.	EUROSTAT	2002-2012	<b>97.5%</b>	97.2%	96.6%	95.9%	95.3%	<b>94.7%</b>
O.3	Personalul medico-sanitar la 1000 locuitori	Personalul medical de specialitate care activeaza in unitati de ocrotire a sanatatii, de invatamint medico-farmaceutic si in unitati de cercetare stiintifica in domeniul medical, atat in sectorul public cat si in cel privat.	INS	2002-2011	<b>221</b>	244	267	293	321	<b>352</b>

Se va completa după etapa de consultare publică

## 5.5 Ținte instituționale și investiționale

#35. Complementar procesului de monitorizare a dinamicilor teritoriale stabilit la nivelul SDTR, a fost elaborat un set de ținte instituționale și investiționale corelate măsurilor stabilite la nivelul strategiei.

#36. Țintele stabilite au rol de monitorizare a procesului de implementare a strategiei, determinările temporale stabilite pentru aceste ținte urmând să facă obiectul unui proces de dezbatere și consultare cu instituțiile responsabile.

Obiective	Ținte					
	Ținte instituționale			Ținte investiționale		
	Titlu	Orizont (ani)	Indicator de rezultat	Titlu	Orizont (ani)	Indicatori de rezultat/Impact
O.1 Asigurarea unei integrări funcționale a teritoriului național în spațiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a rețelelor energetice, de transporturi și broadband	Negocierea și semnarea documentelor tehnice și politice necesare racordării României la rețelele paneuropene de transport energie	2	Acord încheiat pentru racordare la noile rețele paneuropene de transport energetic	Racordarea României la rețelele pan-europene energetice	7	- Creșterea cu 20% a volumului de export a energiei electrice -Scăderea cu X% a importurilor de gaze
	Acord interguvernamental, documentații tehnice pregătite (studii de fezabilitate pregătite etc)			Cel puțin două sisteme noi de traversare peste Dunăre	6	
				Cel puțin 2 sisteme noi de traversare peste Prut	6	
				Pod nou peste Tisa, la Sighetu Marmației	11	
				2 autostrăzi complete care să traverseze țara nord-sud, est-vest	11	... km autostradă
				2 autostrăzi la exteriorul Carpaților	11	... km autostradă

				Cel puțin o autostradă de legătură între Moldova și Transilvania, prin Carpații Orientali	11	... km autostradă; Reducerea cu 40 % a timpului mediu de acces pe rețeaua de transport rutier între Iași și Cluj-Napoca
				Cel puțin o trecere de cale ferată de mare viteză peste Carpații Orientali	11	-... km de cale ferată; - Reducerea cu 40 % a timpului mediu de acces pe rețeaua de transport cale ferată între Iași și Cluj-Napoca
				Minim 4 trasee de variante de ocolire realizate	6	... km variante de ocolire
				Minim 5 platforme intermodale de transport	10	Creșterea capacității de manipulare intermodală în Giurgiu, Constanța, București, Cluj, Galați cu ... procente
				Magistrală de biciclete pe cursul Dunării, până la Marea Neagră	6	500 km de drum de biciclete amenajat
				Piste de bicicletă în zonele naturale și legături cu zonele de patrimoniu cultural și centrele urbane și rurale	6	-.. km de piste pentru acces la zone naturale; -.... Km de piste pentru acces la zone de patrimoniu
				Asigurarea navigabilității pe Dunăre pe tot parcursul anului		800 m de cale navigabilă de la Baziaș la Sulina
				Minim 5 sisteme de infrastructură de transport între orașele cu potențial de pol transfrontalier	10	-70 km de cale ferată rapidă Oradea-Debreceen; -100 km de cale ferată Timișoara-Szeged; -70 km de drum expres Vallaj-Satu Mare-Baia Mare; -Dublarea capacității de traversare a podului Giurgiu-Ruse; -Pod rutier la Ungheni



	Strategii instituționale elaborate pentru toate zonele transfrontaliere	2				
	Strategii pentru zonele urbane funcționale realizate;	2				
				Modernizarea rețelei de transport feroviar	15	-creșterea cu ... procente a infrastructurii de cale ferată de mare viteză; -creșterea cu ... procente a liniilor electrificate
				Modernizarea rețelei de transport rutier	7	-Creșterea cu 80 % a rețelei de drumuri modernizate -Scăderea cu 20 % a timpului mediu de acces la centrele urbane
O.2 Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitare și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spații urbane și rurale de calitate, atractive și incluzive	Strategii pentru zonele urbane funcționale realizate;	2				
				Asigurarea dotărilor edilitare (alimentare cu apă, canalizare) ale locuințelor din mediul urban și rural	7	- 100 % locuitori mediu urban și 70 % locuitori mediu rural racordați la rețele edilitare  - 75 % locuitori conectați la stații de epurare a apelor uzate;
				Cel puțin 5 sisteme de servicii publice integrate transfrontalier, din care cel puțin 2 servicii medicale	5	
	Structură instituțională creată pentru finanțarea infrastructurii de utilități publice (apă și canal) din fonduri europene și naționale	2				

	Revizuire PATN - secțiunea Rețeaua de localități	1		Cel puțin 4 zone metropolitane competitive la nivel european	10	-4 zone metropolitane care au indexul de funcționalitate urbană mai mare decât ... - sisteme de echipare tehnico-edilitare complete
				Rețea metropolitană de transport public pentru principalele zone metropolitane	6	-... pasageri, -acces în maxim o oră din orice punct la centrul unei zone funcționale cu potențial internațional
				București 2035	20	canal București - Dunăre;
						2 inele circulare hub aeroportuar internațional regional pol de creștere cu etichetă în industrii creative
O.3 Dezvoltarea unei rețele de localități competitive și coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor funcționale urbane	Minim 30 de strategii pentru GAL-uri finalizate	1		Minim 100 de poli de excelență rurală în afara ariilor de polarizare a centrelor urbane	10	Spor pozitiv de populație;
				Asigurarea accesului echitabil al locuitorilor la servicii de interes general	5	-Acces în maximum 2,5 ore la un pol de importanță internațională sau supraregională; - Acces în maximum 1 oră la un pol de importanță locală - Acces în mai puțin de 30 de minute la o unitate medicală de urgență - Acces la o unitate școlară în mai puțin de o oră

	Strategia locuirii elaborată și adoptată	1		Proiecte de investiții pentru creșterea stocului de locuințe sociale la nivel de unitate administrativă	20	Minim 15% clădiri cu funcțiuni de locuire și destinație socială la nivel de UAT
	Metodologia pentru identificarea așezărilor informale adoptată	1				
	Proiect de inventariere a așezărilor informale realizat	2				
O4. Protejarea patrimoniului natural și construit și valorificarea elementelor de identitate teritorială O.4 Protejarea patrimoniului natural și construit și valorificarea elementelor de identitate teritorială	Metodologie de regenerare urbană aprobată	1		10 centre istorice reabilite	10	
	Hărți de risc pentru toate tipurile de risc, pe întreg teritoriul României	2	Hărți de risc complete la dispoziția decidenților	Lucrări hidrotehnice specifice de apărare contra inundațiilor	6	-X km de diguri construite, din care pe Dunare Y km; -metri cubi de apa captate in bazine de refugiu
				Lucrări de reabilitare structurală a clădirilor publice	6	
				Lucrări de îmbunătățire funciară și irigații pentru întreg teritoriul României		
				Lucrări de împădurire	20	împădurirea a 70 procente din zonele defrișate
Planuri de prevenție, pregătire și intervenție pe feluri de risc și pe tot teritoriul României	3		Dotarea cu echipamentul specific de intervenție a fiecărui centru	6	Echiparea completă a centrelor regionale și județene cu echipament specific conform planurilor	
O.5 Creșterea capacității instituționale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială	Realizarea sistemului cadastral românesc	5	Cadastre de specialitate			
			Sisteme informaționale cadastrale specifice domeniilor de activitate			

Legea 350/privind amenajarea teritoriului și urbanismul și legea 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții unificată într-o singură lege a dezvoltării	1 an	Codul urbanismului (CUT, POT, spații verzi pe cap de locuitor, limitarea extinderii intravilanului)	-	-	
Metodologii privind conținutul cadru al documentațiilor de amenajare a teritoriului și a planurilor de urbanism revizuite;	2 ani	Cadru metodologic adoptat	-	-	
Mecanism instituțional de cooperare pentru implementarea Strategiei Europene pentru Regiunea Dunării	1 an		Minim 10 proiecte investiționale cu relevanță SUERD finanțate din cadrul programelor operaționale	7	Număr de proiecte finanțate

**Se va completa după etapa de consultare publică**

## ANEXE METODOLOGICE

- #1. În scopul asigurării caracterului director al Strategiei de dezvoltare teritorială a României, precum și pentru explicitarea modului în care a fost realizat cadrul de analiză a teritoriului național în cadrul procesului de fundamentare a strategiei, la nivelul documentului strategic au fost stabilite două categorii de metodologii cu rol diferit în funcție de scopul declarat. Aceste metodologii se constituie anexe la Strategia de dezvoltare teritorială a României.
- A. Norme metodologice care susțin procesul de implementare a SDTR;
  - B. Precizări metodologice privind delimitarea categoriilor de zone analizate în cadrul capitolului de analiză diagnostic al Strategiei de dezvoltare teritorială a României.
- #2. Prima categorie de informații metodologice stabilesc un cadru tehnic de analiză și observare a dinamicilor teritoriale al nivelul unor zone specifice, atât din punct de vedere geografic, cât și din punctul de vedere al dinamicilor demografice și economice înregistrate în teritoriul de referință.
- #3. În contextul Strategiei de dezvoltare teritorială a României, categoriile de zone analizate crează cadrul de operaționalizare a măsurilor specifice teritoriale, precum și de monitorizare a proceselor de dezvoltare.
- #4. Astfel, au fost definite și analizate următoarele categorii de zone specifice: zone urbane; zone rurale; zone montane; zone transfrontaliere; zone metropolitane; zone cu declin demografic și zone destructurate economic.
- #5. A doua categorie de informații conține un pachet de propuneri metodologice cu rol în susținerea procesului de implementare a Strategiei de dezvoltare teritorială a României.
- #6. Propunerile metodologice reprezintă un pachet de instrumente articulate procesului de implementare și măsurilor specifice stabilite la nivelul documentului strategic.

## A. Norme metodologice care susțin procesul de implementare a SDTR

### A.1 Metodologie privind delimitarea zonelor urbane funcționale

### A.2. Ghid privind regulamentul cadru pentru zonele metropolitane

### A.3 Ghid privind proiectul urban integrat

### A.4 Index privind monitorizarea programelor de investiții în infrastructură

Se va completa după etapa de consultare publică

### A.5 Domenii și indicatori minimali monitorizați prin Observatorul Teritorial

Domenii/Module	Subdomenii	Indicatori
1. Informații generale	1.1. Caracteristici teritoriale	1.1.1. Suprafața UAT (ha)
		1.1.2. Suprafața intravilanului (ha)
		1.1.3. Suprafața terenurilor agricole (ha)
		1.1.4. Suprafața fondului forestier (ha)
		1.1.5. Suprafața luciului de apă (ha)
		1.1.6. Suprafața terenurilor ocupate de construcții (ha)
2. Dezvoltare regională și amenajarea teritoriului	2.1. Unități administrativ-teritoriale	2.1.1. Numărul și denumirea unităților administrativ-teritoriale
		2.1.1.1. Comune
		2.1.1.2. Orașe
		2.1.1.3. Municipii
		2.1.1.4. Județe
		2.1.2. Asociații de dezvoltare intercomunitară
		2.1.3. Densitatea așezărilor urbane
		2.1.4. Densitatea așezărilor rurale
	2.2. Rețeaua de localități urbane și rurale a României	2.2.1. Tipologia funcțională a fiecărei localități
		2.2.2. Nr. localități pe ranguri cf. PATN - Rețeaua de localități
	2.3. Zone transfrontaliere, defavorizate și teritorii cu regim special	2.3.1. Categori
		2.3.2. Nr. UAT implicate
		2.3.3. Suprafața fiecărei categorii
	2.4. Documentații de amenajare a teritoriului	2.4.1. Nr. în funcție de categorii
		2.4.2. Anul ultimei actualizări, pe categorii
2.5. Transport	2.5.1. Lungime totală drumuri	
	2.5.2. Lungime drumuri pe categorii	

Domenii/Module	Subdomenii	Indicatori	
		2.5.3. Nr. operatori de transport local, public de călători	
		2.5.4.Stații de îmbarcare pentru transportul public local de călători	
		2.5.5.Mijloace de transport pentru transportul în comun	
		2.5.6.Pasageri/an pentru transportul în comun	
		2.5.7.Lungime rețea feroviară	
		2.5.8.Gări, halte	
		2.5.9.Alte categorii de transport, nr. km rețea	
		2.5.10 Densitatea rețelelor de transport, pe categorii	
		2.6.Educație	2.6.1.Unități de învățământ – total
			2.6.2.Universități nr., publice/ private
	2.6.3.Licee – număr, publice/private		
	2.6.4.Școli profesionale, complementare sau de ucenici – număr, publice/private		
	2.3.10.Școli din învățământul primar și gimnazial – număr, publice/private		
	2.6.6.Grădinițe de copii – număr, publice/private		
	2.6.7.Școli postliceale – număr, publice/private		
	2.6.8.Studenți. nr., domenii de studiu		
	2.6.9.Elevi înscriși total		
	2.6.10.Elevi înscriși în învățământ liceal – persoane		
	2.6.11.Elevi înscriși în învățământ profesional, complementar și de ucenici – persoane		
	2.6.12.Elevi înscriși în învățământ tehnic de maiștri - persoane		
	2.6.13.Elevi înscriși în învățământ postliceal – persoane		
	2.6.14.Elevi înscriși în învățământul primar și gimnazial		
	2.6.15.Copii înscriși la grădiniță		
	2.6.16.Personal didactic total/categorii		
	2.6.17.Centre de formare, calificare, recalificare – număr		
	2.7.Infrastructura socială și de sănătate	2.7.1.Unități medicale pe categorii	
		2.7.2.Unități medicale sector public/sector privat	
		2.7.3.Medici/ personal de specialitate	
		2.7.4. Nr. cabinete medicină de familie	
		2.7.5.Paturi în spitale – sector public/ sector privat	
		2.7.6.Centre de asistență socială, categorii	
		2.7.7.Capacitatea centrelor de asistență socială	
	3.Dinamici teritoriale	3.1.Dinamica și densitatea populației	3.1.1. Număr locuitori pentru fiecare unitate administrativ teritorială
3.1.2. Densitatea populației			
3.1.3.Rata de creștere a populației			
3.1.4. Natalitate			
3.1.5. Mortalitate			
3.1.6. Sporul natural			

Domenii/Module	Subdomenii	Indicatori
		3.1.7. Speranța de viață la naștere
		3.1.8. Rata migrațiilor și sporul migrator
	3.2.Structuri demografice	3.2.1. Populația totală în funcție de sex (nr.)
		3.2.2. Structura populației pe principalele grupe de vârstă (nr.)
		3.2.3. Populația în funcție de naționalități (nr.)
		3.2.4. Structura confesională a populației (nr.)
	3.3.Populația activă	3.3.1.Populația activă
		3.3.2.Populația ocupată total
		3.3.3.Populația ocupată pe domenii de activitate
		3.3.4.Populația inactivă
		3.3.5.Rata somajului
		3.3.6.Navetismul (nr. și procent din populația ocupată)
	3.4.Structuri familiale și gospodării	3.4.1. Număr copii/familie
		3.4.2. Număr persoane/familie
		3.4.3.Număr total familii
		3.4.4.Număr familii în funcție de numărul persoanelor componente
		3.4.3. Număr gospodării
	3.5.Străini în România	3.5.1.Număr total străini
		3.5.2.Număr străini în funcție de țara de proveniență
		3.5.3.Număr străini în funcție de statut
	3.6.Finanțe	3.6.1.Produsul intern brut
		3.6.2.Venituri proprii ale bugetelor unităților administrativ-teritoriale
		3.6.3.Transferuri și cote defalcate ale bugetelor unităților administrativ-teritoriale
		3.6.4.Datoria publică locală
	3.7.Mediul de afaceri	3.7.1. Total firme
		3.7.2. Total angajați
		3.7.3.Nr. incubatoare de afaceri
		3.7.4.Zone libere
		3.7.5.Parcuri industriale, științifice și tehnologice
		3.7.6.Clustere/ poli de competitivitate
	3.8.Agricultura	3.8.1.Suprafața agricolă totală și pe categorii de utilizare (arabil, pășuni, fânețe, vii, livezi)
		3.8.2.Suprafața agricolă în funcție de tipul de culturi
		3.8.4.Animale, pe specii
		3.8.5.Ferme, categorii
		3.8.6.Suprafața medie a unei exploatații agricole
	3.9.Industria	3.9.1. Nr. agenți economici, pe secțiuni și diviziuni CAEN
		3.9.2.Cifra de afaceri, pe secțiuni și diviziuni CAEN
		3.9.3. Nr. angajați pe secțiuni și diviziuni CAEN



Domenii/Module	Subdomenii	Indicatori
	3.10.Servicii	3.10.1. Agenti economici, cifră de afaceri, nr. angajați pe domenii de activitate
	3.11.Turismul	3.11.2.Unități de cazare, categorii
		3.11.3.Locuri de cazare, categorii
		3.11.4. Nr.înnoptări
		3.11.10.Angajați permanent/ sezonier
	3.12.Arii naturale protejate	3.12.1.Localizare, suprafață, tipologie
		3.12.2.Numărul ariilor natural protejate
		3.12.3. % din total suprafață județ
	3.13.Zone de risc natural	3.13.1.Suprafețe în funcție de tipul de risc
		3.13.2. Denumire Județ și UAT de care aparțin suprafețele funcție de tipul de risc
	3.14.Zone de risc tehnologic	3.14.2. Denumire Județ și UAT de care aparțin suprafețele funcție de tipul de risc
		3.14.1Suprafețe în funcție de tipul de risc
4.Urbanism și gestiunea localităților	4.1.Documentații de urbanism	4.1.1.Nr. Documentații de urbanism, pe categorii
		4.1.2.Anul ultimei actualizări a PUG-ului
		4.1.3.Anul și suprafața (ha) ultimelor modificări ale limitelor intravilanului localităților
		4.1.4. Anul și suprafața (ha) ultimelor modificări ale zonificării funcțională a teritoriului
		4.1.5. Documentații de amenajarea teritoriului și urbanism elaborate în aplicații de tip GIS, pe categorii, tip de formate digitale, denumire județe și UAT
	4.2.Patrimoniu cultural și zone construite protejate	4.2.1.Monumente istorice, pe categorii
		4.2.2.Zone construite protejate
		4.2.3.Situri UNESCO
	4.3.Infrastructura edilitară	4.3.1.Rețea de apă potabilă
		4.3.3.Tip de combustibil utilizat pentru funizarea
		4.3.2.Rețea de distribuție a energiei termice energiei termice
		4.3.4. Nr. depozite de deșeuri - conformitate
		Suprafață depozite deșeuri
		4.3.5 Rețea de canalizare
		4.3.6 Locuințe racordate la rețeaua de canalizare
		4.3.7. Fose septice
		4.3.8. Rețea de alimentare cu gaze naturale
		4.3.10. Stații de transformare
		4.3.9.Rețea de alimentare cu energie electrică, tipul acesteia
	4.3.11.Procent de racordare la rețeaua de alimentare cu energie electrică	

Domenii/Module	Subdomenii	Indicatori	
		4.3.12 Grad de acces la infrastructura de comunicații, pe categorii	
5. Locuire și locuințe	5.1. Dinamica și structura fondului de locuințe	5.1.1. Locuințe – total – număr	
		5.1.2. Locuințe în funcție de materialul de construcție - număr	
		5.1.3. Locuințe în funcție de tipul de proprietar - număr	
		5.1.4. Imobile individuale- număr	
		5.1.5. Imobile colective – număr	
		5.1.6. Locuințe de vacanță – număr	
	5.2. Calitatea locuirii	5.2.1. Suprafața locuibilă/nr. de locuitori	
		5.2.2. Locuințe după nr. de camere	
		5.2.3. Densitatea locuirii	
		5.2.4. . Locuințe după dotarea cu instalații	
		5.2.5. . Locuințe după dotarea cu încălzire	
		5.2.6. Locuințe conectate la internet	
		5.2.7. Locuințe conectate la televiziunea prin cablu	
	5.3. Statutul ocupării	5.3.1. Locuințe ocupate de proprietari	
		5.3.2. Locuințe ocupate de chiriași	
		5.3.4. Valoarea medie a chiriei/mp.	
	5.4. Tranzacții imobiliare	5.4.2. Tranzacții imobiliare în funcție de tipul locuinței	
		5.4.3. Credite acordate pentru construirea/achiziția de locuințe	
	6. Lucrări publice	6.1. Construirea și reabilitarea de locuințe	6.1.1. Locuințe construite din fondurile publice
			6.1.2. Suprafața construită / an
6.1.3. Programe de sprijin în achiziția de locuințe, pe categorii			
6.1.4. Locuințe reabilitate termic din fonduri publice/private			
6.2. . Lucrări publice		6.2.1. Amenajări pentru combaterea inundațiilor	
		6.2.2. Lucrări de amenajare a cursurilor de apă	
		6.2.3. Baraje și acumulări	
		6.2.4. Amenajări pentru agricultură	
6.3. Infrastructura pentru cultură, sport și agrement		6.3.1. Biblioteci	
		6.3.2. Muzee, categorii	
		6.3.3. Case de cultură	
		6.3.4. Teatre, cinematografe, săli de spectacol	
		6.3.5. Lăcașe de cult, categorii	
		6.3.6. Baze sportive, categorii	
		6.3.7. Cluburi sportive	
		6.3.8. Spații verzi	
		6.3.9. Parcuri, grădini publice	

## B. Informații metodologice privind delimitarea categoriilor de zone analizate în cadrul capitolului de analiză diagnostic al Strategiei de dezvoltare teritorială a României

### 1. ZONE URBANE

#8. Legea nr 351/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a Rețeaua de localități oferă instrumentul de delimitare a celor două spații geografice. Potrivit acestei legi, unitățile administrativ teritoriale de bază (denumite ulterior unități administrativ teritoriale) sunt **municipiile, orașele și comunele**.

#9. Potrivit legii nr. 351/2001, ierarhizarea localităților pe ranguri este următoarea:

- rangul 0 - Capitala României, municipiu de importanță europeană;
- rangul I - municipii de importanță națională, cu influență potențială la nivel european;
- rangul II - municipii de importanță inter-județeană, județeană sau cu rol de echilibru în rețeaua de localități;
- rangul III - orașe;
- rangul IV - sate reședință de comună;
- rangul V - sate componente ale comunelor și sate aparținând municipiilor și orașelor.

#### SUBTIP 1. ZONE METROPOLITANE

#10. În art. 1 al Legii nr. 215/2001 se definește zona metropolitană ca fiind „*asociația de dezvoltare intercomunitară constituită pe bază de parteneriat între capitala României sau municipiile de rang 1 și unitățile administrativ teritoriale aflate în zona imediată*”.

În legea 351/2001 privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național (PATN) Secțiunea a IV – a Rețeaua de localități se definește zona metropolitană astfel: „zonă constituită prin asociere, pe bază de parteneriat voluntar, între marile centre urbane (Capitala României și municipiile de rangul I) și localitățile urbane și rurale aflate în zona imediată, la distanțe de până la 30 km, între care s-au dezvoltat relații de cooperare pe multiple planuri”.

La art. 7 se precizează: „(1) În vederea dezvoltării echilibrate a teritoriului din zona Capitalei României și a municipiilor de rangul I sau a municipiilor reședință de județ, unitățile administrativ-teritoriale de bază din aceste zone se pot asocia într-un parteneriat voluntar în scopul înființării de zone metropolitane aferente spațiului urban. Asocierea contribuie la întărirea complementarităților între aceste unități și factorii de decizie interesați în dezvoltarea teritoriului; (2) Zonele metropolitane prevăzute la alin. (1) funcționează ca entități independente fără personalitate juridică; (3) Zonele metropolitane pot funcționa pe un perimetru independent de limitele unităților administrativ-teritoriale, stabilit de comun acord de autoritățile administrației publice locale.”

#### Propuneri de delimitare a zonelor metropolitane

**Zona economică funcțională** a orașelor se întinde, de obicei, dincolo de zona administrativă. Cu cât cresc mai mult orașele, cu atât această zonă devine mai mare. În țările cele mai dezvoltate, zonele economice funcționale ale orașelor sunt descrise ca zone-tampon de circa o oră de mers cu mașina, acesta reprezentând timpul maxim pe care majoritatea oamenilor sunt dispuși să îl petreacă pentru navetă.

Strategia de dezvoltare teritorială a României subliniază necesitatea redefinirii metodologiei de delimitare a zonelor metropolitane, cu mențiunea că zona metropolitană și aglomerarea urbană au

multe puncte de tangență: *areal care se dezvoltă pe seama unei așezări urbane cu mai mult de 100 000 de locuitori care are o capacitate economică, fie și polarizată în câțiva centri, ce poate susține dezvoltarea întregii zone, care are o rețea de transport în comun și o infrastructură eficientă pentru funcționarea zonei metropolitane, care are o conducere unitară, dar nu centrală, și unde se promovează principiile dezvoltării durabile.*

## SUBTIP 2. ORAȘE MICI

#11.

Numărul de locuitori reprezintă un criteriu simplu, operativ, dar și expresiv, chiar edificator atunci când lipsesc alte posibilități de evaluare a fenomenului urban, în clasificarea localităților. Un argument important în acest sens este corelația strânsă care se stabilește între mărimea demografică a orașelor și funcțiile acestora. Clasificarea orașelor după numărul locuitorilor este considerată cea mai elementară, **orașele mici fiind reprezentate de acele localități cu o populație mai mică de 20000 locuitori**. Totuși subcategoria orașelor mici cuprinse între 10000 și 20000 locuitori poate fi considerată ultimul palier al rețelei urbane naționale deoarece sub pragul de 10000 de locuitori diferența dintre urban și rural este greu sesizabilă dincolo de statutul administrativ<sup>38</sup>.

#12.

### Metodologie privind clasificarea multicriterială a localităților urbane

Categoriile poli	Populație <sup>39</sup>	Rang PATN – Secțiunea V	Funcție administrativă	Profil funcțional	Accesibilitate	Nivel furnizare de servicii de interes general <sup>40</sup>	Elemente competitiv
<b>POLI METROPOLITANI</b>							
1	Peste 300.000	0 și 1	Reședință județ  Fostă reședință regională	Predominant terțiar	Cel puțin 3 sisteme de transport  Amplasarea pe rețeaua TEN-T (centrală și globală)	Min. 5 universități din care 2 cu peste 10.000 studenți sau cu specializare unică pe țară  Min. 30 de unități liceale  Min. 1 spital de cat. I și o unitate monopprofil cu nivel de competență foarte înaltă, care asigură asistența	Min. 2 entități de inovare și transfer tehnologic / parc industrial / parc științific / cluster

<sup>38</sup> Studiu de fundamentare PATN – Secțiunea IV rețeaua de localități – faza a II-a, elab UAUIIM

<sup>39</sup> Este important de menționat că pragurile demografice sunt FLEXIBILE

<sup>40</sup> Se face referire în special la servicii de educație și sănătate

Categoriile poli	Populație <sup>39</sup>	Rang PATN – Secțiunea V	Funcție administrativă	Profil funcțional	Accesibilitate	Nivel furnizare de servicii de interes general <sup>40</sup>	Elemente competitiv
						<p>medicală la nivel regional<sup>41</sup></p> <p>Instituții culturale cu reputație supra regională</p> <p>Alte instituții ce derivă din funcția administrativă<sup>42</sup></p>	
2	200.000-300.000	1	Reședință județ  Fostă reședință regională	Predominant terțiar / Diversificat	<p>Cel puțin 2 sisteme de transport</p> <p>Amplasarea pe rețeaua TEN-T (centrală și globală)</p>	<p>Min. 1 universitate cu peste 10000 studenți</p> <p>Min. 1 spital de categoria II, nivel de competență înalt (deservește populația județului și a județelor limitrofe)</p> <p>Alte instituții ce derivă din funcția administrativă</p>	Min. 1 entitate de inovare / parc industrial/ cluster
3	100.000-200.000	2	Reședință județ	Predominant terțiar / Diversificat	Cel puțin 2 sisteme de transport	<p>Min. 1 universitate sau o filială</p> <p>Min. 1 spital de categoria III care deservește populația județului (plus IV sau V)</p> <p>Alte instituții ce</p>	Min. 1 entitate de inovare / parc industrial/ cluster

<sup>41</sup> La acestea se adaugă și unități din categoriile II-V

<sup>42</sup> Trebuie detaliate serviciile furnizate de aceste instituții

Categorii poli	Populație <sup>39</sup>	Rang PATN – Secțiunea V	Funcție administrativă	Profil funcțional	Accesibilitate	Nivel furnizare de servicii de interes general <sup>40</sup>	Elemente competitiv
						derivă din funcția administrativă	
4	Peste 40.000	2	Reședință județ	Predominant terțiar / Diversificat	Cel puțin 2 sisteme de transport	Minim 1 filială de universitate sau 1 școală postliceală  Min. 1 spital de categoria III care deservește populația județului (plus IV sau V)  Alte instituții ce derivă din funcția administrativă	
<b>CENTRE URBANE</b>							
5	Min. 30.000	2	Fostă reședință de județ	Diversificat	Cel puțin 2 sisteme de transport	Minim 2 licee  Min. 1 spital de categoria III sau IV	
6	Min. 20.000 Dinamică demografică ănegativă accentuată	2 și 3		Diversificat sau predominant industrial în declin <sup>43</sup>	Cel puțin 2 sisteme de transport	Cel puțin 2 licee / grup școlar Min. 1 spital de categoria IV sau cu spital desființat în 2011 (2)	
7	Min. 10.000 Poate fi inclus în structuri de tip GAL	2 și 3		Specializat: Monoindustriale Stațiuni turistice Noduri rutiere / feroviare Porturi Predominant agricol	Cel puțin 1 sistem de transport	Cel puțin un liceu / grup școlar	
8		3		Diversificat / mixt	Cel puțin 1 sistem de		

<sup>43</sup> Scăderea numărului de salariați în industrie (diferite grade)

Categoriile poli	Populație <sup>39</sup>	Rang PATN – Secțiunea V	Funcție administrativă	Profil funcțional	Accesibilitate	Nivel furnizare de servicii de interes general <sup>40</sup>	Elemente competitiv
Poate fi inclus în structuri de tip GAL					transport		
9	Criteriul de bază este distanța față de un pol metropolitan ( <b>sub 30 km</b> ) și includerea în zona sa metropolitană, eventual îndeplinește funcții rezidențiale pentru acest pol – justificate prin <b>creșterea numărului de locuitori și al numărului de locuințe în ultimi 10 ani</b> . Este inclus în zona de influență a unui pol metropolitan.						

## 2. ZONE RURALE

#13. Prin **spațiu rural**, conform OMAPDR 143/610/2005, sunt definite zonele aparținând comunelor, precum și zonele periurbane ale orașelor sau municipiilor, în care se desfășoară, cu respectarea prevederilor legislației în vigoare, activități încadrate în următoarele domenii economice: a) producție agricolă vegetală și/sau zootehnică, silvică, de pescuit și acvacultură; b) procesarea industrială a produselor agricole, silvice, piscicole și de acvacultură, precum și activități meșteșugărești, artizanale și de mică industrie; c) servicii de turism și de agrement rural.

#14. Comuna este definită în Legea nr. 2/1968 astfel: *„unitatea administrativ-teritorială care cuprinde populația rurală unită prin comunitate de interese și tradiții, fiind alcătuită din unul sau mai multe sate, în funcție de condițiile economice, social-culturale, geografice și demografice. Prin organizarea comunei se asigură dezvoltarea economică, social-culturală și gospodărească a localităților rurale.”* Localitatea rurală (sat), cf. Legii nr. 351/2001, are următoarele caracteristici: majoritatea forței de muncă se află concentrată în agricultură, silvicultură, pescuit, oferind un mod specific și viabil de viață locuitorilor săi, și care prin politicile de modernizare își va păstra și în perspectivă specificul rural; majoritatea forței de muncă se află în alte domenii decât cele agricole, silvice, piscicole, dar care oferă în prezent o dotare insuficientă necesară în vederea declarării ei ca oraș și care, prin politicile de echipare și de modernizare, va putea evolua spre localitățile de tip urban.

### SUBTIP 1. ZONE PROFUND RURALE/ZONE DEPĂRTATE

#15. În unele studii se amintește despre *zonele rurale periferice*<sup>44</sup>. Caracteristicile care stau la baza delimitării acestor spații geografice sunt:

- slaba populare – analizată prin densitatea de locuitori pe km<sup>2</sup> sau direct, prin numărul de locuitori,
- reducerea numărului de locuitori și îmbătrânirea demografică – pe fondul scăderii natalității (și al intensificării emigrării);
- situarea la distanțe mari față de centrele urbane, de utilități, de autoritățile locale, de școli, unități spitalicești;

<sup>44</sup> Liliana Guran, 2004

- grad redus de dezvoltare a serviciilor, infrastructură slab dezvoltată;
- venituri mici și slabă integrare cu restul economiei.

#16. Potrivit studiilor europene privind zonele rurale periferice, acestea se caracterizează și prin scăderea PIB-ului, productivitate slabă la nivelul tuturor sectoarelor economice (de multe ori în ciuda unei valori adăugate brute ridicate în agricultură).

#17. Încercarea de delimitare a zonelor depărtate s-a realizat prin studiul gradului de accesibilitate la localități cu peste 100 000 de locuitori. S-a considerat că, adaptată la condițiile geografice ale țării și calitatea drumurilor, accesibilitatea se poate calcula în funcție de drumurile cel puțin de categorie județeană.

#18. În delimitare s-a considerat că cele mai afectate de izolare sunt Uat rurale ale căror centre de comună se găsesc la distanțe mari față de drumurile județene clasate (peste 10, respectiv 15 km). Cazuri particulare în România sunt cele reprezentate de localitățile din Delta Dunării precum și locuirea izolată, de altitudine, din arealele montane.

#19. SUBTIP 2. ZONE SLAB POPULATE

#20. Corelarea unor indicatori de tipul densitatea populației, nivelul PIB/loc și șomajul au permis selectarea unor areale care puteau fi tratate ca fiind zone slab populate. Criteriul legat de densitatea populației a suferit modificări în timp. Inițial Uniunea Europeană a considerat un prag de 8 locuitori/km<sup>2</sup> ceea ce restrângea mult arealele mai puțin locuite (spații întinse, caracterizate, de multe ori și de condiții specifice – relief accidentat, climă extremă etc). Țările nordice au solicitat modificarea acestui prag la 12,5 loc/km<sup>2</sup>. În acest fel s-a redactat un amendament (Notificare a Comisiei Europene ). În Carta Verde a Dezvoltării Regionale se precizează: „Testul de densitate a populației se referă la regiunile NUTS 3, în care aceasta este sub 12,5 locuitori/km<sup>2</sup>”.

#21. Pentru SDTR poate fi considerat pragul de 12,5 loc/km<sup>2</sup> ca fiind acceptabil pentru a marca unitățile administrativ teritoriale slab populate. Definierea zonelor slab populate păstrează tiparul european și anume zonele care au o densitate a populației sub 12,5 loc/km<sup>2</sup> se încadrează în zone slab populate.

#22. Din considerente operaționale, pragului minim de densitate i se preferă, în cazul UAT urbane, luarea în considerare a pragului minim stabilit prin Lega nr. 351/2001 (10000 locuitori); în cazul UAT rurale, au fost luate în considerare pragurile de 1000, respectiv 500 locuitori; este de menționat că depopularea privește și sate componente ale UAT în raport cu satele reședință de comună.

#23. A.3. ZONE TRANSFRONTALIERE

#24. Există mai multe abordări în delimitarea zonelor transfrontaliere:

#25. 1. Definierea administrativă

#26. Zonele transfrontaliere pot fi definite pe criterii administrative. Astfel, ar fi incluse în zonele transfrontaliere regiunile NUTS 3 care se află la frontiera de stat a României.

#27. Avantajele acestei abordări sunt: concordanța cu definiția zonelor transfrontaliere din programele de cooperare teritorială și facilitarea aplicării unor măsuri adaptate în aceste teritorii, datorită posibilității utilizării aparatului administrativ existent.

#28. 2. Definierea bazată pe distanța față de frontieră



#29. Principalul dezavantaj al definirii administrative este acela că nu diferențiază teritoriile care au legături puternice transfrontaliere de cele care au legături foarte slabe cu arii din statele vecine. Este evident că în comunele aflate în imediata vecinătate a frontierei interacțiunea cu vecinii este mult mai ridicată decât în celălalt capăt al județelor de frontieră.

#30. O posibilitate ar fi definirea zonelor transfrontaliere în conformitate cu unele acorduri de mic trafic de frontieră, prin care populația din unitățile administrativ-teritoriale aflate la o distanță de cel mult 30 km de la frontieră primeau anumite drepturi. Astfel, pot fi definite zonele transfrontaliere pe baza criteriului distanță, incluzând toate comunele aflate la mai puțin de 30 km de frontieră. Avantajele acestei abordări sunt: concentrarea pe teritoriile care interacționează semnificativ cu statele vecine și corelarea cu definiții deja aplicate de autorități.

### 3. Definirea bazată pe durata de acces;

#31. În proiectul ESPON GEOSPECS, cercetătorii au folosit pentru a identifica zonele de frontieră a Uniunii Europene drept criteriu principal timpul necesar pentru accesul la frontieră politică, folosind în principal pragul de 45 minute, considerat limită acceptabilă pentru navetism sau mobilitate zilnică. Limita de timp poate fi ajustată. Avantajele acestei abordări: concentrarea pe teritoriile care interacționează semnificativ cu statele vecine și delimitarea pe criterii funcționale. Există însă și unele dezavantaje: definirea mai dificilă, bazată pe modele de accesibilitate, precum și posibilitatea apariției unor erori din cauza deficiențelor modelului de accesibilitate.

#32. Criteriile care au stat la baza delimitării zonelor de frontieră au fost, de cele mai multe ori, legate de gradul de accesibilitate la graniță. O propunere a Comisiei europene este de a considera accesibilitatea pe graniță transpusă în distanța parcursă pentru a atinge punctul de frontieră în 45 sau în 90 de minute.

#33. Frontiera de stat a României se definește prin OUG 105/2001 (ultima actualizare decembrie 2011) astfel:

#34. frontieră *de stat* – linia reală sau imaginară care trece, în linie dreaptă, de la un semn de frontieră la altul ori, acolo unde frontiera nu este marcată în teren cu semne de frontieră, de la un punct de coordonate la altul; la fluviul Dunărea și celelalte ape curgătoare frontiera de stat este cea stabilită prin acordurile, convențiile și înțelegerile dintre România și statele vecine, cu luarea în considerare a faptului că principiul general acceptat de dreptul internațional fluvial este acela că frontiera trece pe mijlocul șenalului navigabil principal, iar la apele curgătoare nenavigabile, pe la mijlocul pânzei de apă; la Marea Neagră frontiera de stat trece pe la limita exterioară și limitele laterale ale mării teritoriale a României;

#35. *culoar de frontieră* – fâșia de teren situată de o parte și de alta a frontierei de stat, stabilită în baza acordurilor și convențiilor de frontieră încheiate de România cu statele vecine în scopul evidențierii și protejării semnelor de frontieră;

#36. *fâșie de protecție a frontierei de stat* – fâșia de teren constituită de-a lungul frontierei de stat în scopul protejării semnelor de frontieră și asigurării controlului accesului în apropierea liniei de frontieră. Prin lege se menționează și tipul de activități care pot fi desfășurate în imediata vecinătate a graniței și în ce condiții: în zona de frontieră, pe adâncimea de 500 m de la linia de frontieră către interior, cu avizul

organelor Poliției de Frontieră Române, se pot executa activități cum sunt: mineritul, exploatarile de țigăi, de gaze, de ape minerale, de ape termale, exploatarile forestiere, balastiere sau de cariere, lucrările de îmbunătățiri funciare și irigații, îndiguirile, lucrările ori construcțiile pe cursurile de apă, lucrările de asigurare a condițiilor de navigație, construcțiile și amenajările turistice, de agrement sau de altă natură, cercetările ori prospectările geologice (OUG 105/2001

#37. *Un alt act normativ important privind zona frontalieră a României este Hotărârea nr. 324 din 28 martie 2007 pentru aprobarea Strategiei naționale de management integrat al frontierei de stat a României în perioada 2007-2010.*

#38. Frontierele pe zona maritimă urmează reglementări internaționale și sunt rezultatul acordurilor între statele care se învecinează și împart un spațiu maritim la care statele au ieșire. Potrivit Legii nr. 17 din 7 august 1990 privind regimul juridic al apelor maritime interioare, al mării teritoriale și al zonei contigue ale României, *apele teritoriale se definesc ca fiind fâșia de mare adiacenta țărmului având lățimea de 12 mile marine (22.224 m) măsurată de la liniile de baza.* Prin definirea liniilor de bază ca fiind liniile drepte care unesc cel mai avansat punct al țărmului (aici intrând și țărmul insulelor), se poate observa că aceste frontiere pot să sufere modificări în timp. Pe de o parte, pot apărea modificări legate de morfologia țărmului (procese de eroziune, modificarea nivelului oceanului planetar) și pe de altă parte, pot apărea litigii între state, prin soluționarea cărora trebuie reconfigurată linia de țărm. România mai are în gestiune și zona contiguă care se definește ca fiind fâșia de mare adiacentă mării teritoriale și care se întinde spre largul mării până la distanța de 24 mile marine. În zona contiguă România controlează respectarea legilor și a regulamentelor vamale, sanitare, de mediu, preîntâmpină încălcări ale frontierei maritime.

#39. *Din punct de vedere legislativ singurul act care definește zona frontalieră este Legea nr 10/2010 privind ratificarea Acordului dintre Guvernul României și Guvernul Republicii Moldova privind micul trafic de frontieră în cuprinsul căruia se face referire la 30 km de graniță ca făcând parte din zona de frontieră, putându-se extinde până la 50 km.* Zonele de frontieră ar trebui definite ca fiind alcătuite din totalitatea UAT care permit accesul la frontieră într-un interval de timp de până la 45 min (cu precădere cele care sunt străbătute de căi de acces la punctele vamale, în limita a 50 km distanță care poate fi asociată unui interval de 45 min interval necesar parcurgerii celor 50 km.

#41. Până la adoptarea unei definiții de acest tip, reținem ca fiind operațională definiția din *Legea nr 10/2010 privind ratificarea Acordului dintre Guvernul României și Guvernul Republicii Moldova privind micul trafic de frontieră*: „zona de frontieră cuprinde teritoriul statelor părților contractante, care nu depășește 30 de km de la frontiera de stat și se află de o parte și de alta a frontierei de stat dintre Romania și Republica Moldova. Unitățile administrativ-teritoriale care sunt situate parțial în zona de 30 de km și parțial în zona cuprinsă între 30 și 50 de km de la frontiera comună vor fi considerate ca aparținând zonei de frontieră”. **Această definiție a fost extrapolată și pentru celelalte granițe ale țării.**

#### 4. ZONE MONTANE

##### Metodologie privind delimitarea zonelor montane

#42. Zonele montane au fost dezvoltate inițial ca tipologie aparte de către Nordregio (Nordic Centre for Spatial Development). Scopul delimitării zonelor montane a fost unul analitic și s-au avut în vedere

acele unități LAU2 a căror suprafață, în proporție de mai mult de 50%, se află în sectorul montan. În octombrie 2008, Comisia Europeană a prezentat Carta Verde a Coeziunii Teritoriale. Această Cartă, deși nu conține definiția coeziunii teritoriale, este utilă pentru pregătirea unei analize a acestei probleme, analiză care se recomandă a se face cu o consultare reală a publicului. S-au utilizat seturi de date socio-economice la nivel de NUTS3.

#43. Potrivit Cartei, zona montană se definește ca fiind celula de grid corespunzătoare arealului montan în care există populație. Această tipologie a fost modificată odată cu cel de-al cincelea raport privind coeziunea, astfel încât se consideră zonă montană și acel areal care are spațiul locuit în zonă nemontană asociat unui spațiu montan nelocuit. Criteriul prezenței populației pe celula de munte este demn de reținut dacă analiza se axează pe viața oamenilor care trăiesc în zone montane. Dacă obiectul analizei este dat de modul de utilizare a terenurilor din arealul montan sau alte probleme de mediu, se va opta pentru ochiul de grid suprapus strict spațiului montan.

#44. Modul în care se definește o zonă montană depinde în primul rând de percepția celui care analizează. O primă definiție se poate face prin prisma peisajului pe care îl presupune spațiul montan: altitudinile și pantele mari. Din punct de vedere geografic, încadrarea în spațiul montan a unui areal se face inițial pe baza altitudinii și aici apare problema limitei inferioare a acestui spațiu. Dacă în unele abordări se consideră că altitudinile peste 1000m reprezintă un spațiu montan, se poate observa că, inclusiv la noi în țară, sunt munți care pornesc de la altitudini reduse.

#45. De exemplu, Munții Măcinului încep de la circa 40 m, Almăjul și Locva încep de la 70-100 m (lacul și depresiunile defileului Dunării), Munții Zarand, de la 160 m (Câmpia de glaciș a Șiriei), la fel Munții Oaș și Igniș. În schimb, restul Carpaților, care au sub ei dealuri sau podișuri, prezintă limita inferioară în medie la 500-700 m (spre Dealurile de Vest la 300-500 m, iar în rest la 500-700 m, cu excepția unor văi transversale, unde limita este mai coborâtă).

#46. În fine, se ridică și problema munților joși în raport cu dealurile înalte, care adesea îi depășesc. De exemplu, unele culmi sau vârfuri subcarpatice ating peste 900-1000 m, iar anumiți munți joși au sub 600 m (467 m în Măcin, 500-735 m în Locva, 549 m în Dognecea, sau 400-800 m în Oaș). Diferența constă în dominarea, în munte, a unor abrupturi și o fragmentare mai deasă, dar și în continuarea lor ca poziție, cu muntele sau cu dealurile.”(G.Posea, 2005).

#47. Delimitarea spațiului montan trebuie făcută astfel încât să corespundă și criteriilor științifice. În Uniunea Europeană, criteriile de delimitare a spațiului montan sunt conținute în Directiva CEE 75/268 care utilizează altitudinea combinată, în multe cazuri, cu pantele și uneori și alte criterii legate de climă, topografie, calitatea solului etc.

#48. Conform Eurostat/GISCO-JRC, unitățile administrative de bază care se regăsesc în spațiul montan sunt definite ca regiuni care au o suprafață de peste 50% suprapusă ariei montane sau înregistrează o populație de peste 50% pe arealul montan.

#49. Criteriile de definire ale zonelor montane sunt:

- Peste 2500m altitudine toate zonele sunt incluse în spațiul montan;
- Între 1500m și 2500m altitudine sunt considerate munte doar zonele cu o pantă de peste 2° pe o rază de 3 km;
- Între 1000m și 1500m, zonele trebuie să justifice una din cele două seturi de criterii pentru a fi considerate de munte. Primul dintre acestea este că panta, pe o rază de 3 km, trebuie să depășească

5°. În cazul în care panta este mai puțin abruptă decât aceasta, zona poate fi considerată încă munte dacă valorile întâlnite pe o rază de 7 km variază cel puțin cu 300 de metri.

- Între 300m și 1000m, este aplicat numai criteriul potrivit căruia zonele în care se înregistrează creșteri de cel puțin 300 de metri pe o raza de 7 km sunt considerate munte.
- Sub 300m, obiectivul a fost de a identifica zonele cu contraste puternice locale de topografie, cum ar fi fiordurile din Scoția și zonele mediteraneene muntoase de coastă. S-au selectat zonele în funcție de deviația standard pozitivă. Dacă deviația standard este mai mare de 50 de metri, peisajul este suficient frământat pentru a fi considerat munte, în ciuda altitudinii sale reduse.

#50. În proiectul GEOSPECS - Geographic Specificities and Development Potentials in Europe criteriile care stau la baza delimitării spațiului montan sunt următoarele: pe de o parte condiția ca populația de la nivelul NUTS3 analizate să locuiască în spațiu montan în procent care să depășească 50%; apoi suprafața analizată să aparțină acestui spațiu în proporție care să depășească 50%. Acestor criterii li s-au mai adăugat și următoarele condiționări. Se poate observa reiterarea aceluiași criterii ca în cazul Eurostat.

#51. Regiuni caracterizate prin:

- altitudini de peste 2500 m;
- altitudini cuprinse între 1500-2500 m dar și teritorii cu o pantă minimă de 2° pe o rază de 3 km;
- altitudini între 1000-1500 m dar și teritorii cu o pantă minimă de 5° pe o rază de 3 km sau diferență de relief de 300 m pe o rază de 7 km;
- altitudini între 300-1000 m, dar și teritorii cu diferență de relief de 300 m pe o rază de 7 km;
- altitudini sub 300 m cumulativ cu 50 m deviație față de teritoriile imediat învecinate din modelul altimetric.

#52. Menționăm că în țara noastră nu sunt situații în care acest criteriu să funcționeze.

#53. Pentru România, delimitarea zonei montane s-a realizat conform criteriilor geografice și este normată prin *Legea muntelui nr. 347/2004*. Conform acestei legi, zonele montane sunt considerate ca fiind „acele zone care se caracterizează prin limitarea considerabilă a posibilităților de utilizare a terenului și prin creșterea apreciabilă a costurilor lucrărilor acesteia, datorate:

- existenței unor condiții climatice deosebit de dificile, determinate de altitudini de peste 600 m, al căror efect este scurtarea substanțială a sezonului de vegetație;
- prezenței la o altitudine mai joasă, pe cea mai mare parte a terenului agricol, a unor pante de peste 20°, prea abrupte pentru utilizarea de mașini agricole, sau care necesită utilizarea unor echipamente costisitoare;
- combinației factorilor prevăzuți la lit. a) și b), acolo unde dezavantajul rezultat din fiecare factor luat separat este mai puțin acut, dar efectul cumulat al acestora are ca rezultat un dezavantaj echivalent.

#54. Lista localităților urbane și rurale din zona montană s-a stabilit prin Ordinul comun al ministrului MAPDR și MAI, iar lucrarea de delimitare a fost coordonată de către ICPA (Institutul de Cercetări pentru Pedologie și Agrochimie) împreună cu specialiști din cadrul ANZM (Agenția Națională a Zonei Montane).

#55.

S-a optat pentru delimitarea zonelor din spațiu montan conform Convenției Carpatice, reconsiderând însă spațiul ocupat de Munții Măcin care, cel puțin din punct de vedere geologic își conservă atributele de orogen. În Harta este reprezentată zona montană considerând UAT situate la altitudini mai mari de 600 m, dar și areale situate la altitudini cuprinse între 400 și 600m care au o pantă medie egală sau mai mare de 15% (conform criteriilor Eurostat).

## 5. ZONA COSTIERĂ

### Definiție ca tipologie de zonă cu specific geografic

#56.

Zona costieră reprezintă o limită între uscat și mare/ocean. Stabilirea acestei limite are o componentă strict geografică și una politică. Strict din punct de vedere geografic, zona costieră se definește ca fiind spațiul geografic care însumează apele de coastă (de suprafață și subterane), spațiul litoral (plaje, faleze) cu areale din stricta vecinătate, zone umede aflate în contact cu marea sau în imediata sa vecinătate (lacuri, gârle, grinduri).

### Criterii de delimitare a zonei costiere

#57.

În recomandarea HELCOM15/1 a Convenției de la Helsinki (din 1992) adoptată în 1994 și reluată de HELCOM 34/2013, se recomandă țărilor participante ca o bandă de teren de lățime de la 100 la 300m de la linia țărmului să fie supusă unei protecții speciale; pentru o distanță de cel puțin 3km de la linia țărmului se apreciază necesitatea analizării tuturor proiectelor privind construcții și orice lucrări ce pot duce la modificarea permanentă a peisajului, cu impact negativ asupra mediului.

#58.

Proiectul ESPON-GEOSPECS privind zonele cu specific geografic a încercat să stabilească criteriile de delimitare a zonelor costiere punând în acord criteriile utilizate, în general, de diferite state care au deschidere la mare/ocean. S-a constatat că percepțiile cu privire la lățimea zonei costiere (stabilită în km), de la țărm spre spațiul terestru, au variat ca urmare a elementelor care caracterizau fiecare zonă sau a scopului pentru care erau destinate: transport, pescuit, areale destinate conservării naturii, turism etc. S-au încercat și delimitări în funcție de numărul de locuitori ai unității teritoriale considerate, caz în care s-au considerat regiunile de coastă, cele cu o pondere scăzută a populației; regiunile de coastă cu o pondere medie a populației de pe coastă; regiunile de coastă cu o pondere ridicată a populației de pe coastă și regiunile de coastă cu o pondere foarte mare a populației de pe coastă. Definirea zonelor costiere a trebuit să penduleze între aspectele fizice, elementele politice și perspectiva socio-economică.

#59.

Deși criteriile de delimitare au fost foarte variate, a existat un consens în aprecierea faptului că impactul activităților din zonele costiere asupra mediului este semnificativ (tipurile de activități, aglomerările fixe și sezoniere sunt tot atâția factori perturbatori). Indiferent de modul în care se delimitează zona costieră a unui stat, este importantă politica privind buna gestionare a spațiului respectiv. Eurostat, în 2010, a utilizat NUTS3 pentru caracterizarea zonei costiere și a definit-o ca fiind o regiune de frontieră maritimă unde mai mult de jumătate din populație se află în arealul de 50 km de mare. Această abordare a generat problema zonelor costiere slab populate. S-a mai propus extinderea spre mare dar și spre uscat de la limita țărmului cu același număr de metri, abordare criticabilă prin importanța care trebuie acordată comunităților locale și dezvoltării socio-economice a zonei.

#60. S-a considerat că distanța comunităților individuale până la coastă este un criteriu relevant.

#61. GEOSPECS nu a încercat să stabilească un criteriu rigid ci, dimpotrivă, să identifice intervale de mobilitate în acord cu particularitățile costiere. S-au stabilit media distanță-timp pe un grid cu ochiul de 1x1km, calculată la nivel de LAU2. S-a realizat o hartă în care este considerată distanța în funcție de timpul necesar pentru a atinge țărmul (cu două praguri de timp: de până la 45 min și până la 90 min).

#### Delimitarea zonei costiere

#62. Legislația națională privind zonele costiere se rezumă la Legea 280/2003 pentru aprobarea Ordonanței de Urgență nr 202/2002 privind gospodărirea integrată a zonei costiere. Potrivit actelor normative, delimitarea zonei costiere este prevăzută să se realizeze prin planuri de amenajare a teritoriului și de urbanism, prin grija autorităților publice locale. În scopul delimitării zonei costiere și stabilirii măsurilor pentru protecția mediului zonei costiere, autoritatea publică centrală pentru protecția mediului și gospodărirea apelor și autoritatea publică centrală pentru agricultură, alimentație și păduri, cu consultarea autorităților administrației publice locale și a Statului Major al Forțelor Navale, vor clasifica zona costieră în zone funcționale, pe baza unor criterii omogene de utilizare și de gestiune a spațiului. În proiectul Metodologie privind elaborarea și conținutul cadru al documentațiilor de amenajare a teritoriului pentru zonele costiere; Plan de amenajare a teritoriului zonal – zona costieră a Mării negre- contract nr394/2009 s-au fixat câteva criterii majore de delimitare a zonei costiere:

- Factori fizico-geografici: prezența plajelor, a grindurilor și a coardoanelor litorale, a lagunelor marine, limanelor fluvio-marine; influența factorilor climatici, hidrografia subterană și de suprafață, răspândirea vegetației și faunei caracteristice;
- Factori socio-economici: dependența economică a unor localități rurale sau urbane de litoral: activități portuare, circulația mărfurilor, depozitare, pescuit și prelucrarea peștelui, turism, cure terapeutice etc.
- Izocrona de 30' pentru mijloacele de transport în comun pe căi rutiere și feroviare, izocrona de 30' pentru autoturisme pe căile rutiere principale;
- sistemele zonale de alimentare cu apă, utilizarea în comun a unor resurse energetice majore și a rampelor de depozitare a deșeurilor.

#63. Limita zonei costiere pentru sectorul nordic al litoralului românesc a fost determinată pe criterii naturale, funcționale și socio-economice iar pentru zona de sud s-a luat în calcul criteriul funcțional și cel socio-economic. S-a fixat limita maximă în lungul axului est-vest Cernavodă-Medgidia-Constanța acolo unde accesul se face atât pe autostradă cât și pe drumuri naționale și județene, cale ferată dar și canalul Dunărea-Marea Neagră (limita a fost menținută la nivelul orașului). În urma analizei realizate au rezultat 42 de UATB care alcătuiesc zona costieră a României.

## **A. 6. ZONE CU SLĂBICIUNI STRUCTURALE/ZONE ÎN DECLIN/ZONE ÎN TRANSFORMARE**

### **A. 6.1 Zone defavorizate (agricol), foste zone defavorizate și zone economice speciale declarate prin acte normative**

#### **Zone defavorizate (agricol)**

- ZMD - Zona Montană Defavorizată

#64.

Cf. OMADR 355/2007, care preia Regulamentul (CE) 1257/1999, *zonele montane defavorizate* sunt acele zone, delimitate la nivel de UAT, care se caracterizează prin limitarea considerabilă a posibilităților de utilizare a terenului și prin creșterea apreciabilă a costurilor lucrărilor acestuia, datorate: a) existenței unor altitudini medii de peste 600 m, care determină condiții climatice deosebit de dificile, al căror efect este scurtarea substanțială a sezonului de vegetație; sau b) prezenței la o altitudine medie între 400 și 600 m, care determină condiții climatice dificile, a unor pante medii de peste 15%, care fac imposibilă mecanizarea sau necesită utilizarea unor echipamente specifice costisitoare. Delimitarea la nivel de UAT, potrivit criteriilor stabilite, s-a realizat pe baza suprapunerii hărții conținând limitele unităților administrativ-teritoriale cu harta conținând modelul digital al terenului (DTM). **Au fost încadrate în această categorie UAT (cca 30% din teritoriul României, cca 11% din populația României)**

- ZDS - Zona Defavorizată de condiții naturale specifice

#65.

Cf. Anexa IV a PNDR, care preia Regulamentul (CE) 1257/1999: Zonele Defavorizate de Condiții Naturale Specifice - ZDS (Art. 20 al Regulamentului (CE) 1257/1999) sunt alcătuite din acele unități administrativ-teritoriale care formează suprafețe continue compuse din cel puțin 3 UAT și care în mod cumulativ și ponderat cu suprafețele deținute de aceste UAT au o nota de bonitare a terenurilor agricole de până la valoarea de 28 (80% din valoarea medie națională). De asemenea, UAT din aceste zone nu trebuie să aibe în mod individual note de bonitare mai mari de valoarea 30. Limitele zonelor defavorizate de condiții naturale specifice sunt acelea ale blocurilor fizice (identificate în Sistemul Integrat de Administrare și Control) ce aparțin de UAT incluse în aceste zone. **Au fost încadrate în această categorie 293 UAT (cca 10% din teritoriul României, cca 8% din populația României).**

- ZSD - Zona Semnificativ defavorizată

#66.

Cf. Anexa IV a PNDR, care preia Regulamentul (CE) 1257/1999: Pentru desemnarea zonei semnificativ defavorizate s-au luat în studiu unitățile administrativ teritoriale care se suprapun în totalitate sau parțial cu Rezervația Biosferei "Delta Dunării". În această zonă nota de bonitare medie nu este mai mare de 16 - reprezentând 46 % din valoarea medie ponderată (35) a notelor de bonitare a terenurilor agricole din România. Limitele acestor unități administrativ - teritoriale sunt acelea ale blocurilor fizice (identificate în Sistemul Integrat de Administrare și Control) ce aparțin de aceste UAT. De asemenea, pentru a răspunde cerințelor Art. 19 din Regulamentul (CE) 1257/1999 au fost calculate densitatea populației și nivelul de dependență a populației față de activitățile agricole din zona semnificativ defavorizată. Rezultatele indică faptul că densitatea populației are o valoare de 28,7 locuitori/km<sup>2</sup> – ceea ce înseamnă 31,5% din media densității populației României, și ca cca. 40 % din populație este dependentă de activitățile agricole. **Au fost încadrate în această categorie 24 UAT (cca 2.5% din teritoriul României, cca 0.75% din populația României).**

### **Foste zone defavorizate (regim juridic stins)**

#67.

Exemplu: Zona Minieră Valea Jiului. Conform HG 992/1998, care a acționat 10 ani. Astăzi, regimul juridic apical al acestor zone nu mai este activ.

### **Zone economice speciale**

- Zone prioritare de restructurare industrială

- #68. Cf. Legii nr. 366/2001, 11 concentrări de localități care au un nivel al șomajului ridicat, au întreprinderi falimentare, au probleme cu mediul dar nu sunt lipsite de potențial economic (vezi mai sus).
- Zona Valea Jiului
- #69. OUG 36/2004; HG 646/2002. Municipiile Petroșani, Vulcan, Lupeni; orașele Petrila, Uricani, Aninoasa;
- Zona Munților Apuseni
- #70. Cf. Legii 33/ 1996; OG 27/1996; HG 323/1996.
- Zona costieră
- #71. Cf. OUG 202/2002, aprobată prin Legea 280/2003 Zona costiera reprezintă spațiul geografic care include apele de coasta de suprafață și subterane, litoralul, terenurile adiacente, inclusiv apele de suprafață și subterane ale acestora, insulele și lacurile sărate, zonele umede în contact cu marea, plaja și faleză. Trebuie delimitată de autoritățile locale prin documentații de U+AT; vezi și PUZ Zona Costieră (MDRAP).
- RBDD
- #72. Delimitare RBDD cf. L 82/1993; OG 27/1996; OG 127/2010; HG 1066/2012.
- Stațiuni turistice - de interes național și de interes local
- #73. Conform HG. 852/2008, anexa 5 actualizată 2012: Stațiunea turistică de interes național sau local este, după caz, localitatea ori partea unei localități care dispune de resurse naturale și antropice și care îndeplinește criteriile specifice (stabilite prin HG. 852/2008). Atestarea ca stațiune turistică nu schimbă rangul localității stabilit în condițiile legii. Stațiunile turistice atestate sunt 89 (41 stațiuni turistice de interes național și 48 stațiuni turistice de interes local).
- Stațiuni climatice și balneoclimatice, stațiuni climatice și stațiuni balneoclimatice
- #74. Cf. OG 109/2000; HOTĂRÂRE Nr. 1.016 din 12 octombrie 2011: a) prin stațiune balneară se înțelege localitatea sau/și arealul care dispune de resurse de substanțe minerale, științific dovedite și tradițional recunoscute ca eficiente terapeutice, de instalații specifice pentru cură și care are o organizare ce permite acordarea asistenței medicale balneare în condiții corespunzătoare; b) prin stațiune climatică se înțelege localitatea sau/și arealul situat în zone cu factori climatici benefici și care are condiții pentru asigurarea menținerii și ameliorării sănătății și/sau a capacității de muncă, precum și a odihnei și reconfortării; c) prin stațiune balneoclimatică se înțelege localitatea sau/și arealul care îndeplinește condițiile prevăzute la lit. a) și b). Au fost stabilite 41 stațiuni de *interes național* și 48 *stațiuni de interes local*.
- Zone libere – Sulina, Constanța Sud - Basarabi, Galați, Brăila, Giurgiu, Curtici-Arad
- #75. Cf. Legii nr. 84/1992: Sulina (100,89 ha), cf. HG 156/1993; Constanța Sud (134,6 ha) și Basarabi (11,4 ha), cu administrație unică, cf. HG 410/1993, HG 191/1997, HG 788/1997; Galați (136,98 ha), cf. HG 190/1994; Brăila (110,6 ha), cf. HG 330/1994, HG 478/1999, HG 535/2000; Giurgiu (262,81 ha), cf. HG 336/1998, HG 778/1996, HG 336/1998, HG 1295/2000; Curtici (75 ha) și Arad (15 ha), cf. HG 449/1999, HG 824/1999.



## Zonele în transformare sau declin

- #76. **Acestea reprezintă zone cu deficiență de structură, fie din pricina declinului activităților extractive sau industriale, fie din supraaglomerarea specifică procesului de tranziție rural-urban; criteriile de stabilire a acestor zone sunt fluctuante, problema necesitând studii specifice.**
- #77. De exemplu, **ariile profund dezavantajate** pot fi definite drept zonele cele mai slab dezvoltate dintr-un teritoriu, ca urmare a unui complex de factori care au generat gradul de puternică subdezvoltare. În studiile<sup>45</sup> de individualizare a ariilor profund dezavantajate s-a pornit de la evaluarea nivelelor de dezvoltare, înregistrate pe unități administrative elementare. Datorită evidențelor statistice, cu foarte puțini indicatori elementari relevanți s-au folosit în prima etapă doar 8 indicatori, acoperind o mare parte a spectrului de caracteristici ale nivelului de dezvoltare: rata creșterii recente a populației, suprafața locuibilă/locuitor, număr de locuitori/medic, ponderea populației active din total populație, gradul de analfabetism, mortalitatea infantilă, numărul de abonamente telefonice la 1000 locuitori. După standardizarea valorilor și obținerea unui indicator general de dezvoltare, pentru fiecare comună s-a trecut la agregarea spațială a acestora, obținându-se diferite arii relativ omogene.
- #78. **Indicele dezvoltării umane locale** a fost dezvoltat de sociologul Dumitru Sandu și măsoară capitalul total al localităților, considerat din perspectiva dimensiunilor sale umane, de stare de sănătate, vitală și materială. Primele trei dimensiuni de stoc de capital sunt estimate prin câte un singur indicator. Capitalul material, cea de-a patra dimensiune, este măsurat ca scor factorial din trei indicatori ai calității vieții locale referitori la mărimea locuințelor (suprafață locuibilă pe locuință), autoturisme private la 1000 locuitori și gaze distribuite pentru consumul casnic pe locuitor. Un nou scor factorial agregă valorile celor patru indicatori care estimează dimensiunile capitalului comunitar. Un avantaj major al IDUL este că permite compararea unor unități teritoriale foarte diferite, urbane și rurale, mari sau mici.
- #79. Măsura a fost propusă și testată în 2011 și a operat pe baza a șapte indicatori de input<sup>46</sup>. Valorile IDUL nu au fost estimate pentru localități cu mai puțin de 1000 locuitori.
- #80. IDUL este similar cu indicele dezvoltării umane (IDU) folosit în sistemul Programului Națiunilor Unite pentru Dezvoltare. Scorul factorial care agregă măsuri pentru cele patru forme de capital comunitar în IDUL este convertit pentru a avea un interval de variație între aproximativ zero și aproximativ 100 (după formula scorului  $Hull = 50 + 14 * \text{valoarea scorului factorial}$ ).
- #81. IDUL este limitat, în sistemul statistic românesc, de disponibilitatea unora dintre datele necesare (stocul de educație) numai prin înregistrările de recensământ. Toate datele primare pentru calcularea indicelui au fost furnizate de către Institutul Național de Statistică (INS). INS a calculat și speranța de viață la naștere pentru fiecare localitate din România (pe perioade de trei ani consecutivi), precum și vârsta medie a populației adulte pe localitate. Este important deoarece poate contribui la identificarea ariilor rămase în urmă din punct de vedere al dezvoltării.
- #82. Adăugarea indicatorilor de capital material și vârstă medie transformă indicele într-o măsură a capitalului comunitar (local). Validitatea IDUL a fost testată pe baze de date foarte mari și prin folosirea sa ca variabilă dependentă sau independentă în diferite analize multivariate<sup>47</sup>.

<sup>45</sup> Coordonate de prof Ioan Ianoș, Universitatea din București

<sup>46</sup> Sandu, D. (2011). Disparități sociale în dezvoltarea și în politica regională din România. *International Review of Social Research*, 1(1), 1-30.

## Index pentru fundamentarea PNDL

- #83. Cu ajutorul metodei focalizării geografice (promovată în studiile Băncii Mondiale), resursele unui program pot fi direcționate spre ariile identificate ca fiind sărace / deficitare din punct de vedere al accesului la servicii de interes general, folosind de cele mai multe ori ca bază cartografică și de analiză unitățile administrativ-teritoriale.
- #84. **Conform Art. 7. Din OUG nr. 28/2013 - (1) Obiectivele de investiții care pot fi finanțate în cadrul PNDL** trebuie să vizeze unul dintre următoarele domenii specifice:
- a) realizare/extindere/reabilitare/modernizare a sistemelor de alimentare cu apă și stații de tratare a apei;
  - b) realizare/extindere/reabilitare/modernizare a sistemelor de canalizare și stații de epurare a apelor uzate;
  - c) realizare/extindere/reabilitare/modernizare/dotare a unităților de învățământ preuniversitar;
  - d) realizare/extindere/reabilitare/modernizare/dotare a unităților sanitare din mediul rural;
  - e) reabilitare/modernizare a drumurilor publice clasificate și încadrate în conformitate cu prevederile legale în vigoare ca drumuri județene, drumuri de interes local, respectiv drumuri comunale și/sau drumuri publice din interiorul localităților;
  - f) realizare/modernizare/reabilitare de poduri, podețe sau punți pietonale;
  - g) realizare/extindere/reabilitare/modernizare a unor obiective culturale de interes local, respectiv biblioteci, muzee, centre culturale multifuncționale, teatre;
  - h) realizare/extindere/modernizare de platforme de gunoi;
  - i) realizare/extindere/reabilitare/modernizare a piețelor publice, comerciale, târguri, oboare, după caz;
  - j) realizare/extindere/reabilitare/modernizare a bazelor sportive.
- #85. Etapele în construirea indicatorului compozit sunt:
- Definirea scopului și a modului de utilizare a hărților (hărțile sunt necesare pentru a direcționa investiții / ajutoare către ariile deficitare);
  - Selectarea indicatorilor primari;
  - Selectarea surselor de date necesare;
  - Selectarea metodologiei de calcul a indicatorului compozit: analiză factorială / în componente principale;
  - Calculul indicatorului pentru nivel LAU2;
  - Clasificarea UAT-urilor (în primă etapă rurale) prin analiza cluster elaborarea hărților;
  - Delimitarea zonelor cu deficit de infrastructură.
- #86. Pentru definirea zonelor care necesită investiții în infrastructură au fost luați în considerare următorii indicatori:
- **Componenta sociodemografică:**
    1. Număr locuitori (2011);
    2. Rata de creștere/descreștere a populației între 2002 și 2011;

---

<sup>47</sup>Vezi, spre exemplu: Sandu, D. 2011. Disparități sociale în dezvoltarea și în politica regională din România. *International Review of Social Research*, 1(1), 1-30; sau Sandu, D. 2013. Disparități și fluxuri în fundamentarea social-economică a regionalizării administrative a României. București: Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice.

3. Ponderea populației peste 65 ani în total populație % (2011);
  4. Dinamica numărului de salariați % (2000-2011);
  5. Rata șomajului;
  6. Rata mortalității infantile % (medie multianuală ultimii patru ani);
  7. Evoluția numărului de elevi (2002-2011);
  8. Nr. medici la 1000 locuitori;
- **Componenta privind dotările tehnico-edilitare/infrastructură:**
1. Dinamica numărului de locuințe între 2002 și 2011;
  2. Ponderea locuințelor convenționale care dispun de alimentare cu apă în locuința în total locuințe (%);
  3. Ponderea locuințelor convenționale care dispun de instalație de canalizare în locuință în total locuințe (%);
  4. Distanța reședinței de comună față de cel mai apropiat oraș (eventual 20.000 locuitori);
  5. Comunele situate la peste 60 minute (durata de deplasare) de orașele peste 30.000 locuitori;
  6. Nr. unități medicale (total 2011);
  7. Nr săli de clasă (2011);
  8. Venituri proprii din bugetele locale/ locuitor (2011);
  9. Cheltuieli cu serviciile publice / locuitor (2011).

#87. În urma analizei factoriale aplicate au rezultat 4 factori pentru componenta sociodemografică (un factor demografic, școlar, de ocupare și medical) și 4 factori pentru componenta de infrastructură (un factor de echipare, unul de capacitate administrativă, de locuire și de infrastructură socială, un factor de accesibilitate). În etapa următoare, comunele sunt grupate pe decile în funcție de fiecare factor rezultat în parte și codificate. Prin adunarea codurilor pentru cei 8 factori incluși se obține o ierarhizare a comunelor având ca bază de plecare rezultatele analizei factoriale.

#88. Din păcate, apare problema UAT-urilor care nu existau înainte de 2002, care sunt excluse din analiza factorială din cauza indicatorilor de dinamica (de ex. 2002-2011).

#89. Valorile obținute trebuie corelate cu valorile IDUL.

### #1. Planificare spațială

Înseamnă a anticipa și a pregăti; a face pregătiri și provizii pentru viitor. În centrul planificării urbane și regionale se află planificarea spațială, fizică sau de utilizare a terenurilor. Aceasta implică pregătiri pentru viitoarea utilizare a terenurilor, de către locuitori și întărirea acestor pregătiri prin reglementarea și promovarea schimbărilor referitoare la utilizarea terenurilor și clădirilor. (IHS, Integrare instituțională pentru dezvoltare regională, 2001)

### #2. Dezvoltare spațială

Se referă la evoluția teritoriilor sub toate aspectele (economic, social, de mediu, fizic). Printre acțiunile necesare pentru pregătirea politicilor de dezvoltare spațială se numără: observarea dezvoltării spațiale (de exemplu, în contextul programului ESPON), realizarea de analize ale tendințelor de dezvoltare spațială și de studii de prognoză privind dezvoltarea spațială etc. ([www.inforegio.ro](http://www.inforegio.ro))

### #3. Planificare strategică teritorială

Activitate la nivel de stat cu scopul planificării, organizării și dezvoltării teritoriului național. Prin compararea și armonizarea cerințelor spațiale concurente se pun în evidență principiile și obiectivele dezvoltării durabile echilibrate a teritoriului. (Oficiul federal pentru construcții și planificare spațială Germania - Raportul planificării spațiale, 2000)-de revizuit

### #4. Planificare teritorială

Planificarea teritorială vizează organizarea optimă a unui teritoriu prin prisma structurii sale fizice - utilizarea terenurilor, comunicații, utilități. (Metodologie-cadru privind elaborarea documentelor de planificare strategică teritorială la nivel național, CCPEC - UAUM, Universitatea București, 2009)

### #5. Planificare urbană

Planificarea urbană este preocupată de identificarea scopurilor concrete ale orașului, de determinarea resurselor disponibile pentru atingerea acestor scopuri precum și de evidențierea constrângerilor ce le blochează realizarea.

### #6. Amenajarea teritoriului

Amenajarea teritoriului este o activitate globală, funcțională, prospectivă, democratică care are ca scop de bază armonizarea la nivelul întregului teritoriu a politicilor economice, sociale, ecologice și culturale, stabilite la nivel național și local pentru asigurarea echilibrului în dezvoltarea diferitelor zone ale țării, urmărindu-se creșterea coeziunii și eficienței relațiilor economice și sociale dintre acestea și care se exercită pe întregul teritoriu al României, pe baza principiului ierarhizării, coeziunii și integrării spațiale, la nivel național, regional și județean. (Legea 350/ 2001)

Amenajarea teritoriului este considerată o abordare interdisciplinară îndreptată spre o dezvoltare regională echilibrată și spre o organizare fizică a spațiului realizată conform unei strategii globale. (Carta de la Torremolinos, 1983).

#7.

### **Urbanism**

Ansamblul regulilor care guvernează nașterea, dezvoltarea și amenajarea rațională a aglomerărilor urbane. (ADEF, 40 ans de politique foncière en France, 1986 și Legea locuinței 114/ 1996)

Activitate operațională, integratoare, normativă care are ca principal scop stimularea evoluției complexe a localităților, prin realizarea strategiilor de dezvoltare pe termen scurt, mediu și lung, care urmărește stabilirea direcțiilor dezvoltării spațiale a localităților urbane și rurale, în acord cu potențialul acestora și cu aspirațiile locuitorilor și care cuprinde toate localitățile țării, organizate în rețea, pe baza ierarhizării și distribuției echilibrate ale acestora în teritoriu; aplicarea obiectivelor are în vedere întreg teritoriul administrativ al orașelor și comunelor sau zone din acestea. (Legea 350/ 2001)

#8.

### **Zonă metropolitană**

Suprafață situată în jurul marilor aglomerări urbane, delimitate prin studii de specialitate, în cadrul căreia se creează relații reciproce de influență în domeniul căilor de comunicații, economic, social, cultural și al infrastructurii edilitare. De regulă, limita teritoriului metropolitan depășește limita administrativă a localităților și poate limita județului din care face parte. (Legea 350/ 2001).

#9.

### **Zonă urbană funcțională**

Acea zonă formată din unul sau mai multe centre urbane cu caracter polarizator din punct de vedere socio-economic și localitățile înconjurătoare, între care există cel puțin o relație bazată pe migrație și navetism (datorată proximității); care împărtășesc una sau mai multe specializări funcționale și/ sau caracteristici cultural-istorice; și care însumează o populație de cel puțin aproximativ 250.000 locuitori. (ESPON, 2004, 2007)

#10.

### **Regiune funcțională**

Regiune în care unul sau mai multe fenomene comune conectează așezările într-un întreg funcțional organizat. (Dicționar de geografie umană, G. Erdeli, 1999).

#11.

### **Teritoriu specific**

Teritoriu particular, care prezintă caracteristici proprii ușor de identificat.

#12.

### **Zonă urbană**

Este constituită dintr-un oraș central (uneori două) de cel puțin 50.000 de locuitori rezidenți și aria din imediata vecinătate. Zona urbană este astfel orașul fizic definit fără legătură cu granițele politice sau administrative. În lucrare termenul de zonă urbană se referă generic la regiuni cu o densitate mare a populației. (Edwin S. Mills, Urban Economics, 1995)

#13.

### **Zonă rurală**

Noțiunea de spațiu rural are în vedere o zonă interioară sau de coastă, inclusiv satele și orașele mici, în care marea parte a terenurilor este utilizată pentru:

- a. agricultură, silvicultură, acvacultură și pescuit;
- b. activitățile economice și culturale ale locuitorilor acestor zone (artizanat, industrie, servicii etc.);
- c. amenajarea de zone neurbane de distracții sau de rezervații naturale;

d. alte folosințe, cum ar fi cazarea. (Carta de la Torremolinos, 1983)

Zonă constituită din localități rurale în care populația trăiește din venituri provenite în cea mai mare parte din activități agricole. (Materiale documentare Urbanproiect)

#14. Zonele rurale sunt zone cu așezări rare, fără un oraș sau municipiu important. Regiunea rurală se referă la anumite forme de utilizare a peisajelor și terenurilor, în care agricultura și zonele naturale joacă un rol important. Zonele rurale sunt din ce în ce mai variate sub aspectul bazei lor economice. Cu toate că agricultura joacă încă un rol important în numeroase zone rurale, au apărut surse noi de venit cum ar fi turismul rural, activitățile de producție la scară redusă, economia locuințelor, producerea de energie recuperabilă etc. (Conferința Europeană a Miniștrilor Însărcinați cu Planificarea Spațială, 2006).

#15. **Zonă de frontieră**  
Teritoriu stabilit de-a lungul sectoarelor de uscat și al apelor de frontieră în adâncimea frontierei, cu lățimea de zece km, în scopul asigurării supravegherii și controlului trecerii frontierei. (Legea 105/1, 2006)

#16. **Zonă montană**  
Zonele montane sunt considerate ca fiind acele zone care se caracterizează prin limitarea considerabilă a posibilităților de utilizare a terenului și prin creșterea apreciabilă a costurilor lucrărilor acestuia, datorate :

- existenței unor condiții climatice deosebit de dificile, determinate de altitudini de peste 600 m, al căror efect este scurtarea substanțială a sezonului de vegetație;
- prezenței la o altitudine mai joasă, pe cea mai mare parte a terenului agricol, a unor pante de peste 20%, prea abrupte pentru utilizarea de mașini agricole sau care necesită utilizarea unor echipamente costisitoare;
- combinației factorilor precedenți, acolo unde dezavantajul rezultat din fiecare factor luat separat este mai puțin acut, dar efectul cumulat al acestora are ca rezultat un dezavantaj echivalent. (Legea muntelui 347/ 2004)

#17. **Zonă costieră (a Mării Negre)**  
Spațiul geografic care include apele de coastă, de suprafață și subterane, litoralul, terenurile adiacente, inclusiv apele de suprafață și subterane ale acestora. (Studii de fundamentare SDTR)

- regiune a cărei importanță pentru omenire este dată de apropierea ei de mare, ca pe o trăsătură a vieții noastre cotidiene și care, datorită resurselor care există pe fundul mării și în subsolul său, poate fi exploatată în mai multe moduri decât până acum. (Carta de la Torremolinos, 1983)

#18. **Zonă cu slăbiciuni structurale**  
Zonă în care condițiile de viață și muncă au progresat puțin, mai ales din motive istorice, sau care au rămas în urmă datorită schimbărilor bazei lor economice, necesită o asistență specială pentru ștergerea diferențelor care există între condițiile de viață și muncă din diferite state. (Carta de la Torremolinos, 1983)

#19. **Zonă în declin**  
Zone în care activitatea economică a fost puternic încetinită de restructurarea industrială și de

îmbătrânirea infrastructurii și a echipamentului industrial, care este în cele mai multe cazuri mono-structurat. (Carta de la Torremolinos, 1983)

#20.

### **Dezvoltare teritorială**

Dezvoltarea teritorială este procesul de transformare a geografiei teritoriilor locuite, inclusiv elemente fizice - infrastructură, peisaj, orașe, dar și structura teritorială. (Studii de fundamentare SDTR)

#21.

### **Strategie de dezvoltare**

Direcționarea globală sau pe domenii de activitate, pe termen scurt, mediu și lung, a acțiunilor menite să determine dezvoltare urbană. (Legea 350/ 2001)

#22.

### **Strategie de dezvoltare sectorială**

Direcționarea pe domenii de activitate a acțiunilor menite să determine dezvoltarea urbană. (Materiale documentare Urbanproiect)

#23.

### **Strategie de dezvoltare teritorială**

Direcționarea pe termen scurt, mediu și lung, a acțiunilor menite să determine dezvoltarea urbană pe anumite tipuri de teritorii. (Materiale documentare Urbanproiect)

#24.

### **Sistem urban**

Sistem de localități învecinate, între care se stabilesc relații de cooperare economică, socială și culturală, de amenajare a teritoriului și protecție a mediului, echipare tehnico-edilitară, fiecare păstrându-și autonomia administrativă. (Legea 351/ 2001 - PATN Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități)

Totalitatea așezărilor dintr-un spațiu determinat și relațiile complexe de interdependență care se stabilesc între ele. Sistemele de așezări au două trăsături de bază: ierarhia și centralitatea; pot fi urbane și rurale. (Dicționar de geografie umană, G. Erdeli, 1999)

#25.

### **Coeziune teritorială**

Coeziunea teritorială este expresia dezvoltării echilibrate, coerente și armonioase a teritoriului, sub aspectul activităților economice, sociale, al dotărilor, al accesibilității și al calității mediului, al existenței condițiilor de viață și de muncă echitabile pentru toți cetățenii, indiferent de locul în care se află. Politica de coeziune teritorială trebuie să urmărească diminuarea diferențelor de dezvoltare dintre regiunile geografice, dintre mediul urban și cel rural, dintre centru și periferie, precum și prevenirea amplificării discrepanțelor teritoriale. (Cartea Verde a Coeziunii Teritoriale, 2008)

#26.

### **Analiză teritorială**

Metodă prin care se studiază un teritoriu pe domeniile componente, identificând principalele probleme și elemente de favorabilitate (puncte tari și puncte slabe) care afectează desfășurarea fenomenelor și proceselor ce au loc în acel teritoriu. (Materiale documentare Urbanproiect)

#27.

### **Tendențe de dezvoltare teritorială**

Evoluția de dezvoltare a teritoriului într-un anumit sens.

- #28. **Provocare teritorială**  
Elemente de dezvoltare teritorială care necesită măsuri de intervenție în plan fizic.
- #29. **Viziune de dezvoltare teritorială**  
Viziunea de dezvoltare teritorială se fundamentează pe principiile și orientările pe care UE le promovează în cadrul politicilor și strategiilor sale, în contextul globalizării economiei și societății bazate pe cunoaștere, incluzând: Perspectiva Europeană pentru Dezvoltare Teritorială (ESPD), Politica de Coeziune, Politica de Dezvoltare Regională și Principiile Dezvoltării Urbane Sustenabile, Strategia de la Lisabona și Strategia privind Dezvoltarea Sustenabilă. (Agenda Teritoriala UE 2020)
- #30. **Scenariu de dezvoltare teritorială**  
Proces de prognozare cantitativ și calitativ, unde accentul se pune pe caracterizarea relației de interdependența între fenomenele izolate (de natură sectorială) și totalitatea teritoriului, în orizont temporal viitor.
- #31. **Obiectiv teritorial**  
Obiectiv de care planurile și proiectele de specialitate cu efect teritorial aprobate sau autorizate de autoritățile publice trebuie să se încadreze sau să țină seama. (Materiale documentare Urbanproiect)
- #32. **Politică publică teritorială**  
Politica publică poate ajuta teritoriile să își utilizeze valorile într-un mod optim. În plus, ele le pot ajuta să răspundă solidar la provocări comune, să atingă masa critică și să realizeze beneficii progresive prin combinarea activităților, exploatarea complementarităților și a sinergiilor dintre ele, precum și să depășească diviziunile generate de granițele administrative. (Cartea Verde a Coeziunii Teritoriale, 2008)
- #33. **Program de dezvoltare teritorială**  
Ansamblu de obiective concrete, propuse pentru realizarea politicilor de dezvoltare. (Legea 350/2001)
- #34. **Proiect de dezvoltare teritorială (spațială)**  
Proiecte elaborate sau controlate de organisme publice care contribuie la dezvoltarea teritorială la diferite niveluri. Pot cuprinde lucrări de infrastructură, promovarea și dezvoltarea economică a unor zone specifice, măsuri de reabilitare urbană, restaurarea ecosistemelor deteriorate etc. În general, proiectele de dezvoltare spațială sunt elemente ale unor strategii mai amănunțite de dezvoltare spațială. (Conferința Europeană a Miniștrilor Însărcinați cu Planificarea Spațială, 2006)
- #35. **Măsură teritorială integrată**  
Instrument ce facilitează coordonarea din timp a dezvoltării locuințelor, economiei, infrastructurii și serviciilor.

Se va completa după etapa de consultare publică