



MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE  
ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE

Anexa nr. 1

# **STRATEGIA DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ A ROMÂNIEI**

**România policentrică 2035**

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



# Cuprins

PREAMBUL	9	
CAPITOLUL 1 - CADRUL PROCESULUI DE ELABORARE A STRATEGIEI	11	
1.1	Necesitatea și scopul Strategiei de dezvoltare teritorială a României	11
1.2	Metodologia de elaborare a strategiei	12
1.3	Dimensiunea teritorială a dezvoltării la nivel european – principale repere	15
1.4	Dimensiunea teritorială a dezvoltării în documente naționale	20
CAPITOLUL 2 - TERITORIUL ROMÂNIEI ÎN ANUL 2016	24	
2.1	Context teritorial	24
2.2	Analiza teritoriului național	25
2.2.1	Sistemul teritorial al componentelor naturale	25
	<i>Diagnostic - Sistemul teritorial al componentelor naturale</i>	29
2.2.2	Sistemul teritorial al așezărilor umane	30
	<i>Diagnostic – Sistemul teritorial al așezărilor umane</i>	33
2.2.3	Sistemul teritorial conectiv	34
	<i>Diagnostic - Sistemul teritorial conectiv</i>	42
2.3	Provocări demografice	43
2.4	Capacitatea administrativă	51
2.4.1	Zone urbane	54
	Zone metropolitane	59
	Orașe mici	60
	Tipologia localităților urbane – spre o specializare teritorială	63
2.4.2	Zone rurale	66
2.4.3	Zone transfrontaliere	79
2.4.4	Zone montane	86
2.5.5	Zona costieră	90
2.6	Elemente de analiză a altor categorii de zone cu specific socio-economic	95
2.7	Diagnostic teritorial	112
2.8	Diagnostic teritorial din perspectiva IDT	120
2.9	Disparități urban-rural și interregionale	123
2.10	Tendențe și provocări teritoriale majore	125
2.10.1	Principalele tendințe teritoriale	125
2.10.2	Provocări teritoriale prioritare	127
CAPITOLUL 3 - VIZIUNE ȘI OBIECTIVE STRATEGICE	130	
3.1	Viziunea de dezvoltare a teritoriului național	130
3.2	Scenariul de dezvoltare a teritoriului național – România policentrică	132
3.2.1	Premise de construire a scenariului	132
3.2.2	Orizontul 2035	134
3.3	Obiectivele Strategiei de dezvoltare teritorială a României	136

3.4.1	Obiective generale	136	
3.4.2	Obiective specifice	136	
3.4	Fluxuri investiționale publice recomandate pentru orizontul de timp 2035		147
3.3.1	Investiții în infrastructura conectivă	149	
3.3.2	Investiții în infrastructura edilitară	149	
3.3.3	Investiții în consolidarea instituțiilor publice	150	
3.5	Linii directoare de planificare		151
3.6	Principii și criterii în formularea programelor naționale de investiții ce cuprind o componentă de echipare a teritoriului		153
3.6.1	Criterii pentru selectarea proiectelor privind dezvoltarea infrastructurii de drumuri	153	
3.6.1.1	Criterii pentru prioritizarea infrastructurii de drumuri județene	154	
A.	Legătura pe care o realizează proiectul de infrastructură propus cu oportunitățile de dezvoltare	154	
B.	Legătura cu infrastructura majoră de circulație	154	
C.	Traficul pe drumurile județene	155	
3.6.1.2	Criterii pentru prioritizarea investițiilor privind infrastructura de drumuri comunale	155	
3.6.2	Criterii de prioritarizare a investițiilor privind infrastructura de apă și apă uzată		156
3.6.2.1	Criterii de prioritarizare a investițiilor privind alimentarea cu apă	156	
3.6.2.2	Criterii de prioritarizare a investițiilor privind infrastructura de apă uzată	157	
3.6.2.3	Criterii de prioritarizare a proiectelor privind infrastructura socială	157	
3.6.2.4	Criterii de prioritarizare a proiectelor privind infrastructura culturală	159	
3.6.2.5	Criterii de prioritarizare a investițiilor în infrastructura sportivă	160	
CAPITOLUL 4 - MĂSURI TERITORIALE		162	
4.2	Măsuri teritoriale la nivel național		164
4.2.1	Măsuri pentru sistemul teritorial conectiv	164	
4.2.2	Măsuri pentru sistemul teritorial de așezări	169	
4.2.3	Măsuri pentru sistemul teritorial al componentelor naturale	175	
4.3	Măsuri teritoriale integrate la nivel zonal		180
4.3.1	Măsuri teritoriale pentru zonele urbane	180	
4.3.2	Măsuri teritoriale pentru zonele rurale	197	
4.3.3	Măsuri teritoriale pentru zonele montane	208	
4.3.4	Măsuri teritoriale pentru zonele transfrontaliere	214	
4.3.5	Măsuri teritoriale pentru Zona costieră	226	
CAPITOLUL 5 - IMPLEMENTAREA STRATEGIEI DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ A ROMÂNIEI		231	
5.1	Cadrul de operaționalizare		231
5.1.1	Dimensiunea normativă	231	
5.1.2	Dimensiunea strategică	232	
5.1.3	Dimensiunea investițională	235	
5.2	Procesul de coordonare a implementării SDTR		236
5.3	Sistemul de monitorizare și evaluare al SDTR		237

5.3.1	Aranjamente instituționale necesare activității de monitorizare și evaluare	237
5.3.2	Actori și responsabilități	238
5.3.3	Rezultatele sistemului de monitorizare și evaluare	238
5.3.4	Indicatori de monitorizare și evaluare	238
5.3.5	Culegerea datelor: surse și furnizori	239
5.3.6	Observatorul Teritorial	240
5.4	Plan de acțiuni prioritare	242
Anexe metodologice		251

## Listă de figuri

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

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

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

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

**Figura 5.** Accesibilitatea la nivelul teritoriului european și al țărilor vecine (Sursa: Studiu ITAN-ESPO)

**Figura 6.** Durata de deplasare față de localități cu peste 30.000 locuitori (Sursa: Studii de fundamentare SDTR)

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

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

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

**Figura 10.** Piramida populației, Romania, 2015, % total populație (Sursa datelor: INS)

**Figura 11.** Ponderea tinerilor în populația totală (Sursa datelor: INS)

**Figura 12.** Evoluția populației vârstnice, total și mediul rural (Sursa datelor: INS)

**Figura 13.** Rata sporului natural (Sursa datelor: INS)

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

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

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

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

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

**Figura 19.** Veniturile proprii din bugetele locale pe cap de locuitor (Sursa: DGDRI, MDRAP)

**Figura 20.** Rețeaua urbană - categorii de mărime demografică a orașelor (Sursa: DGDRI, MDRAP)

**Figura 21.** Evoluția numărului de localități în perioada 1968 - 2012 (Sursa: Studii de fundamentare SDTR)

**Figura 22.** Gradul de îndeplinire a principalilor indicatori minimali pentru: a) municipii, b) orașe

**Figura 23.** Arii metropolitane funcționale și propuneri de arii metropolitane (Sursa: Statistică ADI; HCL)

**Figura 24.** Tipologie arii de polarizare a orașelor mici (Sursa: Studiu de fundamentare PATN-Rețeaua de localități)

**Figura 25.** Clasificarea UAT-urilor urbane (Sursa: Studiu de fundamentare în vederea revizuirii PATN secțiunea Rețeaua de localități și analiză MDRAP)

**Figura 26.** Suprafața ocupată de zonele rurale (Surse: GIS 2013 MDRAP)

**Figura 27.** Populația din spațiul rural românesc (Surse: GIS 2013 MDRAP)

**Figura 28.** Evoluția numărului de localități și UAT în perioada 1968 - 2011, date statistice (Sursa: Studii de fundamentare a SDTR)

**Figura 29.** Rețeaua de comune, 2011 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

**Figura 30.** Ponderea populației ocupată în agricultură, 2011 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

**Figura 31.** Gradul de dezvoltare locală și asigurarea cu infrastructură tehnico-edilitară și fonduri alocate din PNDL, 2013 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

**Figura 32.** Zone depărtate, stabilite pe criteriul accesibilității (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

**Figura 33.** Ierarhizarea UAT după Legea nr. 351/2001, 2013 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

**Figura 34.** Zone slab populate – UAT rurale după densitatea populației, 2012 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

**Figura 35.** Zona de frontieră conform legislației actuale, UAT înscrise în distanțele de 30, respectiv 50 km (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

**Figura 36.** Zona montană conform Convenției Carpaților, cu includerea Munților Măcinului și alte adaptări (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

**Figura 37.** Zona costieră a României, conform PATZ Zona costieră a României (Sursa: PATZ Zona Costieră a României)

**Figura 38.** Distribuția valorilor IDUL 2011 la nivel LAU2 (Sursa: prelucrare MDRAP pe baza datelor prof. Sandu Dumitru)

**Figura 39.** Rata riscului de sărăcie și excluziune socială

**Figura 40.** Zone defavorizate active și stinse și zone economice speciale (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

**Figura 41.** Concentrarea în spațiu a industriei software (Sursa: *Raportul Băncii Mondiale Orașe competitive – Remodelarea geografiei economice a României realizat în cadrul proiectului MDRAP “Consolidarea capacității de planificare spațială, precondiție pentru dezvoltarea urbană” finanțat prin Programul Operațional Asistență Tehnică 2007 – 2013*)

**Figura 42.** Distribuția firmelor active la nivel de UAT, 2012 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

**Figura 43.** Potențial de polarizare a populației și activităților economice în jurul marilor aglomerații urbane (Sursa: Competitive cities 2013, Banca Mondială)

**Figura 44.** Accesibilitatea demografică a universităților în teritoriu (Sursa: Studiu UAIC)

**Figura 45.** Coeziunea teritorială conform valorilor Indexului de Dezvoltare Teritorială

**Figura 46.** Accesibilitatea localităților conform valorilor Indexului de Dezvoltare Teritorială

**Figura 47.** Competitivitatea teritoriului național conform valorilor Indexului de Dezvoltare Teritorială

**Figura 48.** Valori ale Indexului de Dezvoltare Teritorială pentru mediul urban

**Figura 49.** Valori ale Indexului de Dezvoltare Teritorială pentru mediul rural

**Figură 50.** Evoluția PIB la nivel județean, 2002-2011 (Sursa datelor INS)

**Figură 51.** Drumurile județene care se conectează la un pol de creștere într-o zonă de acces de 60 de minute

**Figură 52.** Ordonarea după prioritate a investițiilor în județul Prahova

**Figură 53.** Ordonarea după prioritate a investițiilor în drumurile comunale în funcție de localitate

**Figură 54.** Ordonarea după prioritate a infrastructurii de sănătate

**Figură 55.** Ordonarea după prioritate a investițiilor în infrastructura educațională în funcție de localitate

**Figură 56** Nevoia de infrastructură culturală

**Figură 57.** Ordonarea după prioritate a investițiilor în infrastructura sportivă în funcție de localitate

**Figura 58.** Accesibilitate spre frontiera de vest luând în considerare infrastructura disponibilă la ora actuală

**Figura 59.** Accesibilitate spre frontiera de vest luând în considerare infrastructură propusă  
(Sursa figura 58 și 59: *Raportul Băncii Mondiale Orașe competitive – Remodelarea geografiei economice a României realizat în cadrul proiectului MDRAP “Consolidarea capacității de planificare spațială, precondiție pentru dezvoltarea urbană” finanțat prin Programul Operațional Asistență Tehnică 2007 – 2013*)

- Figura 60.** Accesibilitate locală și conectivitate națională – orizont 2035
- Figura 61.** Zone urbane funcționale, orașe competitive și coezive – orizont 2035
- Figura 62.** Proiecte propuse pentru zonele urbane – exemple
- Figura 63.** Proiecte propuse pentru zonele rurale - exemple
- Figura 64.** Comune poli rurali conform Indexului de Dezvoltare Teritorială
- Figura 65.** Zonele rurale: spații specializate, atractive și integrate teritorial – orizont 2035
- Figura 66.** Proiecte propuse pentru zonele montane - exemple
- Figura 67.** Proiecte propuse pentru zonele transfrontaliere - exemple
- Figura 68.** Proiecte propuse pentru zonele costiere - exemple



## PREAMBUL

- #1. România se află pe o traiectorie de creștere economică pozitivă. Această realitate și dinamica 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 mobilitate. 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 traiectoria de dezvoltare ce pot fi influențate 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 asupra vieților oamenilor. Pentru ca efectele să devină convergente este necesar ca deciziile publice să ia în considerare teritoriul transformând particularitățile locale sau regionale în politici integrate teritoriale. Teritoriul generează imaginea globală care poate contribui semnificativ la fundamentarea deciziilor de politică publică.
- #5. 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 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.
- #6. SDTR este un instrument care poate contribui semnificativ la asigurarea bunei guvernante sprijinind realizarea unui proces de decizie publică bine fundamentat, mult mai riguros și mult mai predictibil față de oameni.
- #7. Plecând de la realitățile teritoriale, Strategia de dezvoltare teritorială a României 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 care 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?
  - Cum trebuie „echipat” teritoriul național pentru a răspunde nevoilor de dezvoltare?

- #8. Răspunsurile la aceste întrebări încadrează procesul de planificare strategică a teritoriului național și fixează cadrul de operaționalizare a Strategiei de dezvoltare teritorială a României.
- #9. 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 direcționare** – 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.
- #10. Având la bază perspectivele enunțate care configurează rolul strategiei 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 teritoriul 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 montane, zone transfrontaliere, zona costieră) prin a căror implementare se urmărește obținerea unui impact semnificativ la nivelul teritoriilor
- #11. Strategia de dezvoltare teritorială a României furnizează un model complet de dezvoltare a teritoriului național, în succesiunea: *analiză - diagnostic - viziune - scenarii – obiective strategice – obiective specifice - măsuri naționale - acțiuni - proiecte prioritare - măsuri teritoriale integrate*, model bazat pe asumarea coeziunii teritoriale.
- #12. Obiectivele generale privind dezvoltarea teritoriului național pentru orizontul 2035 stabilite în cadrul strategiei sunt:
- Asigurarea unei integrări funcționale a teritoriului național în spațiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a rețelelor energetice, de transporturi și broadband;
  - 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;
  - Dezvoltarea unei rețele de localități competitive și coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor urbane funcționale;
  - Protejarea patrimoniului natural și construit și valorificarea elementelor de identitate teritorială;
  - Creșterea capacității instituționale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială.
- #13. Strategia de dezvoltare teritorială a României reprezintă 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 Necesitatea și scopul Strategiei de dezvoltare teritorială a României

- #1. În conformitate cu Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, 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.**
- #2. **Strategiile, politicile și programele de dezvoltare durabilă în profil teritorial, menționate anterior, se fundamentează pe Strategia de dezvoltare teritorială a României (SDTR).**
- #3. 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** (art. 14 , alin (3) în conformitate cu Legea nr. 350/2001).
- #4. Strategia de dezvoltare teritorială a României este elaborată de către Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, sub coordonarea primului-ministru, este avizată de către Consiliul de planificare strategică prevăzut de Hotărârea Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente și este aprobată prin lege.
- #5. În elaborarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României, au fost 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.
- #6. SDTR reprezintă una dintre prioritățile Guvernului României pentru anul 2016 stabilite prin Programul Anual de Lucru al Guvernului României având o contribuție semnificativă la realizarea obiectivelor din programul de guvernare prin fundamentarea politicilor sectoriale și programelor guvernamentale/operationale. Prin intermediul SDTR, Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice poate contribui semnificativ la realizarea viziunii strategice a Guvernului României privind dezvoltarea României pe termen lung și la respectarea angajamentelor din Programul de Guvernare.
- #7. SDTR stabilește cadrul strategic de dezvoltare a teritoriului României pentru orizontul de timp 2035 necesar pentru sprijinirea și direcționarea procesului de dezvoltare teritorială la nivel național, cu scopul valorificării oportunităților și a nivelului de dezvoltare al fiecărui teritoriu.

- #8. În conformitate cu HG nr. 1/2013 privind organizarea și funcționarea Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, cu modificările și completările ulterioare, în exercitarea funcției de planificare strategică ministerul elaborează strategii pentru domeniile sale de activitate, strategia națională de dezvoltare teritorială fiind menționată la art. 4, pct. I, lit. a). Totodată, în conformitate cu art. 4, pct. I, lit. c) MDRAP corelează politicile și strategiile sectoriale de dezvoltare pentru asigurarea unei strategii guvernamentale coerente de dezvoltare teritorială regională și națională a României. În acest sens, SDTR reprezintă unul dintre cele mai importante demersuri ale ministerului pentru realizarea funcției de planificare strategică.

## 1.2 Metodologia de elaborare a strategiei

- #9. Procesul de elaborare a strategiei fost inițiat în anul 2012 prin aprobarea de către Guvernul României a „Planului de acțiune pentru elaborarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României”, document prin care a fost stabilit cadrul instituțional necesar desfășurării acestui demers amplu de planificare strategică teritorială la scară națională.
- #10. În perioada 2012 – 2014 a fost derulat un amplu demers instituțional și de cercetare pentru fundamentarea și elaborarea SDTR, care s-a bazat atât pe expertiză națională și internațională consistentă contractată în cadrul proiectului *“Dezvoltarea de instrumente și modele de planificare strategică teritorială pentru sprijinirea viitoarei perioade de programare post 2013”* finanțat prin Programul Operațional Asistență Tehnică 2007 – 2007.
- #11. Totodată, în procesul de fundamentare a strategiei au fost valorificate rapoartele de consultanță elaborate de către Banca Mondială în cadrul următoarelor proiecte finanțate prin Programul Operațional Asistență Tehnică 2007 – 2013:
- Proiect *“Consolidarea capacității de planificare spațială, condiție pentru dezvoltarea urbană”* finanțat prin Programul Operațional Asistență Tehnică 2007 – 2013: Raportul Orașe competitive – Remodelarea geografiei economice a României și Raportul Consolidarea capacității de planificare spațială – Condiție pentru dezvoltarea urbană sustenabilă.
  - Proiect *„Coordonarea și selecția eficientă și transparentă a proiectelor de infrastructură finanțate din instrumente structurale și de la bugetul de stat pentru perioada 2014-2020”*: Raportul privind criteriile de priorizare a proiectelor de dezvoltare a infrastructurii locale.
- #12. Prealabil elaborării propriu-zise a componentelor de suport ale strategiei (studii, rapoarte, prognoze), s-a desfășurat în perioada 2012 - 2013 o consultare interinstituțională, cu reprezentanți ai ministerelor de linie și ai mediului academic și profesional pentru identificarea direcțiilor de acțiune și a elementelor cheie ale strategiei. Această consultare a avut loc în cadrul *Grupului de lucru interinstituțional pentru sprijinirea activităților realizate în cadrul procesului de elaborare a Strategiei de dezvoltare teritorială a României* (constituit prin Ordinul nr. 2552/20.11.2012) precum și în cadrul Comitetului Consultativ privind Coeziunea Teritorială organizat de către Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice pentru fundamentarea dimensiunii teritoriale a Acordului de Parteneriat 2014 – 2020. 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.
- #13. Procesul de fundamentare a fost abordat pe **trei paliere de analiză**, astfel:
- analiza teritoriului național în context european (a evidențiat provocările teritoriului național prin raportare la dinamica la nivel european);

- analiza teritorială la scara întregului teritoriu național. 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 conective ale teritoriului național (transport, energie, broadband);
  - sistemul teritorial al așezărilor umane - cuprinde domeniile teritoriale legate în mod direct de concentrarea activităților umane, în mod specific totalitatea localităților din România și echiparea acestora (analiza rețelei de localități din România);
  - sistemul teritorial al componentelor naturale - 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).

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.

- analiza teritorială prin concentrarea pe anumite zone de la nivelul teritoriului: zone urbane, zone rurale, zone montane, zone transfrontaliere, zona costieră.

#14. 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.

#15. Demersul de fundamentare a SDTR s-a concretizat într-un pachet de **25 de studii de fundamentare** care au explorat o serie de problematici relevante pentru procesul de planificare strategică teritorială.

#16. Studiile au fost încadrate în **7 domenii tematice**, respectiv:

- structuri demografice și evoluție socială (3 studii);
- dezvoltare economică (sectoare economice) (5 studii);
- protecția mediului și valorificarea resurselor naturale (4 studii);
- comunicații și infrastructură de transport (2 studii);
- rețeaua de localități (5 studii);
- cultură și patrimoniu (2 studii);
- zonele transfrontaliere (1 studiu);
- zonele cu specific geografic (1 studiu);
- administrație publică și planificare (2 studii).

#17. Procesul de fundamentare a SDTR 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 care au colaborat strâns cu echipa de specialiști din cadrul ministerului. Pe baza analizei consistente a teritoriului național a fost formulat diagnosticul privind dezvoltarea teritoriului la nivel național. Din elementele de analiză și diagnostic au decurs viziunea pentru orizontul de timp 2035 și scenariul de dezvoltare teritorială și obiectivele generale și specifice de dezvoltare a teritoriului național, precum și pachete de măsuri teritoriale, acțiuni și proiecte pentru

diferite tipuri de zone.

- #18. În vederea definitivării proiectului strategiei au fost organizate mai multe întâlniri și consultări cu actorii relevanți atât în cadrul Grupului de lucru interinstituțional, menționat anterior, a Comisiei Naționale de Dezvoltare Teritorială precum și în cadrul unor evenimente organizate Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice a inițiat elaborarea SDTR cu scopul de a crea un instrument strategic de planificare teritorială la nivel național pentru sprijinirea și direcționarea 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;
  - Programul de guvernare;
  - Acordul de parteneriat 2014 – 2020;
  - obiectivele strategiilor politicilor sectoriale din România.
- #19. Acest proces de planificare strategică integrează următoarele trei perspective:
- perspectiva națională - SDTR este un document la scară națională care oferă un cadru național de gestiune a proceselor de dezvoltare;
  - perspectiva teritorială - SDTR este un document de planificare teritorială care abordează o serie de problematici de politică publică sectoriale la nivel teritorial;
  - perspectiva strategică - SDTR este un document strategic care furnizează o viziune și scenariul optim privind dezvoltarea teritoriului național pentru orizontul de timp 2035.
- #20. Caracterul integrator al SDTR este reflectat prin accentul pus pe teritoriul național prin necesitatea încadrării în teritoriu a intereselor naționale integrate, pe termen lung.
- #21. Corelarea cu proiectele de dezvoltare ale unor zone și implicit ale unor comunități este primordială în cadrul SDTR 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.
- #22. Procesul de elaborare a Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României a fost structurat pe două niveluri, astfel:
- #23. Nivelul tehnic - demersul de fundamentare și natura studiilor teritoriale au determinat un proces de planificare strategică teritorială cu caracter tehnico-științific. Nivelul tehnic a vizat:
- evaluarea stării teritoriului național în 2014;
  - viziunea asupra teritoriului național în 2035;
  - modalitățile practice de realizare a viziunii la nivelul teritoriului național.
- #24. 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.

#25. SDTR conține **două categorii de prevederi**, respectiv:

- **Prevederi strategice** care orientează procesul de dezvoltare și furnizează reperle strategice de dezvoltare ale teritoriului național pentru orizontul de timp 2035. Prevederile strategice sunt următoarele: **viziune strategică, 5 obiective generale, 18 obiective specifice și 10 linii directe de planificare.**

**Linii directe de planificare** influențează direct procesul de planificare teritorială, la confluența nivelului strategic și operațional, aliniind obiectivele, politicile și programele cu priorități aplicate la nivel teritorial. Liniile directe de planificare sunt elemente obligatorii care vor fi preluate fără modificări în toate documentațiile de planificare spațială (strategice și operaționale) la nivel național. Liniile directe de planificare sunt independente de orice alt element al Strategiei de dezvoltare teritorială a României și se aplică indiferent de structura și obiectivele acesteia, fiind echivalentul unui cadru minimal de planificare teritorială și urbană.

- **Prevederi operaționale** prin intermediul cărora sunt operaționalizate prevederile strategice. Acestea au rolul de a arăta modul prin care pot fi realizate viziunea de dezvoltare și obiectivele SDTR. Astfel, prevederile operaționale reprezintă „instrumente operaționale” de realizare a prevederilor strategice ale SDTR, ele fiind reprezentate la nivel național și zonal.

Prevederile planului operațional de la nivelul SDTR sunt următoarele:

- **Măsuri teritoriale la nivel național** (în număr de 16) - aceste măsuri teritoriale țintesc întreg teritoriul național sau anumite teritorii cu specific geografic și corespund celor 3 categorii de sisteme teritoriale analizate, respectiv: sistemul teritorial conectiv; sistemul teritorial al așezărilor umane; sistemul teritorial al componentelor naturale.
- **Măsuri teritoriale integrate la nivel zonal** – acestea țintesc anumite zone de la nivelul teritoriului, precum: zone urbane, zone rurale, zone transfrontaliere, zona costieră, zone montane și zone în declin demografic sau economic. Măsurile teritoriale integrate la nivel zonal se declină în tipuri de acțiuni și exemple de proiecte strategice în următoarea succesiune ierarhică: **acțiuni** – aceste prevederi operaționale reprezintă, după caz, un proiect generic (ex. renovarea centrelor istorice) și **exemple de proiecte** – reprezintă expresia teritorială a acțiunilor, acestea fiind localizate teritorial la nivel de unitate administrativă. Exemplele de proiecte nu sunt evidențiate la nivel de perimetru, soluțiile tehnice finale și amplasamentul lor urmând a fi stabilite prin planurile urbanistice și evaluate în conformitate cu legislația specifică de mediu.

### 1.3 Dimensiunea teritorială a dezvoltării la nivel european – principale repere

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

#26. 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 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.

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

- #27. 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.
- #28. 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 identificare 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.



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

#29. 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.

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

#30. Statele membre se angajează:

- să inițieze o dezbatere 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 acestora și, în acest scop, să creeze cadrul necesar la nivel național;
- să promoveze o organizare teritorială echilibrată, bazată pe o structură urbană europeană policentrică.

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

#31. 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.

#32. Trei tipuri specifice de regiuni se confruntă în unele cazuri cu dificultăți de dezvoltare:

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

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

- #33. 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.
- #34. 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.
- #35. 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.
- #36. 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.
- #37. 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.
- #38. 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.
- #39. 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 ocupe locuri de muncă de calitate mai bine remunerate, 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.

- #40. 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.
- #41. 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.
- #42. 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.
- #43. 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.
- #44. 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.

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

- #45. 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.
- #46. 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.

## 1.4 Dimensiunea teritorială a dezvoltării în documente naționale

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

#47. 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.

#48. 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.

#49. Strategiile, politicile și programele de dezvoltare durabilă în profil teritorial, prevăzute la alin. (1), art. 14 din Legea nr. 350/2001, se fundamentează pe Strategia de dezvoltare teritorială a României.

#50. 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.

#51. 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.

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

- #52. 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 rezultă 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.
- #53. 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 integrată 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.

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

- #54. 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.
- #55. 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.
- #56. **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.

#### **Acordul de parteneriat pentru 2014 - 2020**

- #57. Documentele strategice aferente perioadei de programare financiară 2014 - 2020 și 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.
- #58. 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 de programare 2014 - 2020. 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.
- #59. 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.
- #60. 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.
- #61. 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 disperate sau divergente.

- #62. 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.
- #63. 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.
- #64. Acțiuni comune în domeniul cooperării teritoriale europene pot viza: îmbunătățirea cercetării și inovării și a infrastructurii TIC, dezvoltarea turismului și promovarea patrimoniului cultural și natural 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 2016

### 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 intensificare. 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. Mobilitatea 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 (frontiera de stat 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, frontiere ale UE - spre Serbia, Republica Moldova și Ucraina. Din lungimea totală a frontierelor 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 oficiale, PIB-ul României la nivelul anului 2014 era de 150,8 miliarde euro 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.
- #7. 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.
- #8. 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.
- #9. 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 al componentelor naturale

- #10. Sistemul **teritorial al componentelor naturale 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).
- #11. 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.

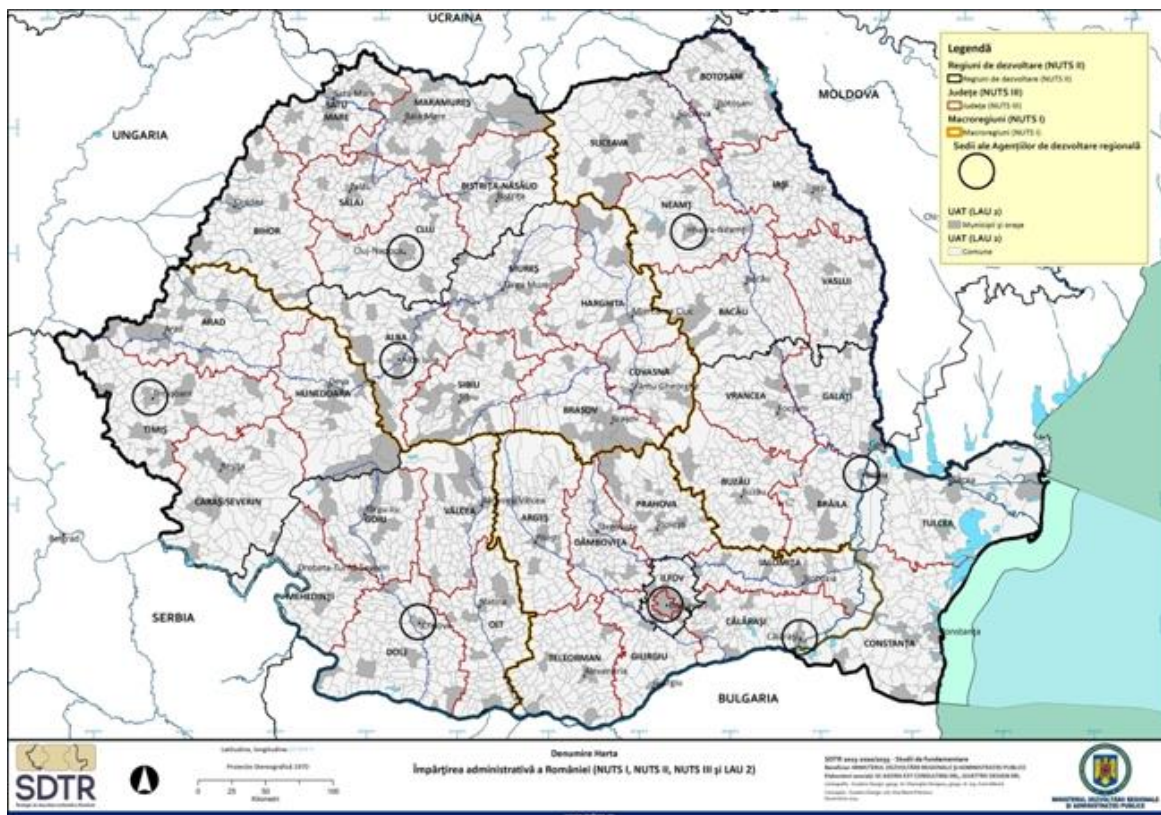


Figura 1. Împărțirea administrativă la nivel național (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

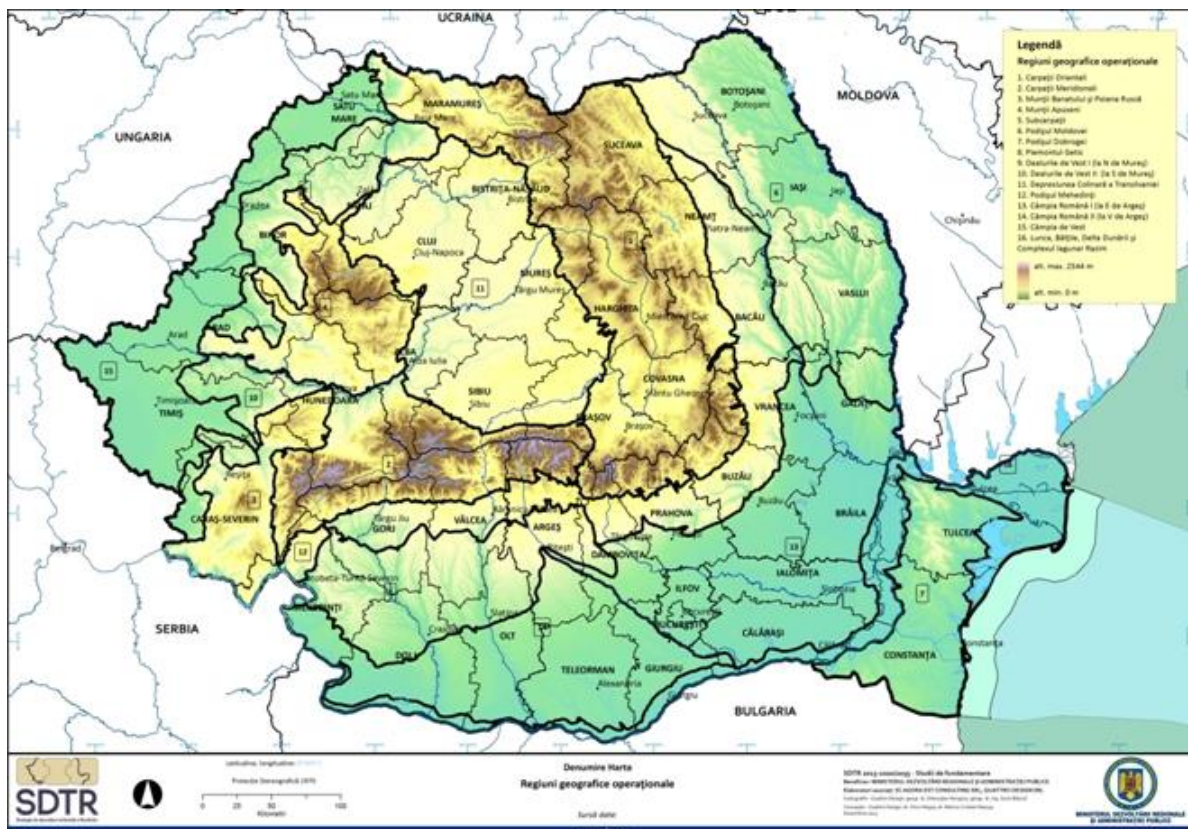


Figura 2. Relief și zone geografice la nivel național (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

- #12. 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.
- #13. Cele trei trepte sunt distribuite relativ proporțional pe întreg teritoriul național - 35% munți, 35% dealuri și podișuri și 30% câmpii.
- #14. 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.
- #15. 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.
- #16. 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 au atins obiectivele de mediu (stare ecologică bună/potențial ecologic bun) conform cerințelor Directivei Cadru Apa. Rețeaua hidrografică are particularitatea că în proporție de 97% apele supraterane sunt colectate de fluviul Dunărea.
- #17. 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 27,4% din suprafața țării (la nivelul anului 2013, conform datelor oficiale publicate de INS, procent sub media europeană);
  - 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.
- #18. 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.

- #19. Resursele naturale regenerabile și neregenerabile sunt relativ variate, pe tot cuprinsul României.
- #20. 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%.
- #21. 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.
- #22. În multe cazuri, modul de utilizare a acestor resurse poate afecta semnificativ patrimoniul natural, dar și activitatea generațiilor următoare și, de aceea este necesar ca utilizarea acestor resurse, în special a resurselor de apă, pentru producerea de energie trebuie să fie realizată cu respectarea legislației aferente, dar și a principiilor privind dezvoltarea durabilă. De asemenea, este necesară asigurarea securității informatice a infrastructurii mari de mediu, pentru a preveni urmările expunerii la riscul atacurilor informatice asupra sistemelor care gestionează obiective cum ar fi hidrocentrale, stații de epurare, centrale nucleare, echipamente de foraj terestru sau marin etc., atacuri ce ar putea avea consecințe deosebit de grave (uneori ireversibile) asupra factorilor de mediu.
- #23. 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.
- #24. România prezintă o mare biodiversitate și un patrimoniu natural excepțional, cu numeroase specii de plante și animale, unele unice la nivelul UE.
- #25. 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.
- #26. 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.
- #27. Ariile protejate ocupă circa 30% din teritoriul național. 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%).

- #28. 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.
- #29. 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.

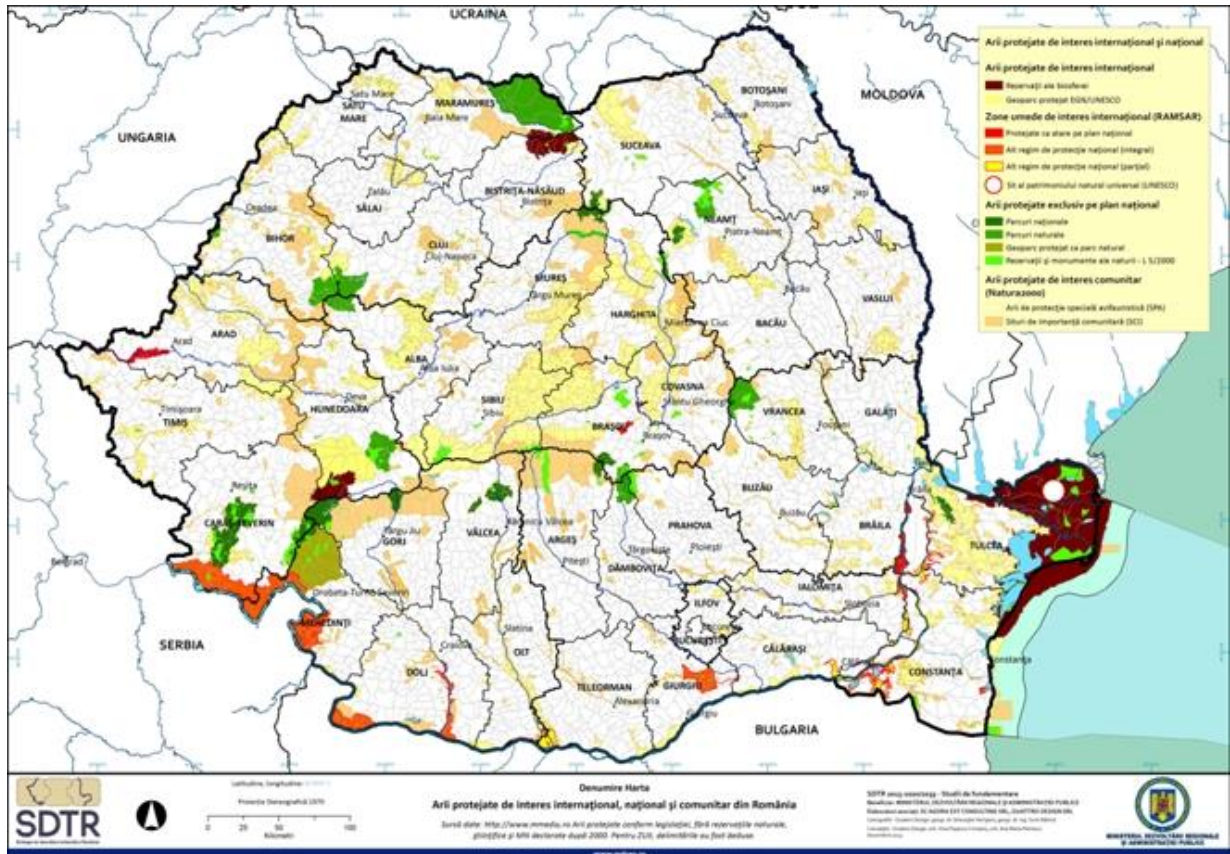


Figura 3. Arii protejate la nivel național (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

<b>Diagnostic - Sistemul teritorial al componentelor naturale</b>	
<b>Puncte tari</b>	<b>Puncte slabe</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. diversitatea formelor de relief, din care rezultă bogăția de resurse naturale;</li> <li>2. distribuția proporțională a formelor de relief în raport cu teritoriul național;</li> <li>3. rețea hidrografică bine dezvoltată și care se întinde pe întreg teritoriul;</li> <li>4. complexitatea structurii geologice ce conține resurse naturale regenerabile și neregenerabile;</li> <li>5. fond funciar important, cu peste 60% destinat terenurilor agricole;</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. distribuția inegală a localităților în raport cu relieful, și lipsa unui potențial de dezvoltare a localităților din zonele muntoase și greu accesibile; epuizarea în timp a resurselor neregenerabile;</li> <li>2. distribuție neuniformă a vegetației forestiere pe formele de relief și pe județele țării;</li> <li>3. 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;</li> </ol>

<b>Diagnostic - Sistemul teritorial al componentelor naturale</b>	
6. vegetație variată și bogată; 7. existența de arii naturale protejate de interes național; situri natura 2000, situri Ramsar; 8. tipologia și varietatea resurselor naturale a favorizat dezvoltarea așezărilor umane, mai ales în zona de deal/ subcarpatică.	4. eroziunea treptată și accentuată a litoralului și scăderea suprafețelor de plajă; utilizarea excesivă a unor zone litorale fără a ține cont de echilibrul ecologic; 5. vulnerabilitatea crescută a zonelor și ariilor protejate în fața intervențiilor umane dar și a hazardelor naturale.
<b>Disparități</b>	
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; 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; 3. în ceea ce privește capacitatea de tratare a apelor uzate din mediul urban, în regiunile nord, nord-est și sud-est infrastructura de apă uzată este mai slab dezvoltată; 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; 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.	

## 2.2.2 Sistemul teritorial al așezărilor umane

- #30. 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).
- #31. 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. Funcțiile dominante determină tipuri specifice de localități - industriale, comerciale, culturale, administrative, de importanță transfrontalieră.
- #32. 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.
- #33. 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.

- #34. 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.
- #35. În momentul de față, fondul de locuințe din România nu este grevat de deficiențe majore din punct de vedere cantitativ în orașele mici și mijlocii, cu puternice disparități de dezvoltare, în cazul orașelor mari înregistrându-se o cerere foarte mare de locuințe, în special de tinerii cu vârste cuprinse între 18-35 de ani. 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. Fenomenul așezărilor informale prezintă o dinamică accentuată la nivel național, condițiile de insalubritate de locuire punând în pericol starea de sănătate a populației ocupante. 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.
- #36. 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.
- #37. România are un patrimoniu 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.

- #38. 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 agroturismul, turismul cultural și ecoturismul.
- #39. 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.
- #40. 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 asociații de dezvoltare intercomunitară ADI constituite în jurul polilor de creștere (Brașov, Cluj-Napoca, Constanța, Craiova, Iași, Ploiești, Timișoara) sunt un exemplu de structuri asociative de tip metropolitan.
- #41. 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. LEADER este acoperit în prezent de 163 de GAL-uri selectate, acoperind o suprafață de cca. 142.000 Km<sup>2</sup>, reprezentând aproximativ 63% din teritoriul eligibil și cca. 58% din populația eligibilă.
- #42. 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 frontierele țării, pentru proiectele din imediata vecinătate (Bulgaria, Ungaria, Serbia, Ucraina, Republica Moldova), fie sunt țări riverane Dunării sau Mării Negre, uneori depășind frontierele 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 teritorial al aşezărilor umane

<i><b>Puncte tari</b></i>	<i><b>Puncte slabe</b></i>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. existența a circa 20 de Zone urbane funcționale pe teritoriul țării, dintre care cel puțin 3 cu vocație internațională: București, Timișoara, Cluj-Napoca;</li> <li>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;</li> <li>3. distribuția relativ bine echilibrată la nivel teritorial a celor 320 de localități urbane (din care 103 de municipii);</li> <li>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;</li> <li>5. forme de cooperare diverse, atât la nivel urban/ rural, cât și la nivel rural/ rural sau la nivel transfrontalier;</li> <li>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;</li> <li>7. infrastructură culturală la nivelul localităților urbane, cele mai importante centre fiind: București, Cluj- Napoca, Sibiu, Timișoara, Iași, Alba Iulia, Constanța.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Caracterul rural pronunțat al teritoriului național, majoritatea județelor fiind încadrate în tipologia celor periferice și semi-periferice, rurale și puțin accesibile;</li> <li>2. Prezența unor județe cu un număr mai mic de 4 orașe (Giurgiu, Bistrița Năsăud, Brăila, Galați și Sălaj);</li> <li>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);</li> <li>4. Echiparea deficitară a orașelor apărute după 1990 cu dotări specific urbane;</li> <li>5. Creșterea necontrolată și nejustificată a intravilanelor orașelor (cu 70%) fără corelarea procesului de expansiune cu evoluția populației;</li> <li>6. Forme de cooperare fără capacitate de finanțare autonomă, ce nu se pot dezvolta, pentru că nu pot oferi partea de cofinanțare în accesarea fondurilor;</li> <li>7. Distribuția neuniformă și echiparea slabă a dotărilor culturale la nivelul mediului rural;</li> <li>8. Lipsa unei strategii coerente și integrate de valorificare a potențialului dat de capitalul cultural, ca element de atracție și de revitalizare.</li> </ol>

### ***Disparități***

1. Lipsa mai multor orașe de peste 200.000 locuitori în toate regiunile de dezvoltare, excepție făcând regiunile de Sud-Est și de Sud;
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;
3. Regiunile extracarpătice 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;
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;

## Diagnostic – Sistemul teritorial al așezărilor umane

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;
6. Disparitățile urban-rural intrajudețene sunt maxime în județele Cluj, Iași și Dolj;
7. Poliile urbane concentrează fluxul migrator al forței de muncă, capitala fiind cel mai mare punct de atracție.

### 2.2.3 Sistemul teritorial conectiv

- #43. 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.
- #44. 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.
- #45. 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 eficientă) 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.
- #46. 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.
- #47. 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.

#48. Cu doar 693 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.

#49. 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 analize 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 teritoriile 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).

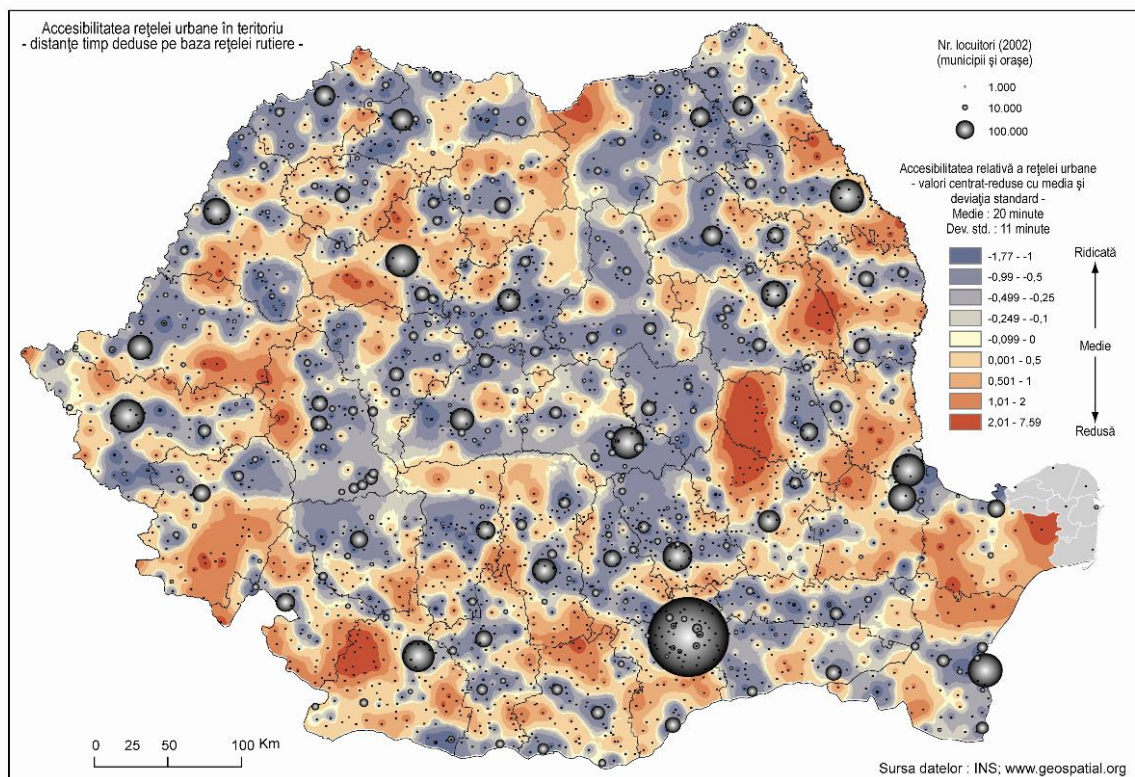


Figura 4. Accesibilitatea rețelei urbane în teritoriu (Sursa: CUGUAT-TIGRIS)

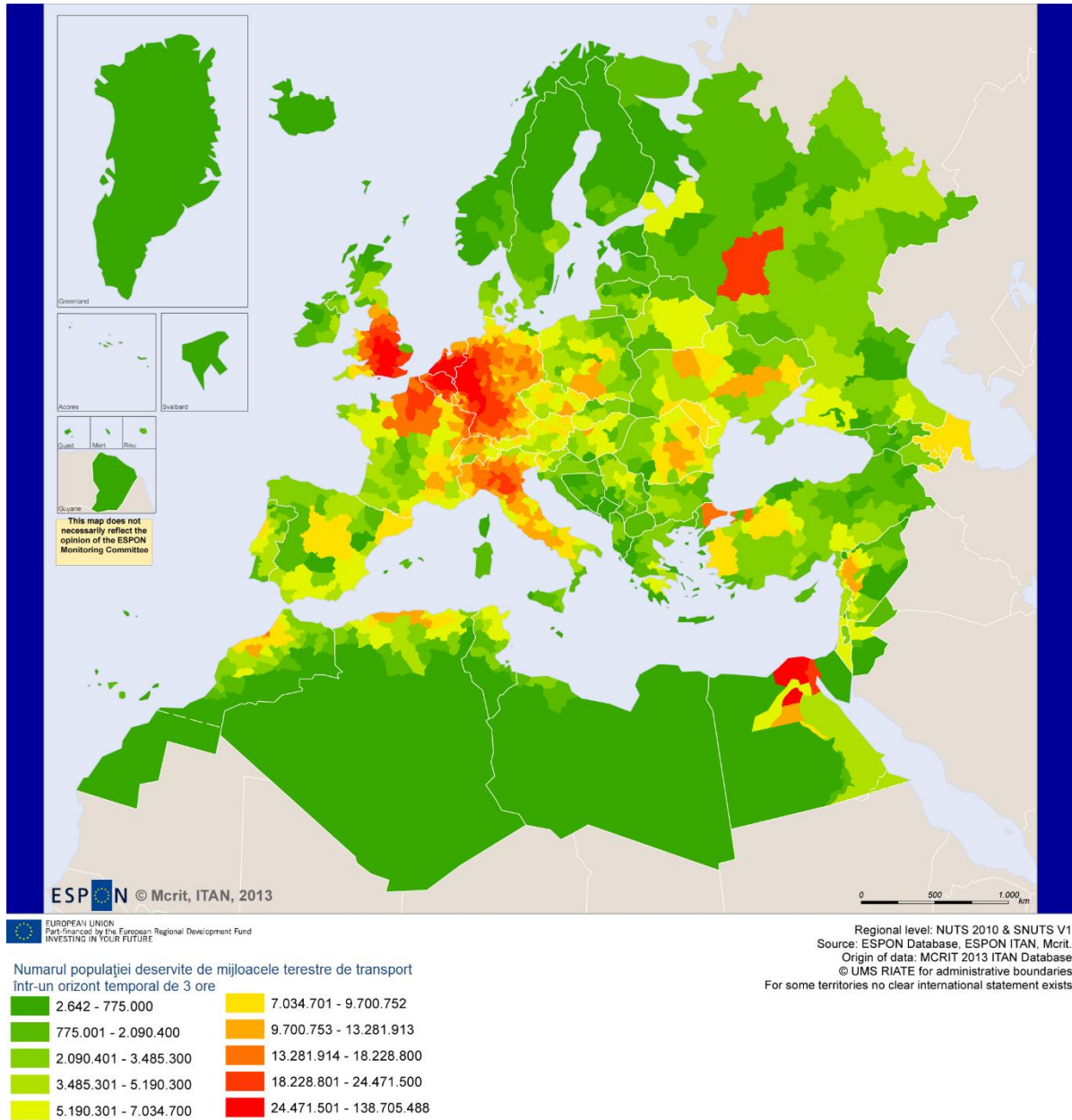


Figura 5 – Accesibilitatea la nivelul teritoriului european și al țărilor vecine (Sursa: ITAN- Integrated Territorial Analysis of the Neighbourhood - ESPON)

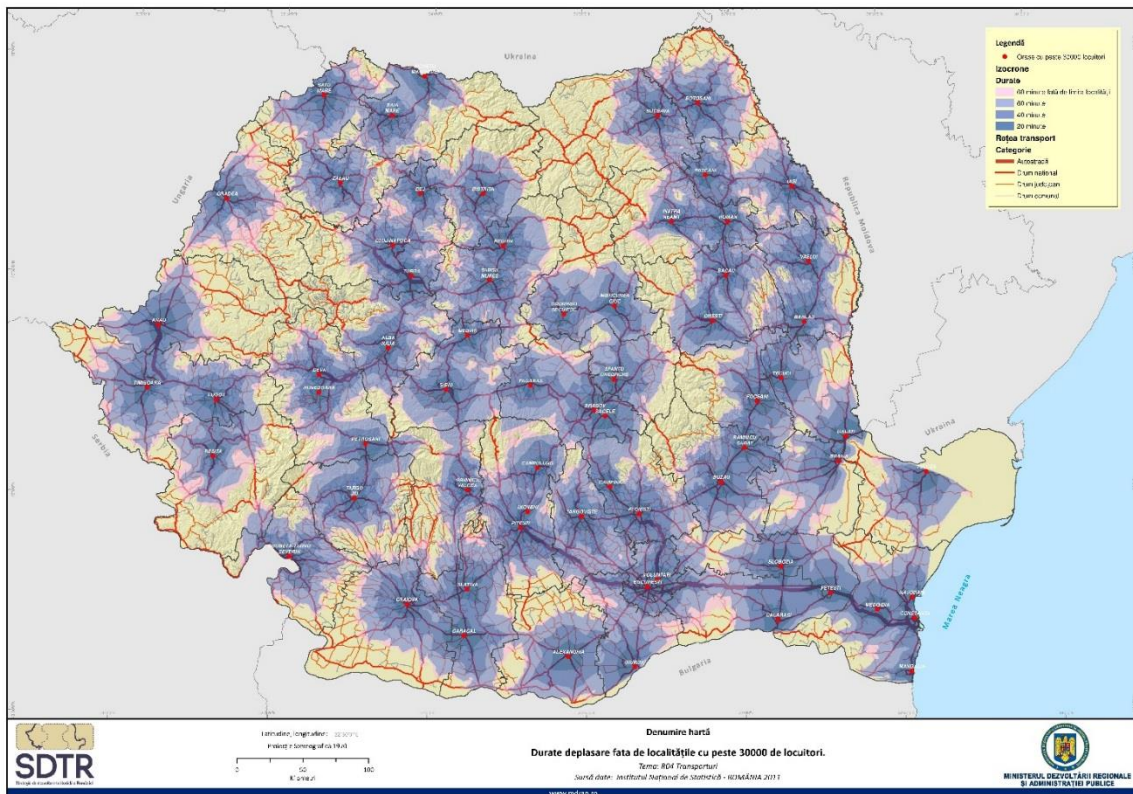


Figura 6 – Durata de deplasare față de localități cu peste 30.000 locuitori (Sursa: Studii de fundamentare SDTR)

- #50. 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).
- #51. 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.

- #52. În ceea ce privește căile feroviare, finanțarea deficitară din ultimele două decenii a condus la o degradare continuă a acestora, având ca efect direct o creștere îngrijorătoare a duratei de parcurs. Pe lângă toate acestea, lipsa unor politici de încurajare a modurilor de transport prietenoase cu mediul au avut ca efect scăderea considerabilă a utilizării trenului în favoarea celorlalte moduri de transport, în special cel rutier. Ca o consecință a scăderii cererii de transport au fost dezafectate liniile nerentabile și a fost redus numărul de garnituri.
- #53. În ceea ce privește transportul maritim și pe căile navigabile interioare, România beneficiază de poziția avantajoasă dată de accesul la Marea Neagră, dar și la fluviul Dunărea. Dunărea permite accesul navelor maritime de până la 25.000 tdw în porturile fluvio-maritime Sulina, Tulcea, Galați și Brăila, iar de la Brăila în amonte parametrii tehnici de navigație permit accesul navelor de navigație interioară în 29 de porturi (cele mai importante sunt: Drobeta Turnu Severin, Calafat, Turnu Măgurele, Giurgiu, Oltenița, Călărași, Cernavodă). Principalul port al României este Constanța, care este atât port maritim, cât și fluvial. Principala cale navigabilă interioară este Dunărea, cu cele mai importante porturi: Drobeta Turnu Severin, Giurgiu, Călărași, Brăila, Galați și Tulcea. Legătura portului Constanța cu Dunărea se realizează prin Canalul Dunăre - Marea Neagră și canalul Poarta Albă -Midia Năvodari și reprezintă unul dintre principalele avantaje ale portului Constanța. Datorită costurilor reduse și volumelor importante de mărfuri care pot fi transportate, Dunărea este unul dintre cele mai avantajoase moduri de transport, reprezentând o alternativă eficientă la transportul rutier și feroviar congestionat din Europa. Portul Constanța beneficiază de o poziționare geografică avantajoasă, fiind situat pe rutele a 2 coridoare de transport ale rețelei centrale transeuropene de transport (TEN – T core): Coridorul Orient/Est-mediteranean și Coridorul Rin-Dunăre. Totodată, portul Constanța este localizat la intersecția rutelor comerciale care leagă piețele statelor fără ieșire la mare din Europa Centrală și de Est cu regiunea Transcaucaz, Asia Centrală și Extremul Orient. Hinterlandul portului Constanța acoperă state ca Austria, Ungaria, Serbia, Bosnia și Herțegovina, Bulgaria, Republica Moldova și Ucraina. Căile navigabile interioare sunt utilizate sub capacitate, desfășurarea navigației pe Dunăre nu se poate realiza pe toată perioada anului. Traficul de mărfuri containerizate reprezintă o oportunitate insuficient exploatată în prezent. Dintre toate porturile românești numai portul Constanța beneficiază de facilități intermodale care asigură interoperabilitatea între toate modurile de transport. Un obstacol în dezvoltarea traficului pe Dunăre îl constituie faptul ca nici un port fluvial nu este dotat cu facilități de transfer intermodal ceea ce face imposibilă integrarea acestora în fluxurile internaționale de mărfuri. 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.
- #54. 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 anul 2008 pe poziția 9 în ierarhia porturilor europene după traficul de mărfuri operat. 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)
- #55. 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.

- #56. În ceea ce privește transportul aerian, 17 aeroporturi sunt certificate ca aeroporturi internaționale însă nu toate 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 peste 10,5 milioane de pasageri transportați, aproximativ 7,3 milioane au tranzitat aeroportul Henri Coandă în anul 2013, 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, Sibiu, Cluj-Napoca, Oradea, Baia Mare, Bacău, Suceava și Iași. România în calitate de Stat Membru al Uniunii Europene a pus în aplicare prevederile pachetului legislativ "Cer Unic European" din noiembrie 2012 fiind stabilit un Bloc Funcțional de Spațiu Aerian împreună cu Republica Bulgaria (DANUBE FAB), în care cele două state au responsabilitatea de a furniza servicii de trafic aerian. Principalele beneficii avute în vedere prin implementarea acestui proiect vizează îmbunătățirea capacității de trafic, a siguranței zborurilor, precum și a eficienței serviciilor de navigație aeriană furnizate în cele două state prin implementarea, printre altele, a unor facilități care să permită utilizarea unor traiecte de zbor optimizate care să nu mai țină seama de actualele frontiere naționale, cu rezultate pozitive și în ceea ce privește reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de combustibil, implicit minimizarea impactului aviației asupra mediului.
- #57. 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.
- #58. În corelare cu poziția orașelor din România la nivel global în ceea ce privește sectorul de servicii și cel financiar, Municipiul București, prin Aeroportul Internațional Henri Coandă 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.
- #59. 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, Craiova. Datorită dezvoltării economice, orașul Cluj-Napoca întrunește premisele pentru a deveni de asemenea un nod intermodal important.
- #60. 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 nr.

2139/2004 pentru aprobarea Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe, cu modificările și completările ulterioare), 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 re tehnologizare și modernizare a instalațiilor și echipamentelor.

- #61. 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.
- #62. 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.
- #63. 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.
- #64. Disparitățile anului 2011 în ceea ce privește dotarea tehnico-edilitară a locuințelor prezintă o distribuție ridicată în partea de Vest și centrală, valorile cele mai mici identificându-se în regiunea de dezvoltare Nord - Est și Sud. 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.
- #65. 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.
- #66. 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.



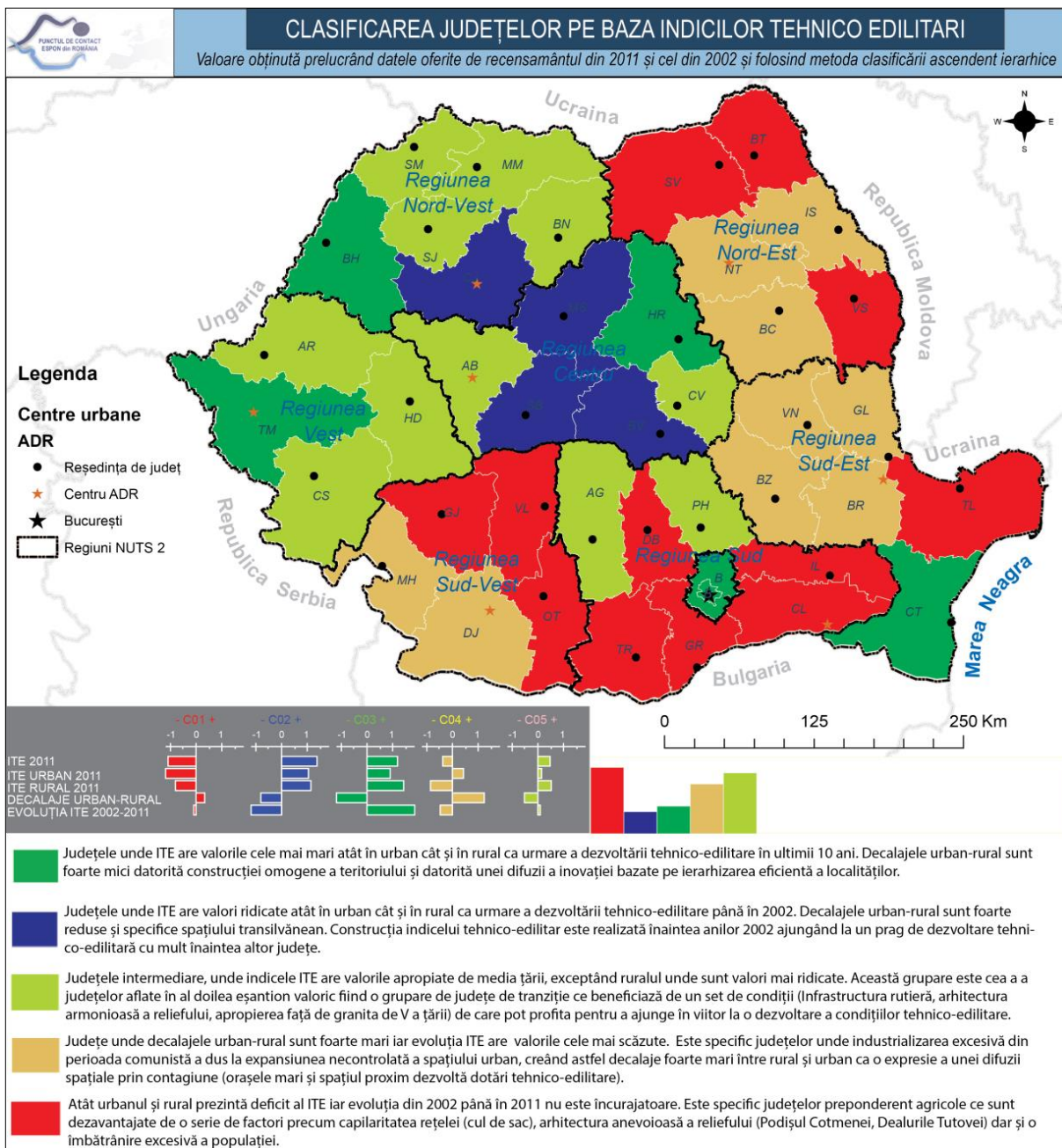


Figura 7. Clasificarea pe baza indicilor tehnico edilitari (Sursa: raport PCER-UAUIC)

<b>Diagnostic - Sistemul teritorial conectiv</b>	
<b>Puncte tari</b>	<b>Puncte slabe</b>
<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 frontierele cu Marea Neagră, dar și de fluviul Dunărea; principalul port maritim este Constanța;</li> <li>7. pentru transportul aerian, 17 aeroporturi sunt funcționale la nivel internațional; cel mai important aeroport este Henri Coandă - București, care concentrează peste 70% din numărul pasagerilor;</li> <li>8. în ceea ce privește transportul intermodal, principalele puncte de terminal pentru România sunt: București, Timișoara, Constanța, Craiova;</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. lipsa facilităților intermodale, în special fluvial-feroviar, în porturile dunărene;</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 intermodal 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-membre 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> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. slaba valorizare a porturilor fluvio-maritime Brăila, Galați, Tulcea, Sulina</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

- #67. 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%).
- #68. Cauzele declinului demografic sunt legate de fertilitatea scăzută (1,3 copii/femeie), ceea ce nu asigură înlocuirea generațiilor, mobilitatea externă (ale cărei valori sunt ridicate, dar nu sunt cuantificate exact - în special, în cazul mobilității 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 mobilitatea netă a contribuit cu -2,8 %. În 2012 locuiau în alte state ale UE, 2,4 milioane de români.
- #69. 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%).

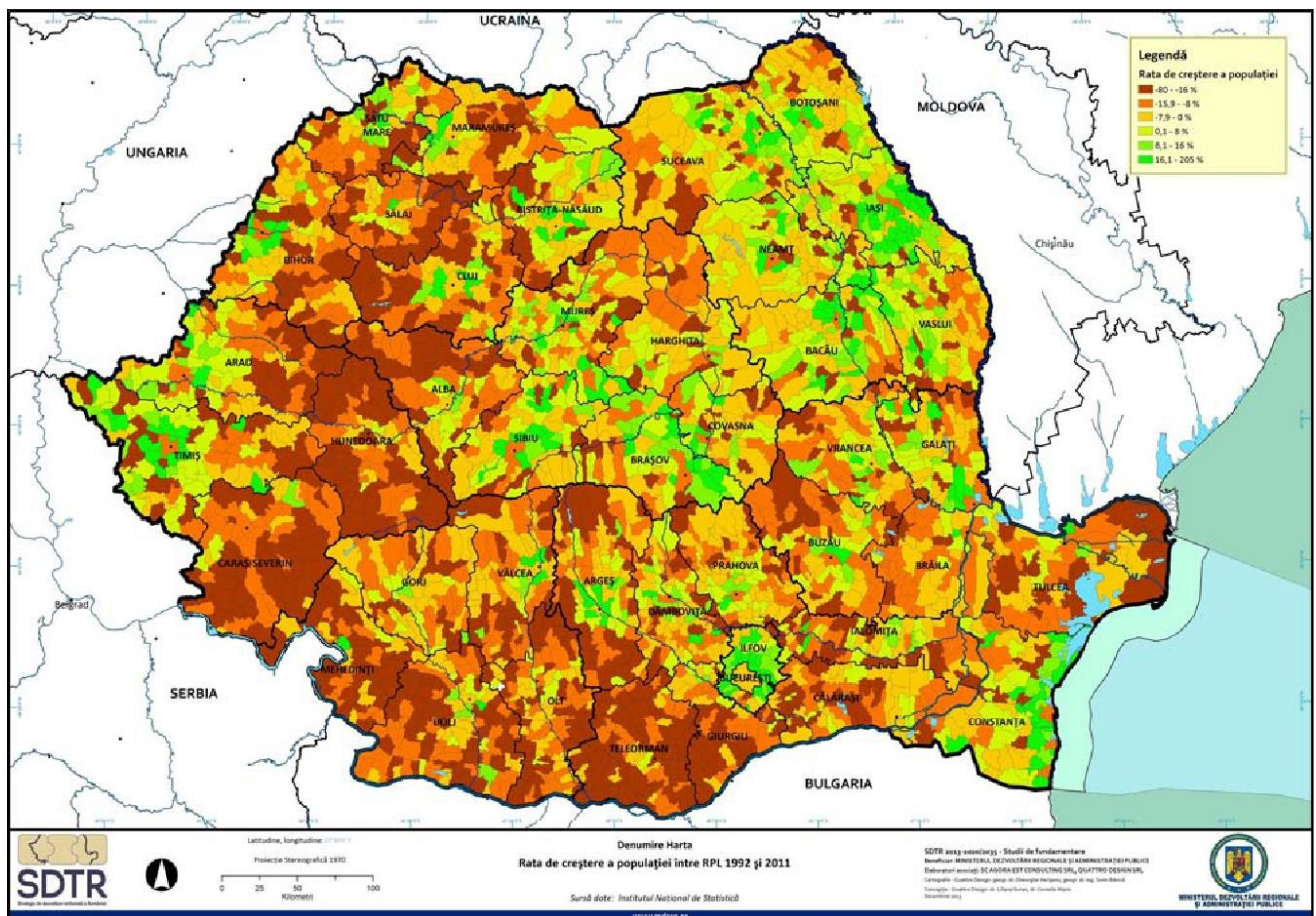


Figura 8. Scăderea populației la nivel național (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

- #70. În profil teritorial populația este și va fi în scădere în toate regiunile țării. INS 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).
- #71. 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	2008-2010	2010-2012	2014
<b>Total populație</b>	70,53	71,18	71,32	72,22	73,03	73,47	74,26	75,47
Masculin	67,03	67,61	67,74	68,74	69,49	69,76	71,10	72,04
Feminin	74,20	74,90	75,06	75,80	76,68	77,30	78,20	78,93
<b>Urban</b>	71,31	72,02	72,15	72,98	73,76	74,38	75,05	76,67
Masculin	67,84	68,55	68,62	69,56	70,29	70,78	71,59	73,45
Feminin	74,86	75,51	75,70	76,34	77,16	77,91	78,37	79,73
<b>Rural</b>	69,53	70,08	70,34	71,23	72,05	72,26	73,21	73,97
Masculin	65,93	66,35	66,67	67,69	68,42	68,45	69,60	70,37
Feminin	73,49	74,20	74,41	75,13	76,05	76,54	77,19	77,96

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

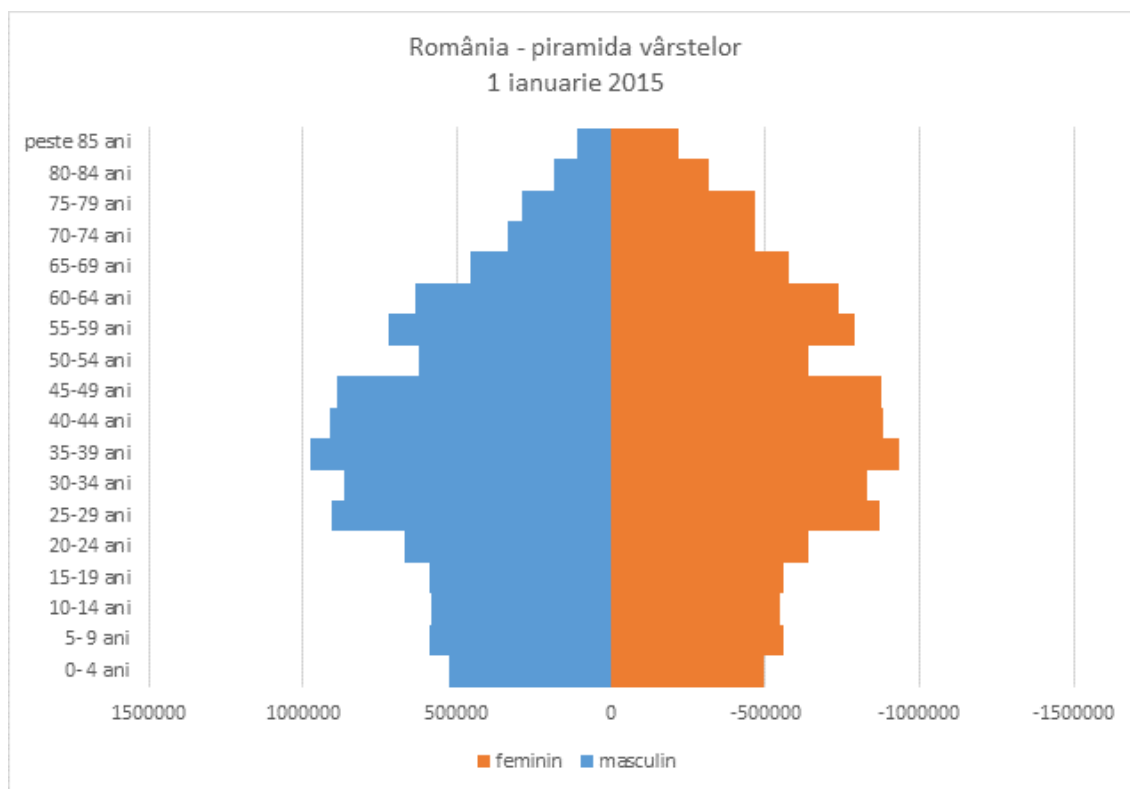


Figura 10. Piramida populației, România, 2015, % total populație (Sursa datelor: INS)

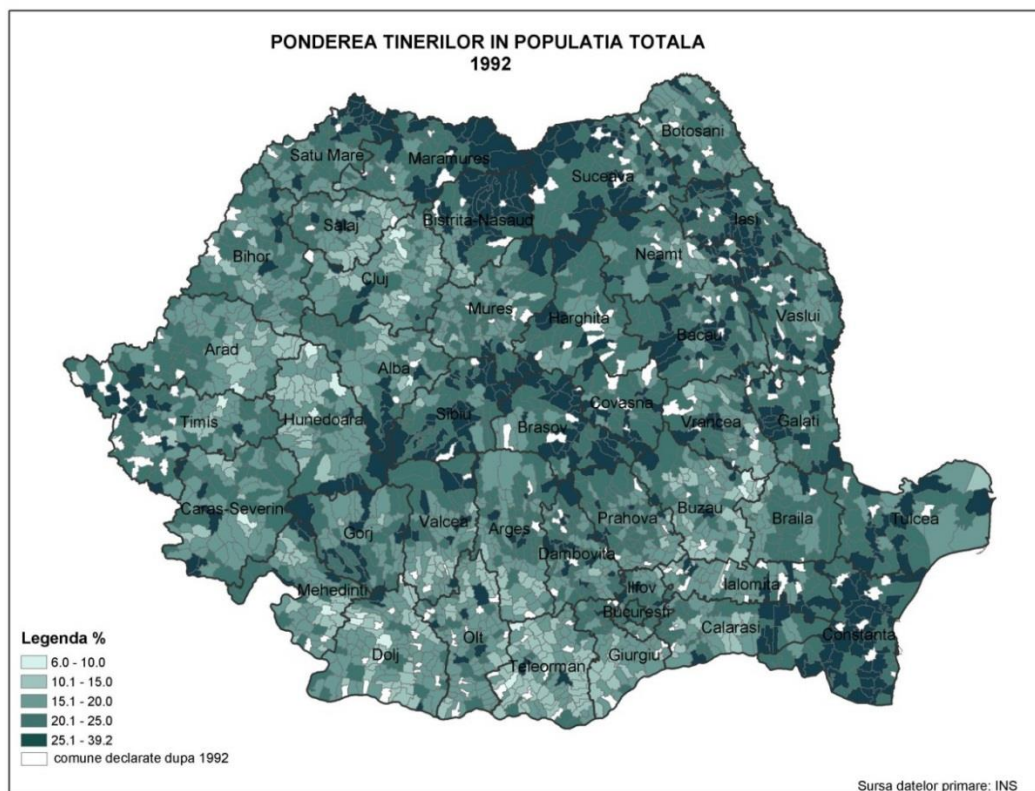
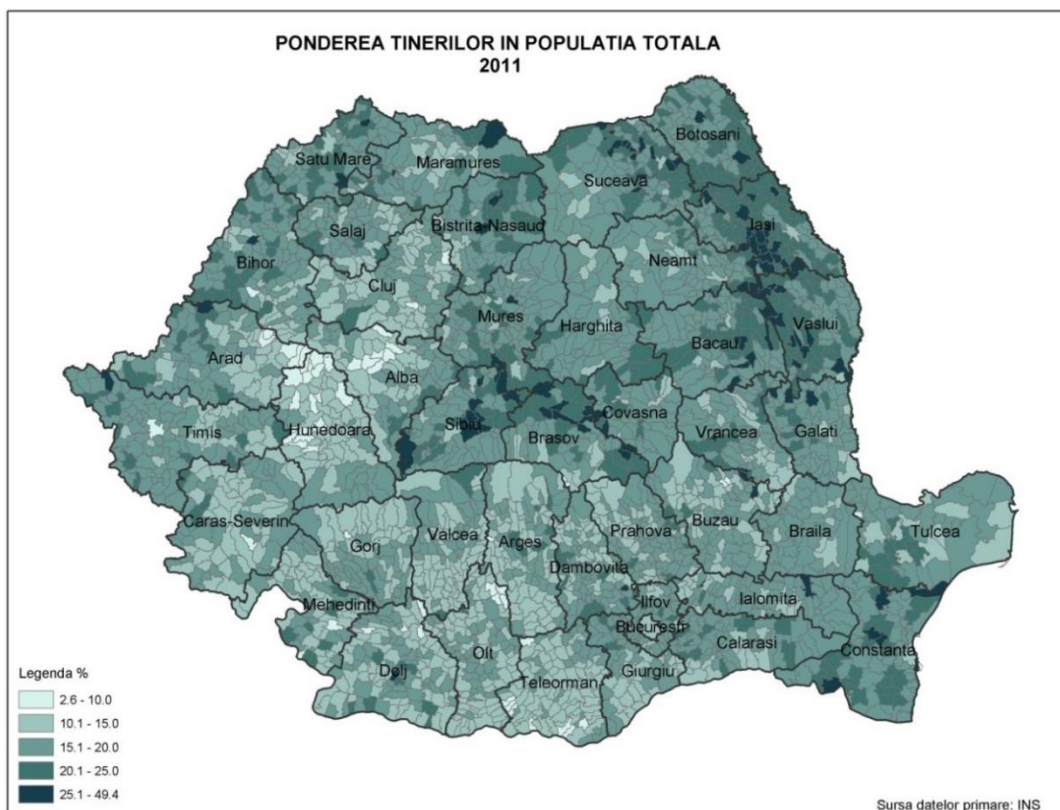


Figura 11. Pondere tineri din total de populație (Sursa: INS)

- #72. 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, 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.
- #73. 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.
- #74. 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

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

- #75. Scăderea populației este cauzată de diminuarea numărului de nașteri, ratele reduse de fertilitate, îmbătrânirea populației și amplexarea fenomenului de mobilitate. 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.
- #76. În intervalul 2000-2010, la nivel LAU2, 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.
- #77. 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.

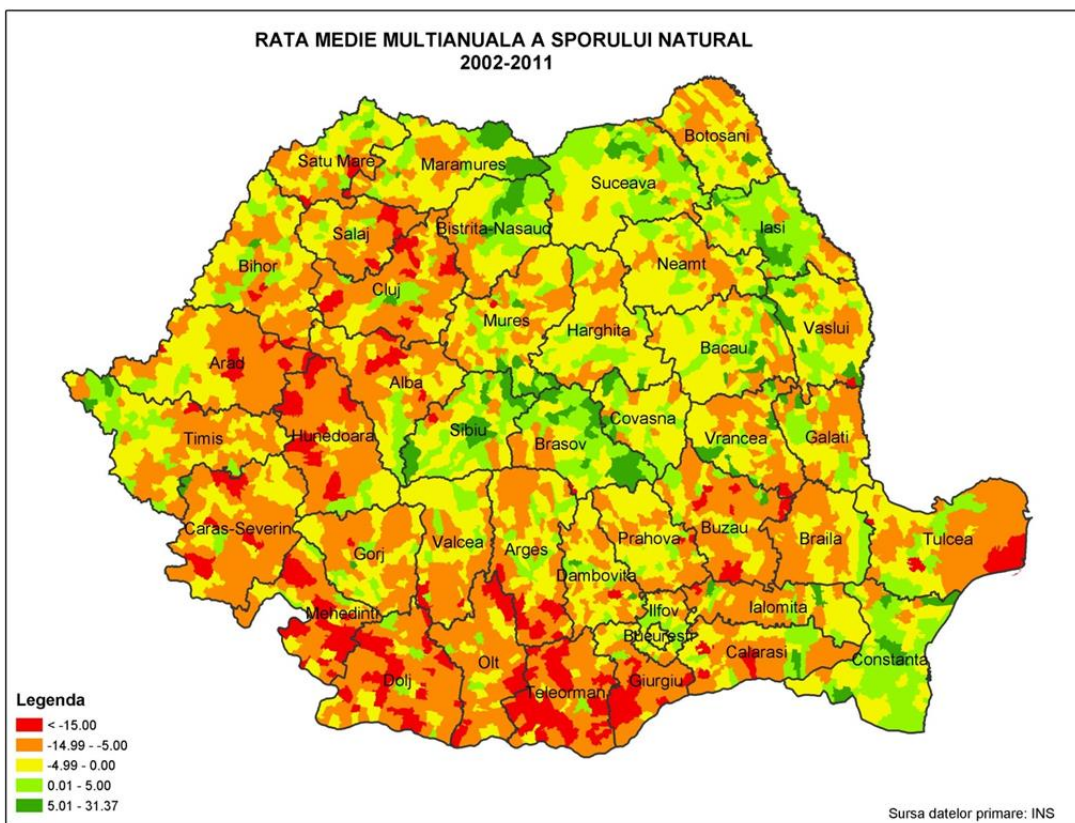


Figura 13. Rata sporului natural (Sursa datelor: INS)

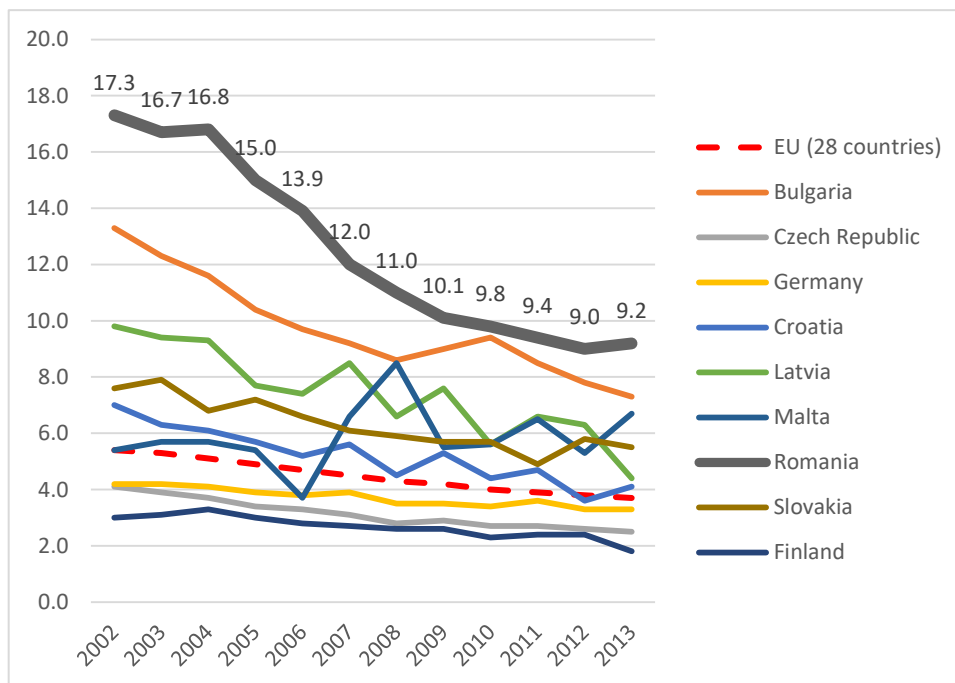


Figura 14. Evoluția ratei mortalității infantile la nivelul unor state membre UE (Sursa: prelucrare după datele Eurostat)



- #78. 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).
- #79. Una dintre tendințele principale post 1989 este reprezentată de restructurarea fluxurilor migrației 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, 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).
- #80. Capacitatea redusă a economiei naționale de a genera locuri de muncă remunerate corespunzător a încurajat și încurajează exodul de forță de muncă calificată (dar nu numai) în afara frontierelor țării. Mobilitatea 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.
- #81. La nivelul UE 27, creșterea populației din ultimii ani s-a datorat ratelor nete de mobilitate ridicate, iar românii sunt considerați cei mai mobili, fiind urmași de polonezi și germani. În intervalul 2001-2009, numărul românilor aflați în afara frontierelor țării a înregistrat cea mai mare creștere la nivelul UE (de la 0,3 milioane în 2001 la 1,9 milioane în 2009).
- #82. 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 etnie 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.

#83. 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
Bulgari	-	1	-	1
Cehi	-	-	2	2
Croați	1	1	-	-
Germani	-	-	5	3
Greci	-	-	1	-
Maghiari	115	82	127	93
Romi	-	4	132	260
Ruși-lipoveni	2	1	5	5
Sârbi	1	1	2	6
Slovaci	1	-	2	6
Tătari	-	-	-	2
Turci	-	1	1	3
Ucraineni	5	6	5	7

Figura 15. Număr UAT-uri după etnia predominantă (2011)

Sursa: Prelucrare date RPL 2011 după modulul din raportul Minorități din România – dinamici demografice și identitare (2010)

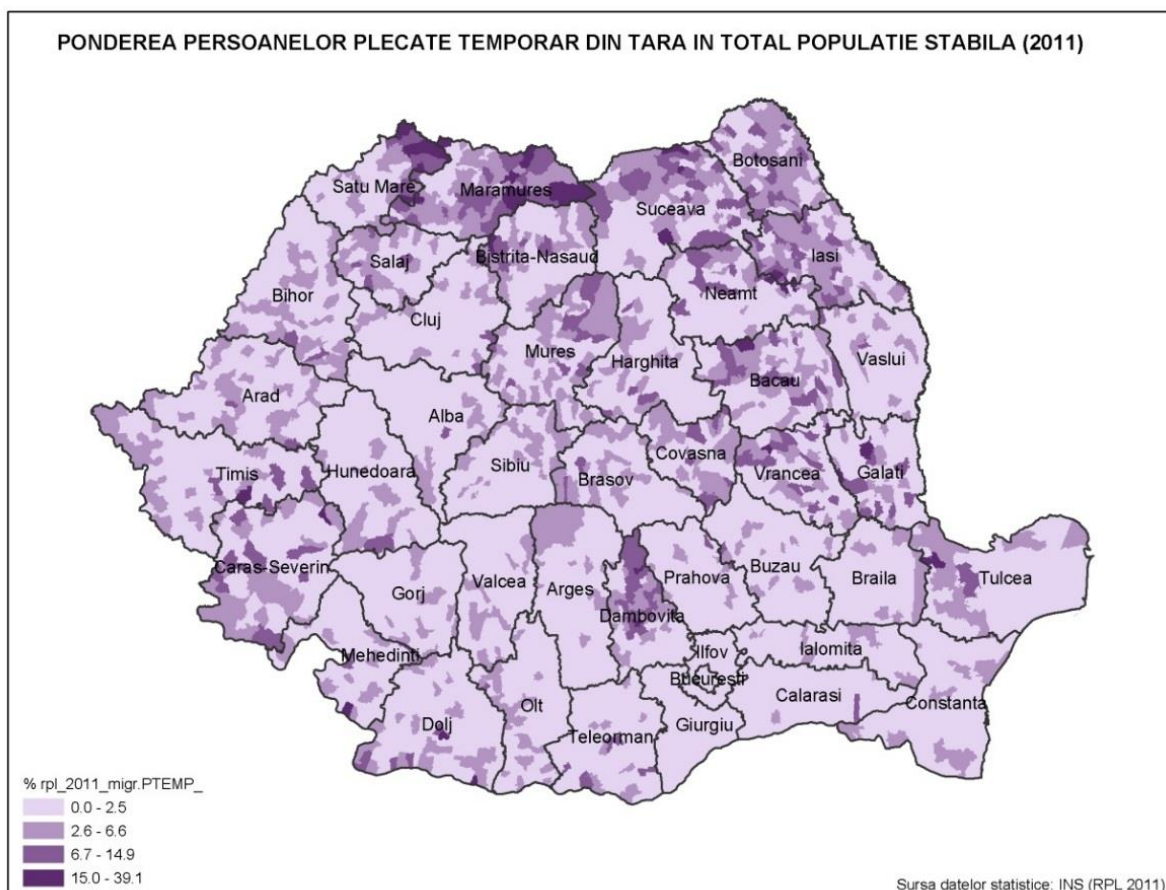


Figura 16. Ponderea persoanelor plecate temporar din țară din în total populație stabilă (2011)

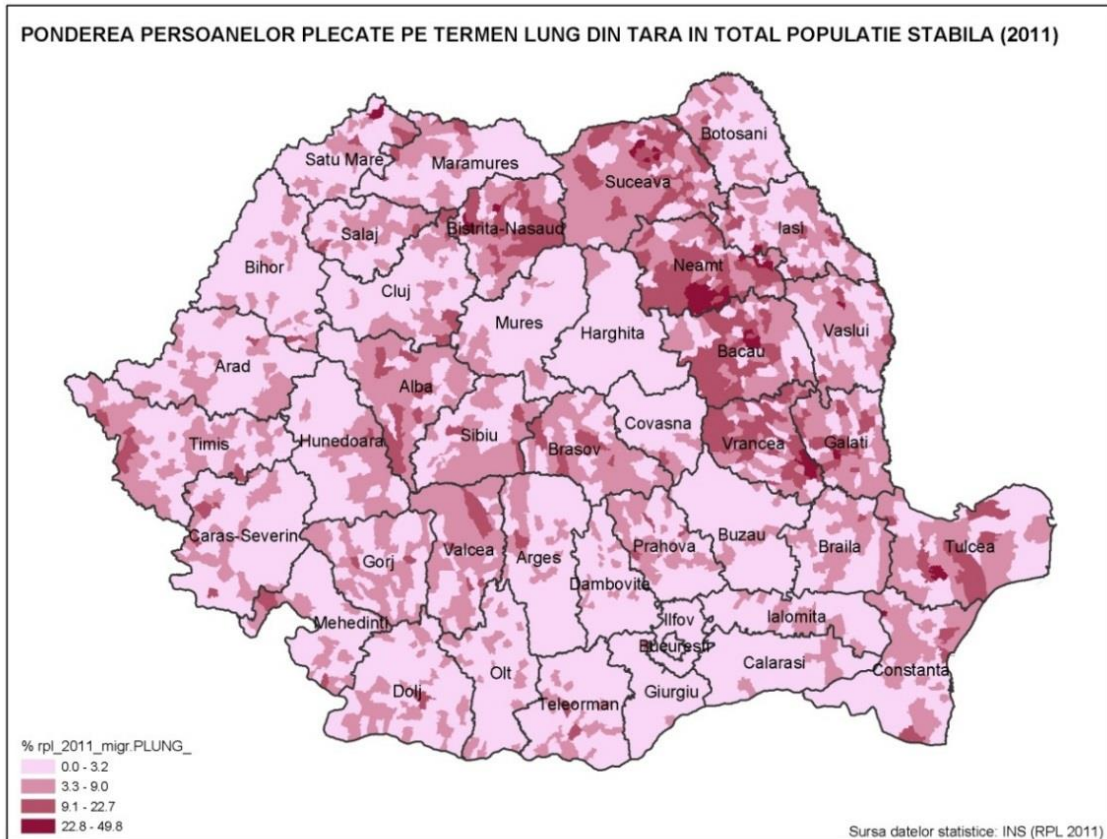


Figura 17. Ponderea persoanelor plecate pe termen lung din țară din în total populație stabilă (2011)

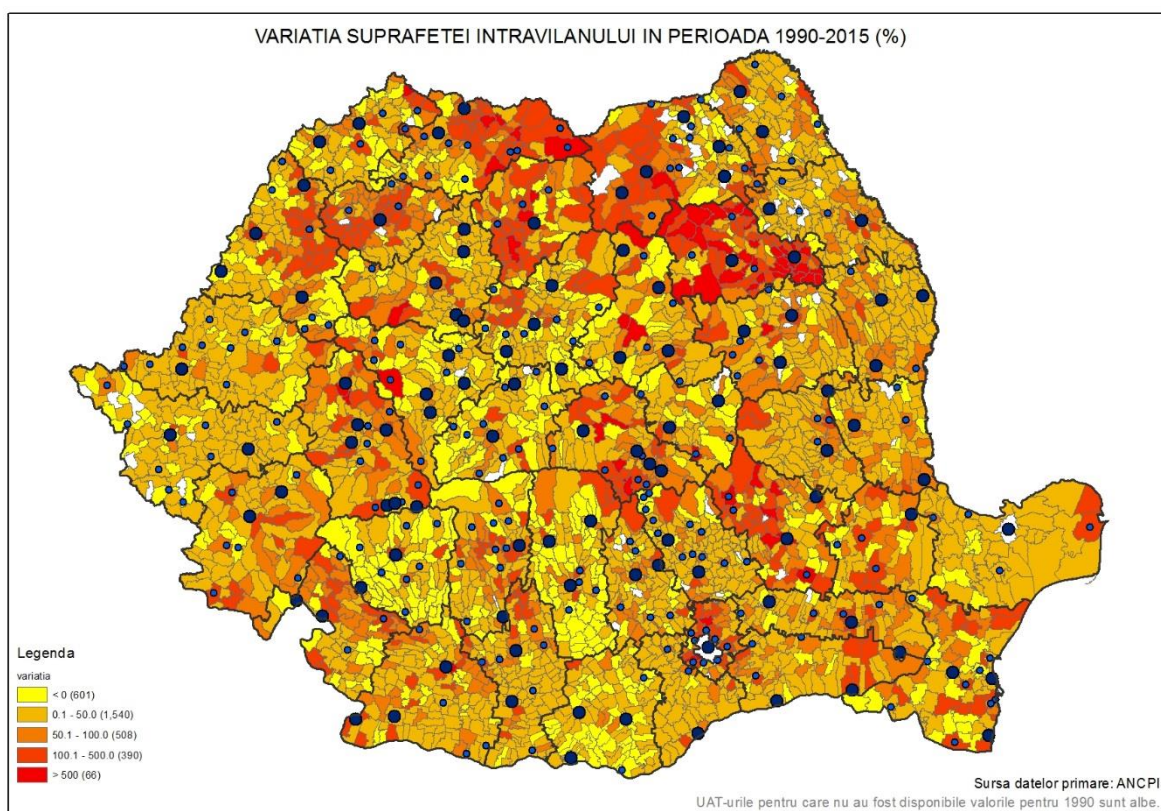
## 2.4 Capacitatea administrativă

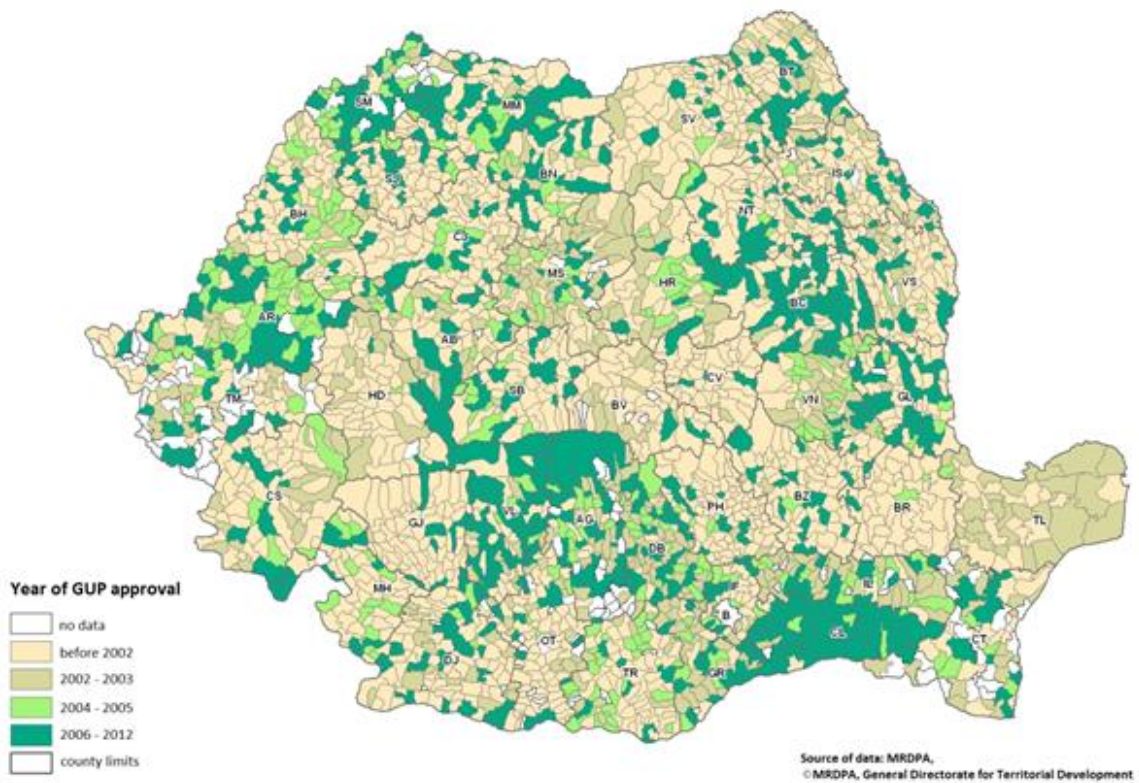
#84. Reformele în structura administrației inițiate în ultimii 10 ani, în special ca urmare a unor recomandări/ condiționalități ale unor instituții internaționale precum Banca Mondială sau Comisia Europeană, au formulat coordonatele drumului de parcurs pentru asigurarea capacității administrative corespunzătoare unei dezvoltări socio-economice durabile, în concordanță cu ritmul de dezvoltare al altor state din UE. Rezultatele Strategiei formulate privind accelerarea reformei în administrația publică, 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.

#85. Prin Hotărârea nr. 909/2014 Guvernul României a aprobat o nouă strategie în domeniul administrației publice - Strategia pentru consolidarea administrației publice 2014 - 2020 și constituirea Comitetului național pentru coordonarea implementării Strategiei pentru consolidarea administrației publice 2014 – 2020. Strategia stabilește următoarele 4 obiective generale:

- adaptarea structurii și a mandatului administrației la nevoile cetățenilor și la posibilitățile reale de finanțare;
- implementarea unui management performant în administrația publică;
- debirocratizare și simplificare pentru cetățeni, mediul de afaceri și administrație;
- consolidarea capacității administrației publice de a asigura calitatea și accesul la serviciile publice.

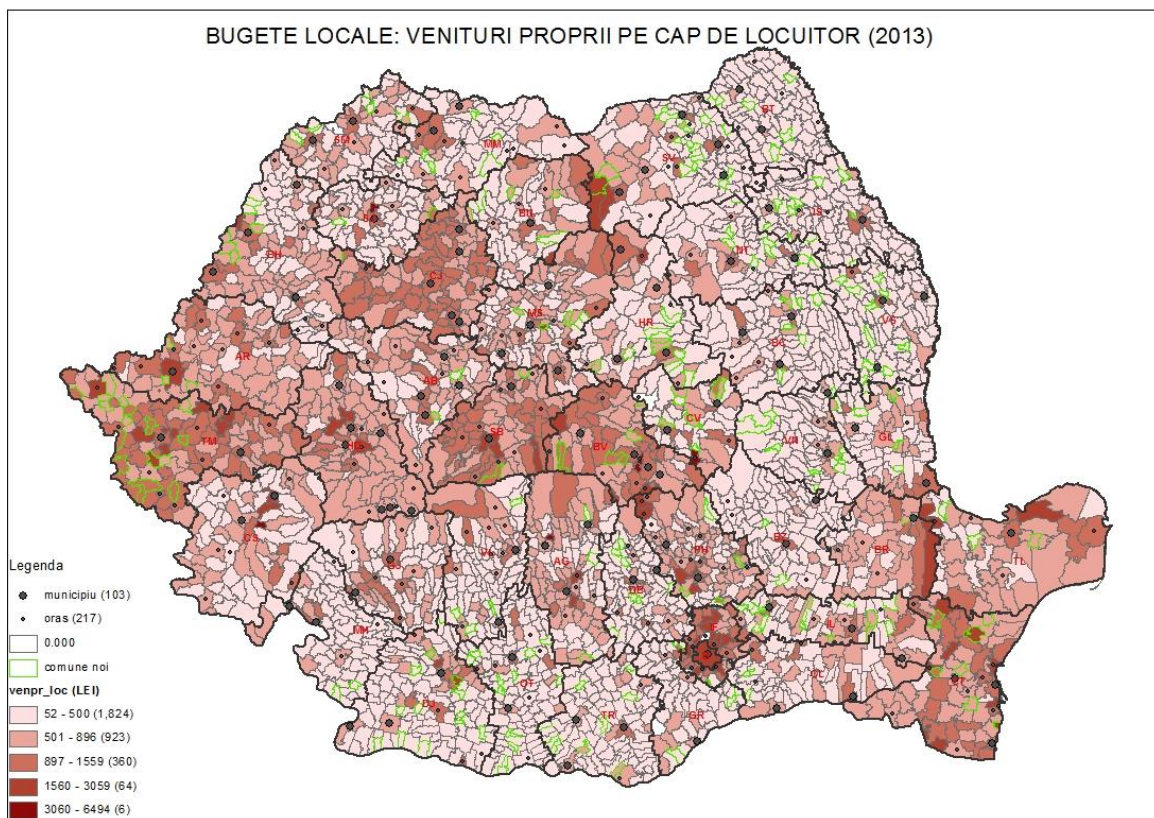
- #86. În ceea ce privește planificarea strategică, în România au fost elaborate numeroase strategii de dezvoltare locală, planuri strategice de dezvoltare socio-economică, master-planuri de turism sau strategii naționale pentru diverse sectoare. Aproape fiecare instituție publică are o strategie elaborată 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, deoarece la nivelul teritoriului 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.
- #87. 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 perioadă pe fondul lipsei de reglementare, monitorizare și implementare a unor planuri de dezvoltare sustenabile. Astfel, de exemplu, din 1990 până în 2008 suprafața intravilanului 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).





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

- #88. Potrivit Strategiei menționate anterior, majoritatea comunelor sau orașelor mici manifestă o capacitate administrativă redusă de a gestiona eficient propriul buget de venituri și cheltuieli, de a corela resursele financiare alocate cu planificarea strategică și de a identifica și exploata surse generatoare de venituri proprii suplimentare.
- #89. Totodată, modul de furnizare a serviciilor publice locale este strâns legat de gradul de autonomie a structurilor administrației locale – cu cât puterea de decizie asociată cu venituri proprii este mai mare la nivel local, cu atât puterea de a răspunde necesităților cetățenilor este mai mare.



*Figura 19. Veniturile proprii din bugetele locale pe cap de locuitor*

*(Sursa datelor primare: Direcția pentru Politici Fiscale și Bugetare Locale, MDRAP)*

## Zonificarea teritoriului național și principalele elemente de diagnostic

- #90. 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 dinamicele socio-economice de la nivelul teritoriului (ex. zone în declin demografic, zone cu potențial economic).
- #91. Metodologiile de delimitare a acestor tipuri de teritorii sunt prezentate în anexa strategiei.

### 2.4.1 Zone urbane

- #92. 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%.

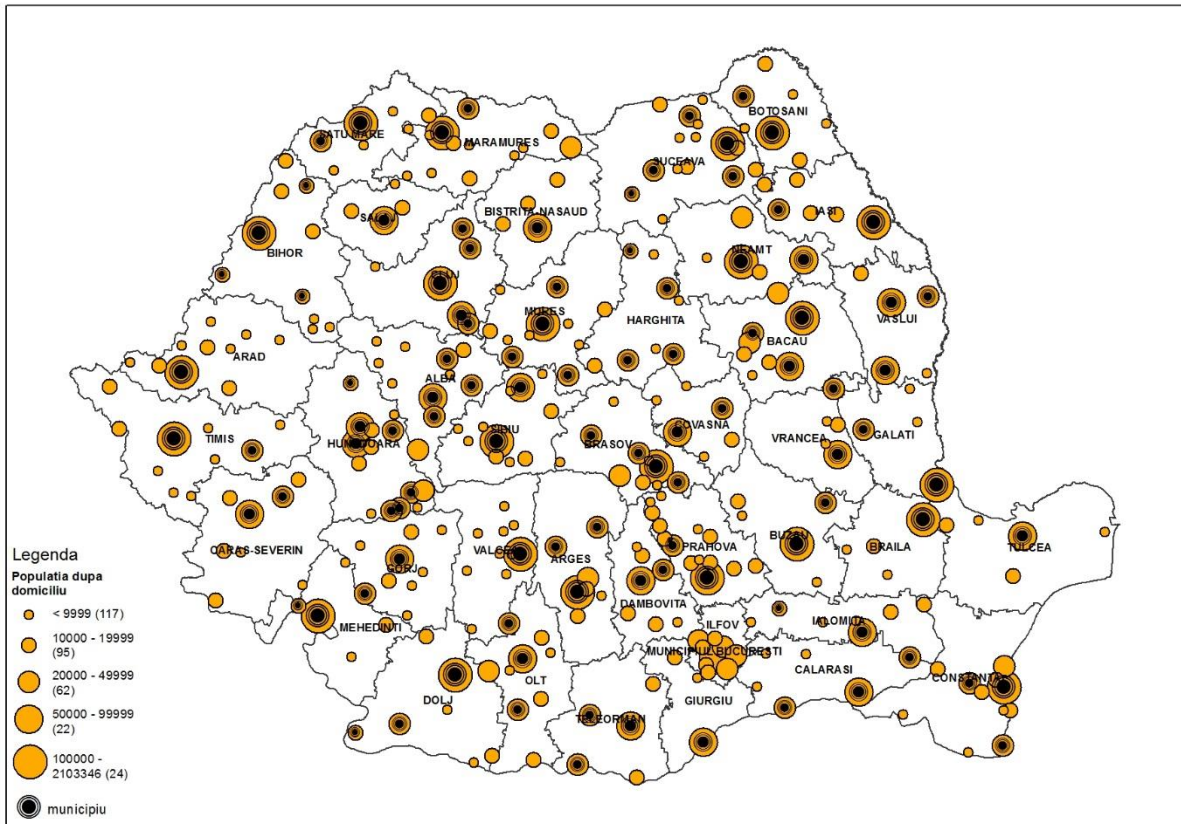


Figura 20. Rețeaua urbană în anul 2015 - categorii de mărime demografică a orașelor (Sursa: DGDRI/MDRAP)

- #93. 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.
- #94. 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
- #95. 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	Creșterea 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 și 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	-

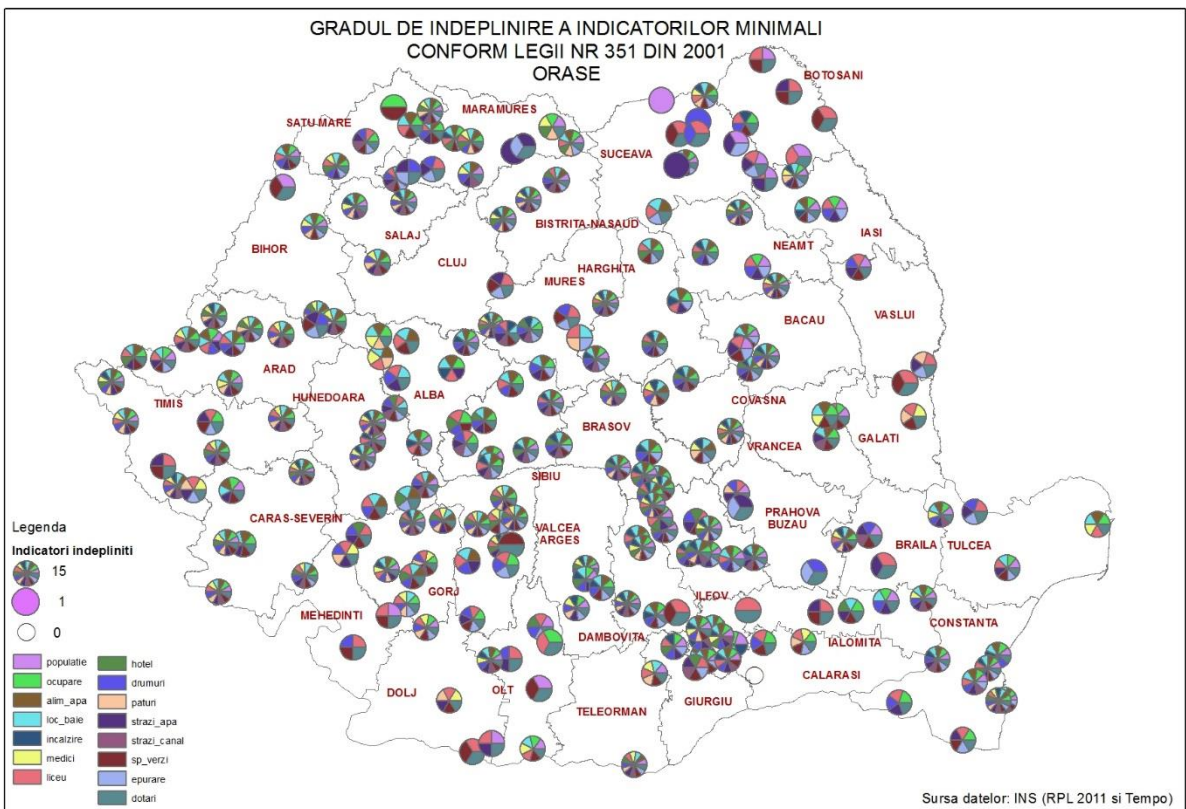
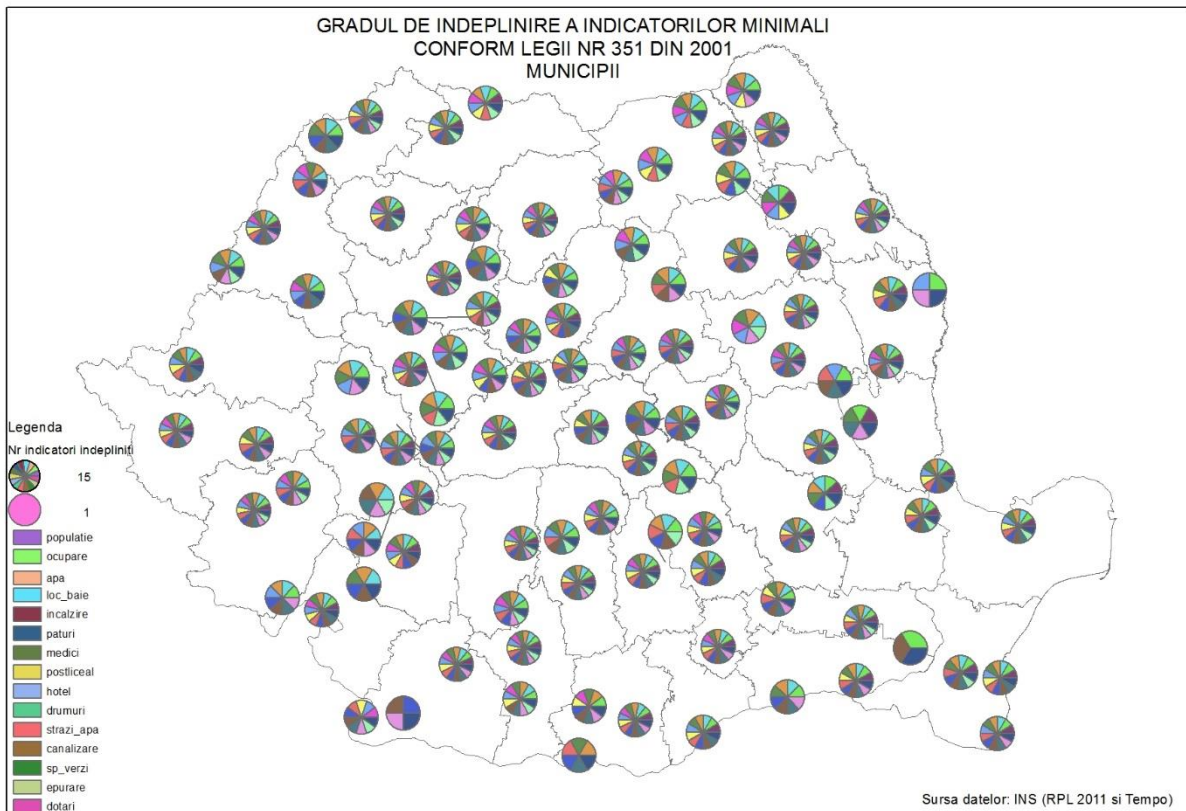
**Figura 21. Evoluția numărului de localități în perioada 1968-2012**

**(Sursa: Studii de fundamentare SDTR)**

- #96. 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.
- #97. 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 mobilitate în afara țării pentru muncă.



- #98. 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.
- #99. 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 disponibilă.
- #100. 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.
- #101. 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)*.
- #102. 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 delinvență; (8) reputație socială negativă.
- #103. 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.



**Figura 22. Gradul de îndeplinire a principalilor indicatori minimali pentru: a) municipii, b) orașe**

#104. Doar 6 din 103 municipii îndeplinesc toți cei 15 indicatori minimali care pot fi centralizați, în timp ce 90 de municipii îndeplinesc cel puțin jumătate din numărul indicatorilor prevăzuți de Legea nr. 351 din 2001 pentru aprobarea PATN, secțiunea Rețeaua de localități. În categoria orașelor, niciunul nu îndeplinește toate criteriile minimale și mai puțin de jumătate din orașele existente îndeplinesc cel puțin jumătate din indicatorii menționați.

### **Zone metropolitane**

#105. 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.

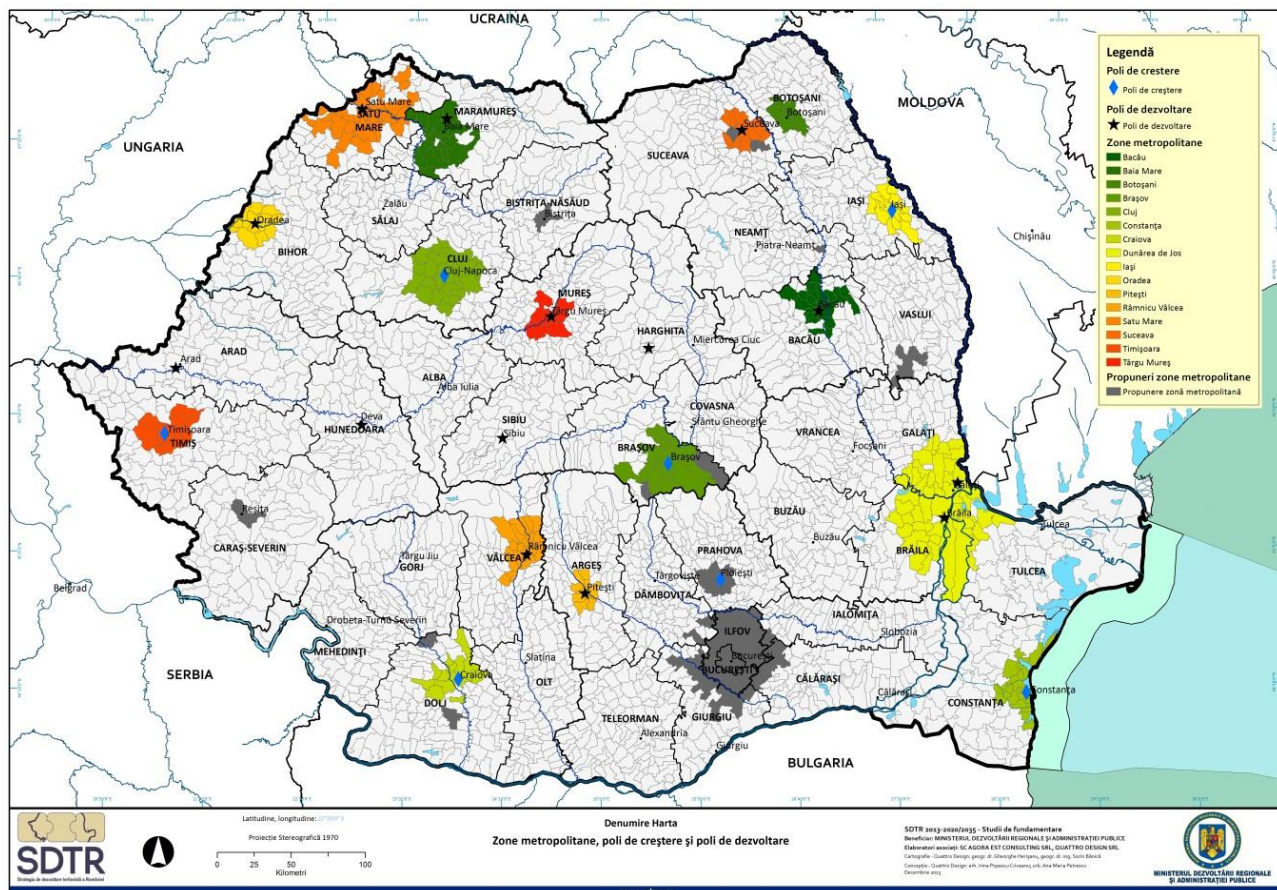
#106. Deși există un cadru legal pentru dezvoltarea metropolitană în România și au existat programe care au finanțat proiecte în baza unei dezvoltări metropolitane (de exemplu, pentru a putea accesa fonduri aferente Programului Operațional Regional, cei șapte poli de creștere ai României au aplicat ca entități metropolitane), cadrul legal actual nu stabilește suficiente instrumente pentru dezvoltarea zonelor metropolitane la adevăratul lor potențial astfel încât acestea să contribuie substanțial la obiectivele de dezvoltare a teritoriului național.

#107. Dezvoltarea urbană care caracterizează ultimele decenii a pus în evidență dezvoltarea rapidă a zonelor din proximitatea 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 frontierele 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.

#108. 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.

#109. 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).

**Figura 23. Arii metropolitane funcționale și propuneri de arii metropolitane (Sursa: Statistică ADI- UCL)**



## Orașe mici

- #110. 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.
- #111. 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.
- #112. În urma ierarhizării valorilor ratelor sărăciei putem extrage câteva caracteristici ale orașelor sărace: 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 din economie și au fost cel mai grav afectate de reformele implementate până în prezent.
- #113. 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.

- #114. Diminuarea forței de atracție orașelor mici se produce fie din cauza declinului economic, fie din cauza apropierea spațială 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.
- #115. 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).
- #116. Cele mai scăzute salarii sunt oferite în orașele mici, fără o economie solidă și lipsite de investitori majori, precum și în cele cu un profil turistic, 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.
- #117. 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.
- #118. 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 tehnic-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.).
- #119. Totodată, poate fi menționată evaluarea accesibilității turistice potențiale 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);
- stațiuni balneo-climaterice: Călimănești-Căciulata, Băile Olănești;
- stațiuni balneare: Băile Govora;
- 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.

#120. În sectorul inferior al ierarhiei privind accesul la servicii medicale (număr de locuitori la un medic) se regăsesc 35 de orașe mici.

#121. 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.

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

#123. 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.

#124. 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). 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).

#125. 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.

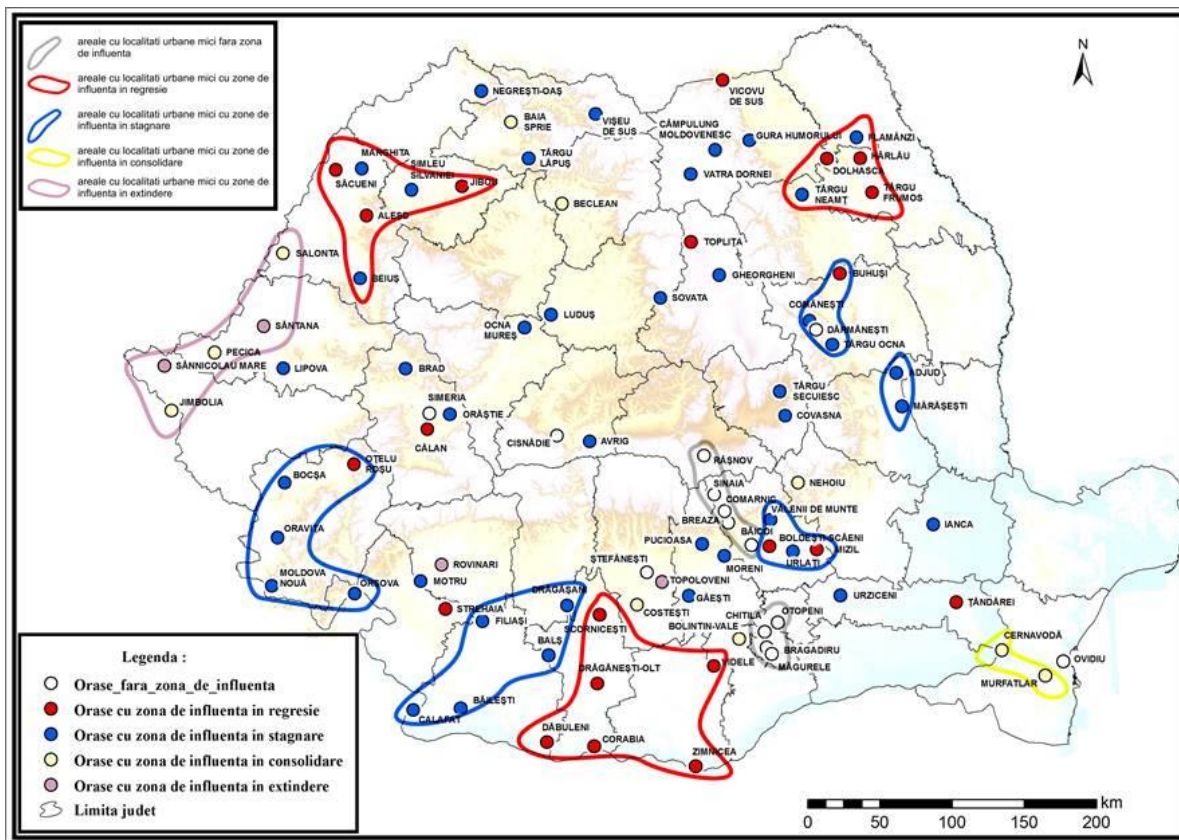


Figura 24. Tipologie arii de polarizare a orașelor mici

(Sursa: Studiu de fundamentare PATN-Rețea de localități)

### Tipologia localităților urbane – spre o specializare teritorială

#126. 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, cu prioritate 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.

#127. 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;

#128. Chiar dacă este necesară o anumită concentrare a fondurilor și investițiilor în localitățile 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.)

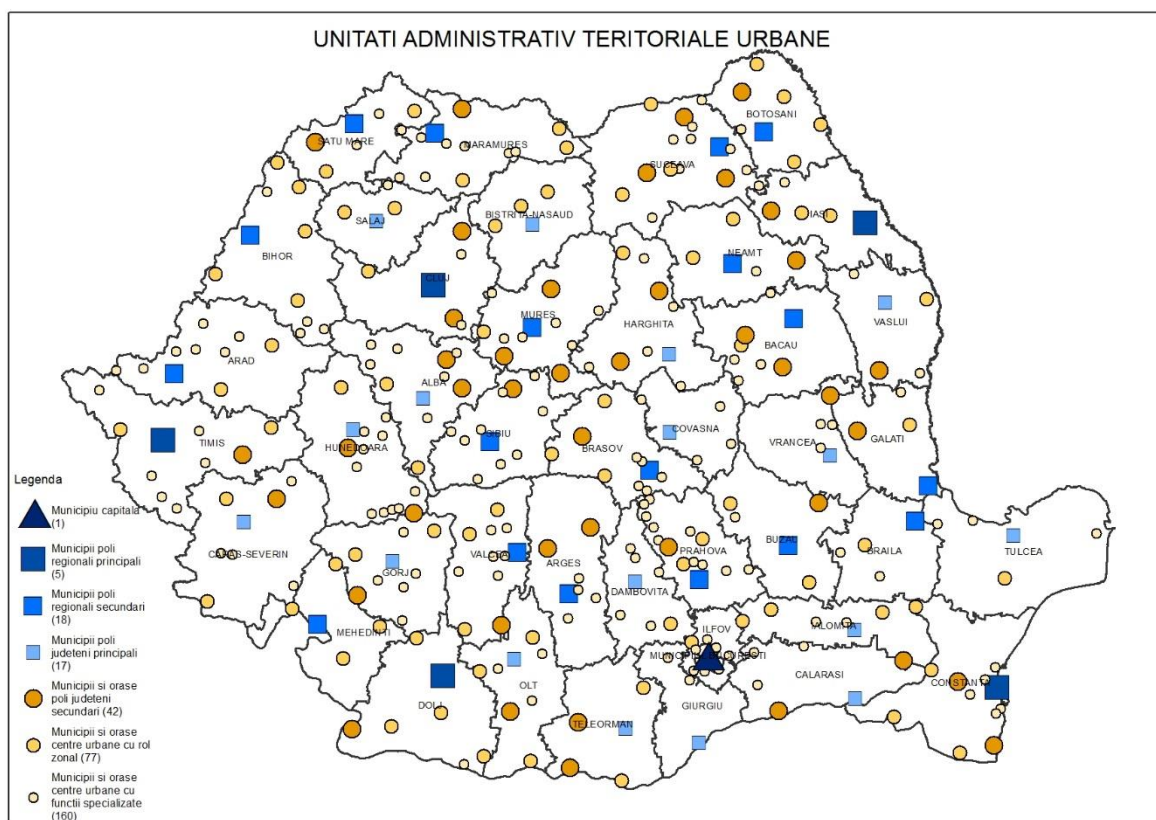
#129. Așezările urbane trebuie să își consolideze punctele forte, care le asigură un rang superior (ex: finanțarea dezvoltării aeroporturilor sau a intervențiilor vizând creșterea calității învățământului superior în orașele de importanță internațională).

**Criteriul utilizat pentru clasificarea localităților este rolul teritorial conferit de: statutul administrativ, poziția geografică, poziția în rețeaua de localități, nivelul de echipare și dotare, potențialul cultural și ecologic.**

**Metodologia detaliată de clasificare este prezentată în anexă la strategie.**

#130. **Clasificarea unităților administrativ-teritoriale urbane:**

- Municipiu capitală, de importanță națională și europeană,
- Municipii poli regionali principali cu potențial transnațional,
- Municipii poli regionali secundari,
- Municipii poli județeni principali,
- Municipii și orașe poli județeni secundari,
- Municipii și orașe centre urbane cu rol zonal,
- Municipii și orașe centre urbane cu funcții specializate.



**Figura 25. Clasificarea unităților administrativ-teritoriale urbane**  
(Sursa: Studiul de fundamentare în vederea revizuirii PATN secțiunea Rețeaua de localități și analiză MDRAP)

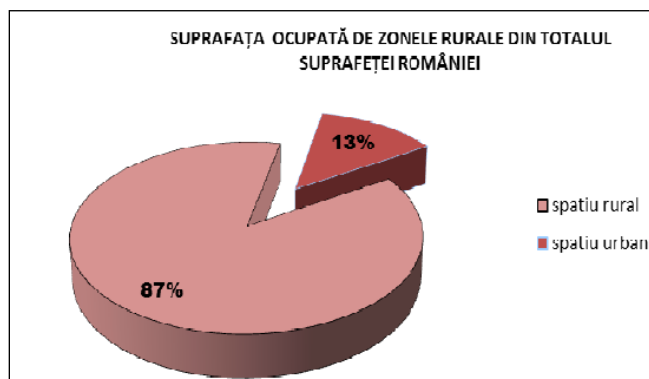


<b>Analiza SWOT – Zone urbane</b>	
<b>Puncte tari</b>	<b>Puncte slabe</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. existența unei rețele de orașe bine dezvoltate, cu o medie de 8 orașe pe județ;</li> <li>2. repartizare echilibrată a orașelor și municipiilor în profil teritorial;</li> <li>3. instituirea mai multor parteneriate între localități – zone metropolitane, asociații de dezvoltare intercomunitare, grupuri de acțiune locală;</li> <li>4. prezența unor orașe cu o economie puternică ce concentrează masă economică;</li> <li>5. apariția parcurilor industriale, tehnologice și a clusterelor;</li> <li>6. concentrarea la nivel urban a populației cu nivel educațional superior și un grad ridicat de pregătire;</li> <li>7. localizare celor mai performante unități spitalicești;</li> <li>8. oferta culturală complexă (festivaluri, expoziții, concerte, lansări de carte etc.) susținută de un număr impresionant de instituții culturale;</li> <li>9. existența unui patrimoniu cultural-istoric deosebit: centre isorice, vestigii arheologice, monumente istorice și arhitecturale;</li> <li>10. foarte bună conexiune la rețelele de telecomunicații;</li> <li>11. prezența rețelei de transport feroviar;</li> <li>12. concentrarea infrastructurii de inovare.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. tendința de polarizare economică și socială generată de capitală;</li> <li>2. existența unui număr ridicat de orașe mici cu caracter mono-funcțional care sunt vulnerabile în contextul restructurării economice post 1989;</li> <li>3. scăderea accentuată a populației urbane;</li> <li>4. îmbătrânirea populației urbane;</li> <li>5. formarea de zone enclavizate în cadrul orașului, ce favorizează segregarea socială;</li> <li>6. numeroase zone afectate de sărăcie extremă;</li> <li>7. economia informală;</li> <li>8. fenomenul de expansiune urbană ce afectează orașele mari;</li> <li>9. lipsa unor centuri verzi de protecție în jurul orașelor;</li> <li>10. problema spațiilor verzi;</li> <li>11. bună parte din noile dezvoltări urbane (locuințe individuale) nu sunt conectate la rețelele edilitare;</li> <li>12. închiderea a peste 60 de spitale în 2011 (majoritatea în orașe mici);</li> <li>13. 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>14. lipsa de racordare și adaptare a noilor zone construite la sistemul major de transport;</li> <li>15. lipsa reconversiei funcționale a marilor frîșe industriale;</li> <li>16. scăderea numărului de creșe și grădinițe;</li> <li>17. degradarea fondului construit în zonele istorice;</li> <li>18. lipsa cadastrului unitar la nivel național;</li> <li>19. o mare parte din orașe au documentații de urbanism expirate;</li> <li>20. capacitate administrativă insuficientă structuri de management neperformante, cooperare inter-instituțională ne-adekvată și calitatea slabă a serviciilor furnizate către cetățeni;</li> <li>21. nivelul ridicat al concentrațiilor de particule în suspensie și Nox.</li> </ol>
<b>Oportunități</b>	<b>Amenințări</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. potențial pentru cooperarea transfrontalieră (orașe dublete);</li> <li>2. potențial de formare a zonelor funcționale urbane;</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. lipsa unor programe adresate orașelor mici sub 10.000 locuitori;</li> <li>2. mobilitatea externă;</li> </ol>

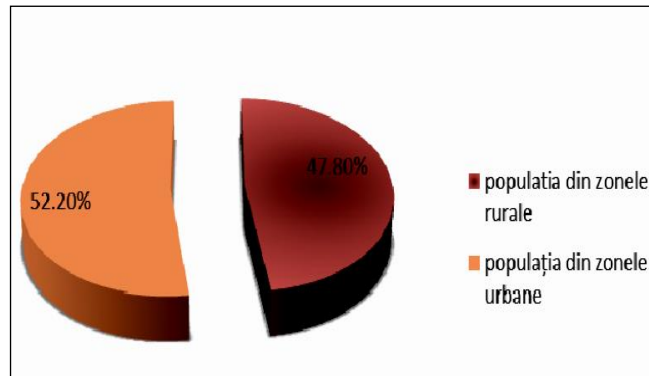
<ol style="list-style-type: none"> <li>3. dezvoltarea de proiecte de regenerare urbană în vederea integrării sociale și economice a cartierelor defavorizate;</li> <li>4. existența de rezerve de teren în cadrul orașelor, prin reconversia funcțională a fostelor zone industriale sau militare, în care pot fi realizate noi imobile de locuințe;</li> <li>5. existența programelor naționale destinate extinderii și modernizării rețelelor edilitare;</li> <li>6. 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>7. revizuirea PATN - Rețeaua de localități;</li> <li>8. posibilitatea utilizării unor fonduri europene disponibile în vederea sprijinirii dezvoltării sectorului cultural;</li> <li>9. un accent important pus pe dimensiunea urbană în perioada de finanțare 2014-2020;</li> <li>10. potențial turistic;</li> <li>11. potențial de dezvoltare a transportului intermodal pentru orașele cu funcții speciale.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. lipsa unei dezvoltări coordonate a localităților (cooperarea urban-rural, urban-urban) va conduce la o dezvoltare haotică și nesustenabilă a acestora;</li> <li>4. lipsa intervențiilor focalizate pe diverse zone din orașe;</li> <li>5. dependența economică a locuitorilor din orașele mici față de administrația publică locală prin sistemul de ajutoare;</li> <li>6. capacitatea redusă de colectare a veniturilor la bugetul local;</li> <li>7. capacitate redusă de planificare strategică a administrațiilor locale;</li> <li>8. risc de poluare accidentală;</li> <li>9. lipsa unor politici de locuire.</li> </ol>
--	---

## 2.4.2 Zone rurale

- #131. 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.
- #132. Suprafața cumulată a spațiului rural românesc este de 208.068 km<sup>2</sup>, ceea ce reprezintă circa 87% din suprafața țării și anume 9,19 milioane de locuitori la nivelul anului 2014 (conform datelor INS).. 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.



**Figura 26. Suprafața ocupată de zonele rurale**



**Figura 27. Populația din spațiul rural românesc**

**Surse: GIS 2013 MDRAP**

- #133. 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.
- #134. Conform Societății Academice din România, 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 permit.

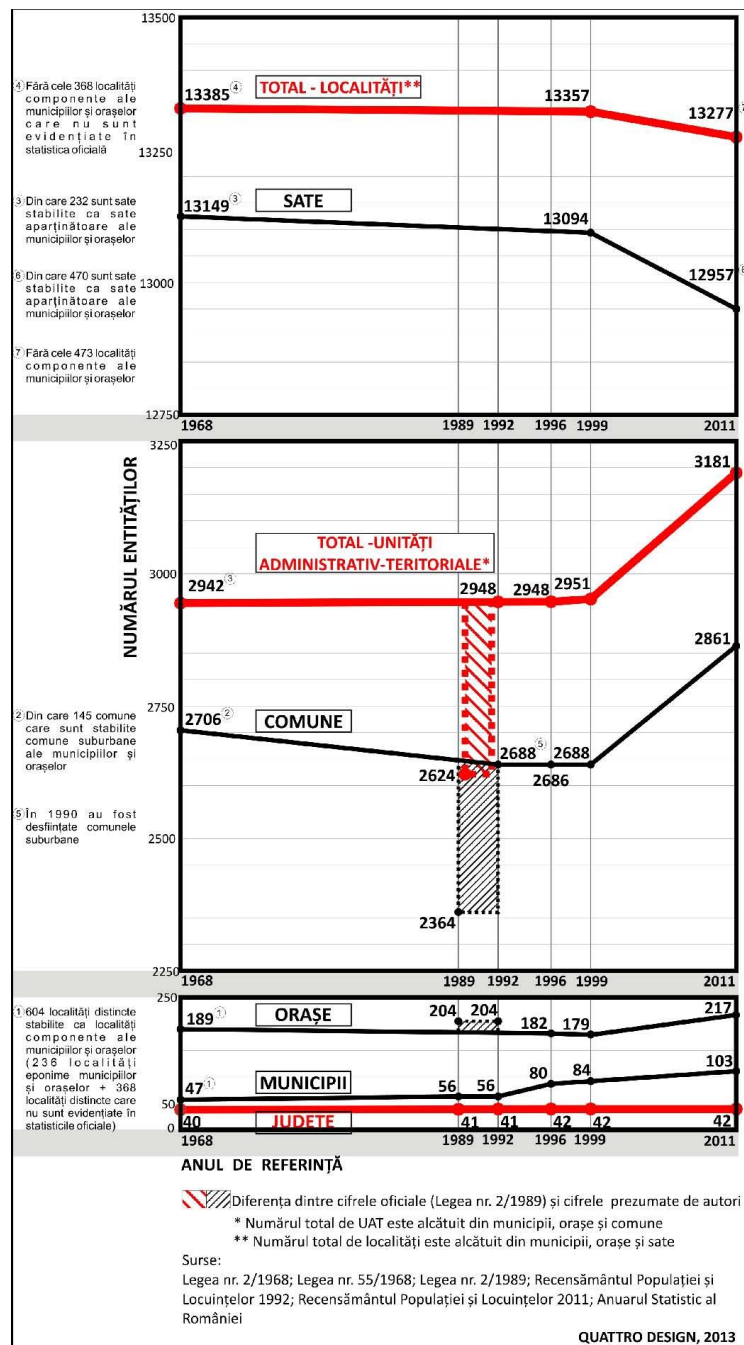


Figura 28. Evoluția numărului de localități și UAT în perioada 1968-2011, date statistice (Sursa: Studii de fundamentare a SDTR)

- #135. 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).
- #136. 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 excludere socială din România, în anul 2011, era de 29,4% din populație, comparativ cu media UE 27 de 8,8% în 2011.

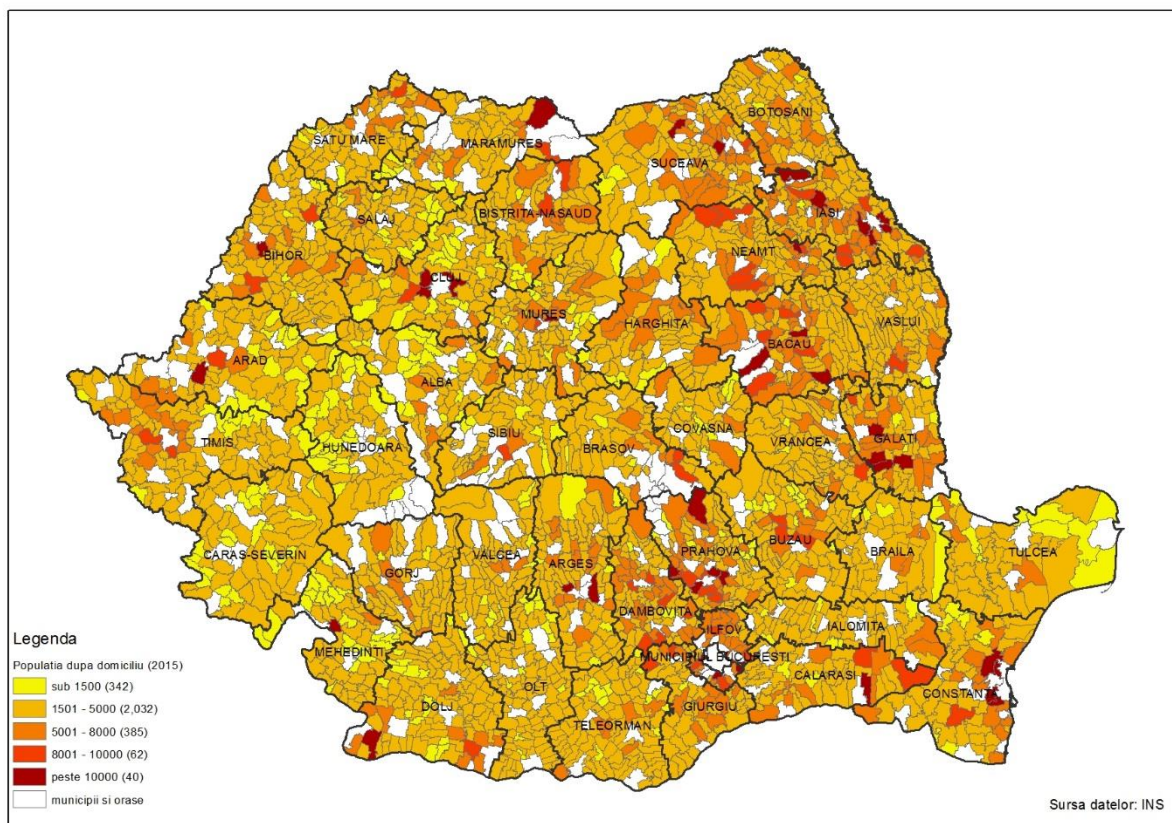


Figura 29. Rețeaua de comune, 2015 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

- #137. Ca și în cazul declarării orașelor existența criteriilor minime 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.
- #138. 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 subsistență, 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 poliilor 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.
- #139. 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.

- #140. 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 mobilității interne și externe.
- #141. 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 Institutul pentru Cercetarea Calității Vieții 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.
- #142. 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).
- #143. 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.
- #144. 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.
- #145. 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.

#146. 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, activitățile de producție la scară redusă, producerea de energie regenerabilă etc.

#147. 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);

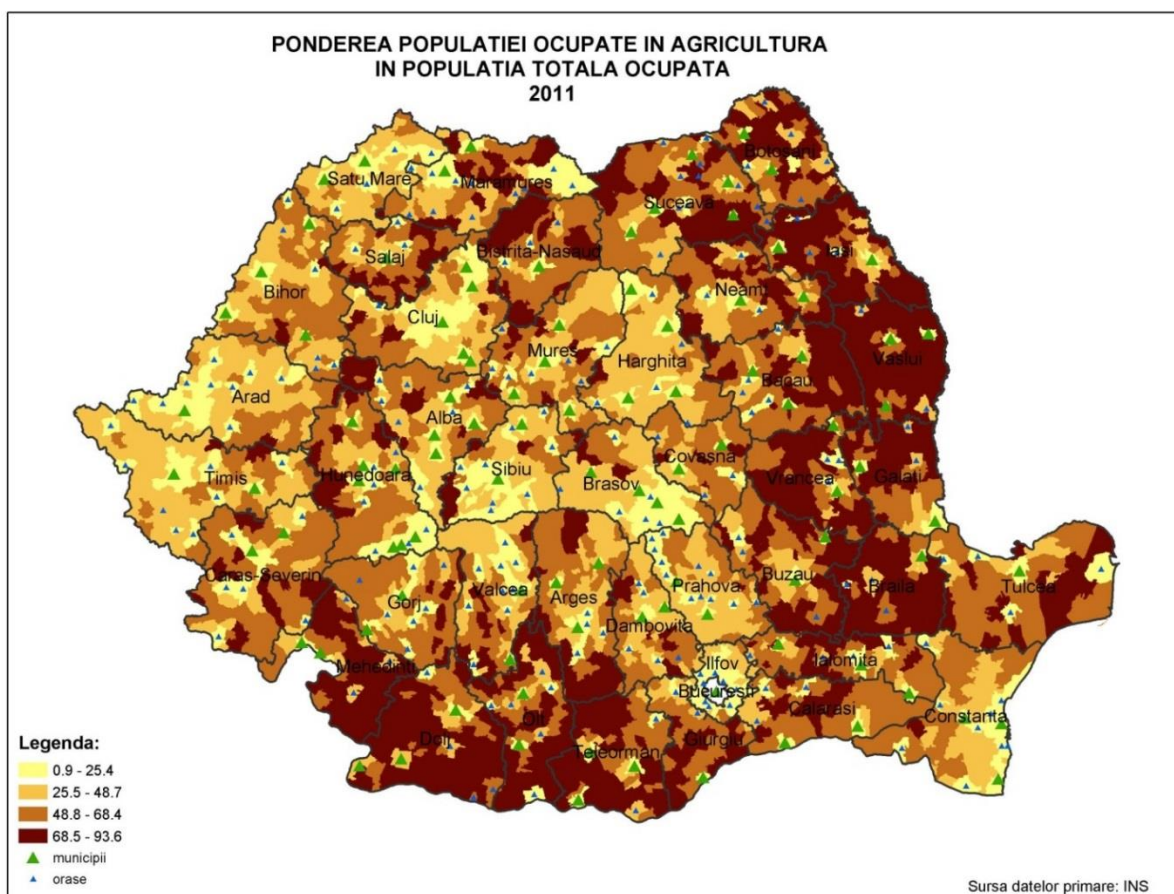


Figura 30. Ponderea populației ocupată în agricultură, 2011 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

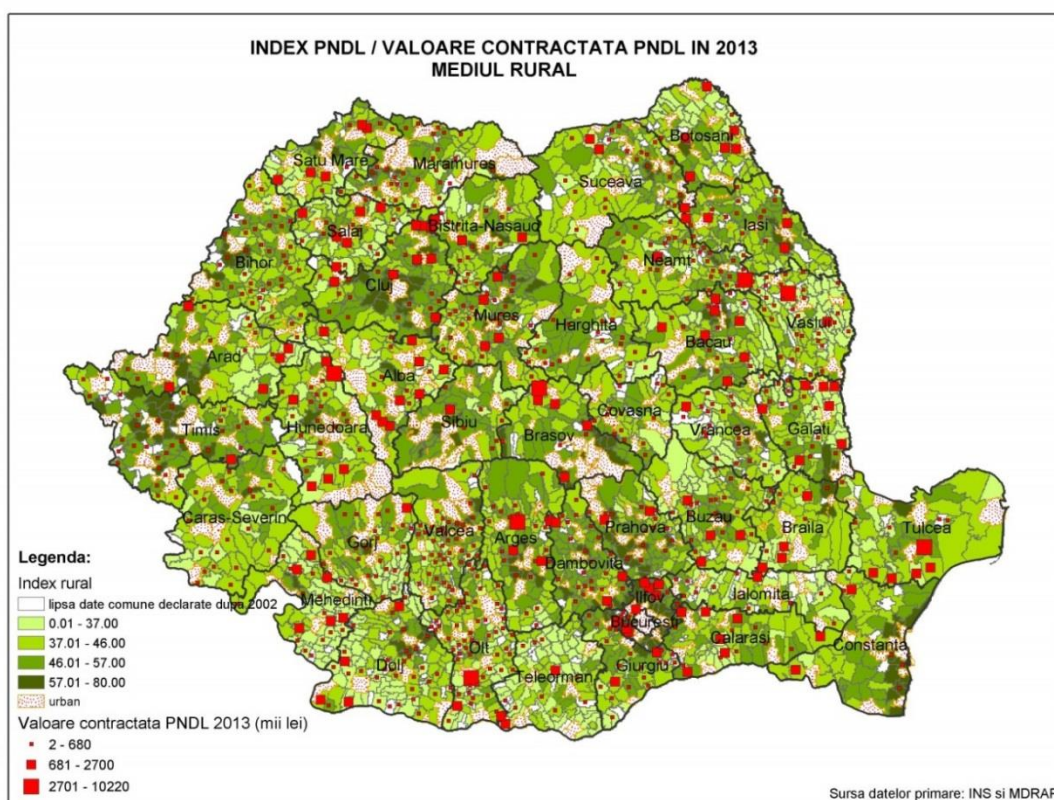
#148. Din punct de vedere al accesului la servicii de interes general în spațiul rural ca prioritate de intervenție au fost depistate o serie de probleme la nivelul localităților rurale:

- 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 folosese **prelevări de apă în regim individual** (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 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.).

#149. 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).



*Figura 31. Gradul de dezvoltare locală și asigurarea cu infrastructură tehnico-edilitară și fonduri alocate din programul PNDL, 2013 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)*

- #150. 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.
- #151. 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 dimensiunea 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, pomicele, pentru creșterea animalelor, piscicole, hipice etc.) sau pur și simplu legate de dezvoltarea turismului de aventură, departe de tumultul marilor aglomerații urbane.
- #152. 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

- #153. 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).
- #154. 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 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități, cu modificările și completările ulterioare, 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 km<sup>2</sup>, având populații cuprinse între 31.500 și 215.000 locuitori.

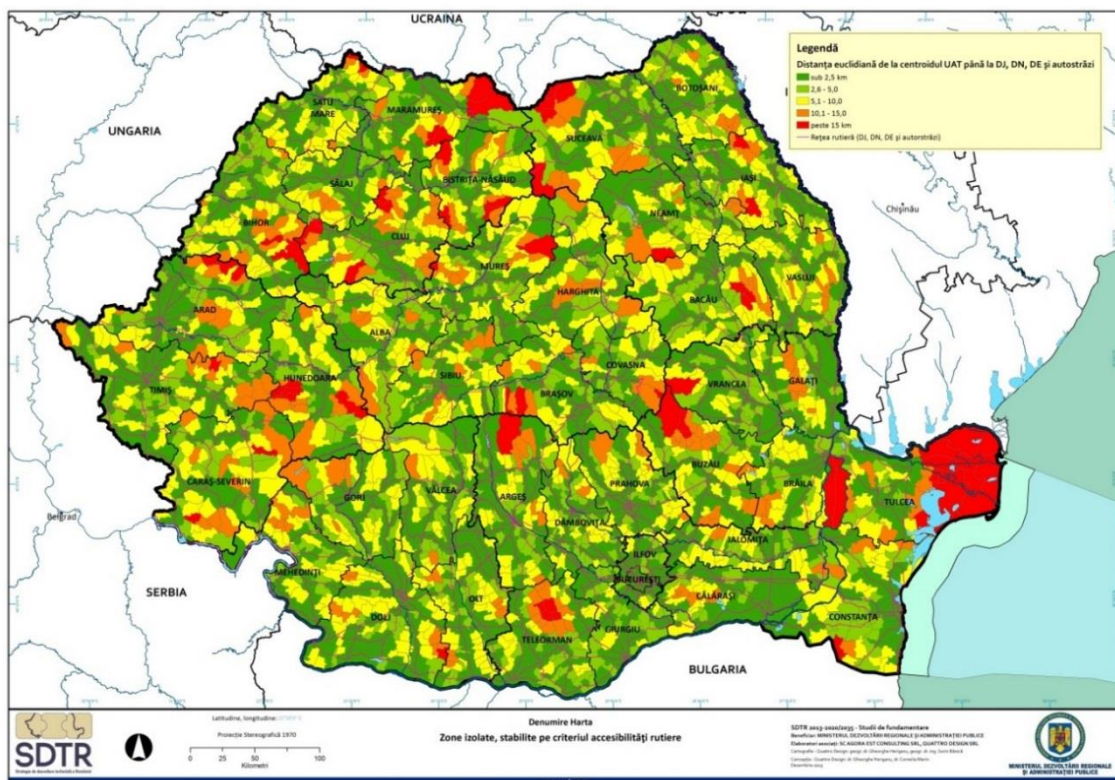


Figura 32. Zone depărtate, stabilite pe criteriul accesibilității (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

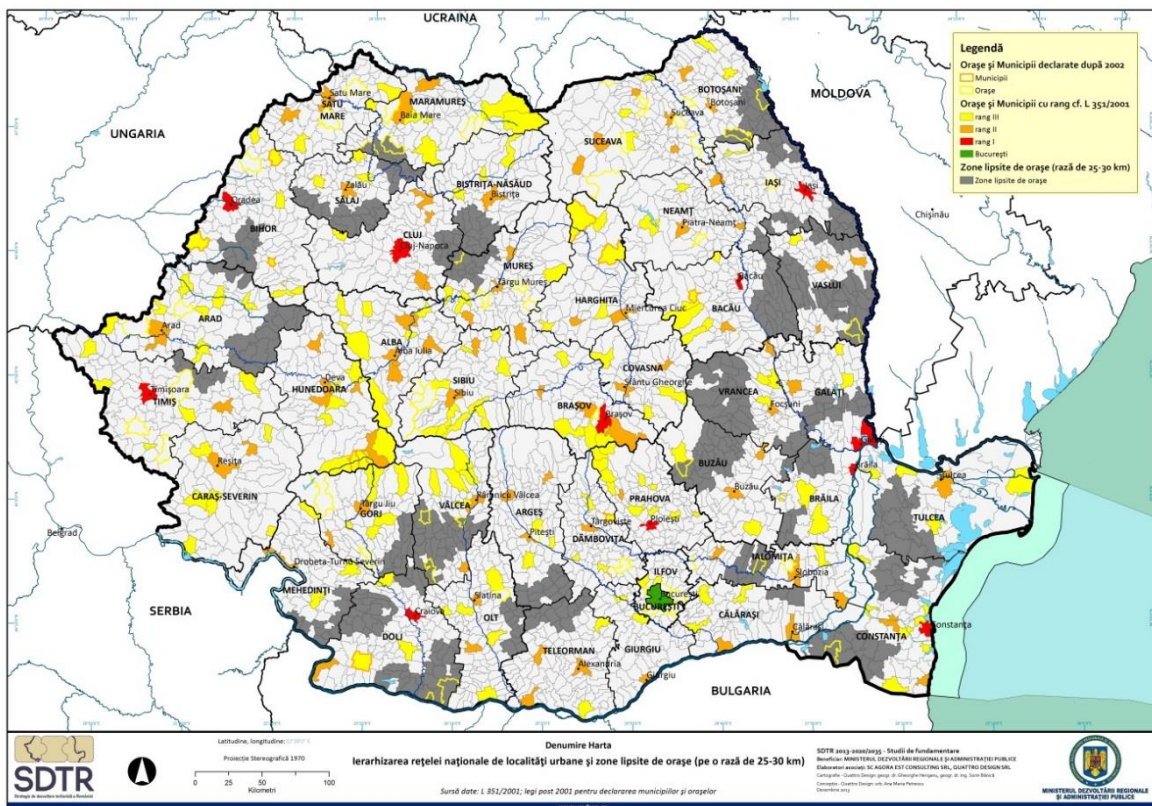


Figura 33. Ierarhizarea UAT după Legea nr. 351/2001, 2013 (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

- #155. 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 acesteia nu au fost urmate decât parțial.

### Zone slab populate

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

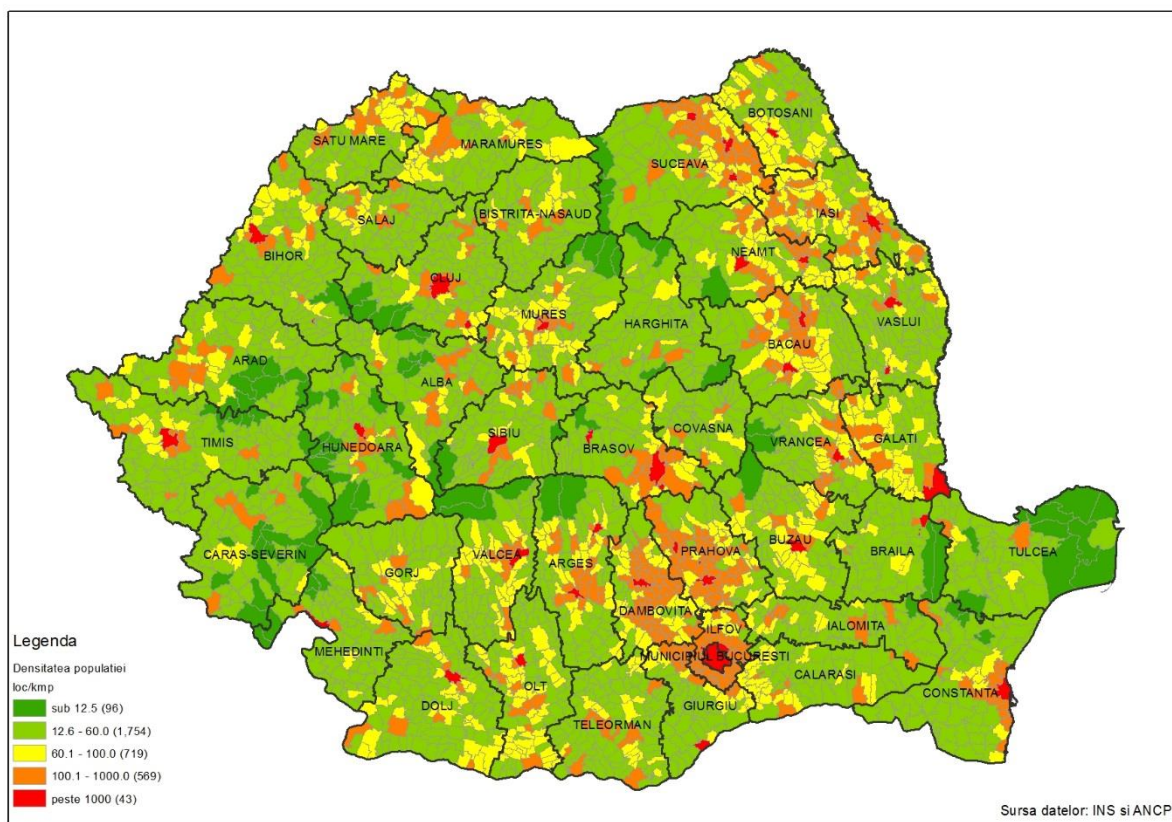


Figura 34. Zone slab populate – UAT rurale după densitatea populației, 2015

(Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

- #157. 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.
- #158. 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 improprie). 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 aflus economic susținut industrial.
- #159. 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.

### Analiza SWOT – Zone rurale

Puncte tari	Puncte slabe
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. resurse naturale aflate în general în stare bună de conservare;</li> <li>2. suprafață agricolă semnificativă cu o pondere mare a terenului arabil și potențial de diversificare a culturilor;</li> <li>3. condiții naturale, pedoclimatice pentru agricultura ecologică;</li> <li>4. jumătate din suprafața agricolă este utilizată în exploatarea comercială mare, orientată către piață;</li> <li>5. capacitatea de asociere la nivel local;</li> <li>6. existența unor grupuri și asociații de producători recunoscute;</li> <li>7. dezvoltarea turismului rural și a agroturismului din ultimii ani;</li> <li>8. existența unui număr semnificativ de comune dezvoltate în imediata apropiere a orașelor mari (reședințe de județ) incluse în zone metropolitane;</li> <li>9. menținerea centrelor de urbanizare (comunele cu peste 10000 locuitori);</li> <li>10. tendință de creștere a sectorului de produse ecologice;</li> <li>11. pondere ridicată de acoperire a zonelor importante din punct de vedere al protecției mediului (arii protejate naționale, situri Natura 2000);</li> <li>12. existența pe lista Patrimoniului Mondial UNESCO a 7 grupe de monumente sau locuri din România: Delta Dunării, așezările săsești cu biserici fortificate din Transilvania, Mănăstirea Horezu, Bisericile pictate din nordul Moldovei, Cetatea Sighișoara, bisericile de lemn din Maramureș și fortărețele dacice din Munții Orăștiei;</li> <li>13. amenajarea de puncte de acces public la internet în bandă largă în zonele rurale;</li> <li>14. creșterea numărului de muzee etnografice (săsești) realizate la inițiativa unor persoane fizice sau a unor instituții publice locale;</li> <li>15. existența unor asociații profesionale constituite la nivel național, prin intermediul cărora se asigură asistență și promovare zonelor rurale turistice;</li> <li>16. 37 de podgorii recunoscute național și internațional;</li> <li>17. organizarea periodică unor piețe, târguri, oboare în unele localități rurale;</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. depopularea și accentuarea dezechilibrelor demografice (îmbătrânire, mortalitate infantilă);</li> <li>2. slaba diversificare a activităților economice;</li> <li>3. nivel scăzut al veniturilor monetare pe gospodărie;</li> <li>4. număr mic al utilizatorilor de internet în mediul rural;</li> <li>5. extinderea spațiului locuit în zone de risc natural sau antropic;</li> <li>6. afectarea agriculturii prin ocuparea unor terenuri cu potențial agricol (expansiunea urbane);</li> <li>7. diminuarea activităților tradiționale de C&amp;D în agricultură;</li> <li>8. accesibilitate redusă a unor localități rurale;</li> <li>9. echipare necorespunzătoare a teritoriului (servicii de alimentare cu apă, canalizare, epurare);</li> <li>10. număr mic de spații de colectare a produselor agricole produse în gospodărie;</li> <li>11. 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>12. patrimoniul rural este subreprezentat (în special în ariile caracterizate de o densitate mare a așezărilor și de o vitalitate mare a populației);</li> <li>13. degradarea căminelor culturale.</li> </ol>

Oportunități	Amenințări
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. dezvoltarea unor localități rurale cu funcții de loc central în ariile profund rurale;</li> <li>2. valorificarea experienței GAL din 2007-2013;</li> <li>3. existența programelor naționale destinate extinderii și modernizării rețelelor edilitare;</li> <li>4. revizuirea PATN Rețeaua de localități;</li> <li>5. posibilitatea utilizării unor fonduri europene disponibile în vederea sprijinirii dezvoltării sectorului cultural;</li> <li>6. disponibilitatea fondurilor europene pentru sectorul agricultură și dezvoltare rurală prin PNDR;</li> <li>7. includerea comunelor în asociațiile de dezvoltare intercomunitară la nivel de județ pentru utilități publice (managementul deșeurilor / salubritate, servicii de alimentare cu apă);</li> <li>8. valorificarea tradițiilor culinare;</li> <li>9. amplificarea exploatării turistice a valorilor peisagistice și de viață rurală;</li> <li>10. existența unor institute de cercetare în domeniul agriculturii cu diferite specializări: Dăbuleni, Ostrov, Vidra și stațiuni de cercetare-dezvoltare agricolă;</li> <li>11. refacerea sistemelor de irigații;</li> <li>12. conectarea unităților școlare la internet prin conexiuni broadband;</li> <li>13. implementarea Programului Național de Dezvoltare Locală;</li> <li>14. Asociația Comunelor din România.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. mobilitatea externă pentru muncă;</li> <li>2. lipsa unei dezvoltări coordonate a localităților (cooperarea urban-rural);</li> <li>3. dependența economică a locuitorilor față de administrația publică locală prin sistemul de ajutoare;</li> <li>4. capacitatea redusă de colectare a veniturilor la bugetul local;</li> <li>5. capacitate redusă de planificare strategică a administrației locale;</li> <li>6. afectarea zonelor cu potențial natural prin activități agricole;</li> <li>7. 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>8. incapacitatea de cofinanțare a proiectelor în vederea accesării fondurilor europene.</li> </ol>

### 2.4.3 Zone transfrontaliere

#160. *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.

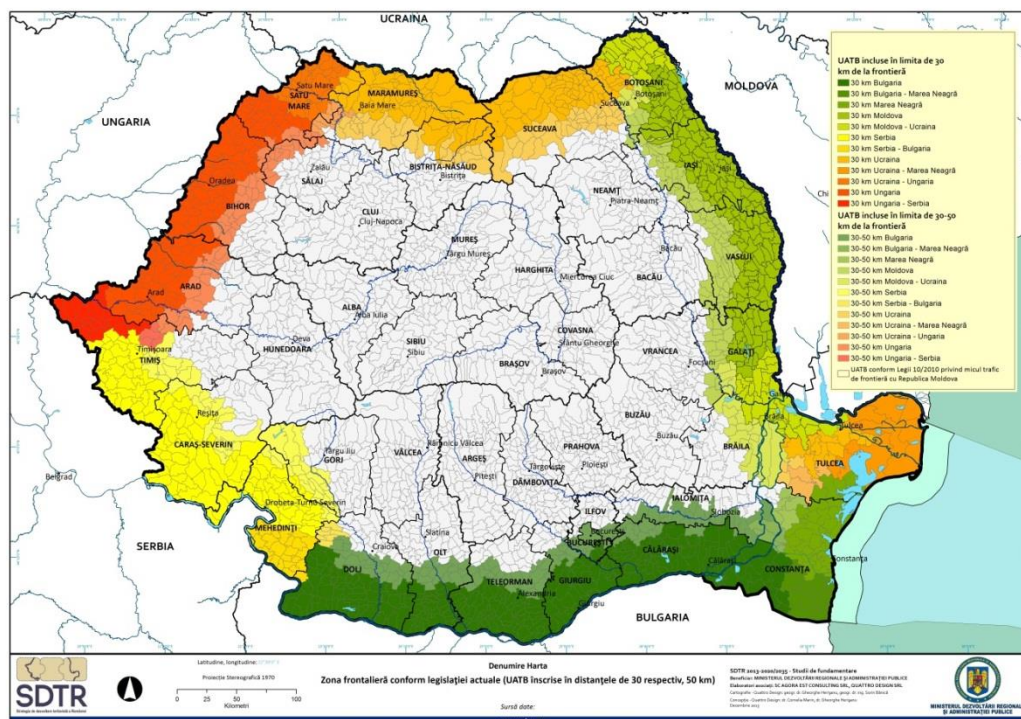


Figura 35. Zona de frontieră conform legislației actuale, UAT înscrise în distanțele de 30, respectiv 50 km (Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

- #161. Din analiza factorilor dezvoltării economice se poate observa evoluția pozitivă de dezvoltare în toate zonele de frontieră ale României în 2011-2012, față de perioada 2006-2007 (tendență imprimată de nivelul de dezvoltare a țării), însă există discrepanțe în dezvoltarea fiecărei regiuni de frontieră din cauza poziționării geografice. De exemplu zona de frontieră cu Ungaria beneficiază de un avans mult mai mare în comparație cu celelalte zone de frontieră. 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.
- #162. Trebuie remarcat ca potențial factor care influențează evoluția zonelor de frontieră 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 vecine (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.
- #163. Un alt aspect important care imprimă un anumit trend de evoluție este poziționarea zonei de frontieră: 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 frontieră interne și a reușit să stimuleze un nivel de cooperare inter-regională semnificativ.



#164. Tendințele de evoluție în zonele de frontieră sunt, de asemenea influențate și de anumite caracteristici specifice teritoriului în care se află, respectiv:

- ocuparea populației preponderent în agricultură în județele Vaslui și Olt Teleorman, Mehedinți, Giurgiu, Botoșani, Suceava, denotă un caracter rural al zonelor de frontieră 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 frontieră. 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). Balta Mică a Brăilei, zonă umedă de interes internațional (sit RAMSAR), este ultimul vestigiu rămas în regim natural de inundație pe cursul inferior al Dunării, după desecarea fostei Delte Interioare (Balta Brăilei și Balta Ialomiței), care conservă în prezent complexe de ecosisteme acvatice și terestre într-o formă apropiată de cea inițială. 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 periclitate 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 frontieră, 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 km<sup>2</sup> pe zona de frontieră cu Republica Moldova și Ucraina, 22,95-km/100 km<sup>2</sup> pe zona de frontieră 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 frontieră (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 frontieră participă în calitate de partener: accesibilitate - 41 de proiecte, mediu – 105 proiecte, dezvoltare economică – 122 proiecte, și calitatea vieții – 168 proiecte (sursa prelucrări baza de date KEEP). 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 frontieră

din Vestul și Sudul României.

- #165. 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 mobilității. O altă amenințare descoperită în zona de frontieră, o reprezintă migrația persoanelor tinere cu educație superioară către orașele mari.
- #166. Nivelul scăzut al densității populației și tendința de dispersare a așezărilor subliniază natura periferică și rurală a zonelor de frontieră, cu precădere a frontierelor 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 mobilitate.
- #167. PIB-ul pe cap de locuitor aferent frontierelor arată nivelul scăzut al activității economice. Între zonele de frontieră 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, transport (rutier și/sau fluvial) și servicii trebuie să constituie o prioritate a zonei transfrontaliere.
- #168. O altă tendință în dezvoltarea economică este dată de politicile economice guvernamentale neordonate și cadrul fiscal diferit care guvernează zonele de frontieră de stat, 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 frontieră. 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, Republica Moldova, Serbia – valori sub 1%).
- #169. Din cauza efectului de separare (și datorită distanțelor geografice) al Prutului și Dunării cu precădere, zonele de frontieră au fost mai divizate decât s-ar fi crezut, și numai într-o foarte mică măsură au funcționat/funcționează ca o regiune. Există dovezi pe ambele părți ale frontierelor de stat 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 frontieră 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.
- #170. *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 frontieră 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.
- #171. Un aspect important care reiese din analiza economică a zonelor de frontieră 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.

- #172. Zonele de frontieră 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 frontieră: 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.
- #173. Analiza poziției geografice a țării noastre oferă atât avantaje cât și dezavantaje majore. De foarte multe ori se invocă faptul ca 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 ca deține o poziție strategică în relația cu UE și celelalte țări. De altfel, România a beneficiat tot timpul de faptul ca 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 aceasta poziție cu toate ca ea ne poate aduce beneficii economice importante.
- #174. 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. O altă problemă este cea din punctele de trecere a frontierei în care se conectează sistemul feroviar din România cu cel din țările ex-sovietice. Un exemplu este portul Galați unde cele două sisteme feroviare (ecartament european și ecartament ex-sovietic) se intersectează cu celelalte moduri de transport (fluvial, maritim, rutier) iar lipsa facilităților intermodale moderne îngreunează transferul mărfurilor și împiedică fluidizarea fluxului de trafic.
- #175. 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.
- #176. 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 nivelelor 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.

Depozitarea incorectă a gunoiului de grajd constituie o sursă de poluare importantă pentru apele subterane. Astfel, eliminarea reziduurilor animale din apele subterane constituie o problemă importantă.

#177. 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.

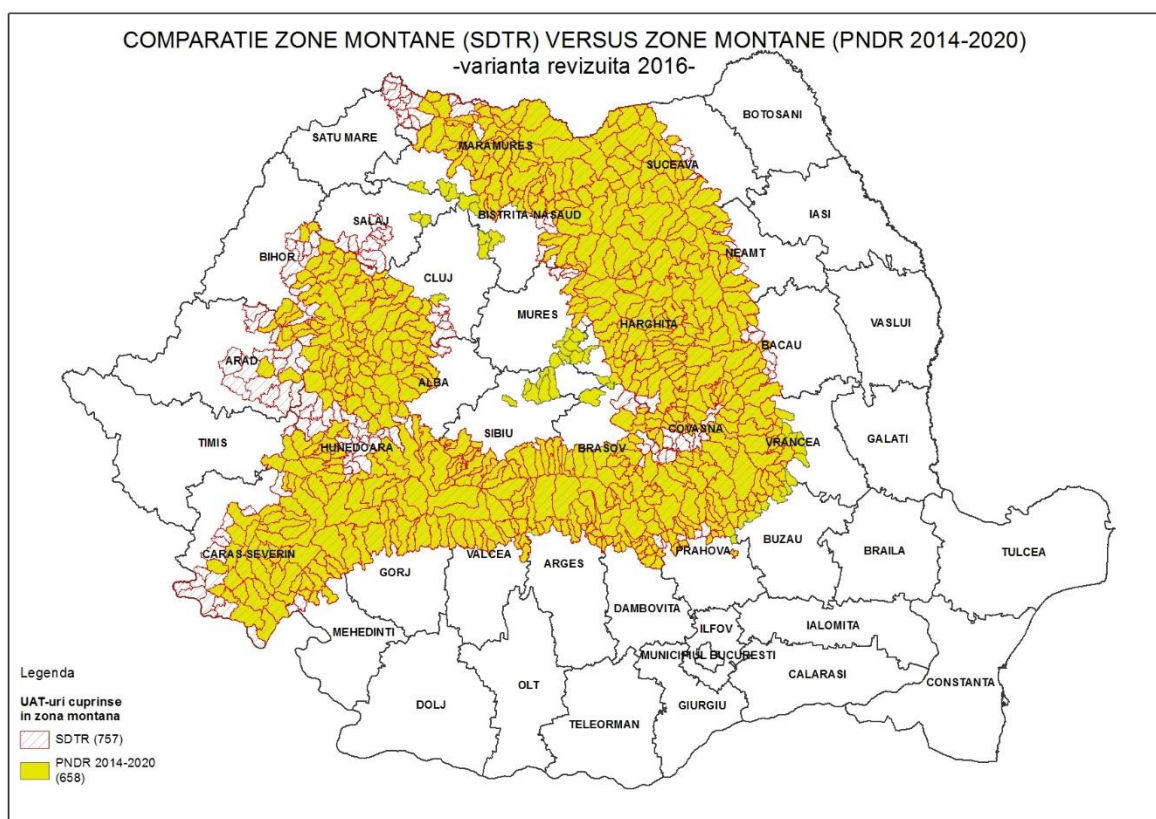
<b>Analiza SWOT – Zone transfrontaliere</b>	
<b>Puncte tari</b>	<b>Puncte slabe</b>
1. Prezența unor orașe mari (poli de creștere / poli de dezvoltare) cu potențial de arie urbană funcțională în aceste zone și în proximitatea acestora;	1. Grad scăzut de modernizare al infrastructurii de transport;
2. Distribuția relativ echilibrată a orașelor mici cu potențial de polarizare a zonelor profund rurale;	2. Declinul demografic cauzat în principal de mobilitatea netă negativă;
3. Existența unor orașe cu potențial de centre de transport intermodal;	3. Nivel educațional scăzut al populației din zonele rurale;
4. Extinderea rețelelor broadband în centrele urbane;	4. Practicarea agriculturii în special pentru acoperirea nevoilor de consum ale gospodăriilor (zonele rurale sărace ex. România - Moldova, România - Bulgaria);
5. Localizarea unor întreprinderi inovatoare (România - Ungaria, România - Bulgaria);	5. Nivel scăzut de dezvoltare și utilizare al e-government;
6. Zone rurale cu potențial agricol însemnat generat de condițiile fizico-geografice (extinderea terenului arabil);	6. Lipsa de conexiuni de transport între regiunile învecinate, manifestată îndeosebi la frontiera cu Bulgaria și la frontiera cu Ucraina și Republica Moldova din cauza diferențelor de ordin tehnic și normativ – dar și lipsa conexiunilor cu celelalte regiuni mai dezvoltate;
7. Zona cu potențial piscicol ridicat (ex. Romania -Bulgaria);	7. Lipsa facilităților intermodale în punctele de conexiune a sistemelor feroviare din România și țările învecinate;
8. Prezența unor sectoare industriale cu valoare adăugată ridicată (automotive – Dolj, Timiș, Arad);	8. Vulnerabilitate ridicată la schimbările climatice (conform studiilor ESPON);
9. Prezența unor parcuri industriale;	9. Degradarea infrastructurii portuare și feroviare;

<p>10. Existența unor intervenții consistente prin numărul de proiecte implementate în care entități din România sunt promotori în perioada 2007-2013;</p> <p>11. Creșterea ușoară a suprafețelor împădurite în ultimii ani;</p> <p>12. Ameliorarea recentă a capacității autorităților de prevenire a efectelor inundațiilor;</p> <p>13. Forță de muncă ieftină;</p> <p>14. Potențial turistic însemnat (în special România –Serbia, România - Bulgaria, Marea Neagră);</p> <p>15. Resurse importante de apă (Dunărea);</p> <p>16. Prezența mai multor sisteme de transport: rutier, naval, feroviar și aerian;</p>	<p>10. Absența unor terminale necesare dezvoltării transportului intermodal;</p> <p>11. Valori multianuale ridicate ale mortalității infantile (mediul rural);</p> <p>12. Conectarea insuficientă a Dunării cu celelalte sisteme de transport la nivel european;</p> <p>13. Lipsa locurilor de muncă în activități non-agricole (România - Bulgaria, Romania - Moldova);</p> <p>14. Productivitate scăzută a muncii;</p> <p>15. Competitivitate scăzută a activităților agricole.</p>
<p><b>Oportunități</b></p>	<p><b>Amenințări</b></p>
<p>1. Îmbunătățirea relațiilor inter-statale este evidentă între România și țările vecine de la semnarea Tratatelor de bază pentru înțelegere, cooperare și bună vecinătate;</p> <p>2. Acorduri politice au fost semnate între autoritățile locale de-a lungul frontierei, aceste conducând la intensificarea contactelor transfrontaliere și a schimburilor;</p> <p>3. Tendința de intensificare a legăturilor de cooperare de afaceri în ultimii ani;</p> <p>4. Crearea de euroregiuni ce au oferit un cadru pentru creșterea cooperării transfrontaliere între autoritățile locale, guvernele regionale, precum și ONG-uri;</p> <p>5. Rețelele trans-europene care traversează zonele transfrontaliere;</p> <p>6. Potențialul navigabil al Dunării (coridor TEN-T);</p> <p>7. Existența minorităților etnice de pe ambele părți ale unor frontiere;</p> <p>8. Posibilități de navetism (Ro-Hu);</p> <p>9. Condiții favorabile pentru producția energiilor regenerabile;</p>	<p>1. Accentuarea declinului demografic și a fenomenului de îmbătrânire demografică;</p> <p>2. Mobilitatea forței de muncă calificate în statele UE dezvoltate;</p> <p>3. Restricționarea circulației transfrontaliere a persoanelor și a bunurilor prin procedurile de centralizare și birocratice de stat pentru călătoriile transfrontaliere și comerț;</p> <p>4. Nepotrivirile de competențe și responsabilități pentru organizațiile / instituțiile implicate în cooperarea transfrontalieră;</p> <p>5. Riscurile naturale (secetă, inundații, etc.);</p> <p>6. Riscurile de poluare transfrontalieră;</p> <p>7. Lipsa de informare și implicare a populației în prevenirea riscurilor;</p> <p>8. Birocrația și lipsa armonizării normelor tehnice, a sistemelor investiționale, cât și implementarea politicilor publice regionale/naționale eligibile pentru proiecte de cooperare teritorială europeană;</p> <p>9. Complexitatea cadrului normativ de cooperare/diferențele față de cadrul normativ aplicabil la frontierele interioare UE;</p> <p>10. Absența cooperării dintre instituturile de R&amp;D și</p>

<p>10. Strategia Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării;</p> <p>11. Noul proiect de pod România-Bulgaria;</p> <p>12. Crearea de infrastructură de afaceri comună;</p> <p>13. Elaborarea unor strategii comune de dezvoltare la diferite niveluri administrative.</p>	<p>mediul de afaceri.</p>
--	---------------------------

## 2.4.4 Zone montane

- #178. 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.
- #179. 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 viețuitoare 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.



*Figura 36. Zona montană conform Convenției Carpaților, PNDR 2014-2020 și alte adaptări (Sursa: analiza MDRAP)*

- #180. 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.

- #181. 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/km<sup>2</sup>) sunt legate în primul rând de ariile de depresiune și de prezența unor orașe mari (Valea Jiului, Baia Mare, Hunedoara, Reșița, Depresiunea Brașov, Văile Prahovei, Trotusului și Bistriței). Densitățile cele mai reduse (sub 50 loc/km<sup>2</sup>) reprezintă o mare parte din spațiul carpatic și caracterizează ariile locuite temporar cu folosința pastorală, forestieră sau turistică.
- #182. 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.
- #183. 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).
- #184. 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.
- #185. Rețeaua feroviară are o eficacitate (calculată ca viteză 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).
- #186. 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).
- #187. 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.
- #188. 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 sugerează nu doar o regresie a economiei agricole montane, ci o de structurare economică. Gospodăriile montane 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.

- #189. Exploatarea lemnului, ocupație cu tradiție în România, a dus la dezvoltarea rețelei de drumuri forestiere care trebuie continuată și concentrată în special în zonele care prezintă rămăneri în urmă sub raportul accesibilității pădurilor și unde distanțele de colectare a lemnului sunt încă prea mari. Extinderea de drumuri forestiere, acolo unde este necesar, prezintă o importanță deosebită și pentru realizarea lucrărilor specifice din silvicultură, în vederea gestionării durabile a pădurilor și asigurării îndeplinirii funcțiilor multiple ale acestora. Unele localități sunt 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 anul 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.
- #190. Degradarea accentuată a peisajelor montane este mai vizibilă în anumite categorii de arii: în mod izolat, în zonele forestiere în care s-au realizat tăieri ilegale de arbori pe suprafețe extinse 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).
- #191. 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 drumeții montane până la plimbări de agrement și sporturi de iarnă.
- #192. 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. La nivelul anului 2008, cererea pentru zona montană, în cifre absolute a fost de 105.921 persoane. Dar, în același an, circulația turistică în stațiunile din zona montană a fost de 998.468 turiști.
- #193. 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.
- #194. 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.
- #195. 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 Beului ș.a.), Munții Apuseni (Gilău, Remeți, Chișcău, Vașcău ș.a.), Subcarpați (Cislău, Miloștea, Tismana).
- #196. 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.

#197. 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>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Relieful diversificat - potențial natural uriaș;</li> <li>2. Prezența unor arii de populare străveche;</li> <li>3. Aproape 50% din populație se află în mediu urban;</li> <li>4. Suprafețe extinse de pajiști naturale;</li> <li>5. Creșterea numărului de unități de cazare (pensiuni turistice și agroturistice);</li> <li>6. Creșterea numărului de turiști în ultimii ani;</li> <li>7. Posibilități extrem de variate pentru turism – rural, istoric, cultural, sportiv;</li> <li>8. Prezența barajelor și a centralelor hidroenergetice (pe Bistrița, Buzău, Argeș, Lotru, Sadu, Râu Mare, Someș etc);</li> <li>9. Includerea a 57% din suprafața zonei montane în cadrul siturilor Natura 2000;</li> <li>10. Existența unui număr însemnat de monumente istorice (amplasate în peste 650 localități);</li> <li>11. Prezența izvoarelor minerale de diferite categorii (depresiunea Maramureș, Munții Rodnei, Baraolt, Bodoc, Cernei etc).</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Condiții restrictive de trai în anumite zone (altitudine, microrelief, climă, sol);</li> <li>2. Declin demografic constant și îmbătrânirea populației;</li> <li>3. Reducerea populației școlare;</li> <li>4. Slabe conexiuni transcarpatice rutiere și feroviare;</li> <li>5. Existența unui număr mare de așezări mici izolate (ex. Munții Apuseni) fără acces la transport public;</li> <li>6. Acces redus la rețele de alimentare cu apă, canalizare / epurare, gaze naturale;</li> <li>7. Număr insuficient de unități de procesare pentru produsele agricole;</li> <li>8. Degradarea infrastructurii turistice (marcaje, indicatoare) și a rețelei de cabane și refugii montane;</li> <li>9. Număr redus de centre de informare privind turismul montan;</li> <li>10. Predominarea unităților de cazare de confort redus (1 sau 2 stele);</li> <li>11. Infrastructură de acces (rutieră și feroviară) deficitară către obiective turistice;</li> <li>12. Subdimensionarea dotărilor pentru practicarea sporturilor de iarnă;</li> <li>13. Scăderea constantă a duratei medii a sejurului în stațiunile montane în ultimii 15 ani;</li> <li>14. Lipsa semnalului GSM în anumite zone;</li> <li>15. Absența învățământului profesional cu profil de agricultură montană.</li> </ol>

Oportunități	Amenințări
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Exploatarea potențialului pentru sporturi extreme;</li> <li>2. Potențial hidronergetic ridicat;</li> <li>3. Programele de facilitare a accesului la TIC pentru comunitățile dezavantajate din punctul de vedere al cunoașterii prin telecentre (Ministerul pentru Societatea Informațională);</li> <li>4. Existența tradițiilor legate de producerea și procesarea produselor agricole cu specific montan;</li> <li>5. Conservarea unor zone etnofolclorice tradiționale;</li> <li>6. Valorificarea produselor agroalimentare cu înaltă valoare biologică;</li> <li>7. Posibilități de valorificare a produselor nelemnoase din pădurile montane (fructe de pădure);</li> <li>8. Creșterea numărului de cereri (în special din mediul urban și din afara granițelor) pentru turism în zone nepoluante și cu activități tradiționale;</li> <li>9. 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>10. Aprobarea documentului Orientări strategice naționale pentru dezvoltarea durabilă a zonei montane defavorizate (2014 - 2020).</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Abandonul școlar al copiilor (accesibilitate redusă a unităților școlare);</li> <li>2. Lipsa controlului asupra respectării regulilor în ariile naturale protejate;</li> <li>3. Absența planurilor de management pentru ariile protejate;</li> <li>4. Creșterea alarmantă a tăierilor ilegale de pădure;</li> <li>5. Braconajul / suprapășunatul;</li> <li>6. Degradarea constantă a calității pășunilor și fânețelor;</li> <li>7. Riscul de poluare accidentală a râurilor;</li> <li>8. Menținerea sistemelor de încălzire a locuințelor bazate pe lemne;</li> <li>9. Accesibilitatea scăzută la piețele de desfacere pentru produse agricole specifice;</li> <li>10. Pierderea ocupațiilor tradiționale.</li> </ol>

### 2.5.5 Zona costieră

#198. 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:

#199. *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.

#200. *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), baraje 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, Mangalia) și de stațiunile balneomarine, care constituie un adevărat lanț. Portul

Constanța este cel mai mare din întregul bazin al Mării Negre și are perspective de a deveni foarte important pe continentul european, grație amplasării la contactul dintre:

- *axa fluvială a Europei pe direcția nord vest – sud est*, reprezentată de Coridorul TEN –T Rin-Dunăre, a cărui axă principală este formată de căile navigabile interioare Main și Dunăre, una dintre principalele axe geostrategice spre care va gravita viitoarea Europă;
- *axa est – vest*, care permite accesul imenselor resurse de hidrocarburi din Bazinul caspic dar și țărilor din spațiul caucazian prin portul Constanța către țările UE.

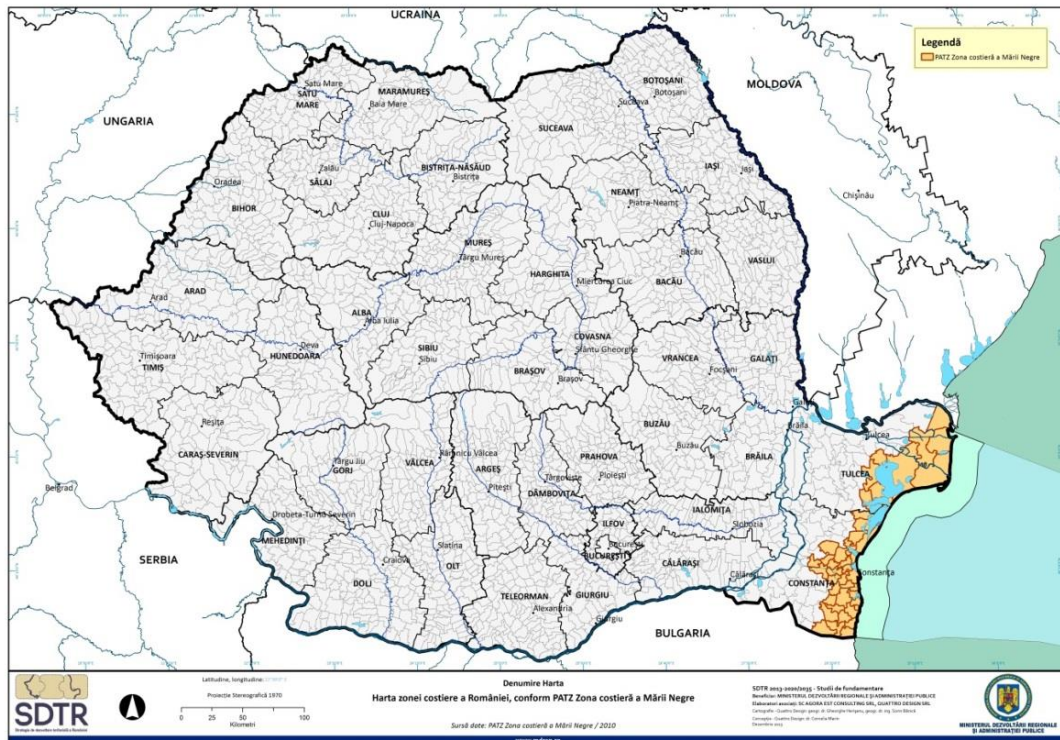


Figura 37. Zona costieră a României, conform PATZ Zona costieră a României  
(Sursa: PATZ Zona Costieră a României)

#201. 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. Unul din principalii factori de risc 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. De asemenea, prezența nutrienților în cantități peste limitele admise din cauza aportului Dunării crește riscul ecologic de eutrofizare a Nord-Vestului Mării Negre.

- #202. 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.
- #203. Densitatea medie a populației în zona costieră se situează în jurul valorii de 100 locuitori / km<sup>2</sup>, valoarea maximă fiind înregistrată în municipiul Constanța (peste 2000 loc/km<sup>2</sup>). 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 creșterea a numărului de locuitori între ultimele două recensăminte.
- #204. 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.
- #205. 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.
- #206. 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 Dunarea peste podul rutier Giurgeni-Vadu Oii. Alte șosele mai importante sunt Harsova-Tulcea, Macin-Tulcea, Constanta-Negru Voda, Constanta-Basarabi-Ostrov și Constanta-Tulcea.
- #207. 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.
- #208. Începând cu 2009, traficul din portul Constanța crește constant, cu aproximativ 10 % anual, acest fapt reprezentând un element de stabilitate. Constanța deservește atât România, cât și țările învecinate prin rețeaua sa feroviară și fluviul Dunărea. Studii recente 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 fluviale Brăila, Galați, Tulcea, în care pot intra nave maritime. Rețeaua TEN-T globală cuprinde și aeroporturile Constanța și Tulcea, în zonă aflându-se și Aeroportul Tuzla.
- #209. 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.
- #210. 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. 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: lipsa de viziune și de strategie, construirea haotică și extinderea absolut dezorganizată a infrastructurii generale și specifice (lipsa spațiilor de parcare, zgomotul infernal, lipsa spațiilor verzi, ambuteiajele auto etc.).

- #211. 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.
- #212. 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.
- #213. Statutul de rezervație naturală și preponderența mediului acvatic conferă o specificitate deosebită 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).
- #214. 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.
- #215. 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. 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.

<b>Analiza SWOT – Zona costieră</b>	
<b>Puncte tari</b>	<b>Puncte slabe</b>
1. concentrarea populației cu precădere în mediul urban;	1. necesitatea de modernizare a conexiunilor porturilor maritime cu hinterlandul

<ol style="list-style-type: none"> <li>2. existența zonei metropolitane Constanța (cu funcții economice complexe și servicii de importanță județeană);</li> <li>3. evoluția pozitivă a zonei sudice a litoralului din ultimii ani;</li> <li>4. tendința de creștere a numărului de turiști pe litoral și în Delta Dunării;</li> <li>5. tendința de diversificare a ofertei de agrement de pe litoral;</li> <li>6. autostrada București-Constanța;</li> <li>7. modernizarea căii ferate București-Constanța;</li> <li>8. situarea aeroporturilor Constanța (Mihail Kogălniceanu) și Tulcea, precum și a Aeroportului Tuzla în proximitatea zonei costiere;</li> <li>9. importanța strategică a portului Constanța;</li> <li>10. valorificarea resurselor de hidrocarburi;</li> <li>11. spațiu multiethnic;</li> <li>12. localizarea Clusterului maritim românesc (sediul la Constanța);</li> <li>13. centrul universitar Constanța;</li> <li>14. orașele Eforie și Techirghiol cu statut de stațiuni balneoclimatică / balneară (HG).</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. existența unor arii rurale mai puțin dezvoltate la nord de Constanța;</li> <li>3. expansiunea urbană necontrolată;</li> <li>4. competitivitate redusă a sectorului piscicol marin;</li> <li>5. infrastructura rutieră deficitară în nordul zonei costiere;</li> <li>6. densitate scăzută a populației în localitățile din Delta Dunării;</li> <li>7. scăderea numărului populației școlare pe fondul declinului demografic constant;</li> <li>8. sezonabilitatea activităților turistice specifică litoralului (mai-septembrie);</li> <li>9. slaba reprezentare a școlilor de arte și meserii și a școlilor postliceale;</li> <li>10. disparități urban-rural în accesul la servicii de sănătate;</li> <li>11. dependența exclusivă de transportul naval a orașului Sulina, comunelor Crișan, Sfântu Gheorghe, etc.;</li> <li>12. infrastructură pentru servicii culturale slabă, subdimensionată, nediversificată;</li> <li>13. existența unor zone cu deficit de vegetație forestieră.</li> </ol>
<b>Oportunități</b>	<b>Amenințări</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. revitalizarea unor tradiții locale ale minorităților etnice (ex. zona Deltei) și reinventarea unor tradiții locale multiculturale (în sudul litoralului);</li> <li>2. canalul Dunăre Marea Neagră;</li> <li>3. menținerea interesului UE pentru dezvoltarea relațiilor comerciale prin portul Constanța;</li> <li>4. utilizarea resurselor regenerabile de energie eoliană;</li> <li>5. potențial pentru dezvoltarea acvaculturii ecologice;</li> <li>6. potențial pentru agrement nautic și pescuit sportiv;</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. degradarea constantă a numeroase unități hoteliere în special în sudul litoralului;</li> <li>2. poluarea litoralului și a Deltei precum și procesele de degradare a plajei și falezei țărmul Marii Negre;</li> <li>3. lipsa unor prevederi specifice clare privind elementele componente ale zonei de protecție la nivelul zonei costiere;</li> <li>4. concurența dată de produsul turistic similar în Bulgaria, Croația și Slovenia și alte țări din zonă;</li> <li>5. supra-exploatarea resurselor piscicole;</li> </ol>

7. recunoaștere internațională a valorilor de patrimoniu existente în Delta Dunării;	6. mobilitatea forței de muncă în afara țării;
8. investițiile private în turism și servicii conexe;	7. declinul unor ramuri industriale la nivelul orașelor componente zonei;
9. Programul de cooperare transfrontalieră România-Bulgaria;	8. efectele nocive ale schimbărilor climatice asupra zonei costiere (secete frecvente și prelungite, aridizare);
10. Programul ENPI de cooperare transfrontalieră în Bazinul Mării Negre 2007-2013	9. 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;
11. Strategia UE privind bazinul maritim al Mării Negre;	10. 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;
12. Politica maritimă integrată a UE;	11. lipsa informării cu privire la ofertele și potențialul litoralului românesc;
13. Masterplanul Protecția și reabilitarea zonei costiere;	12. nerespectarea prevederilor privind regimul construcțiilor pe litoral.
14. fondurile europene pentru refacerea plajelor;	
15. Proiectul „Sistem integrat pentru gestionarea deșeurilor din localitățile din Delta Dunării;	
16. promovarea turismului pentru sănătate.	

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

### 2.6.1 Zone în declin

- #216. 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 (Raportul Băncii Mondiale **Orașe competitive – Remodelarea geografiei economice a României** realizat în cadrul proiectului MDRAP “Consolidarea capacității de planificare spațială, precondiție pentru dezvoltarea urbană” finanțat prin Programul Operațional Asistență Tehnică 2007 – 2013). 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 frontierele de nord, est sau sud ale României. În aceste zone numărul de tranzacții transfrontaliere este scăzut, iar centrele mari de dezvoltare economică lipsesc.
- #217. În Planul Național de Dezvoltare 2000-2002 au fost definite trei tipuri de zone prioritare care s-au menținut în timp. Prezentarea acestor categorii de zone la nivelul SDTR are rolul de a susține demersul de analiză.
- #218. 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

mobilității în ceea ce privește libera circulație în interiorul UE– 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.

- #219. 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.).
- #220. 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.
- #221. 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.
- #222. 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). 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, Petrila (minerit), Oțelu Roșu și Câmpia Turzii (metalurgie) etc.
- #223. 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).
- #224. Restructurarea industriei în regiunea Nord-Est a dus la apariția unei situații economice precare și cu 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, Țirgu Frumos, Țirgu Neamț, Botoșani și Dorohoi, cu platformele industriale adiacente.

- #225. 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).
- #226. 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, 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, Țândărei – 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.
- #227. 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). De asemenea, orașele Bălan și Vlăhița sunt caracterizate de un declin economic accentuat comparativ cu restul țării. Mari disponibilizări din industria miniera au avut loc în Valea Jiului (Lupeni, Petrița, Uricani, Vulcan), Moldova Nouă, Oravița, Anina, Ocna de Fier, Rusca Montana, Valea Jiului, Zona Brad etc.

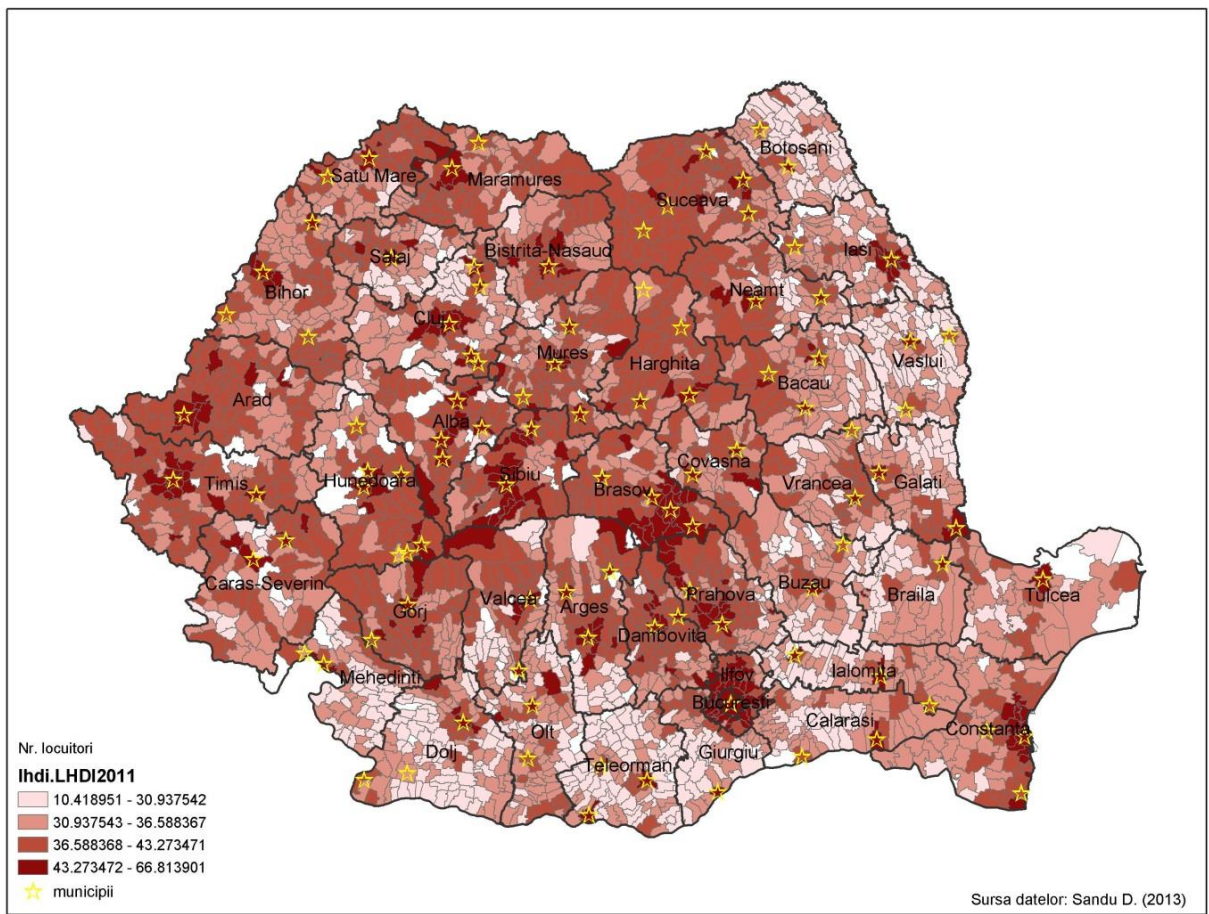
- #228. După 1990, în condițiile unui proces de restructurare a economiei relativ încet și întârziat, întreprinderile cu capital majoritar de stat, existente la nivelul regiunii Sud-Vest Oltenia, au început să fie necompetitive. Declinul industrial masiv al regiunii a condus la transformarea acesteia 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.
- #229. 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, Căvnic, 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 economie 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 încălțăminte (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.
- #230. 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.

#231. La nivelul anului 2002, numărul *zonelor miniere defavorizate* 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, extracția 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).

## 2.6.2 Zone sărace

#232. În cadrul proiectului *Poverty mapping in new EU member states* (Comisia Europeană/Banca Mondială), demarat în 2012 au fost elaborate hărți ale sărăciei la nivel 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.

#233. Analizând valorile IDUL (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.



*Figura 38. Distribuția valorilor IDUL 2011 la nivel LAU2*

*(Sursa: prelucrare MDRAP pe baza datelor prof.Sandu D.)*

#234. Aria de sărăcie rurală, la nivel de UAT, este plasată în sudul țării, în zonă de câmpie, și se desfășoară fără întrerupere 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 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 mobilitatea în străinătate pentru muncă prin remitențe și de veniturile din agricultură. Mobilitatea în ceea ce privește libera circulație în interiorul UE din Moldova, realizată mai devreme decât în zona sudică de câmpie a 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.

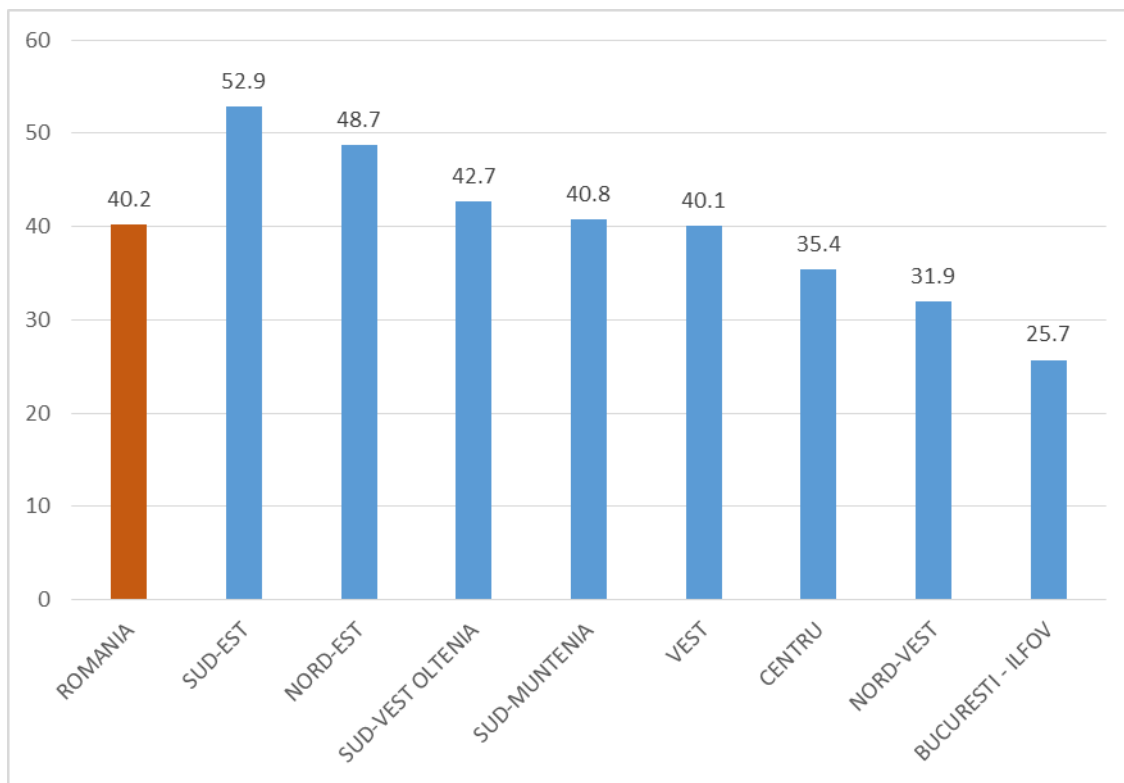


Figura 39. Rata riscului de sărăcie și excluziune socială în anul 2014 (%) (Sursa datelor: INS)

- #235. 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.
- #236. 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 sărăcie și nivel scăzut al dezvoltării comunitare (așa cum a fost definit și cuantificat de Sandu D. 2004):
- 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 Strehăia, 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.

#237. Alături de zonele care se confruntă cu constrângeri naturale sau cu alte constrângeri specifice 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 poliile economice apropiate sau cu mobilitatea forței de muncă către alte țări.

#238. După 1989, statul român a încercat să încurajeze concentrările economice teritoriale 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.

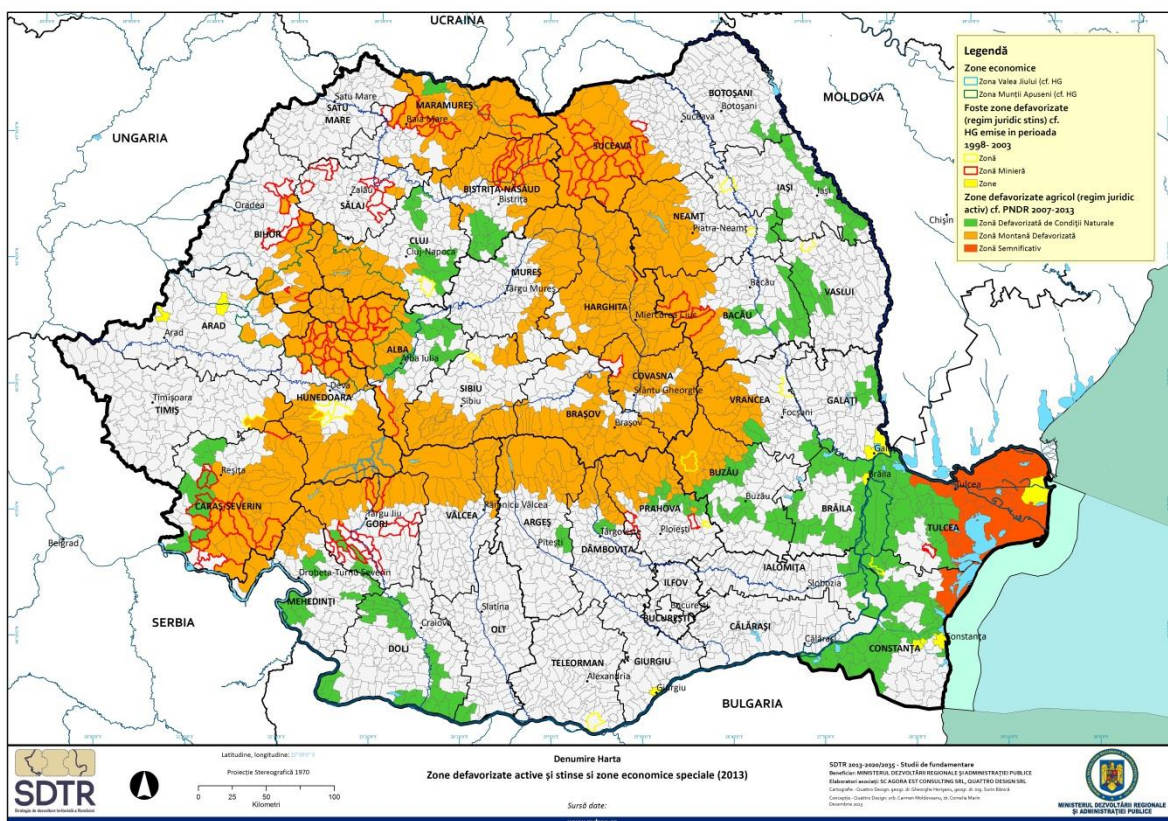


Figura 40. Zone defavorizate active și stinse și zone economice speciale

(Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

### 2.6.3 Zone cu potențial de creștere economică

- #239. Studii relativ recente efectuate de Grupul de economie aplicată (GEA) 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).
- #240. Potrivit raportului Băncii Mondiale, *Competitive Cities*, cele mai dezvoltate regiuni ale României creează 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 frontiera de vest. Brașov, Sibiu, Bihor și Arad au beneficiat și ele de pe urma vecinătății cu frontiera 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.
- #241. 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 dezvoltare a zonei.
- #242. 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 urmatoarele 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.

- #243. În afara centrelor urbane mari, orașele cu cea mai dezvoltată economie sunt cele de la frontiera de vest a României, care au beneficiat de avantaje competitive legate de accesibilitate în atragerea de investiții străine, cele din jurul marilor poli urbani, 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.).
- #244. 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, creșterea cererii de forță de muncă determină o presiune pe creșterea salariilor și productivității lucrătorilor. 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 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.
- #245. 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.
- #246. 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 aglomerării, 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.

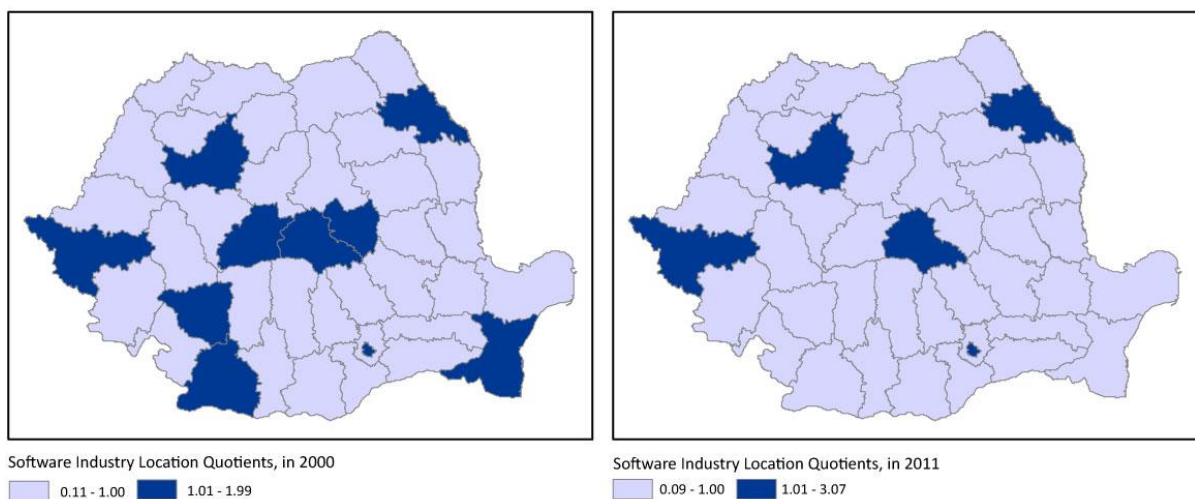


Figura 41. Concentrarea în spațiu a industriei software

(Sursa: Raportul Băncii Mondiale **Orașe competitive – Remodelarea geografiei economice**)



*a României realizat în cadrul proiectului MDRAP "Consolidarea capacității de planificare spațială, precondiție pentru dezvoltarea urbană" finanțat prin Programul Operațional Asistență Tehnică 2007 – 2013)*

#247. 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 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), 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*:
    - în 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.

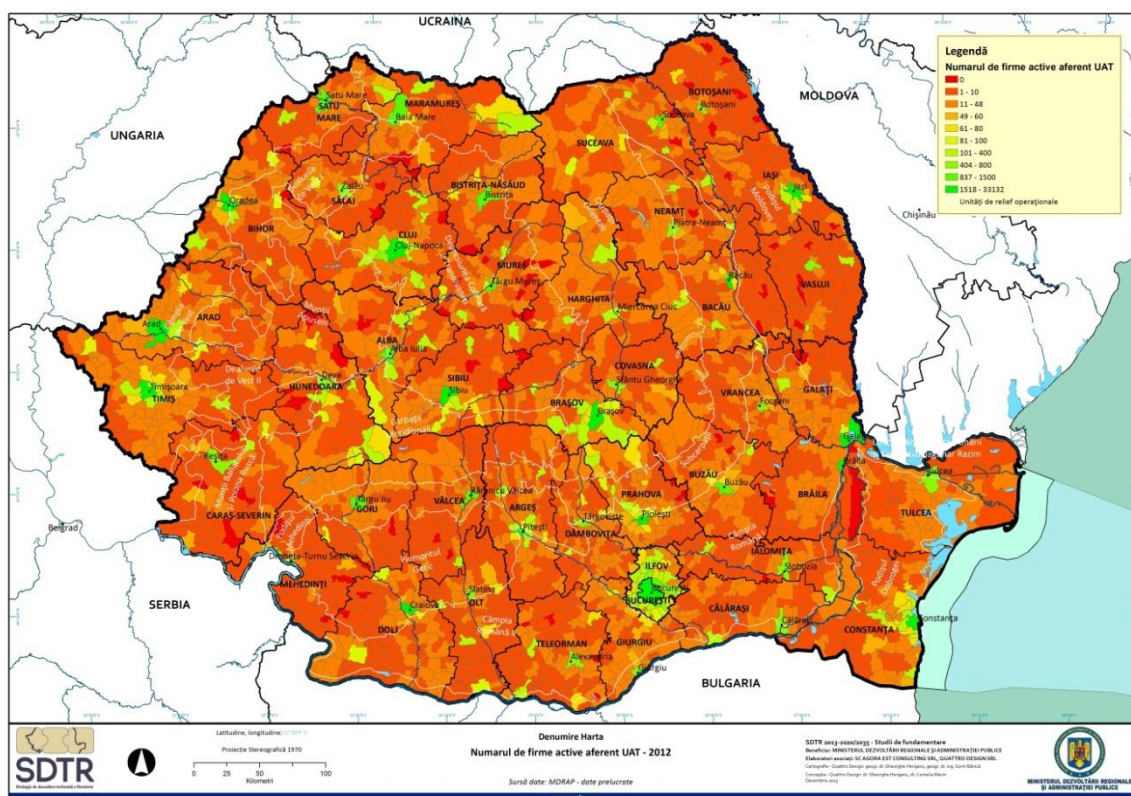


Figura 42. Distribuția firmelor active la nivel de UAT, 2012

(Sursa: Studiile de fundamentare SDTR)

- #248. 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-Braşov, Negrești Oaş, Dărmănești etc.
- #249. 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 (Mereuță, 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, Braşov (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.).
- #250. 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, Braşov, Craiova, Iaşi. Un număr redus de firme industriale se înregistrează în judeţe precum: Vaslui, Brăila, Ialomiţa, Călăraşi, Dolj, Mehedinţi.

		Timpul petrecut cu maşina până în centrul oraşului			60 min. de la marginea oraşului
		20 min.	40 min.	60 min.	i
		350.00 0	452.00 0	767.000	945.000
	<i>% din veniturile firmelor la nivel naţional</i>	3,16%	3,41%	5,43%	6,00%
<b>Cluj-Napoca</b>		360.00 0	482.00 0	620.000	905.000
	<i>Veniturile firmelor</i>	3,29%	3,48%	3,71%	4,47%
	<i>Populaţie</i>	328.00 0	423.00 0	582.000	943.000
	<i>% din veniturile firmelor la nivel naţional</i>	1,47%	1,52%	1,60%	2,20%
	<i>Populaţie</i>	302.00 0	470.00 0	787.000	.080.000
	<i>% din veniturile firmelor la nivel naţional</i>	1,43%	1,60%	2,70%	2,94%
<b>Constanţa</b>	<i>Populaţie</i>	312.00 0	492.00 0	620.000	716.000
	<i>% din veniturile firmelor la nivel naţional</i>	2,51%	4,12%	4,54%	4,67%
	<i>Populaţie</i>	328.00 0	485.00 0	615.000	868.000
	<i>% din veniturile firmelor la nivel naţional</i>	2,65%	2,83%	2,98%	3,54%
	<i>Populaţie</i>	305.00 0	556.00 0	2.724.00 0*	554.000*
	<i>% din veniturile firmelor la nivel naţional</i>	2,89%	3,44%	43,17%*	47,24%*
<b>Bucureş</b>	<i>Populaţie</i>	1.842.0	2.150.0	2.525.00	.020.000

ti	00	00	0	
% din veniturile firmelor la nivel național	37,82%	41,15%	41,61%	50,58%

Figura 43. Potențial de polarizare a populației și activităților economice în jurul marilor aglomerații urbane

(Sursa: Raportul Băncii Mondiale **Orașe competitive – Remodelarea geografiei economice a României** realizat în cadrul proiectului MDRAP “Consolidarea capacității de planificare spațială, condiție pentru dezvoltarea urbană” finanțat prin Programul Operațional Asistență Tehnică 2007 – 2013)

- #251. 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.).
- #252. 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.
- #253. 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, 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.
- #254. În strânsă legătură cu potențialul competitiv al unui teritoriu se află și activitatea C&D. Regiunea București - Ilfov are aportul cel mai mare, de 22.234 persoane, din care municipiul București reprezintă 19.621 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.

- #255. 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.

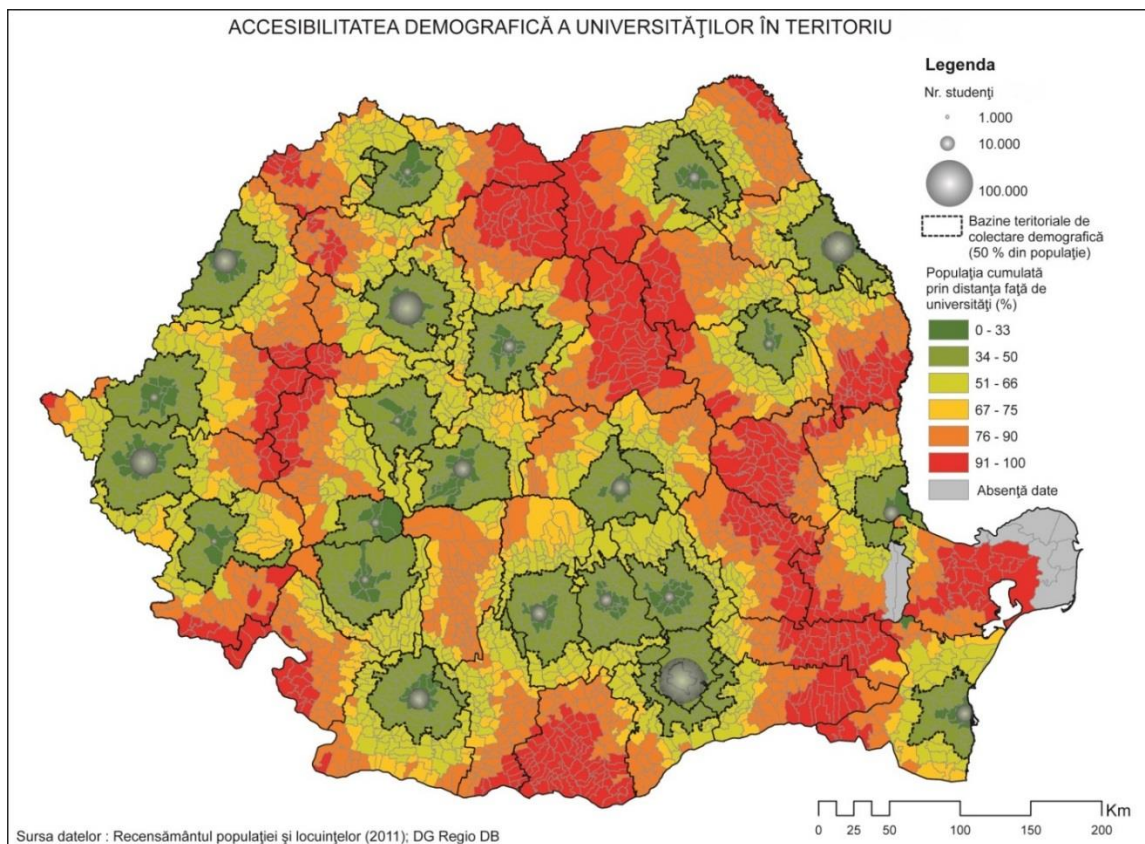


Figura 4. Accesibilitatea demografică a universităților în teritoriu (Sursa: Studiu UAIC)

- #256. O serie de studii au încercat să identifice potențiale clusteruri în România. Definiția clusterului este întâlnită și în legislația noastră (HG nr. 918/2006 din 12 iulie 2006 pentru aprobarea Programului de stimulare a cercetării, dezvoltării și inovării – 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 asociere 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, clusterurile, 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 (Geothermal 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 clusterurile identificate dețin potențial de a deveni poli de competitivitate de interes național, potrivit autorilor raportului menționat.

- #257. 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 un 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).
- #258. 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.
- #259. **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.

- #260. 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.
- #261. 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

- #262. 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 de 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.
- #263. 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.
- #264. Cele mai multe locuințe noi s-au construit în zonele urbane funcționale ale marilor orașe (București, Cluj-Napoca, Iași, Timișoara, Constanța), unde au apărut noi zone rezidențiale, pe fondul disponibilității și a prețurilor mai scăzute a terenurilor, dar și a calității precare a locuirii din marile centre urbane, unde predomină habitatul de tip pavilionar dezvoltat în perioada comunistă. Extinderea zonelor rezidențiale s-a făcut, în general, prin scoaterea din circuitul agricol a unor suprafețe extinse de terenuri agricole sau chiar zone naturale, prin reconversia unor situri brownfield și, implicit, prin extinderea suprafețelor intravilane. În multe cazuri, aceste extinderi ale zonelor construite nu au fost însoțite de investiții publice în extinderea infrastructurii tehnico-edilitare și a echipamentelor publice, multe dintre locuințe folosind sisteme proprii de alimentare cu apă, canalizare, încălzire, etc.
- #265. O dinamică imobiliară accentuată au cunoscut-o și zonele cu potențial turistic și peisagistic ridicat, cu precădere din zona montană, unde s-au construit numeroase locuințe secundare (case de vacanță), exemple relevante în acest sens fiind stațiunile de pe Valea Prahovei, cele de pe litoral, din zona Munților Apuseni, etc., zone în care există presiuni antropice majore asupra zonelor naturale, inclusiv a celor protejate, atât prin extinderea necontrolată / neplanificată a zonelor construite, cât și prin lipsa dotărilor tehnico-edilitare.
- #266. O a treia categorie de zone cu o dezvoltare imobiliară accelerată o reprezintă o serie de zone rurale, cu o densitate ridicată a locuirii și cu un deficit de fond locativ, precum nordul Moldovei (județele Iași, Suceava) și al Transilvaniei (Bistrița-Năsăud, Maramureș, Satu Mare), unde investițiile în locuințe noi s-au realizat preponderent pe baza remiterilor de valută ale lucrătorilor din străinătate, acestea fiind zonele unde se manifestă cel mai accentuat fenomen de mobilitate externă a forței de muncă. În aceste zone una dintre problemele majore ale noilor dezvoltări urbanistice este lipsa de coerență arhitecturală a noilor construcții cu fondul locativ tradițional, cu precădere în zonele cu potențial turistic ridicat (Bucovina, Maramureșul istoric, Țara Oașului).
- #267. Existența unor areale rurale relativ izolate față de coridoarele de transport sau de polii urbani, care înregistrează spor migratoriu pozitiv, ca urmare a procesului de remigrație urban-rural a populației care a migrat către orașe în perioada de industrializare forțată și revine acum în localitățile de baștină (de ex. în Podișul Hârtibaciului, în Depresiunea Făgăraș, unele comune din județele Giurgiu, Dâmbovița, Călărași, Teleorman, etc.), fie pentru că respectivele zone rurale sunt în mod tradițional atractive pentru migrația din alte zone ale țării prin prisma nivelului de dezvoltare socio-economică



(de ex. Arad și Timiș), fie din rațiuni ecologice (de ex. unele așezări rurale din Delta Dunării sau din zona montană). În toate aceste cazuri discutăm însă de fluxuri care antrenează cu precădere populație inactivă (pensionari, șomeri, etc.), ceea ce agravează problemele legate de structura demografică a populației din respectivele zone.

- #268. Existența unor zone, preponderent rurale și din zona montană, lipsită de așezări de mari dimensiuni, cu rol polarizator, care să dispună de o masă critică pentru atragerea anumitor servicii publice sau private de interes general, fie ca urmare a depopulării treptate, fie din cauza constrângerilor geografice. În această categorie intră, spre exemplu, zona montană a județelor Caraș-Severin, Hunedoara, Alba, Cluj, Arad, Bihor (Munții Apuseni), Sălaj (Podișul Someșan), unele zone din Depresiunea Transilvaniei (Câmpia Transilvaniei, Podișul Hârtibaciului), din zona Olteniei (Piemontul Strehaiei, Oltețului, Cotmeana) sau Delta Dunării.
- #269. Existența unor zone relativ compacte de așezări mari, în zone cu densitate ridicată a populației, cu precădere în jurul municipiului București, pe litoralul Mării Negre, în Depresiunea Maramureșului, Baia Mare, Oașului, în Câmpia de Vest, în depresiunile din interiorul lanțului carpatic (Culoarul Orăștiei, Culoarul Alba Iulia-Turda, Depresiunea Sibiului, Depresiunea Brașovului, Depresiunea Giurgeului, Ciucului, Dealurile Bistriței, etc.), în Subcarpații Moldovei, în Subcarpații de Curbură, în Câmpia Târgoviștei și Ploieștilor, în Podișul Moldovei, Lunca Dunării, etc, care necesită investiții cu precădere în asigurarea accesibilității la centrele urbane din zonă și la rețeaua majoră de transport, în protejarea zonelor naturale în fața expansiunii celor construite.
- #270. Există o tendință de concentrare a populației în jurul marilor centre urbane, cu rol polarizator, respectiv de-a lungul principalelor coridoare de transport, care sunt ușor accesibile și atrag cele mai multe investiții (de ex. București-Constanța-Mangalia, București-Ploiești-Brașov, Ploiești-Buzău-Focșani-Bacău-Suceava-Siret, Pașcani-Iași, Bacău-Piatra Neamț, Oradea-Arad-Timișoara, Cluj-Bistrița, Cluj-Alba Iulia-Sibiu, Cluj-Târgu Mureș-Reghin, Satu Mare – Baia Mare, Galați-Tecuci, etc.
- #271. Fondul locativ a înregistrat o îmbunătățire semnificativă la nivelul zonelor urbane funcționale ale marilor centre urbane, unde s-au construit numeroase locuințe noi, și a zonelor turistice, unde s-a dezvoltat mai ales segmentul locuințelor secundare (case de vacanță). Aceste noi construcții sunt, în general, de tip individual, au suprafețe locuibile mai extinse decât cele construite în perioada interbelică sau în perioada comunistă, găzduiesc un singur nucleu familial și beneficiază de un nivel ridicat de dotare cu utilități și depedinte. Din această perspectivă se evidențiază mai ales zonele de infleunță ale municipiilor București, Timișoara, Constanța, Brașov, Iași, Cluj-Napoca, Oradea, Baia Mare, Sibiu, Pitești, Ploiești, Suceava, etc., respectiv stațiunile de pe litoralul Mării Negre, de pe Valea Prahovei, etc.
- #272. O îmbunătățire semnificativă a calității locuirii s-a înregistrat și în zonele preponderent rurale, de mobilitatea externă a populației, care înregistrau anterior un deficit de fond locativ, cu precădere datorită remiterilor de valută ale localnicilor care lucrează în străinătate. Acest fenomen este vizibil mai ales în zona Țării Oașului, a Maramureșului istoric, a nordului județului Bistrița-Năsăud, dar și a unor zone din Moldova (Bucovina, județele Bacău, Neamț, Vrancea și Galați).
- #273. Cele mai problematice zone din perspectiva calității locuirii sunt cele din zonele rurale cu o populație îmbătrânită, cu un fond locativ învechit, realizat din materiale specifice (paianță, chirpici, lemn, etc.), cu confort redus și lipsite de dotări tehnico-edilitare. În această categorie intră unele județe din Moldova (Botoșani, Iași, Vaslui, Bacău, Neamț, Galați), din sudul țării (Brăila, Buzău, Prahova, Ialomița, Călărași, Giurgiu, Teleorman, Argeș, Olt, Vâlcea, Mehedinți, Gorj, Dolj), dar și din anumite zone ale Transilvaniei (Munții Apuseni, Câmpia Transilvaniei, nodul câmpiei de Vest, Maramureș, etc.).

- #274. Locuințele din zonele urbane beneficiază, în procent de circa 80% de alimentare cu apă potabilă, aici fiind realizate investiții consistente în perioada comunistă, mai ales pentru alimentarea marilor ansambluri de locuințe colective. Procentul urcă la peste 90% în cele mai multe orașe cu peste 50.000 de locuitori, dar este mai scăzut în cazul orașelor mici și mijlocii, deficiențele fiind constatate mai ales la nivelul zonelor rezidențiale vechi sau noi cu țesut de locuințe de tip individual, din zonele periferice.
- #275. Orașele foarte mici (sub 10.000 de locuitori), mai ales cele care au fost vizate de procesul de reurbanizare din ultimele 2-3 decenii (de ex. Liteni, Murgeni, Flămânzi, Pogoanele, Dolhasca, Budești, Însurăței, Răcari, Bălcești, Bechet, Fierbinți-Târg, Sărmașu, Potcoava, Milișăuți, Salcea, Băneasa, Fundulea, etc.), au, în general, un nivel de dotare cu infrastructură tehnico-edilitară foarte redus, specific zonelor rurale.
- #276. Cele mai mari deficiențe în asigurarea accesului la rețeaua de apă potabilă se înregistrează în mediul rural, cu precădere în zonele extracarpatiche din sudul și estul țării (Botoșani, Iași, Vaslui, Bacău, Galați, Buzău, Brăila, Ialomița, Călărași, Giurgiu, Teleorman, Olt, Dolj, Mehedinți), unde mai puțin de o treime dintre locuințele de la sate dispun de instalație de alimentare cu apă, în lipsa rețelelor centralizate și a resurselor financiare pentru implementarea de sisteme proprii. Aceste zone înregistrează, de altfel, și cele mai scăzute valori de ansamblu ale Indexului de Dezvoltare Teritorială, procentul locuințelor alimentate cu apă fiind indicator relevant al nivelului de dezvoltare socio-economică a localităților.
- #277. Locuințele din zonele urbane beneficiază, în procent de circa 80% de instalație de canalizare, acestea beneficiind de investiții semnificative pentru extinderea și reabilitarea rețelelor de canalizare, inclusiv în perioada de pre-aderare și în perioada de programare 2007-2013, cu finanțări nerambursabile. Procentul urcă la peste 95% în cazul orașelor cu peste 50.000 de locuitori (de ex. Târgu Mureș, Pitești, Cluj-Napoca, Timișoara, Sibiu, Iași, Brașov, Oradea, etc.), dar este mai scăzut în cazul orașelor mici și mijlocii (de ex. Borșa, Tecuci, Fetești, Huși, Roșiorii de Vede, Zărnești, Turnu Măgurele, etc), deficiențele fiind constatate mai ales la nivelul zonelor rezidențiale din zonele periferice.
- #278. Cele mai mari deficiențe în asigurarea accesului locuințelor la rețeaua de canalizare se înregistrează în mediul rural, cu precădere în zonele extracarpatiche din sudul și estul țării, care nu dispun nici de alimentare cu apă Botoșani, Iași, Vaslui, Bacău, Galați, Buzău, Brăila, Ialomița, Călărași, Giurgiu, Teleorman, Olt, Dolj, Mehedinți), unde mai puțin de 25% dintre locuințele de la sate dispun de instalație de canalizare. În cele mai multe dintre aceste localități nu există rețele centralizate de canalizare, nivelul lor de dezvoltare economică și socială fiind foarte redus.
- #279. 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.
- #280. 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.
- #281. Locuitorii din marile orașe beneficiază de cele mai accesibile și complexe servicii medicale, acestea

concentrând unitățile medicale specializate, precum spitale, clinici, laboratoare, etc., din sfera publică și privată, cu un număr ridicat de medici. În plus, multe dintre acestea dispun și de universități cu profil medical (București, Iași, Cluj-Napoca, Timișoara, Craiova, Oradea, Târgu Mureș, etc.).

- #282. Orașele mijlocii au, de asemenea, un nivel satisfăcător de deservire cu personal medical, cele mai multe dintre acestea dispunând de spitale județene de urgență, dar și de spitale de specialitate, de centre medicale publice și private, de o rețea densă de farmacii, laboratoare, clinici stomatologice, etc., majoritatea cu deservire județeană.
- #283. Orașele cu mai puțin de 50.000 de locuitori dispun, în general, de spitale cu un număr redus de paturi și cu o gamă mai puțin complexă de servicii medicale specializate. În plus, acestea au fost afectate de restructurarea rețelei medicale din ultimele două decenii, care a condus la scăderea numărului de secții și de paturi, sau chiar la desființarea unor unități spitalicești. De asemenea, acestea se confruntă cu un deficit cronic de medici specialiști.
- #284. Comunele au, în general, acces doar la medici de familie, iar numărul acestora este mult mai redus în comparație cu mediul urban. Puținele spitale care funcționau în mediul rural au fost restructurate sau închise în ultimii ani, fiind transformate în centre de permanență medicală, în unități medico-sociale sau în centre rezidențiale pentru vârstnici. În plus, majoritatea comunelor cu mai puțin de 1.500 de locuitori nu dispun de medici de familie, pacienții fiind înscrși la cadrele medicale din localitățile învecinate, de cabinete stomatologice sau de farmacii.
- #285. Zonele cele mai private de servicii medicale sunt cele rurale izolate, cu precădere din zona montană (Munții Apuseni, Munții Poiana Ruscă, și din Delta Dunării, unde sunt concentrate comunele foarte mici, în curs de depopulare, și unde investițiile în cabinete medicale nu sunt sustenabile financiar. Aceștia sunt nevoiți să se deplaseze adesea și până la 50 km până la cel mai apropiat cabinet sau spital.

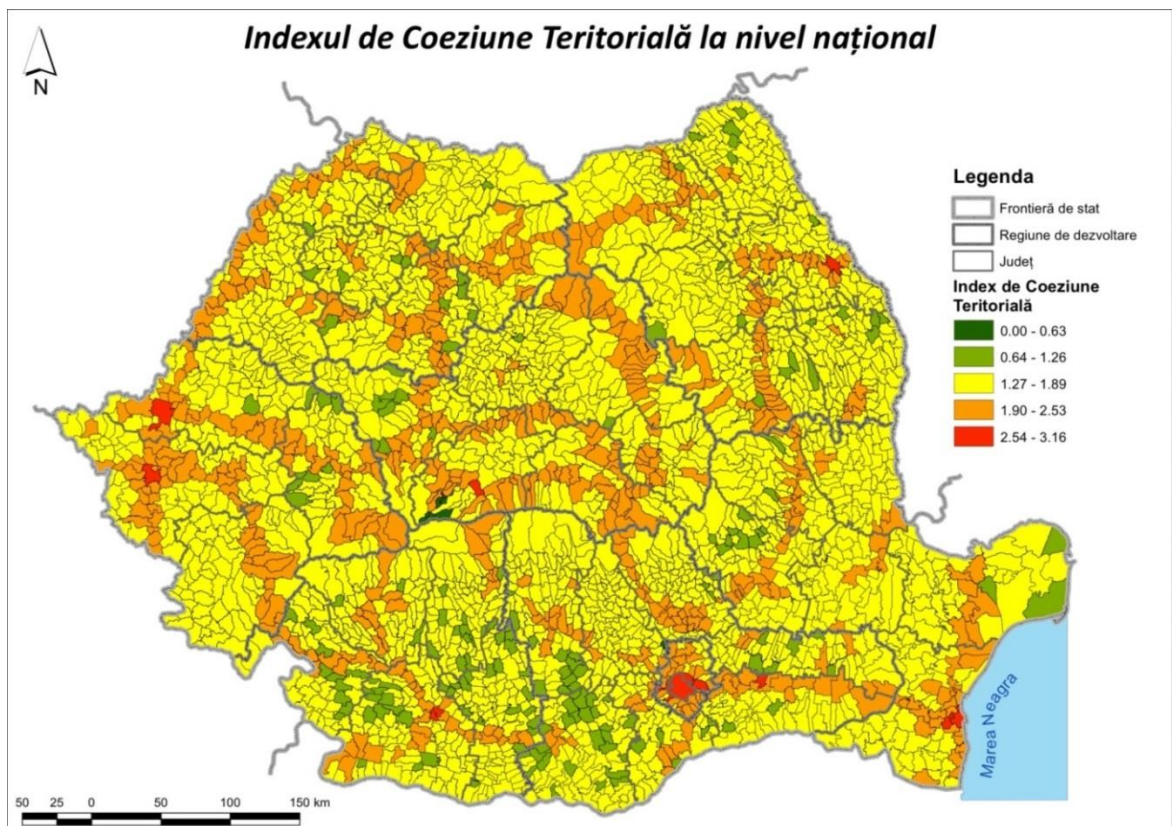


Figura 45. Coeziunea teritorială conform valorilor Indexului de Dezvoltare Teritorială

- #286. 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.
- #287. Dintre comunitățile urbane, cele mai mari sume alocate serviciilor sociale se remarcă la nivelul orașelor mici, cu o pondere ridicată a populației provenind din grupuri vulnerabile (de ex. persoanele de etnie romă) și cu o rețea complexă de unități de învățământ (de ex. Bucecea, Ștefănești, Cajvana, Murgeni, Strehaia, Dolhasca, Abrud, Câmpeni, Întorsura Buzăului, Moldova Nouă, Hârlău, Oțelu Roșu, Anina, Vicovu de Sus, etc.).
- #288. Cele mai accesibile localități sunt cele situate de-a lungul coridoarelor prioritare TEN-T centrale și globale, care leagă, în general polii urbani din România, acestea reprezentând adevărate coridoare de dezvoltare ale României. Localitățile amplasate de-a lungul acestor coridoare înregistrează, în general, cele mai ridicate valori ale IDT general, fiind ușor accesibile și atractive pentru investitori, locuitori și turiști.

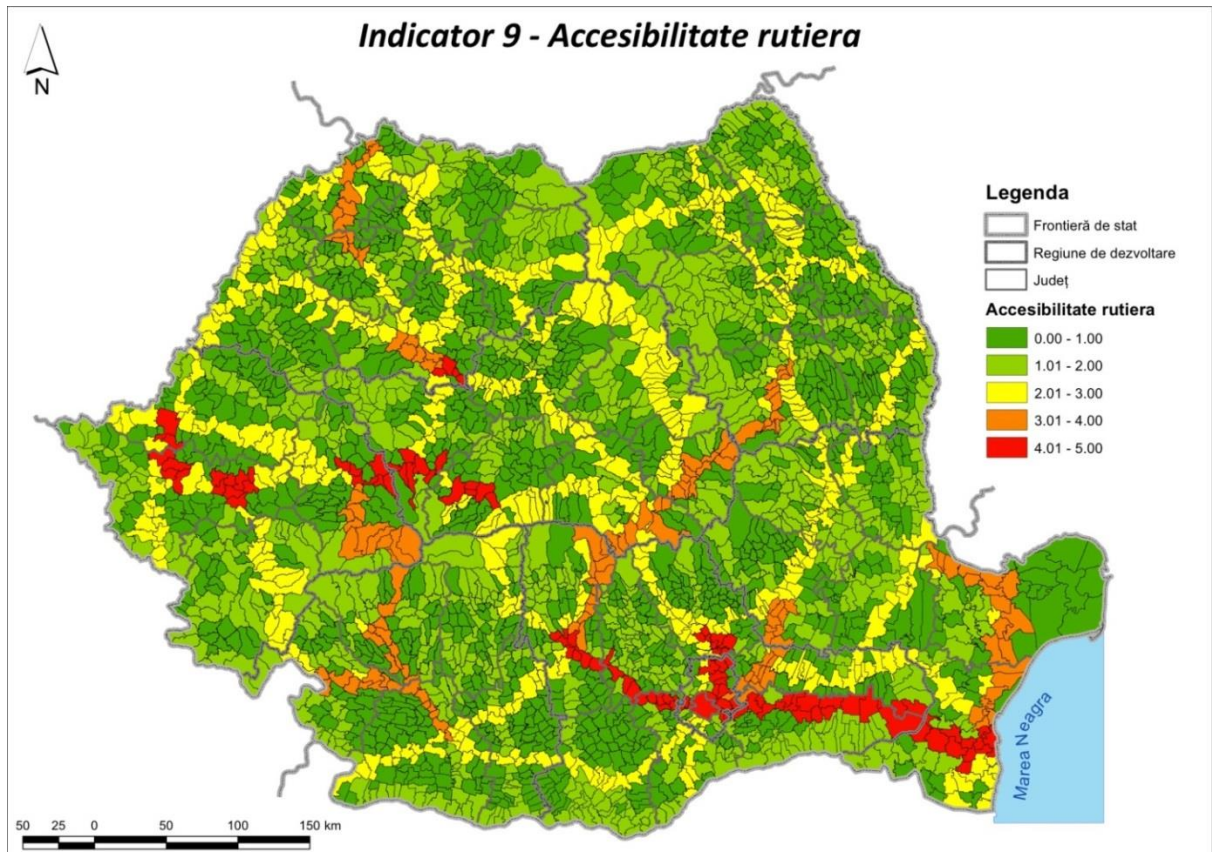


Figura 46. Accesibilitatea localităților conform valorilor Indexului de Dezvoltare Teritorială

- #289. Cele mai puțin accesibile localități sunt cele în care accesul se realizează exclusiv prin drumuri județene și locale, situate în toate zonele României: Delta Dunării, Piemontul Strehaiei, Câmpia Găvanu Burdea, Câmpia Boianului, Câmpia Piteștilor, Podișul Central-Moldovenesc, Subcarpații de Curbură, Câmpia Moldovei, Colinele Tutovei, Subcarpații Transilvaniei, Podișul Someșan, Munții

Zarandului, Munții Codru Moma, Munții Bihorului, Munții Plopiș, Depresiunea Maramureșului, Munții Poiana Ruscă, nordul Câmpiei Transilvaniei, etc. În acest zone, valorile IDT sunt, în general, cele mai scăzute, ceea ce indică existența unei corelații directe dintre accesibilitatea rutieră a unei zone și nivelul său de dezvoltare socio-economică.

- #290. Cele mai accesibile localități din punct de vedere feroviar sunt cele situate de-a lungul coridoarelor prioritare TEN-T centrale și globale, care leagă, în general polii urbani din România. Localitățile amplasate de-a lungul acestor coridoare înregistrează, în general, cele mai ridicate valori ale IDT general, dar corelarea este de mai mică intensitate în comparație cu accesibilitatea rutieră, motivul fiind scăderea drastică a traficului feroviar după 1989.
- #291. Cele mai puțin accesibile localități sunt cele în care accesul se realizează exclusiv pe cale rutieră, situate în toate zonele României: Delta Dunării, lanțul carpatic. Se poate observa faptul că aceste zone se suprapun în general cu zonele cu accesibilitate rutieră redusă, ceea ce amplifică gradul de izolare al acestora.
- #292. Cele mai multe firme sunt concentrate în marile orașe (București, Cluj-Napoca, Timișoara, Brașov, Oradea, Constanța, Iași, Sibiu, Arad, Baia Mare, Pitești, Ploiești, etc.) și, mai nou, în zona urbană funcțională a acestora, fenomenul de suburbanizare implicând și relocarea și instalarea multor unități productive, comerciale și de servicii în localitățile din jurul polilor urbani, unde există disponibilități mai ridicate de terenuri, la prețuri mai reduse. În plus constrângerile de mediu și presiunea imobiliară au făcut ca multe spații industriale din aceste mari orașe să fie reconvertite în zone rezidențiale sau comerciale.
- #293. Zonele cu cea mai mică densitate de agenți economici sunt și cele care înregistrează cele mai slabe performanțe economice (de ex. județele Botoșani, Vaslui, Mehedinți, Sălaj, Galați, Brăila, Teleorman etc.). La polul opus, regăsim zonele cu dinamică economică favorabilă în ultimele două decenii (zona București-Ilfov și areale din zona centrală și vest a României), care au beneficiat de avantaje competitive pentru atragerea de investiții.

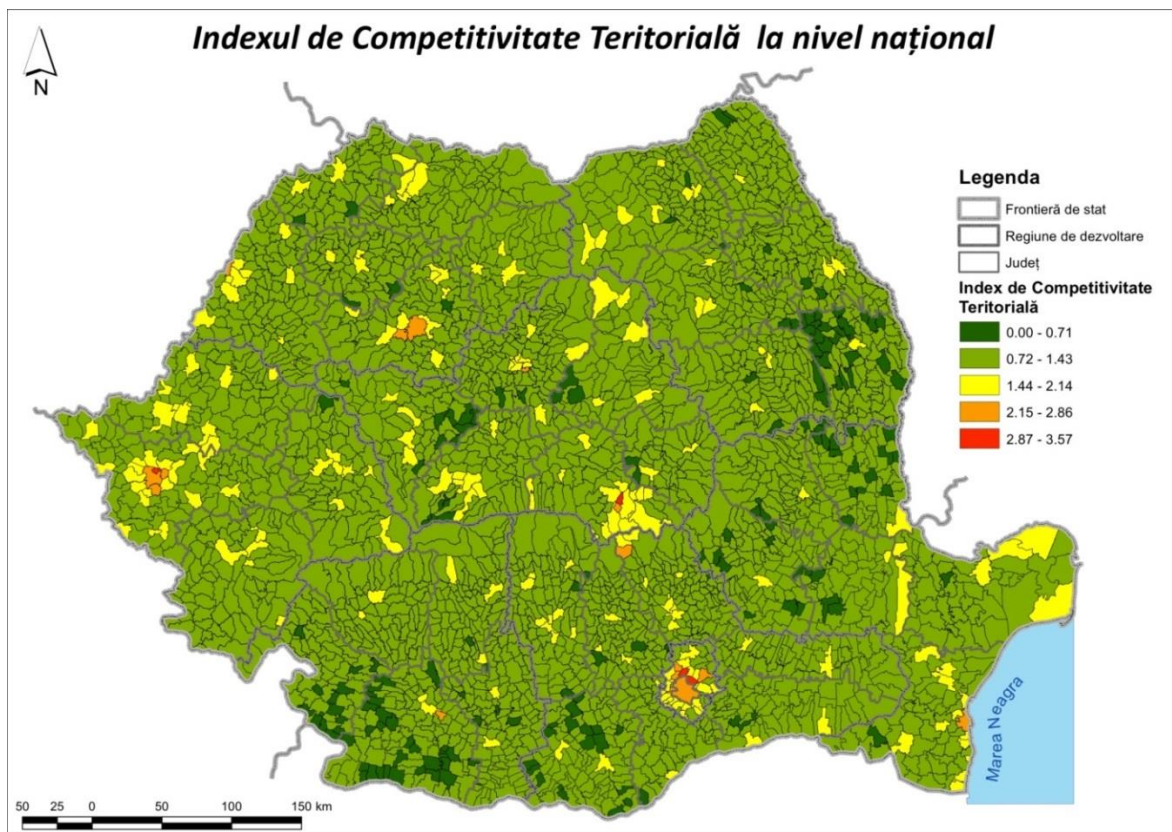


Figura 47. Competitivitatea teritoriului național conform valorilor Indexului de Dezvoltare Teritorială

- #294. Cel mai ridicat nivel de încasare a veniturilor la bugetele locale se înregistrează la nivelul zonelor cu un nivel de dezvoltare economică și, implicit, de trai mai ridicat decât media națională, respectiv marile centre urbane și zona lor funcțională (București-Ilfov, Timișoara, Brașov, Cluj-Napoca, Sibiu, Arad). Acestea dispun de o bază de colectare extinsă, care le permite asigurarea cheltuielilor curente ale administrației locale, dar și realizarea de investiții în infrastructură și servicii publice, cofinanțarea proiectelor cu finanțare nerambursabilă, etc.;
- #295. Zona Banatului, a Transilvaniei, ca și cea a întregului lanț carpatic înregistrează un grad de colectare superior zonelor extracarpatică din sudul și estul României, ca urmare a unui nivel de dezvoltare economică superior acestora, dar și a unei discipline mai ridicate a contribuabililor în achitarea taxelor și impozitelor locale;
- #296. Cele mai mari deficiențe în colectarea taxelor și impozitelor locale se înregistrează în zonele rurale cu un nivel scăzut de dezvoltare socio-economică, cu precădere din Moldova (Botoșani, Iași, Vaslui, Neamț, Bacău, Vrancea) și din sudul țării (Mehedinți, Olt, Vâlcea, Teleorman, Dâmbovița, Buzău, etc.), în aceste zone autoritățile publice locale întâmpinând cele mai mari dificultăți în asigurarea cheltuielilor de funcționare a serviciilor publice și a fondurilor pentru realizarea de investiții, context în care sunt dependente de alocările de la bugetul de stat și județean.
- #297. Populația cu studii superioare este concentrată în mare măsură în marile centre urbane (București, Cluj-Napoca, Iași, Timișoara, Constanța, Craiova, Brașov, Oradea, Târgu Mureș, Baia Mare, Ploiești, Pitești, etc. – cu ponderi de 20-35% din populația totală), care sunt și centre universitare și care concentrează locurile de muncă pentru astfel de persoane;
- #298. Orașele mici și mijlocii au o pondere mai redusă a populației cu studii superioare în defavoarea celei

cu studii medii, în condițiile în care acestea nu dispun, în general, de instituții de învățământ superior și se confruntă cu o migrație a absolvenților de studii liceale și postliceale către marile centre urbane, în lipsa unei oferte corespunzătoare de locuri de muncă pentru persoanele înalt calificate;

- #299. Cea mai scăzută pondere a populației cu studii superioare se înregistrează în mediul rural, cu precădere în comunele relativ izolate față de polii urbani și de coridoare de dezvoltare, unde accesul la instituțiile de învățământ superior implică resurse financiare însemnate și unde locurile de muncă pentru persoane cu un nivel ridicat de studii sunt foarte reduse și se rezumă la sectorul public (administrație, sănătate, învățământ, etc.). Cea mai afectată zonă, din această perspectivă, este cea a Moldovei (Botoșani, Iași, Vaslui, Galați), unde ponderea populației cu studii superioare din mediul rural este mai mică de 5%, iar majoritatea locuitorilor are doar studii primare și gimnaziale.
- #300. Cele mai mari exploatații agricole se regăsesc în zona de sud-est a României (Dobrogea, Bărăgan, Insula Mare a Brăilei, Delta Dunării), în sudul extrem (Teleorman, Giurgiu, Dolj), în zona Banatului și în zona central-sudică a Transilvaniei, aceste zone beneficiind și de cel mai bun potențial de dezvoltare a agriculturii, cu mijloace moderne. Îmbătrânirea populației și, implicit, reducerea numărului de persoane implicate în practicarea agriculturii de subzistență pe parcele mici, precum și apariția unor investitori autohtoni și străini, a condus la comasarea micilor exploatații individuale și la apariția unor exploatații de mari dimensiuni, care utilizează mijloace și procedee de producție moderne, obținând productivității medii la hectar și performanțe economice superioare mediei;
- #301. La polul opus, cele mai mici exploatații agricole pot fi regăsite în zona Moldovei, unde se practică încă pe scară largă agricultura de subzistență pe parcele mici (exploatații de tip individual), în zona subcarpatică și în zone central-nordică a Munteniei și Olteniei, unde condițiile geografice nu permit comasarea facilă a terenurilor agricole fărămițate în exploatații de mari dimensiuni, în condiții în care o bună parte dintre acestea sunt acoperite de vii și livezi, dar și în multe zone din Transilvania (Munții Apuseni, Depresiunea Maramureșului, Dealurile Silvaniei, Podișul Someșan, nordul Câmpiei Transilvaniei, unde regăsim ambele cauze sus-menționate. Aceste zone înregistrează producții medii la hectar relative scăzute, pe fondul nivelului scăzut de tehnologizare.
- #302. Cele mai extinse suprafețe împădurite se regăsesc în localitățile din zona montană, unde condițiile pedo-climatiche nu au permis practicarea agriculturii și unde acestea reprezintă, în general, peste 50% din suprafața administrativă totală. Cu toate acestea, exploatarea irațională a resurselor forestiere, mai ales în ultimii 20 de ani, a făcut ca suprafețele afectate de defrișări să crească exponențial, mai ales în Carpații Orientali (județele Bacău, Suceava, Harghita, Covasna, Neamț, Maramureș, etc.), fenomenul fiind mai puțin prezent în cei Occidentali și Meridionali. În plus, la nivelul zonelor cu potențial turistic, se remarcă presiuni antropice pentru extinderea suprafețelor ocupate cu construcții, de regulă locuințe secundare, unități de cazare, de agrement, etc. Defrișările au avut și un impact negativ direct asupra expunerii la riscuri și hazarde naturale a localităților din zonă, afectate tot mai frecvent de inundații și alunecări de teren cu pagube umane și materiale însemnate;
- #303. Zonele cu cel mai mare deficit de resurse forestiere sunt cele de câmpie și de deal, unde practicarea agriculturii extensive a condus la defrișarea aproape completă a suprafețelor împădurite, cele mai afectate județe fiind Galați, Brăila, Călărași, Ialomița, Teleorman, Olt, Dolj, cu procente mai mici de 10% din suprafața totală acoperită de păduri. Aceste zone sunt cele mai expuse riscului de deșertificare, mai ales în condițiile în care schimbările climatice afectează și România și se concretizează în temperaturi medii tot mai ridicate și perioade frecvente de secetă prelungită, care nu poate fi combătută eficient în lipsa unor sisteme moderne de irigații.
- #304. 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 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.

- #305. Atractivitatea pentru turism a regiunilor României este slabă, deși există un potențial natural și cultural important.
- #306. 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 subzistență). Turismul are o valoare adăugată susținând dezvoltarea orizontală a unor activități precum servicii, meșteșuguri, etc.
- #307. Schimbările climatice sunt manifeste la nivelul teritoriului național, dat fiind că în România se înregistrează o creștere 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.
- #308. 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 teren și zonele costiere. Capacitatea de adaptare a regiunilor din România la schimbările climatice este scăzută în comparație cu țările din UE.
- #309. 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 Diagnostic teritorial din perspectiva IDT

- #310. În ceea ce privește valorile Indexului de Dezvoltare Teritorială la nivel de mediu de rezidență și de categorie de unități administrativ-teritoriale, pot fi sintetizate următoarele concluzii:
- #311. Cele mai mari valori ale IDT se înregistrează în orașele mici din jurul marilor centre urbane (București, Brașov), respectiv Voluntari, Otopeni, Bragadiru, Pantelimon etc., care au beneficiat de fenomenul de suburbanizare din ultimii ani și au atras un număr mare de investitori, de investiții imobiliare și implicit de populație, în general cu venituri peste medie.
- #312. De asemenea, valori foarte ridicate ale IDT se înregistrează și în orașele-stațiune de pe Valea Prahovei (Sinaia, Predeal, Bușteni, Azuga), care au un fond construit de foarte bună calitate, alcătuit preponderent din locuințe secundare și din unități hoteliere și de alimentație publică, investiții care au atras și creșterea treptată a veniturilor la bugetul local, dar și a gradului de ocupare a populației.
- #313. Municipiile cu peste 50.000 de locuitori, cu precădere cele care au statutul de reședință de județ, înregistrează valori ale IDT situate mult peste media înregistrată la nivel național în mediul urban. Astfel, în topul celor mai dezvoltate orașe regăsim Municipiul București, precum și majoritatea poliilor de creștere din România (Cluj-Napoca, Timișoara, Brașov, Constanța, Iași), precum și o serie de poli de dezvoltare urbană (Sibiu, Arad, Baia Mare, Pitești). Explicația constă din faptul că aceste centre urbane importante au atras resurse de dezvoltare importante din zonele pe care le polarizează, concentrând în prezent o forță de muncă cu un nivel superior de calificare, activitățile economice cu valoare-adăugată ridicată, cu precădere din sfera serviciilor, și dispunând de o



infrastructură urbană și de locuire superioară celei din orașele mici și mijlocii.

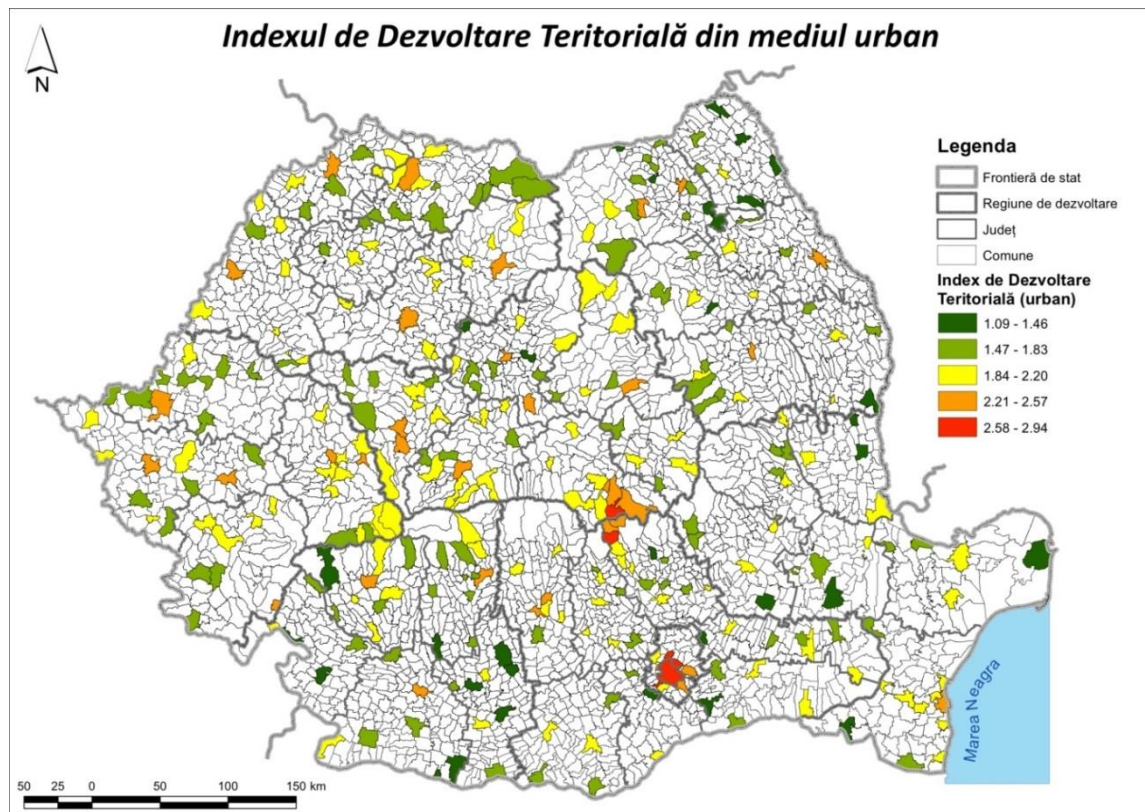


Figura 48 – Valori ale Indexului de Dezvoltare Teritorială pentru mediul urban

- #314. Cele mai mici valori ale IDT se înregistrează în orașele mici și foarte mici, cu mai puțin de 10.000 de locuitori, care au făcut obiectul ultimelor 2-3 valuri majore de reurbanizare (1968, 1989 și anii 2000), din regiuni și județe cu un nivel scăzut de dezvoltare socio-economică. Printre acestea putem enumera: Ștefănești, Însurăței, Cajvana, Pogoanele, Bălcești, Murgeni, Flămânzi, Potcoava, Budești, Vânju Mare, Darabani, Sâveni, Berești, Dolhasca, Bechet etc. Aceste localități care au o tradiție urbană de maxim 40-50 de ani păstrează încă trăsăturile unor așezări rurale, cu o pondere ridicată a ocupării în agricultura de subsistență, cu un fond locuit învechit, format aproape exclusiv din locuințe individuale, cu o infrastructură de transport, tehnico-edilitară și echipamente publice deficitare etc. De altfel, multe dintre aceste așezări urbane nu îndeplinesc nici criteriile aferente orașelor de rangul III, conform Planului de Amenajare a Teritoriului Național, Secțiunea a IV-a "Rețeaua de așezări".
- #315. Orașele cu o populație mai mică de 50.000 de locuitori înregistrează valori scăzute ale IDT, acestea fiind cele mai afectate de procesul de restructurare și reorientare economică de după 1989, mai ales în condițiile în care multe dintre acestea aveau un profil monoindustrial (de ex. orașele miniere din Valea Jiului, Onești, Turnu Măgurele, Făgăraș - industria chimică și petrochimică, Hunedoara – industria siderurgică, Cugir, Bocșa, Câmpulung – industria construcțiilor de mașini etc.). Excepție fac doar acele orașe care au atras un volum important de investiții străine, care au revitalizat economiile locale (de ex. Lugoj, Sebeș, Mioveni, Sighișoara etc.), precum și unele orașe cu tradiție administrativă și de centre polarizatoare, respectiv orașe care au avut statut de reședință de județ în perioada interbelică (de ex. Caransebeș, Dej, Mediaș, Turda etc.). Prin urmare, putem vorbi despre lipsa unei clase solide de orașe de talie medie, rețeaua urbană fiind relativ hipetrofiată și dominată de un număr mic de orașe cu peste 100.000 de locuitori.

#316. În ceea ce privește mediul rural, se poate observa că cele mai valori ale IDT se înregistrează în comunele din zona metropolitană sau periurbană a marilor centre urbane din România, care au beneficiat din plin de fenomenul de suburbanizare din ultimele două decenii, concretizate în apariția de noi zone rezidențiale, economice și comerciale la periferia respectivelor orașe (de ex. Chiajna, Corbeanca, Dobroești, Mogoșoaia, Balotești, Snagov, Ștefănești de Jos etc. – în jurul municipiului București; Cristian, Hărman, Sânpetru – municipiul Brașov; Dumbăvița, Giroc, Ghiroda, Șag, Giarmata, Sânaandrei – municipiul Timișoara; Șelimbăr, Cristian – municipiul Sibiu; Cârcea – municipiul Craiova; Florești, Baci, Apahida – municipiul Cluj-Napoca; Agigea – municipiul Constanța; Vladimirescu – municipiul Arad; Păulești, Brazi – municipiul Ploiești). Unele dintre acestea au valori mai ridicate ale IDT decât multe localități urbane, unele chiar de talie medie.

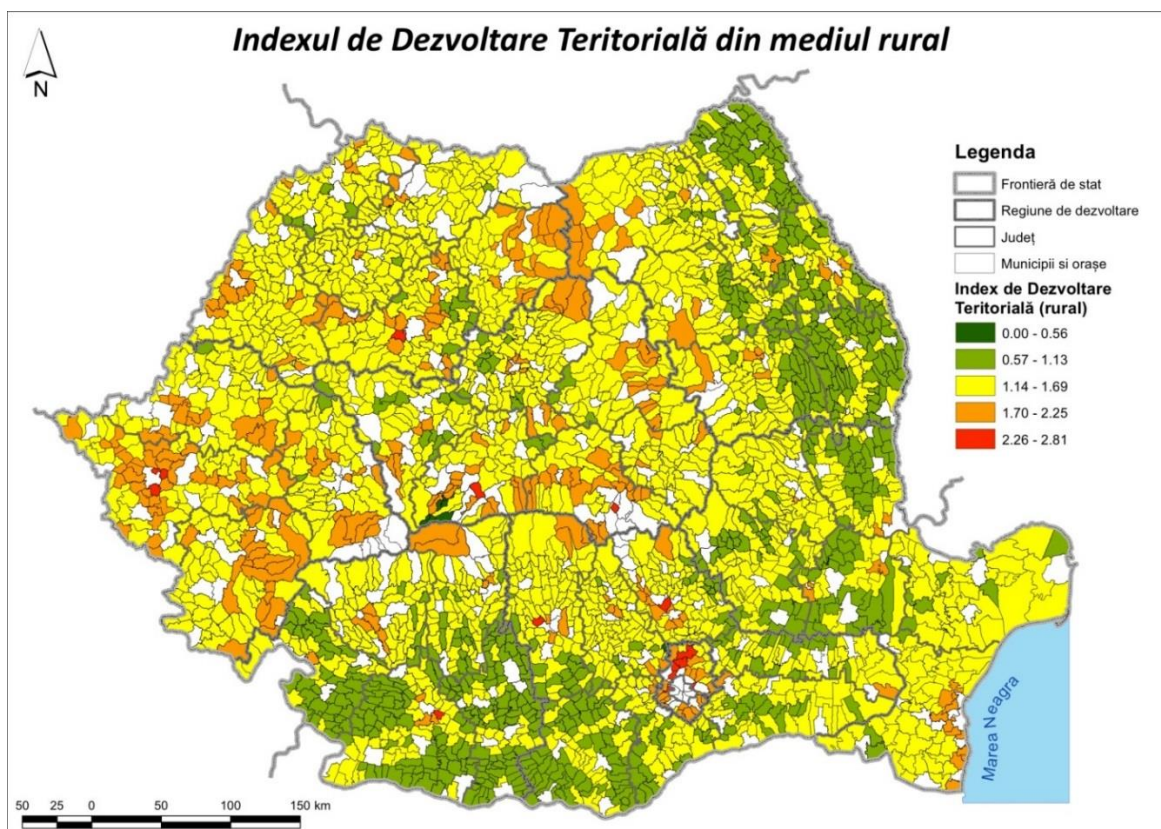


Figura 49 – Valori ale Indexului de Dezvoltare Teritorială pentru mediul rural

#317. O a doua categorie de comune cu un nivel ridicat de dezvoltare sunt cele care au beneficiat de procesul de industrializare și de urbanizare în perioada comunistă, în perspectiva trecerii în rândul așezărilor urbane (de ex. Feldioara, Topleț, Prejmer, Nădrag, Sadu, Periș, Prundu-Bârgăului, Hoghiz, etc.)

#318. De asemenea, valori superioare mediei rurale se înregistrează într-o serie de comune cu potențial turistic ridicat (de ex. Bran, Fundata, Moieciu, Costinești, Moneasa, Văliug, etc.), acestea găzduind un număr mare de locuințe de vacanță și de unități hoteliere. După cum se poate observa, cele mai multe dintre aceste localități sunt situate în interiorul arcului carpatic, de unde rezultă și influența nivelului de dezvoltare socio-economică a regiunii sau județului din care face parte respectiva comună.

#319. Totodată, există o corelație directă între accesibilitatea la rețeaua majoră de comunicații (rutiere și feroviare) și valoarea IDT, comunele cu acces direct la coridoarele de dezvoltare (de ex. DN1, A1, A2, drumurile europene etc.) înregistrând cele mai ridicate performanțe. La polul opus, regăsim

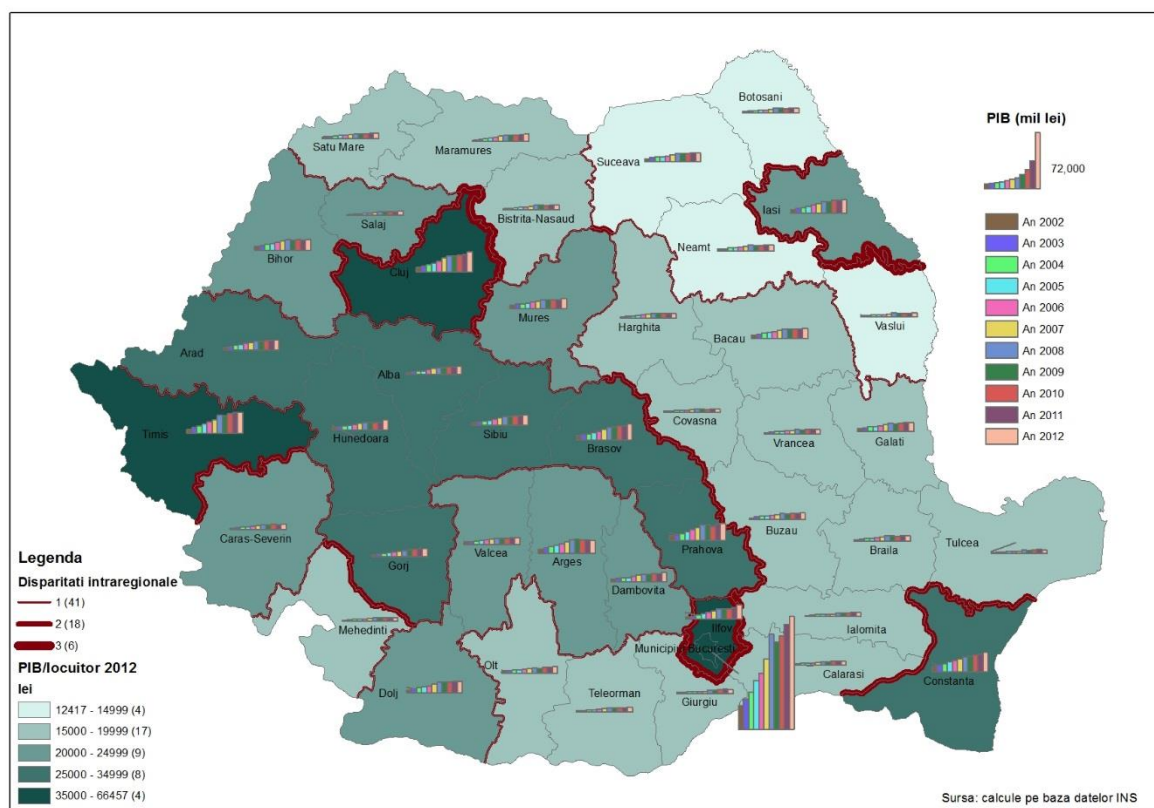
comunele mici din partea de sud și de est a țării, aflate în zone greu accesibile și la mare distanță de centrele urbane care concentrează diferite oportunități și servicii, care au fost, în mod tradițional, zone tradiționale de emigrație definitivă a forței de muncă. Prin urmare, acestea au o populație îmbătrânită, cu acces limitat la servicii, infrastructură tehnico-edilitară și echipamente publice deficitare și o pondere foarte ridicată a populației ocupate informal în agricultura de subsistență. În această categorie intră cele mai multe comune din județele Mehedinți, Dolj, Olt, Teleorman, Ialomița, Giurgiu, Călărași, Vrancea, Buzău, Brăila, Vaslui, Botoșani.

## 2.9 Disparități urban-rural și interregionale

- #320. Ponderea populației în municipii și orașe s-a menținut constantă în jurul valorii de 55%.
- #321. 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%).
- #322. Și alți indicatori demografici prezintă valori ridicate pentru mediul rural: mortalitatea și mortalitatea infantilă. Se mențin și decalaje în ceea ce privește valoarea indicatorului privind speranța 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.
- #323. 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.
- #324. 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.
- #325. Trei sferturi din numărul total al salariaților au rezidența în mediul urban și rural.
- #326. 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.
- #327. 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).
- #328. 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.
- #329. 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%).
- #330. 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.

- #331. Existența unor disparități însemnate de dezvoltare a spiritului antreprenorial între mediul urban și cel rural, în condițiile în care comunele asigură doar circa 20% dintre companiile active și din locurile de muncă de la nivel național, acestea fiind dependente, în cele mai multe cazuri, de mediul de afaceri din orașele apropiate, ceea ce justifică și ratele ridicate ale navetismului și ale ocupării informale în sectorul primar.
- #332. 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).
- #333. 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 50. Evoluția PIB la nivel județean, 2002-2012 (Sursa datelor INS)

## 2.10 Tendințe și provocări teritoriale majore

### 2.10.1 Principalele tendințe teritoriale

#334. 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.;
- reliefaarea 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 exploatarei turistice a valorilor peisagistice și de viață rurală;
- extinderea continuă a suprafețelor și ariilor naturale protejate și precizarea atribuțiilor sistemului de protecție.

#335. 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);
- orașele mici și mijlocii vor fi cele mai expuse fenomenului de îmbătrânire demografică în următoarele decenii, deoarece acestea se confruntă cu un declin socio-economic acut de peste două decenii și au pierdut cea mai mare parte a forței de muncă tinere, în favoarea marilor centre urbane sau a altor țări;
- 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;

- existența unor areale rurale relativ izolate față de coridoarele de transport sau de polii urbani, care înregistrează spor migratoriu pozitiv, ca urmare a procesului de remigrație urban-rural a populației care a migrat către orașe în perioada de industrializare forțată și revine acum în localitățile de baștină;
- existența unor zone, preponderent rurale și din zona montană, lipsită de așezări de mari dimensiuni, cu rol polarizator, care să dispună de o masă critică pentru atragerea anumitor servicii publice sau private de interes general, fie ca urmare a depopulării treptate, fie din cauza constrângerilor geografice.

#### **Caracteristicile locuirii**

- realizarea unor amenajări de mare amploare, dimensionate pentru cerințe care reclamă fonduri mari de investiții în scopul conectării acestora la infrastructura imobiliar-edilitară și servicii de bază ;
- 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 intensivă a terenurilor de-a lungul litoralului Mării Negre;
- ocuparea terenurilor în jurul orașelor mari care a determinat apariția fenomenului expansiune urbană necontrolată;
- 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 a construcțiilor și datorită scăderii accentuate a calității spațiului public aferent, urmare atât a retrocedării spațiilor verzi sau a locurilor de joacă pentru copii;
- 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.

#336. În domeniul transportului se manifestă următoarele tendințe principale:

- există o presiune din ce în ce mai mare asupra resurselor publice pentru finanțarea infrastructurii de transport;

- 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 condiție a dezvoltării la nivel european, lucru care se reflectă și la nivel național.

#337. 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.

#338. 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 dezvoltare de către actorii urbani.

### 2.10.2 Provocări teritoriale prioritare

#339. 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.

#340. 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.

#341. 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 până la vârful valorii adăugate nete;
- vulnerabilitatea României față de influențele externe;
- lipsa de eficiență a organizării administrativ-teritorială.

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

- #343. 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.
- #344. 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.
- #345. 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.
- #346. Se observă o creștere a disparităților la nivelul teritoriului național, din mai multe puncte de vedere.
- #347. Populația este în scădere accentuală, mai ales în vestul, centrul și în sudul României.
- #348. Unele zone rurale pierd până la jumătate din populație datorită mobilității 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.
- #349. 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;
- #350. 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.
- #351. Lipsa accesibilității face ca rețeaua de localități să fie funcțională parțial, doar la nivelul orașelor mari, iar teritoriul național este locuit de comunități 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.
- #352. 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.
- #353. 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.
- #354. Calitatea locuirii deficitară atât în mediul rural (prin absența infrastructurii de bază apă-canal, energie, acces, și comunicație) cât și în mediul urban majoritar de orașe mici (prin deficite mari de servicii de interes general, infrastructură de acces comunicație).
- #355. Zonele de ruralitate profundă reprezintă cea mai importantă provocare. Zeci de localități au pierdut funcția determinantă a existenței lor –agricultura de subsistență - 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.
- #356. **Necesitatea unor investiții majore în rețeaua de transport**
- #357. 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.



- #358. 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.
- #359. În mod particular este îngrijorătoare starea infrastructurii feroviare. Pentru a menține nivelul de siguranță în exploatare a fost redusă viteza de circulație. Cauza principală o reprezintă degradarea continuă a infrastructurii feroviare ca urmare a unei lipse cronice de finanțare. Alte cauze sunt reprezentate de neconștientizarea importanței strategice și a factorului competitiv propriu acestei infrastructuri și sprijinirea indirectă a unor interese concurente (concurența reprezentată de alte mijloace de transport și alți actori privați de pe piață).
- #360. În ultima perioadă Comisia Europeană acordă o atenție deosebită transportului pe căile navigabile interioare în special datorită faptului că, în comparație cu celelalte moduri de transport, este cel mai ieftin cel mai puțin poluant și cu cel mai redus număr de accidente înregistrate.
- #361. În acest sens, în Cartea Albă a Transporturilor adoptată de Comisia Europeană în anul 2011 unul dintre obiectivele propuse este „de a transfera până în anul 2030 din transportul rutier de mărfuri pe distanțe mai lungi de 300 km un procent de 30% la transportul feroviar și pe căile navigabile. Pentru a atinge acest obiectiv, în ceea ce privește transportul pe căile navigabile interioare, principala direcție va fi „optimizarea pieței interne a transportului pe căile navigabile interioare, eliminarea barierelor care împiedică utilizarea acestora pe scară mai largă”.
- #362. În același context, o atenție deosebită se acordă porturilor maritime și fluviale. O rețea bine dimensionată și dezvoltată de porturi interioare (fluviale) este o condiție necesară pentru a crește ponderea transportului de marfă și pasageri pe căile navigabile interioare, în raport cu celelalte moduri de transport.
- #363. Pentru realizarea obiectivului Comisiei Europene ar trebui realizate următoarele obiective specifice: elaborarea unei strategii și a unui program pentru dezvoltarea porturilor dunărene românești pe termen scurt, mediu și lung ținând cont de interesele naționale, regionale și locale în scopul promovării creșterii economice, precum și de cerințele legislative privind protecția mediului; creșterea rolului porturilor ca noduri logistice în cadrul rețelei de transport a României; identificarea infrastructurii necesare pentru creșterea eficienței porturilor și a optimizării relațiilor de transport; dezvoltarea porturilor românești din punct de vedere al performanțelor și eficientizării costurilor; promovarea dezvoltării porturilor ca zone industriale; elaborarea unui program de dezvoltare clar și concis care să aibă ca rezultat pentru principalele părți implicate (publice și private) o descriere clară a etapelor de dezvoltare a porturilor; elaborarea unui plan de acțiune pentru modernizarea administrației portuare în special din punct de vedere al deciziei investiționale și al promovării oportunităților comerciale.
- #364. Calitatea locuirii este foarte scăzută raportat la țările UE, cauza principală fiind echiparea tehnico-edilitară precară cantitativ și calitativ la nivel urban și rural.
- #365. 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.
- #366. 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 a teritoriului național

*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 vecinătatea estică a UE.
- #2. La nivel european activitatea economică și populația continuă să fie concentrate în zonacentral-europeană numită adesea Pentagon (poligon format prin unirea metropolelor Londra – Paris – Milano – Munchen – Hamburg). În același timp, zonele ultra periferice care au handicaturi 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 barierelor 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:

**Pe plan european:**

- *intensificarea relațiilor cu Uniunea Europeană;*
- *constituirea unei zone de creștere integrată sud-europeană.*

**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 a României 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 – România policentrică

- #13. Viziunea de dezvoltare pentru orizontul de timp 2035 se concretizează într-un scenariu de dezvoltare care înglobează premisele de dezvoltare caracteristice ale teritoriului național și a cărui 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 ținând 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 și Ploiești**. 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 evident 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 anului 2011. De asemenea, principalele efecte 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, 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. Scenariul România policentrică 2035 înglobează principiile cooperării, concentrării și conectivității prin prisma 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, scenariul România policentrică propus prin Strategia de dezvoltare teritorială a României se bazează pe o nouă paradigmă de dezvoltare cu următoarele **direcții de dezvoltare**:

**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.

**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 curențe);
- 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 Obiectivele Strategiei de dezvoltare teritorială a României

- #33. 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.
- #34. Astfel, demersurile strategice angrenate de Strategia de dezvoltare teritorială a României sunt încadrate în **5 obiective generale de o importanță deosebită pentru teritoriul național**. 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

- #35. **OG. 1 Asigurarea unei integrări funcționale a teritoriului național în spațiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a rețelelor energetice, de transporturi și broadband;**
- #36. **OG. 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;**
- #37. **OG. 3 Dezvoltarea unei rețele de localități competitive și coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor funcționale urbane;**
- #38. **OG. 4 Protejarea patrimoniului natural și construit și valorificarea elementelor de identitate teritorială;**
- #39. **OG. 5 Creșterea capacității instituționale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială.**

#### 3.4.2 Obiective specifice

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

- #41. 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 sau. 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.



#42.

#43. 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.

**#44. OS 1.1 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.**

#45. 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. 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.

#46. Partenerii comerciali ai României care nu fac parte din UE includ Turcia, Rusia, Ucraina, Serbia și Republica 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-membru 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 Republica 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.

#47. Un pas important în consolidarea poziției teritoriului național constă în sporirea conectivității teritoriului național, un exemplu în acest sens poate fi proiectul Via Carpatica, care are în vedere o conectare a statelor Vișegrad cu Europa de Sud-Est, prin România, până în Grecia și Turcia. O astfel de rută ar putea avea relevanță pentru dezvoltarea economică a partenerilor implicați, cu consecințe pozitive în special pentru statele din cadrul Parteneriatului Estic. De asemenea, crearea coridorului de transport Asia–Caucaz–Europa (refacerea „Drumului Mătăsiu”) reprezintă un vector important de dezvoltare a teritoriului, în acest context fiind lansată anul trecut cursa feribot pe ruta Constanța (România)-Batumi (Georgia)-Ilzichiovsk (Ucraina), o conexiune importantă de transport maritim în Marea Neagră și un pas important în dezvoltarea legăturilor comerciale și a coridorului de transport internațional. La aceste inițiative se adaugă dezvoltarea coridorului Marea Neagră – Marea Caspică, inițiativă promovată de România și Turkmenistan, proiect prin care se urmărește includerea Georgiei și Azerbaidjanului și pentru care și-au exprimat interesul și alte state sau proiectul de transport combinat Viking, la care România a aderat anul trecut, proiect care leagă regiunile Mării Negre și Mării Baltice, în cadrul căruia sunt implicate companii de cale ferată, maritime, case de expediții și administrații portuare din Lituania, Belarus, Ucraina, Republica Moldova, România, Bulgaria și Turcia.

**#48. OS 1.2 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.**

- #49. 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.
- #50. 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 continuă 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 continuă 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.
- #51. În ceea ce privește dezvoltarea și extinderea infrastructurii portuare trebuie acordată o atenție deosebită atât promovării transportului durabil pe căile navigabile interioare cât și a transportului pe autostrăzile maritime, inclusiv a transportului maritim pe distanțe scurte. De-a lungul celor 1075 de kilometri ai sectorului românesc de Dunăre există numeroase porturi și locuri de operare care ar trebui modernizate, conectate la infrastructura rutieră sau feroviară și incluse în lanțurile logistice

**#52. OS 1.3 Consolidarea infrastructurii de transport a energiei și conectarea acesteia la proiectele pan-europene cu impact regional și național.**

- #53. 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.
- #54. 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.

**#55. OG. 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**

- #56. 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.

- #57. Starea teritoriului la nivelul anului 2016 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.
- #58. O altă problemă ce necesită a fi semnalată este dată de distribuția și accesul la servicii sociale a comunităților din anumite arii geografice.
- #59. 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.

**#60. OS 2.1 Asigurarea unei echipări complete cu infrastructură de utilități publice a localităților urbane și rurale.**

- #61. 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.
- #62. 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.
- #63. 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.

**#64. OS 2.2 Asigurarea unei accesibilități crescute la nivelul teritoriului și a unei conectivități eficiente între orașele mari și zona urbană funcțională.**

- #65. 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.
- #66. 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.
- #67. 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.
- #68. 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.

**#69. OS 2.3 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.**

- #70. 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.
- #71. 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 merită populația de pe întreg teritoriul național.
- #72. 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.
- #73. 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.
- #74. 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.
- #75. 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 din imediata vecinătate a orașelor mari 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.
- #76. Printre avantajele generate de locuirea în mediul rural 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.
- #77. 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.

**#78. OS 2.4 Furnizarea unor servicii sociale de calitate prin asigurarea unei diversificări a acestor servicii la nivelul teritoriului și îmbunătățirea gradului de acces a populației.**

- #79. 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.
- #80. 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 mediu 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.
- #81. 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.
- #82. 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.
- #83. 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 frontiera de est și sud au o acoperire slabă a serviciilor. Județele de la frontieră 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.

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

- #85. 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.
- #86. 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.
- #87. 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.

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

### #89. **OS 3.1 Dezvoltarea unor centre urbane specializate și inteligente cu vocație de poli internaționali și racordarea lor eficientă la rețeaua urbană europeană**

#90. 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.

#91. 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.

#92. 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.

#93. 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.

### #94. **OS 3.2 Încurajarea dezvoltării zonelor urbane funcționale în jurul orașelor cu rol polarizator la nivelul teritoriului**

#95. 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.

#96. 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.

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

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

#99. 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.

#100. 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.

#101. 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.

**#102. OS 3.3 Consolidarea rolului localităților rurale cu potențial de polarizare în scopul asigurării unei accesibilități crescute a populației rurale la servicii de interes general.**

#103. 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.

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

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

**#106. OS 3.4 Sprijinirea dezvoltării sistemelor urbane și axelor de dezvoltare de la nivelul teritoriului prin asigurarea unor intervenții integrate teritorial**

#107. 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.

**#108. OG 4 Protejarea patrimoniului natural și construit și valorificarea elementelor de identitate teritorială**

#109. 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.

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

#111. 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.

#112. Ca zone de protecție și de interes special, Delta Dunării este cea mai extinsă zonă umedă din Europa cu o suprafață de 5.050 km<sup>2</sup> (din care 4.340 pe teritoriul României) și este o rezervație a biosferei de interes mondial, beneficiind 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.

#113. 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.

#114. 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.

#### #115. **OS 4.1 Protejarea patrimoniului și promovarea măsurilor de regenerare a capitalului natural.**

#116. 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.

#117. Zona de dealuri și podișuri a fost supusă intervențiilor extinse ale activității umane (așezări urbane și rurale, elemente de infrastructură, exploatare forestiere, 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.

#118. 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.

#119. 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.

#120. 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.

#### #121. **OS 4.2 Protejarea și reabilitarea patrimoniului construit în scopul conservării identității naționale și creșterii atractivității spațiilor culturale cu potențial turistic deosebit.**

#122. 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.

#123. Existența a 29.540 de obiective de patrimoniu, înscrise în Lista monumentelor istorice a Ministerului Culturii 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.

- #124. 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.
- #125. 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.

#### #126. **OS 4.3 Reducerea vulnerabilității zonelor supuse riscurilor naturale.**

- #127. 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.
- #128. Condițiile naturale de relief, de substrat litologic și de climă specifice României, coroborate cu existența unui procent foarte redus de împădurire din anumite zone și cu modul de gospodărire a fondului funciar, au dus la creșterea accentuarea proceselor de torențializare a rețelei hidrografice și de eroziune a solului. În numeroase zone ale țării aceste procese, înregistrate cu precădere în regiunile de munte și de dealuri înalte, afectează grav sistemele de lucrări pentru gospodărirea apelor și de interes hidroenergetic, căile de comunicații, diverse localități, instalații industriale, terenuri agricole și silvice, drumuri forestiere, precum și alte obiective economice și sociale.
- #129. Există zone cu vulnerabilitatea ridicată la riscuri naturale (inundații, alunecări de teren, viituri) ca urmare a lipsei lucrărilor de protecție specifice și a degradării în timp a celor existente. Aceste zone trebuie reabilitate cu prioritate.

#### #130. **OS 4.4 Asigurarea echilibrului în dezvoltarea mediului rural și urban prin protejarea resurselor funciare agricole și forestiere și limitarea extinderii intravilanului localităților.**

- #131. 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.
- #132. 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.

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

- #134. 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.

- #135. 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.
- #136. Această nouă perspectivă de dezvoltare presupune depășirea frontierelor 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.
- #137. 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:

**#138. OS 5.1 Consolidarea capacității structurilor de guvernare la niveluri multiple și diversificarea formelor de cooperare între structurile administrației publice.**

- #139. 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.
- #140. 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 frontierele 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.

**#141. OS 5.2 Consolidarea instrumentelor de planificare spațială și a instituțiilor cu rol în gestionarea și planificarea proceselor de dezvoltare a teritoriului (sau de amenajare a teritoriului).**

- #142. 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.
- #143. 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.

#144. 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.

#### #145. **OS 5.3 Consolidarea capacității de cooperare și planificare în domeniul transfrontalier și transnațional.**

#146. 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.

#147. 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.

#148. 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.

#149. 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.

### **3.4 Fluxuri investiționale publice recomandate pentru orizontul de timp 2035**

#150. 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.

#151. 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.

#152. 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.

#153. 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.

#154. Investițiile publice au un rol important în modelarea alegerilor oamenilor privitoare la locul de muncă sau de viață.

#155. SDTR se aliniează la principiile recomandate de OECD privind investițiile publice urmărind formularea unor recomandări privind orientarea investițiilor directe pentru orizontul de timp 2035.

#156. În acest context, conform recomandărilor formulate de OECD, impactul investițiilor publice depinde în mare măsură de trei factori cheie:

- coordonarea investițiilor (multisectorial pe orizontală și pe verticală) la diferite niveluri administrative și între diferite domenii de politică publică.

Eforturile guvernamentale ar trebui să se concentreze pe asigurarea coordonării între nivelurile administrative în derularea politicilor privind investițiile publice.

Unul din principiile importante subsumate acestui pilon constă în realizarea investițiilor prin intermediul unei strategii integrate adaptată unui anumit teritoriu. Argumentul care stă la baza acestui principiu se sprijină pe nevoia de a asigura o legătură între nevoia teritorială (caracteristicile geografice; dinamicile economice și demografice; avantajele competitive locale și capacitatea de inovare) și politica de investiții. Acest lucru poate fi realizat cel mai bine prin intermediul unei strategii integrate. În continuare, alte principii subsumate acestui pilon de acțiune sunt următoarele:

- adoptarea unor instrumente eficiente care să asigure coordonarea între diferitele paliere administrative (ex. parteneriate; pacte teritoriale între diferite paliere administrative; proceduri de consultare a factorilor interesați);
- dezvoltarea parteneriatelor orizontale la nivelul administrației publice.

- consolidarea capacității administrative și sprijinirea rețelelor de cunoștințe la toate nivelurile;

Acest pilon pune accentul pe consolidarea capacității investiționale pe întreg ciclul de politică publică, de la planificarea strategică a investițiilor la monitorizarea impactului acestor investiții. Dintre principiile subsumate acestui pilon subliniem următoarele:

- utilizarea metodelor de evaluare ex ante în selectarea investițiilor publice;
- evaluarea diferitelor tipuri de riscuri asociate investițiilor (ex. riscuri financiare, sociale, de mediu);
- implicarea factorilor interesați în ciclurile de planificare a investițiilor (ex. societatea civilă, autoritățile locale, partenerii economici);
- mobilizarea actorilor privați în scopul finanțării investițiilor.

- Asigurarea unui cadru de reglementare eficient în derularea investițiilor publice

Acest pilon se concentrează pe asigurarea unui cadru eficient în ceea ce privește finanțele publice, managementul finanțelor publice, achizițiile publice și managementul calității la toate nivelurile de guvernare.

### **3.3.1 Investiții în infrastructura conectivă**

- #157. 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 metodecheie 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.
- #158. 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.
- #159. 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.
- #160. 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.
- #161. 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.
- #162. 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**

- #163. 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.
- #164. Dezvoltarea începe de la aceste minime standarde de trai, o presupțiie 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
- #165. 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.

- #166. 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).
- #167. 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 efect 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.
- #168. 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.
- #169. 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.
- #170. 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 euro 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**

- #171. 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.).
- #172. 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.

### 3.5 Linii directoare de planificare

- #173. 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 direcționarea documentațiilor cu caracter strategic și planurilor de dezvoltare care au un impact teritorial. 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.
- #174. **Liniile directoare de planificare sunt prevederi obligatorii care vor fi luate în considerare și operaționalizate în toate documentațiile de amenajarea teritoriului și urbanism și alte documente strategice care au o dimensiune teritorială.**
- #175. **SDTR stabilește 10 linii directoare de planificare, respectiv:**
- 1. Încurajarea concentrării locuirii în intravilanul unităților administrativ – teritoriale și limitarea dezvoltării urbane în zone care nu sunt deja echipate cu infrastructura tehnico-edilitară.**
- #176. 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 amplasate la limita exterioară a intravilanului unităților administrativ – teritoriale.**
- #177. 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 dezafectate (brownfields) și limitarea extinderii nejustificate a intravilanului ca urmare a dinamicii populației și a dinamicii economice - interzicerea construirii în zone verzi.**
- #178. 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 prin operațiuni de regenerare urbană integrată a centrelor istorice.**
- #179. 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**
- #180. Scopul urmărit este păstrarea specificului fiecărui 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.**

#181. 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**

#182. Scopul urmărit este asigurarea condițiilor necesare pentru o reziliență 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.**

#183. 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.**

#184. 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.**

#185. Scopul urmărit este creșterea transparenței 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.



### 3.6 Principii și criterii în formularea programelor naționale de investiții ce cuprind o componentă de echipare a teritoriului

- #186. Modul de alocare a investițiilor în teritoriu influențează direct oportunitățile de dezvoltare ale populației, dar și performanțele economice ale zonelor urbane sau rurale. Astfel, pentru a maximiza impactul teritorial al investițiilor și a consolida avantajele oferite de anumite condiții de dezvoltare, autoritățile publice care au în gestiune programe de investiții, cu precădere cele finanțate prin intermediul bugetului de stat, pot ține cont de următoarele principii și criterii în implementarea acestor programe.
- **Urmărirea ciclului de programare al UE** - primul pas către o abordare armonizată și coordonată cu programele finanțate din fonduri UE este stabilirea aceluiași termen de planificare. Această metodă ar încuraja planificarea în comun înainte de începerea perioadei de programare, ar permite elaborarea unor criterii de evaluare și selecție coordonate, ar crea condițiile necesare dezvoltării integrate și ar asigura livrarea eficientă într-un interval de timp similar.
  - **Stabilirea unui buget multianual** - pornind de la suma alocată inițial pentru 2014 și prognozând o creștere economică moderată și o rată a inflației scăzută.
- #187. Un buget multianual clar este cea mai importantă condiție pentru selectarea optimă a proiectelor pentru finanțare. Totodată, un buget clar ar trebui să faciliteze definirea unor priorități clare.
- #188. Principalul document strategic, care poate ghida investițiile privind echiparea teritoriului în viitor, este Strategia de Dezvoltare Teritorială a României (SDTR).
- #189. SDTR propune un set de criterii de alocare a investițiilor plecând de la nevoile teritoriale, politicilor europene în anumite domenii, dar și sustenabilității bugetelor locale ale autorităților publice. Astfel, criteriile propuse sunt structurate în raport cu principalele tipuri de infrastructură necesară pentru echiparea teritoriului național pentru a răspunde provocărilor și a spori oportunitățile de dezvoltare.
- #190. Criteriile pot servi drept repere în realizarea și implementarea programelor de investiții naționale, în special a acelor programe finanțate de la bugetul de stat.
- #191. În acest context, sunt prezentate criteriile pe care autoritățile publice care derulează programe de investiții naționale ar trebui să le adopte în formularea programelor de investiții ce cuprind o componentă teritorială. Criteriile sunt structurate astfel:
- Criterii de alocare a investițiilor care ținesc dezvoltarea infrastructurii de drumuri județene și comunale;
  - Criterii de alocare a investițiilor care ținesc dezvoltarea infrastructurii de alimentare cu apă și apă uzată de la nivel de regiune, județ și localitate;
  - Criterii de alocare a investițiilor care ținesc dezvoltarea infrastructurii sociale de la nivel de județ și localitate (infrastructură de sănătate, educațională, sportivă și culturală).

#### 3.6.1 Criterii pentru selectarea proiectelor privind dezvoltarea infrastructurii de drumuri

- #192. Dezvoltarea unei infrastructuri de legătură, precum drumuri județene, ar trebui să aibă drept scop asigurarea, pentru cât mai multe persoane, a unui acces mai ușor la oportunități (de exemplu,

locuri de muncă, educație, sănătate, cultură), precum și asigurarea, pentru companii, a unui acces mai ușor la un volum mai amplu de forță de muncă.

- #193. Populația din toate regiunile ar trebui să aibă mai ușor acces la infrastructura de bază, precum cea de apă, de apă uzată, centre educaționale, centre medicale etc., pentru a se asigura că toți cetățenii țării se bucură, în măsura posibilului, de aceleași start în viață. Astfel, principiile care ar trebui să guverneze modul de prioritizare a infrastructurii de drumuri sunt legate de conectarea cetățenilor la servicii de calitate, în special la acele servicii oferite de orașele mari. Harta de mai jos oferă o perspectivă asupra infrastructurii de drumuri de la nivel județean care se conectează la un pol de creștere pe distanța de 60 de minute.

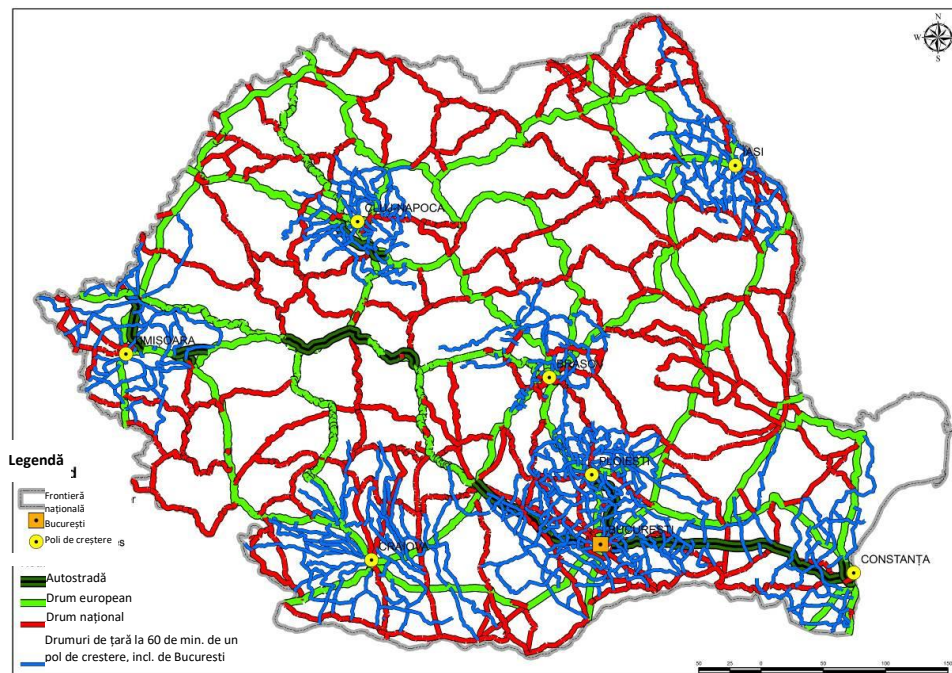


Figura 51 Drumurile județene care se conectează la un pol de creștere într-o zonă de acces de 60 de minute

### 3.6.1.1 Criterii pentru prioritizarea infrastructurii de drumuri județene

- #194. O serie de criterii sunt stabilite pentru prioritizarea infrastructurii de drumuri județene. Acestea, la rândul lor, se împart în **trei categorii principale**:

#### A. Legătura pe care o realizează proiectul de infrastructură propus cu oportunitățile de dezvoltare

- a.1) legătura cu un pol de creștere;
- a.2) legătura cu o reședință de județ;
- a.3) legătura cu un oraș cu peste 10.000 de locuitori;
- a.4) legătura cu un oraș cu mai puțin de 10.000 de locuitori.

#### B. Legătura cu infrastructura majoră de circulație

- b.1) Legătura cu autostrăzile propuse în Master Planul de transport;
- b.2) Legătura cu șoselele expres propuse în Master Planul de transport;
- b.3) legătura cu un drum național.

### C. Traficul pe drumurile județene

- c.1) peste 3500 de autovehicole pe zi;
- c.2) 2000-35000 de autovehicole pe zi;
- c.3) între 500 și 2000 de autovehicole pe zi;
- c.4) sub 500 de autovehicole pe zi.

#195. Harta de mai jos prezintă prioritizarea investițiilor în infrastructura de drumuri la nivelul județului Prahova prin aplicarea unuia din criteriile prezentate mai sus.

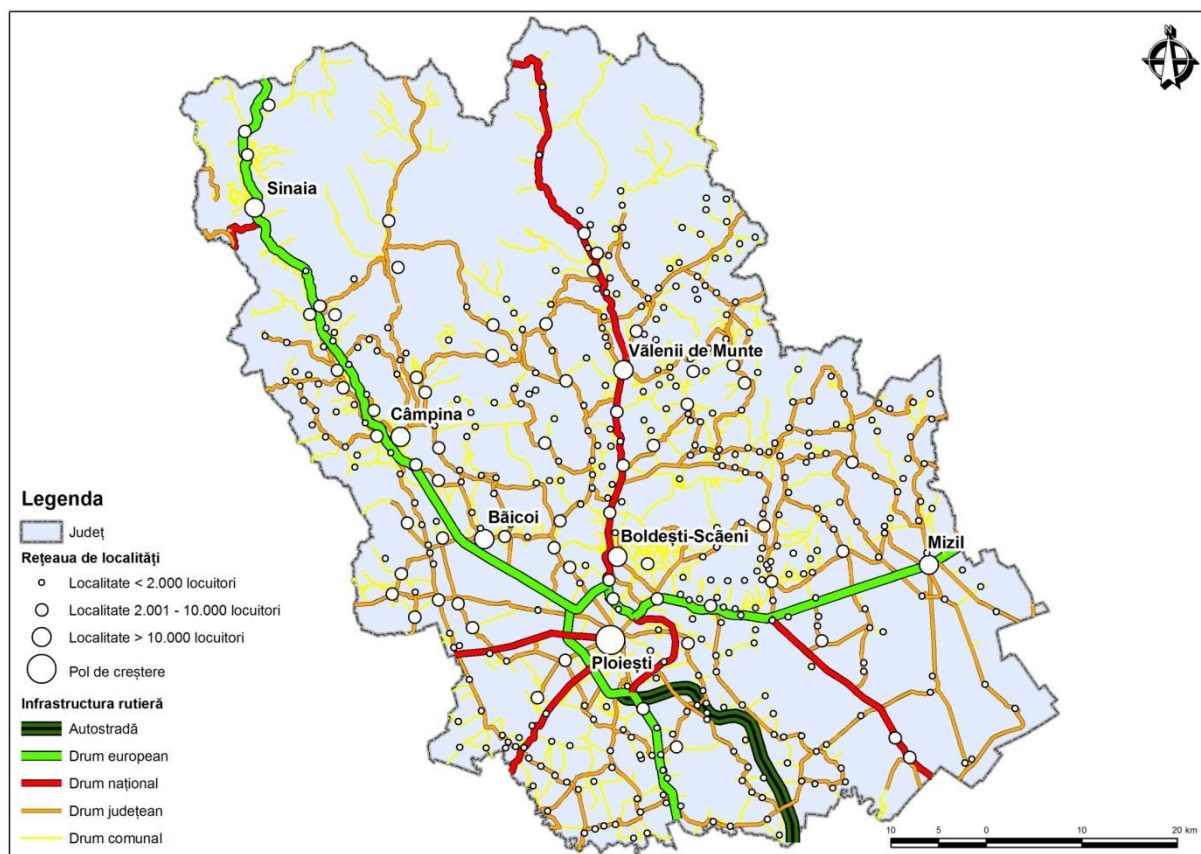


Figura 52 Ordonarea după prioritate a investițiilor în județul Prahova

#### 3.6.1.2 Criterii pentru prioritizarea investițiilor privind infrastructura de drumuri comunale

#196. În privința criteriilor de prioritizare a proiectelor de infrastructură de drumuri comunale, o etapă importantă în prioritizarea investițiilor o constituie etapa de determinare a eligibilității comunelor. Astfel, investițiile trebuie să abordeze în special comunele cu o populație de peste 1.000 de locuitori în detrimentul acelor comune cu o populație stabilă situată sub acest prag.

#197. Următoarele criterii sunt relevante pentru alocarea investițiilor la acest nivel:

- a.1) populația stabilă;

- a.2) densitatea populației;
- a.3) valoarea Indicelui de dezvoltare umană locală;
- a.4) valoarea Indicelui sustenabilității financiare a bugetului local.

#198. Harta de mai jos prezintă o prioritizare a proiectelor care țintesc infrastructura de drumuri comunale având la bază o aplicare a criteriilor stabilite mai sus.

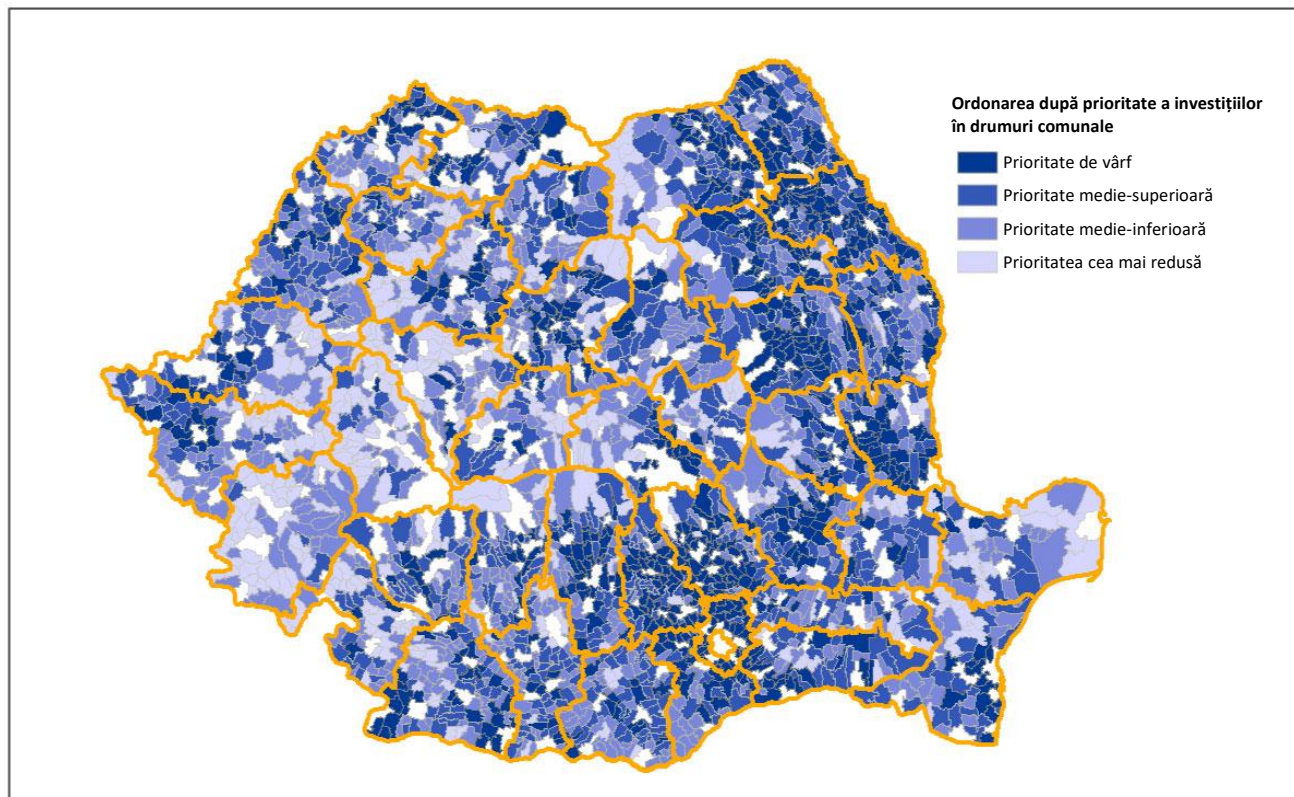


Figura 53 Ordonarea după prioritate a investițiilor în drumurile comunale în funcție de localitate

### 3.6.2 Criterii de prioritizare a investițiilor privind infrastructura de apă și apă uzată

#199. În ceea ce privește investițiile în domeniul apei și apei uzate, un model durabil constă în faptul că ordonarea după prioritate să nu fie realizată la nivel județean, ci la nivelul operatorului regional. Sectorul apei și al apelor reziduale este administrat, în principal, de operatori regionali și, ori de câte ori este posibil, este important să se încurajeze derularea de noi investiții în domeniul apei și apei uzate în cadrul operatorilor regionali. Aceasta ar continua să stimuleze economiile de scară și dezvoltarea durabilă a infrastructurii. Printre altele, acest lucru înseamnă că localitățile care dezvoltă astfel de proiecte ar trebui să intre într-o Asociație de Dezvoltare Intercomunitară, formată în jurul operatorului regional și, odată proiectul finalizat, ar trebui să transfere activitățile de funcționare, de întreținere și de gestionare a noii infrastructuri către operatorul regional.

#### 3.6.2.1 Criterii de prioritizare a investițiilor privind alimentarea cu apă

#200. Aceste criterii se împart în două categorii principale: criterii aplicabile proiectelor de la nivel județean și criterii aplicabile proiectelor de la nivel local.

**#201. Criterii de prioritizare a investițiilor de la nivel județean:**

- a.1) nevoia de investiție (valoare calculată conform Master Planurilor regionale, angajamentele existente pentru POS Mediu 2007-2013, PNDL, PNDR și pentru Fondul de Mediu);
- a.2) populație fără acces la alimentare cu apă;
- a.3) valoarea Indicelui de dezvoltare umană locală;
- a.4) valoarea Indicelui de sustenabilității financiare a bugetului local;
- a.5) accesibilitatea serviciilor (tariful apei).

**#202. Criterii de prioritizare a investițiilor la nivel de localitate:**

Un prim pas în identificarea acestor proiecte constă în stabilirea localităților cu o populație peste 50 de locuitori. Conform Acquis-ului UE în materie de apă, aceste localități ar trebui tratate cu prioritate în ceea ce privește alimentarea cu apă, localitățile cu o populație sub 50 de locuitori nefiind o prioritate.

- a.1) populația din localitate fără acces la apă furnizată în rețea;
- a.2) nivelul de dezvoltare al localității conform IDUL;
- a.3) valoarea Indicelui de sustenabilitate financiară a bugetului local;
- a.4) existența sau nu a localității într-un sistem regional din cadrul Master-Planului regional privind apa.

**3.6.2.2 Criterii de prioritizare a investițiilor privind infrastructura de apă uzată**

Aceste criterii se împart în două categorii: criterii aplicabile proiectelor de la nivel regional și criterii aplicabile proiectelor de la nivel local.

**#203. Criterii de prioritizare a investițiilor pentru nivelul regional**

- a.1) nevoia de investiții (nevoie calculată conform Master-Planurilor regionale și angajamentelor asumate de România);
- a.2) populație fără acces la sistemul de canalizare;
- a.3) valoarea Indicelui de dezvoltare umană locală;
- a.4) valoarea indicelui de sustenabilității financiare;
- a.5) accesibilitatea serviciului (tariful apei uzate raportat la venitul lunar mediu în regiune).

**#204. Criterii de prioritizare a investițiilor la nivel de localitate**

În privința modului de prioritizare a proiectelor dedicate infrastructurii de apă uzată, vor avea prioritate acele proiecte care merită o comunitate de cel puțin 2.000 de locuitori echivalenți.

- a.1) Contribuția proiectului la obținerea unei mai bune calități a corpurilor de apă;
- a.2) Populația din localitate fără acces la sistemul de canalizare;
- a.3) Nivelul de dezvoltare al localității așa cum este măsurat de Indicele dezvoltării umane locale;
- a.4) Valoarea Indicelui privind sustenabilitatea financiară conform bugetului local;
- a.5) Încadrarea sau nu a localității într-un sistem regional conform Master Planului regional de apă.

**3.6.2.3 Criterii de prioritizare a proiectelor privind infrastructura socială**

Alocarea fondurilor pentru patru tipuri de infrastructură socială (sănătate, educație, cultură, sport) la nivel județean și de localitate poate fi realizată pe baza următoarelor criterii de ordonare după prioritate:

**#205. Criterii de prioritizare a investițiilor în infrastructura de sănătate**

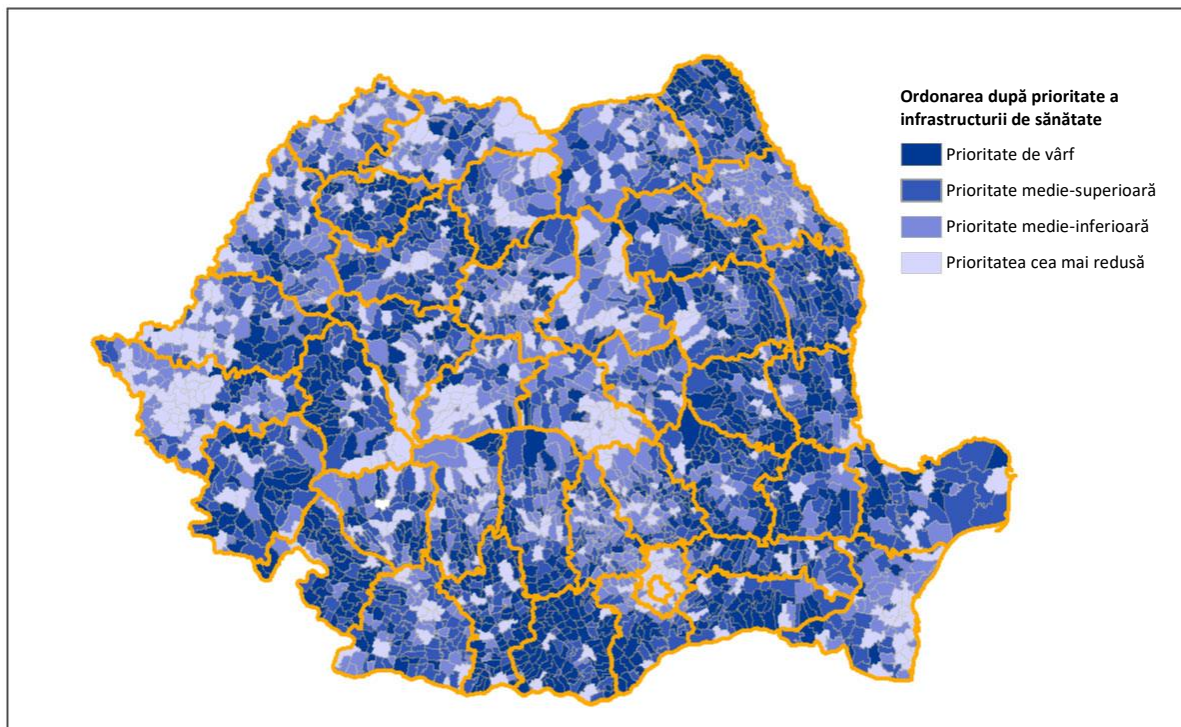
Criteriile de prioritizare a proiectelor privind infrastructura de sănătate sunt abordate pe două paliere, respectiv nivelul județean și nivelul de localitate.

**#206. Criterii de prioritizare la nivel de județ**

- a.1) speranța de viață;
- a.2) numărul de locuitori raportat la numărul de doctori;
- a.3) numărul de paturi în spitale raportat la 100 de locuitori;
- a.4) ponderea populației de peste 65 de ani din populația totală;
- a.5) numărul de locuitori raportat la numărul de farmacii.

**#207. Criterii de prioritizare la nivel de localitate**

- a.1) ponderea populației de peste 65 de ani din totalul populației;
- a.2) număr de locuitori raportat la numărul de doctori;
- a.3) număr de locuitori raportat la numărul de farmacii;
- a.4) distanța până la cel mai apropiat spital;
- a.5) rata medie a mortalității.



*Figura 54 Ordonarea după prioritate a infrastructurii de sănătate*

**#208. Criterii de prioritizare a proiectelor privind infrastructura educațională**

Proiectele din această categorie sunt prioritizate la nivel de județ și de localitate ținând cont de următoarele criterii:

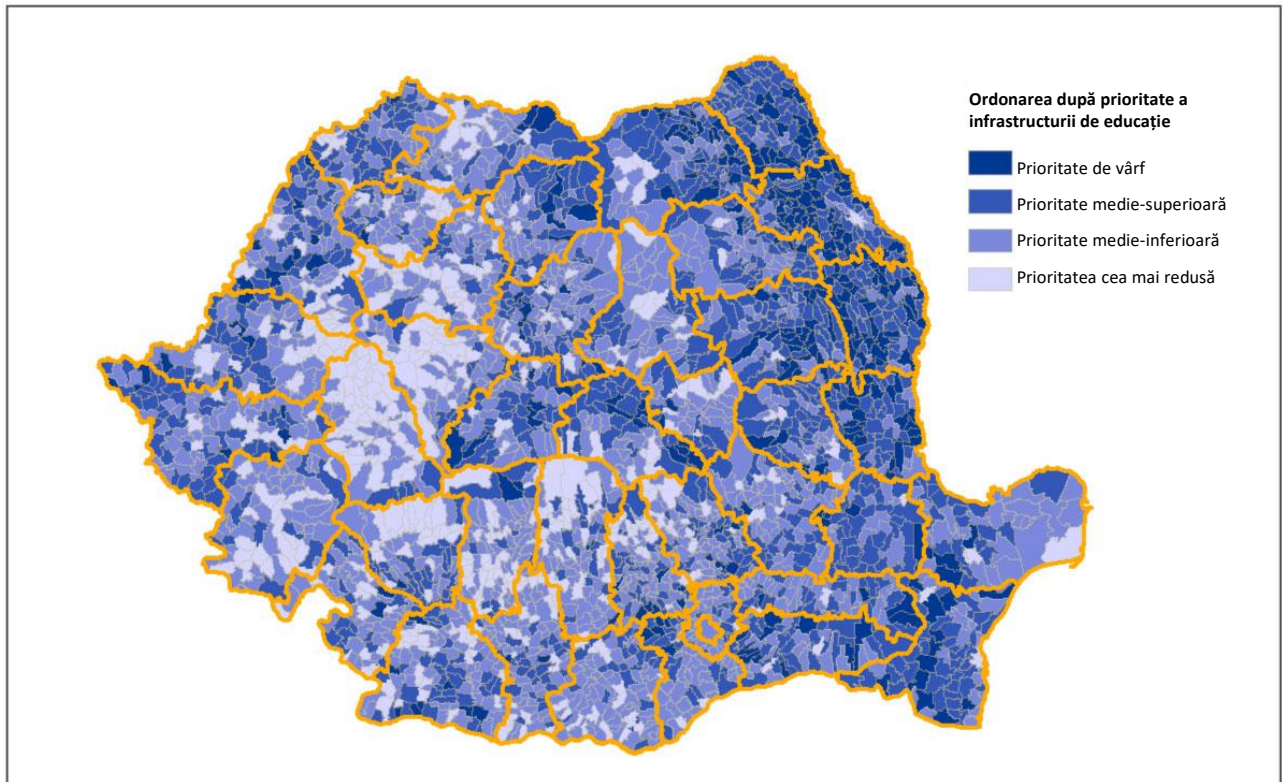
**#209. Criterii de prioritizare la nivel de județ**

- a.1) ponderea populației preșcolare și școlare din totalul populației;
- a.2) rata abandonului școlar;
- a.3) valoarea Indicelui de dezvoltare umană locală;
- a.4) valoarea Indicelui privind sustenabilitatea financiară a bugetului local;
- a.5) număr de computere raportat la 100 de elevi;
- a.6) număr de discipline sportive raportat la 1.000 de elevi.

**#210. Criterii de prioritizare a proiectelor la nivel de localitate**

- a.1) Numărul de copii cu vârstă școlară și preșcolară;
- a.2) Ponderea populației cu nivel de educație preuniversitară;
- a.3) Numărul de elevi raportat la numărul de clase disponibile;
- a.4) Valoarea Indicelui de dezvoltare umană locală.

Harta de mai jos prezintă comunele cu cea mai mare nevoie de investiții în infrastructura educațională, așa cum s-a stabilit pe baza criteriilor de ordonare după prioritate de mai sus.



*Figura 55 Ordonarea după prioritate a investițiilor în infrastructura educațională în funcție de localitate*

**3.6.2.4 Criterii de prioritizare a proiectelor privind infrastructura culturală**

Criteriile de alocare a investițiilor în infrastructura culturală se declină la nivel județean și la nivel de localitate. Astfel, pentru nivelul județean, pot fi utilizate următoarele criterii de alocare a investițiilor:

**#211. Criterii de prioritizare a infrastructurii la nivel județean**

- a.1) Număr de muzee;
- a.2) Număr de turiști;
- a.3) Număr de locuri de muncă în instituții sau firme private din domeniul artei;
- a.4) Număr de biblioteci publice;
- a.5) Valoarea Indicelui de dezvoltare umană locală;
- a.6) Valoarea Indicelui de sustenabilitate financiară a bugetului local.

**#212. Criterii de prioritizare la nivel de localitate**

- a.1) Numărul mediu de turiști;

- a.2) Număr mediu de vizitatori în muzee;
- a.3) Număr mediu de spectacole organizate;
- a.4) Număr mediu de cititori activi în bibliotecile publice;
- a.5) Valoarea Indicelui de dezvoltare umană locală;
- a.6) Valoarea Indicelui de sustenabilitate financiară.

Harta de mai jos prezintă comunele cu cea mai mare nevoie de investiții în infrastructura culturală, așa cum s-a stabilit pe baza criteriilor de ordonare după prioritate de mai sus.

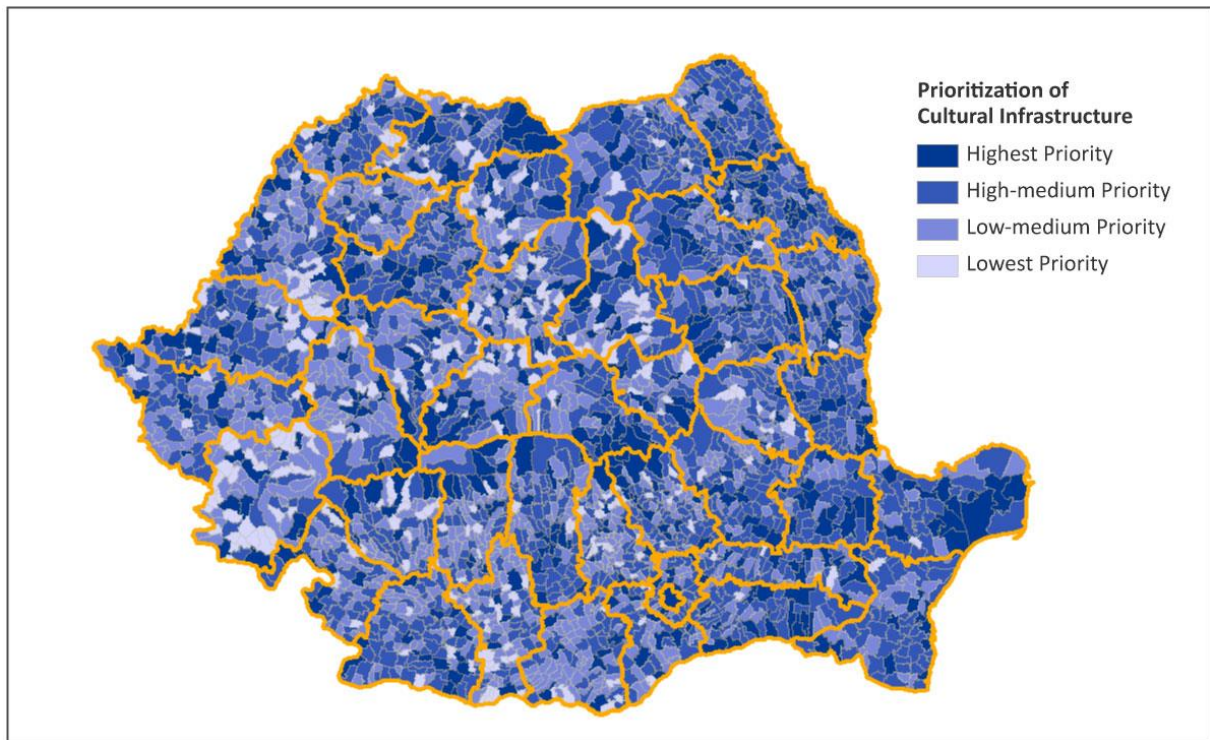


Figura 56 Nevoia de infrastructură culturală

### 3.6.2.5 Criterii de prioritizare a investițiilor în infrastructura sportivă

Alocările de investiții pentru nivelul județean sau de localitate în infrastructura sportivă ar trebui să țină cont de următoarele criterii:

#### #213. Criterii de prioritizare pentru nivelul județean

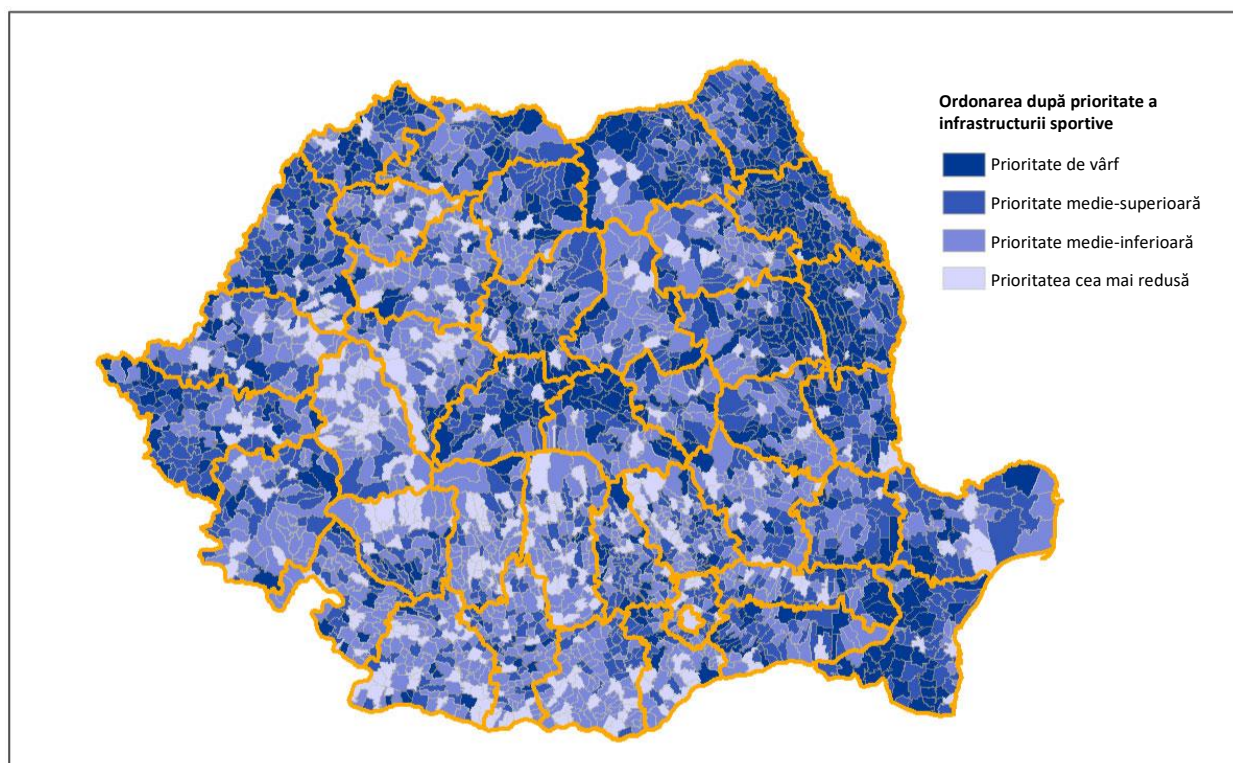
- a.1) Ponderea populației tinere din totalul populației;
- a.2) Număr de cluburi sportive;
- a.3) Număr de sportivi înregistrați;
- a.4) Valoarea Indicelui de dezvoltare umană locală;
- a.6) Valoarea Indicelui de sustenabilitate financiară a bugetului local.

#### #214. Criterii de prioritizare la nivel de localitate

- a.1) Ponderea populației tinere în totalul populației;
- a.2) Număr de săli de sport raportat la 1000 de locuitori;
- a.3) Număr de terenuri sportive raportat la 1000 de locuitori;
- a.4) Valoarea Indicelui de dezvoltare umană locală;
- a.5) Valoarea Indicelui sustenabilității financiare a bugetului local.



Harta de mai jos prezintă prioritizarea în ceea ce privește infrastructura sportivă la nivel de localitate.



*Figura 57 Ordonarea după prioritate a investițiilor în infrastructura sportivă în funcție de localitate*

## CAPITOLUL 4 - MĂSURI TERITORIALE

- #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 direcționare pentru documentațiile de amenajarea teritoriului și 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 pe două niveluri de operaționalizare: nivel național și nivelul zonelor specifice.**

### 4.1 Cadrul metodologic de operaționalizare a strategiei

- #5. Plecând de la cele **5 obiective generale** ale SDTR și de la obiectivele specifice subsumate fiecăruia dintre acestea, au fost definite **măsuri și acțiuni (exemple de proiecte)** pentru **nivelul național** încadrate în trei sisteme teritoriale (sistemul teritorial conectiv, sistemul teritorial de așezări, sistemul teritorial cu componente naturale) și pentru **nivelul zonal** având în vedere **6 categorii de teritorii vizate (zone urbane, rurale, montane, de frontieră, costiere și zone în declin)**, care să conducă la implementarea respectivelor obiective.
- #6. Toate **măsurile și acțiunile** au fost teritorializate, indicându-se care sunt sub-zonele (în general, la nivel de unitate administrativ - teritorială sau de areal geografic bine delimitat) care ar necesita intervenții prioritare, plecând de la nevoile existente la nivel local. Acestea au fost identificate pe baza unor criterii obiective (de ex. ponderea locuințelor cu acces la utilitățile publice, numărul monumentelor istorice atestate, suprafața medie a exploatațiilor agricole, structura ocupațională a populației) și indicate pentru fiecare acțiune în parte. Mai mult, aceste zone prioritare au fost reprezentate cartografic, în sistem GIS, pentru toate măsurile, astfel încât să faciliteze parcurgerea strategiei de către diferitele categorii de factori interesați.
- #7. Pentru fiecare măsură au fost indicate câteva exemple de proiecte, care îndeplinesc criteriile prezentate mai jos. Acestea au un rol orientativ, asigurând, pe de o parte, o mai bună înțelegere a conținutului măsurilor și acțiunilor SDTR, iar, pe de altă parte, servind și ca modele de urmat pentru cei interesați de implementarea unor proiecte similare. S-a urmărit cu prioritate selectarea unor exemple de proiecte mature, pentru care există deja un consens la nivelul actorilor implicați, incluse în strategii și planuri de la diferite niveluri teritoriale care beneficiază de studii de fundamentare, documentații tehnico-economice, etc.

#8. Pentru evaluarea încadrării oricărei propuneri de proiect în SDTR a fost concepută o grilă de evaluare cu 15 criterii, prezentată la finalul documentului, care ia în considerare aspecte precum: coerența cu obiectivele SDTR și cu alte strategii teritoriale sau sectoriale existente, încadrarea în tipurile de teritorii și de așezări vizate cu prioritate de SDTR și coerența cu problemele identificate la nivelul acestora (din cele 25 de studii care au stat la baza elaborării strategiei), integrarea principiilor de dezvoltare durabilă și de egalitate de șanse, existența unor resurse financiare pentru implementarea acestora, implementarea în parteneriat, etc.

- **Măsurile și țintele la nivel național**

#9. **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; sunt acele măsuri teritoriale care privesc sfera întregului teritoriu național și sunt încadrate în trei sisteme teritoriale, respectiv:

- **Măsuri pentru sistemul teritorial conectiv**

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.

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.

- **Măsuri pentru sistemul teritorial de așezări**

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.

- **Măsuri pentru sistemul teritorial cu componente naturale**

Sistemul teritorial cu componente naturale conține totalitatea resurselor naturale regenerabile și neregenerabile, împreună cu patrimoniul natural și varietatea geografică a spațiului României.

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.

- **Măsurile teritoriale la nivel zonal**

#10. 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, zona costieră, precum și zone cu deficiențe structurale/în declin.

#11. Având în vedere analiza diagnostic realizată în demersul de fundamentare a strategiei, au fost formulate măsuri și acțiuni pentru **zonele urbane, zonele rurale, zonele montane, zonele transfrontaliere și zona costieră.**

## 4.2 Măsurile teritoriale la nivel național

### 4.2.1 Măsurile pentru sistemul teritorial conectiv

- #12. Măsurile pentru sistemul teritorial conectiv au drept scop creșterea conectivității teritoriului național, precum și consolidarea legăturilor orașelor din România la rețeaua de localități urbane.

#### 4.2.1.1 Măsură – Creșterea conectivității teritoriului național la spațiul european.

- #13. 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.
- #14. 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.**
- #15. 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 din cauza infrastructurii rutiere subdezvoltate, aceasta fiind o barieră în fața dezvoltării și creșterii economice.
- #16. Deși studiile elaborate până acum recunosc ca problemă principală **lipsa unei autostrăzi care să lege România de vestul Europei**, aceasta nu este încă finalizată.
- #17. Din perspectiva creșterii schimburilor comerciale cu statele din afara UE, **România își propune 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 Republica Moldova, Serbia și Ucraina și nu numai, și cu țări mai îndepărtate ca Turcia, Rusia și Asia Centrală.
- #18. 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 să unească Viena și Budapesta, prin teritoriul românesc și prin Republica Moldova, de Odesa și Nordul Mării Negre, **reprezintă una din acțiunile importante pentru valorificarea poziției teritoriului național.**
- #19. 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.

- #20. 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.
- #21. 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 și a porturilor de 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.
- #22. De asemenea, ținând seama de faptul că municipiul Brăila este la intersecția direcțiilor nord-sud (Ucraina-Bulgaria-Turcia) și est-vest (Ucraina- Republica Moldova-Ungaria-Vestul Europei) este necesară modernizarea căilor rutiere, feroviare și realizarea unui pod peste Dunăre între Brăila și Tulcea, care ar scurta rutele cu sute de km. Zona Brăila-Galați, cu toate că este a doua aglomerare urbană după București, este cea mai puțin dezvoltată din punct de vedere al conectivității, cu toate că are posibilitatea de a fi un important nod de transport intermodal.
- #23. 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.

#### **4.2.1.2 Măsură – Îmbunătățirea conectivității la nivelul teritoriului național**

- #24. 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.
- #25. De asemenea, este necesară consolidarea legăturilor interregionale prin dezvoltarea infrastructurii de transport care asigură relațiile dintre principalele centre regionale.
- #26. 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.
- #27. 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.
- #28. 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.
- #29. 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.

- #30. Astfel, una din intervențiile majore în ceea ce privește infrastructura conectivă o reprezintă **finalizarea autostrăzii A1 (coridorul IV) și a autostrăzii 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. Conform modelului gravitațional elaborat în cadrul Raportului Băncii Mondiale **Orașe Competitive - Remodelarea geografiei economice a României**, s-a constatat de asemenea necesitatea unei conexiuni între Brașov și Sibiu, pentru întărirea sinergiilor puternice dintre cele două orașe.
- #31. 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. Totodată, este necesară luarea în considerare a necesității modernizării legăturii rutiere între București și Regiunea de Dezvoltare Nord-Est României în vederea asigurării accesului rapid către frontiera cu Ucraina, ca proiect major ce contribuie la dinamizarea zonei la nivelul teritoriului național. Regiunea de Dezvoltare Nord-Est este una dintre zonele cele mai puțin dezvoltate din România, iar modernizarea rutei existente 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 masei economice datorită conexiunilor mai bune ar fi benefică pentru orașele din zonă (ex. Iași, Bacău, Vaslui, Piatra Neamț, Suceava, Botoșani, Roman).
- #32. Alte două regiuni mai puțin dezvoltate în comparație cu celelalte sunt Regiunea de Dezvoltare cea de Sud și Regiunea de Dezvoltare Sud-Vest, care pot beneficia de îmbunătățirea infrastructurii rutiere prin construirea Autostrăzii Pitești-Craiova. 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. Astfel, se poate obține un efect de **concentrare economică și demografică prin conectarea a 3 dintre principalii poli urbani naționali dar și o interconectare a zonelor mai dezvoltate cu cele mai puțin dezvoltate**.
- #33. Se constată că lipsa unei infrastructuri rutiere cu caracteristici tehnice care să permită accesul rapid pe ruta București-Alexandria-Craiova-Drobeta Turnu-Severin are un impact negativ asupra potențialului de dezvoltare a zonei de sud a României. O astfel de legătură ar asigura conectivitatea între cele două ramuri ale coridorului IV din România fapt ce are ca efect atragerea de investiții și asigurarea condițiilor necesare pentru susținerea unei axe de dezvoltare urbană pe această direcție cu potențial de polarizare și zona de nord a Bulgariei.
- #34. Necesitatea și importanța acestui proiect au fost relevate și de cercetările întreprinse de experții Băncii Mondiale în cadrul Raportului **Orașe Competitive - Remodelarea geografiei economice a României** subliniind faptul că cea mai directă legătură rutieră care conectează Sofia de București este cea care trece prin Alexandria-Turnu Măgurele-Nicopole-Plevna. Această rută trece prin Turnu Măgurele, fapt ce justifică necesitatea dezvoltării unei infrastructuri de trecere peste Dunăre (pod).
- #35. În ciuda faptului că orice nou punct de trecere de la o țară la alta ar trebui, în principiu, să conducă la beneficii comerciale mutuale, podul recent inaugurat între Calafat și Vidin este situat în afara oricărei rute comerciale majore din România. În fapt, acest pod unește două dintre cele mai slab dezvoltate regiuni din cele două țări.

- #36. În acest context, ruta ce leagă orașele Sofia și București prin Turnu Măgurele are mai multă utilitate pentru România, cu atât mai mult cu cât facilitează legătura cu viitoarea autostradă Hemus din Bulgaria.
- #37. Proiectul de modernizare a rutelor existente în vederea creșterii accesibilității orașelor din sudul României, în condițiile respectării normelor europene privind securitatea transporturilor contribuie în mod semnificativ la atingerea obiectivelor naționale privind competitivitatea și coeziunea teritorială și este concordant cu politicile europene privind dezvoltarea regională și transporturile.
- #38. Se apreciază că impactul este major, atât la nivel local prin conectarea zonelor mai puțin dezvoltate cu cele mai dezvoltate, cât și la nivel național prin asigurarea unei accesibilități și conectivități pentru toată zona de sud a României, dar și la nivel transfrontalier și macroregional prin asigurarea premiselor pentru polarizarea de către axa de dezvoltare Craiova-București-Constanța a zonei de Nord a Bulgariei și punerea accentului pe valorizarea potențialului Dunării și Mării Negre.
- #39. Conform prevederilor legislației europene și a obligațiilor României ca stat membru a Uniunii Europene, rețeaua rutieră TEN-T centrală în România va trebui finalizată la nivel de autostradă sau drum expres până la finalul anului 2030.
- #40. În acest sens, realizarea legăturilor rutiere rapide între orașele din sudul României este un proiect care se încadrează în prioritățile UE privind politica de transport având în vedere faptul că segmentul Calafat – Craiova – Alexandria – București face parte din rețeaua TEN-T centrală, având astfel prioritate în realizare față de alte segmente ale rețelei incluse în categoria TEN-T globală.
- #41. Un punct central al trebuie să îl constituie îmbunătățirea legăturilor transcarpatice, în special în cuprinsul Carpaților Orientali. Dintre traseele propuse menționăm: Satu Mare-Baia Mare-Mireșu Mare-Dej-Bistrița-Vatra Dornei-Suceava și Târgu Mureș-Iași-Ungheni, prioritară fiind cea de-a doua rută. Pentru ambele trasee, infrastructura de transport, în acest moment, este deficitară. Modernizarea legăturilor rutiere 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. De asemenea, un alt proiect important cu impact asupra creșterii atractivității turistice a teritoriului constă în finalizarea șoselei Transalpina (Dn. 67C – comuna Voineasa).
- #42. 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 și 16 minute. Această situație este valabilă pentru mai multe rute. Procentul liniilor scadente la reparații este de 50,8%.
- #43. 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 (stabilită 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 de Dezvoltare Nord-Est.
- #44. 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 metropolitană de transport a celor trei municipii, realizând transferul ușor de la un mijloc de transport la altul.

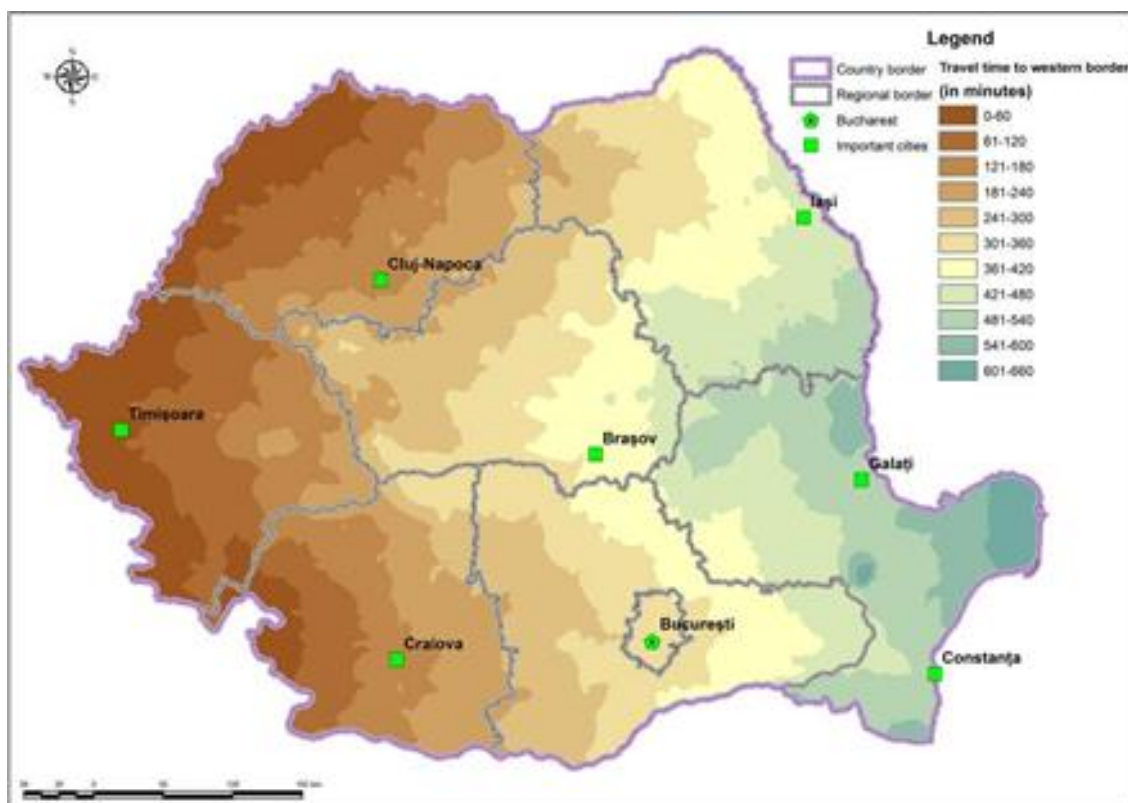


Figura 58. Accesibilitate spre frontiera de vest luând în considerare infrastructura disponibilă la ora actuală

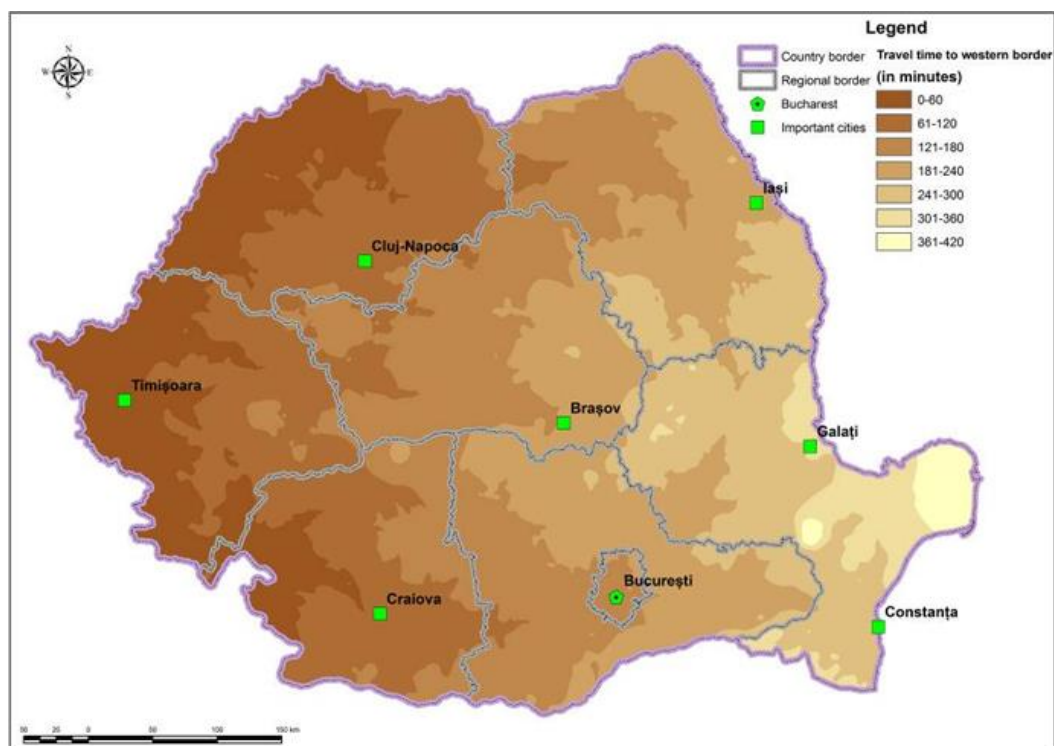




Figura 59. Accesibilitate spre frontiera de vest luând în considerare infrastructura propusă  
(Sursa: Raportul Băncii Mondiale **Orașe competitive – Remodelarea geografiei economice a României** realizat în cadrul proiectului MDRAP “Consolidarea capacității de planficare spațială, precondiție pentru dezvoltarea urbană” finanțat prin Programul Operațional Asistență Tehnică 2007 – 2013)

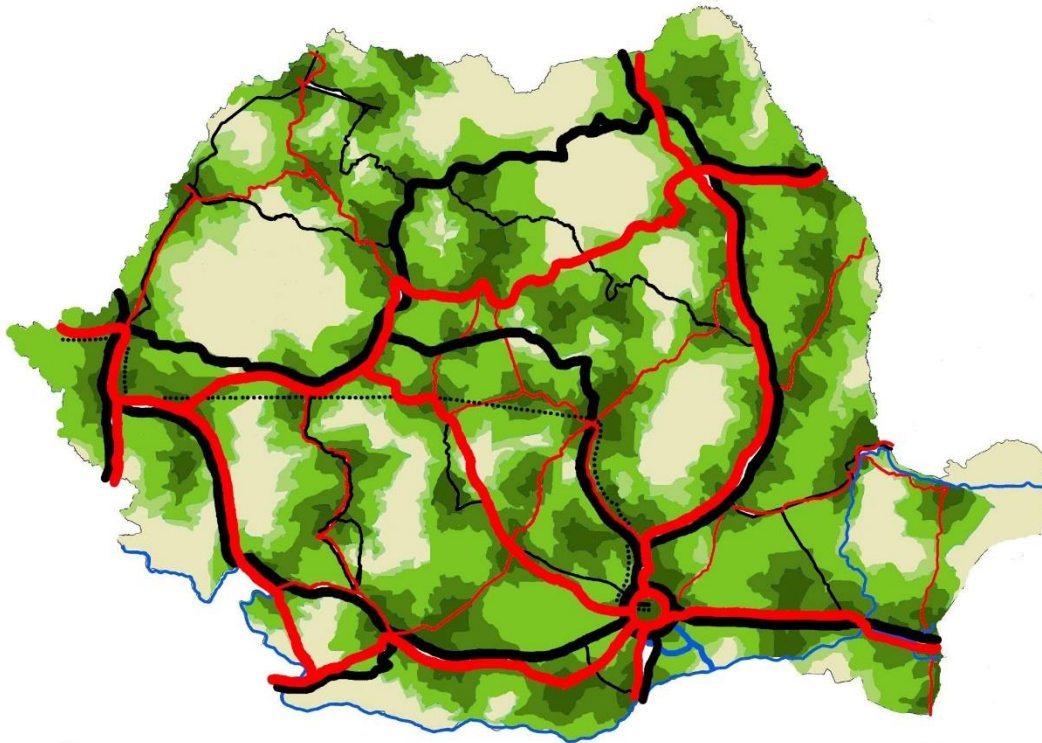


Figura 60. Accesibilitate locală și conectivitate națională – orizont 2035

#### 4.2.2 Măsuri pentru sistemul teritorial de așezări

- #45. 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.
- #46. 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.
- #47. 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.

#48. 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.

#49. În plan operațional, intervențiile publice care vizează sistemul teritorial de așezări se concentrează pe realizarea următoarelor măsuri teritoriale cu aplicabilitate la scară națională:

#### **4.2.2.1 Măsură – Sprijinirea proceselor de dezvoltare localizate la nivelul axelor de dezvoltare de la nivel național și macroregional.**

#50. 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.

#51. 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:**

- #52. 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.
- #53. 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.

#### **4.2.2.2 Măsură – Consolidarea sistemelor urbane cu potențial de creștere și realizarea unei conectivități crescute a acestora cu localitățile din aria funcțională urbană**

- #54. Pentru stimularea grupării unităților administrativ teritoriale în jurul unor centre urbane și pentru consolidarea formelor de colaborare și cooperare teritorială urban-urban și urban-rural în vederea asigurării de servicii de interes general și tehnico-edilitare, clasificarea ariilor funcționale din România se face în funcție de aria de polarizare a localității nucleu și de dimensiunea demografică a acesteia.
- #55. Ariile funcționale constituite în jurul municipiilor și a orașelor cu peste 20.000 locuitori sunt arii funcționale urbane, respectiv arii în care predomină – de regulă - caracteristicile urbane: activități preponderent terțiare și secundare, densitate mai ridicată a locuirii, un nivel relativ ridicat de echipare tehnică și social.
- #56. Aria metropolitană a capitalei este formată în jurul municipiului București, poate cuprinde în întregime regiunea de dezvoltare București – Ilfov și chiar o zonă mai extinsă în limitele zonei de influență extinse.
- #57. Aglomerațiile urbane de rang I sunt entități teritoriale formate din două sau mai multe orașe / municipii alăturate / contigue (de tip conurbație / interurbație), a căror populație urbană depășește 250.000 locuitori, împreună cu comunele alăturate (prima și a 2-a centură); cel puțin unul dintre municipii are peste 200.000 locuitori. La nivelul sistemului urban Galați și Brăila, între Brașov și localitățile urbane și rurale înconjurătoare există legături ce necesită a fi consolidate în scopul dezvoltării comune.
- #58. Aglomerații urbane de rang II sunt formate din două sau mai multe orașe alăturate / contigue (de tip conurbație / interurbație), a căror populație urbană depășește 150.000 locuitori, împreună cu comunele alăturate (prima centură); cel puțin unul dintre municipii are peste 100.000 locuitori. Este necesară consolidarea legăturilor de transport dintre Ploiești, Pitești, Baia Mare, Târgu Mureș, Sibiu și orașele, respectiv comunele din jurul acestora sau la nivelul sistemului urban Suceava-Botoșani.
- #59. Aglomerațiile urbane de rang III includ două sau mai multe orașe / municipii alăturate / contigue (de tip conurbație / interurbație), a căror populație urbană depășește 75.000 locuitori, împreună cu comunele alăturate (prima centură); cel puțin unul dintre municipii are peste 50.000 locuitori (ex. Deva-Hunedoara-Orăștie).
- #60. 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, inclusiv dublarea căii ferate existente între cele două orașe și construirea unui pod nou peste râul Mureș în exteriorul Municipiului Arad.

- #61. 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.
- #62. 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.

#### **4.2.2.3 Măsură – Revizuirea modelului de clasificare a municipiilor și orașelor din România și dezvoltarea unor instrumente de sprijinire a dezvoltării specifice potențialului acestora**

- #63. 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.
- #64. 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 sistem de clasificare a localităților urbane în funcție de rolul lor teritorial, clasificare care să răspundă nevoilor actuale de dezvoltare a orașelor și care să asigure o dezvoltare echilibrată a teritoriului național.
- #65. Utilitatea unei astfel de clasificări 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.
- #66. Având în vedere rolul teritorial al orașelor conferit de statutul administrativ, poziția geografică, poziția în rețeaua de localități, nivelul de echipare și dotare, valențele de natură culturală și ecologică, au rezultat patru modele de dezvoltare urbană cu relevanță pentru planificarea dezvoltării rețelei de localități în perspectiva orizontului de timp 2035:

##### **Modelul metropolelor competitive**

- #67. Acestea sunt situate pe rute majore de transport, dezvoltate economic, având influență la nivel european, identitate istorică și culturală bine definită. Municipiul București 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. Acest model trebuie aplicat și municipiilor poli regionali principali cu potențial transnațional, municipii de importanță națională și transnațională: Cluj - Napoca, Constanța, Iași, Timișoara, Craiova.
- #68. Printre proiectele posibile pentru aceste orașe se numără: extindere infrastructură aeroportuară/portuară, dezvoltarea nodurilor intermodale și a terminalelor intermodale/cargo la aeroporturi, 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)**

- #69. Celelalte reședințe de județ (poli regionali secundari și poli principali la nivel județean) 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. Printre proiectele posibile pentru aceste orașe 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 municipiilor poli regionali principali cu potențial transnațional (filiale), modernizare campusuri universitare, modernizare și dotare secții spitale.

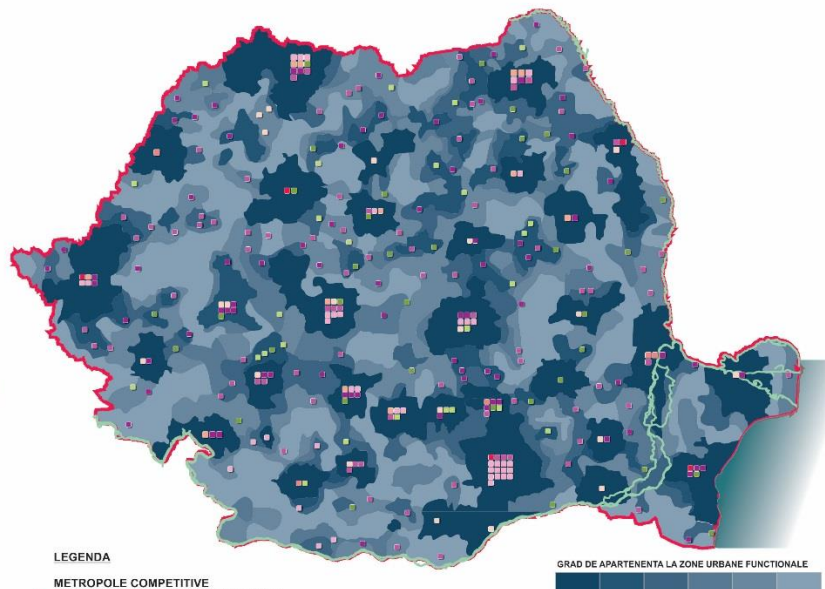
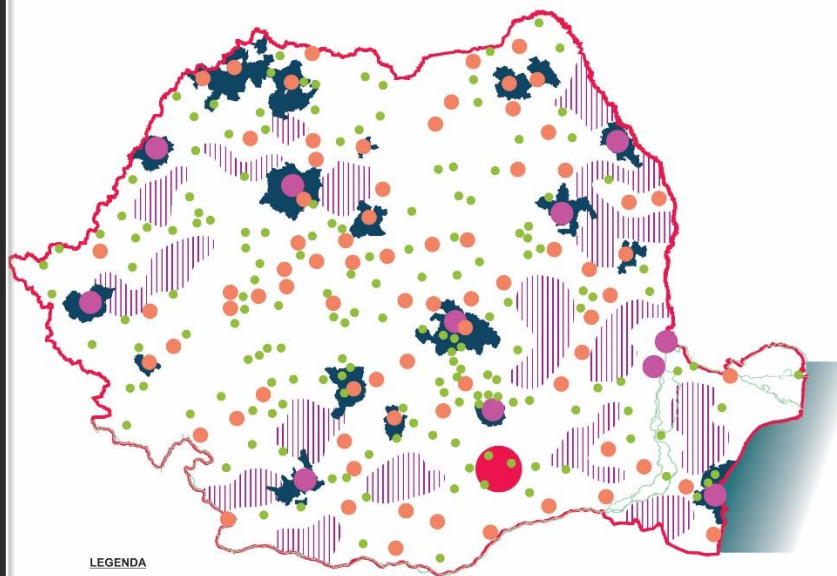
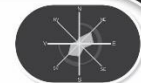
#### **Modelul centrelor urbane cu profil specializat**

- #70. Municipiile și orașele centre urbane cu profil specializat dețin importanță locală, unele având caracter monofuncțional 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. Predomină orașele mici (între 10.000 și 20.000 locuitori), dar sunt incluse și orașe mijlocii cu funcții specializate.
- #71. Printre proiectele posibile 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 activități piscicole în localitățile cu tradiție.

#### **Modelul centrelor locale**

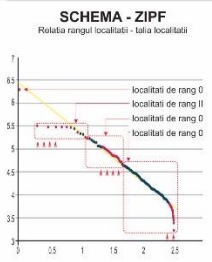
- #72. Sunt municipii și orașe mici (unele fiind centre urbane cu rol zonal) și foarte mici, care au acces la cel puțin un sistem de transport. Majoritatea au profil mixt. Printre proiectele posibile adresate acestor orașe se numără: reabilitare/dotare licee și școli, modernizarea unităților medicale, 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.

# RETEAUA DE LOCALITATI URBANE

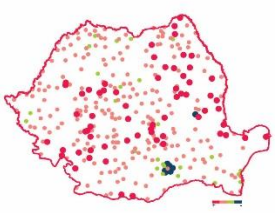


## SITUATIA EXISTENTA

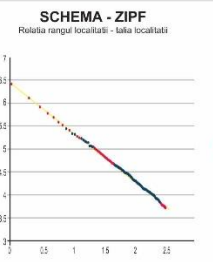
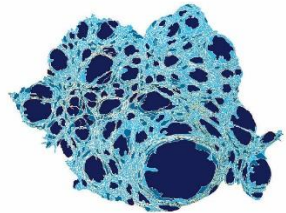
## SITUATIA PROPUSA



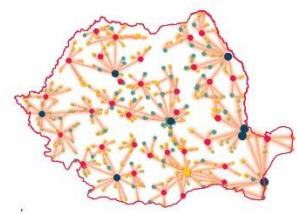
### DESCRESTEREA POPULATIEI



### ANAMORFOZA DENSITATEA POPULATIEI



### RETEA DE DEZVOLTARE POLICENTRICA



### AXE DE DEZVOLTARE

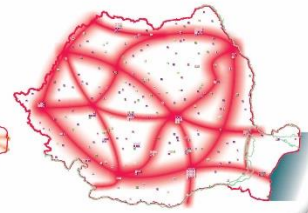


Figura 61. Zone urbane functionale, orase competitive și coezive – orizont 2035

### 4.2.3 Măsuri pentru sistemul teritorial al componentelor naturale

- #73. Măsurile teritoriale din sfera resurselor naturale, mediului și schimbărilor climatice sunt de o importanță deosebită pentru planificarea teritorială, obiectivul de asigurare al unei dezvoltări durabile fiind prezent în toate planurile și strategiile de dezvoltare cu impact teritorial.
- #74. 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.
- #75. Având la bază caracterul integrator al SDTR și al activității de amenajarea teritoriului, măsurile cu ținte privind zonele naturale urmăresc formularea unor răspunsuri integrate în profil teritorial pentru provocările legate de potențialul natural și riscurilor la care mediul înconjurător este supus.
- #76. 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.
- #77. 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).
- #78. 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.
- #79. 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.

#### 4.2.3.1 Măsură – Realizarea de amenajări tehnice pentru valorificarea potențialului de energie regenerabilă a teritoriului național.

- #80. 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%.
- #81. 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.
- #82. 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.
- #83. Construcția amenajărilor tehnice pentru valorificarea surselor de energie regenerabilă va crește reziliența României în caz de criză energetică prin diminuarea dependenței față de importuri.

#### **4.2.3.2 Măsură – Extinderea și reabilitarea infrastructurii de transport a energiei în scopul asigurării unei conectări eficiente a localităților și consolidarea capacității de export**

- #84. 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 aparataj produs 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%.
- #85. 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.

#### **4.2.3.3 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.**

- #86. 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.
- #87. Unul din proiectele de importanță deosebită constă în amenajarea circuitului cicloturistic Baziași-Tulcea, parte a proiectului „EUROVELO”.

#### **4.2.3.4 Măsură – Dezvoltarea rețelelor turistice în scopul valorificării peisajelor unice din cadrul siturilor Natura 2000.**

- #88. 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.
- #89. 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.



#### **4.2.3.5 Măsură - Elaborarea unor planuri de management care să reglementeze inclusiv practicarea turismului în perimetrul și în proximitățile ariilor protejate în vederea stopării degradării peisajelor.**

- #90. 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 campingul 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.
- #91. România dispune de resurse naturale variate atât datorită reliefului diversificat cât și poziționării geografice în cadrul continentului european.
- #92. 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 biomi: păduri temperate de conifere, păduri temperate de foioase, pășuni, sisteme montane mixte și lacuri.
- #93. 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 nepuizabile: 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.
- #94. 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.
- #95. Principalul dezavantaj al exploatării acestor resurse este legat de poluarea mediului. O parte dintre aceste resurse au fost sau sunt în continuare exploatate 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.).
- #96. 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 de mobilitate.
- #97. Schimbările climatice vor antrena din ce în ce mai mult pierderea biodiversității, afectând negativ ecosistemele, inclusiv pe cele marine și având un impact semnificativ asupra serviciilor aferente de care depinde societatea. Ecosistemele joacă un rol direct în reglarea climei, pădurile, turbăriile, zonele umede și adâncul mărilor oferind capacități semnificative de stocare a carbonului. Pădurile sunt o verigă esențială în ciclul global al carbonului, datorită capacității lor de a extrage CO<sub>2</sub> din atmosferă și de a-l stoca în biomasa proprie și în sol, comportându-se ca un rezervor. Creșterea suprafeței acestora și menținerea lor într-o structură corespunzătoare și o stare fitosanitară bună contracarează concentrațiile din ce în ce mai mari de gaze cu efect de seră din atmosferă și influențează în mod pozitiv microclimatul și implicit culturile agricole și așezările umane. Pe de altă parte, degradarea pădurilor și/sau conversia destinației forestiere a terenurilor către alte folosințe poate genera emisii importante de gaze cu efect

de seră ca urmare a degradării biomasei și/sau a mineralizării materiei organice din sol, transformându-le într-o sursă de CO<sub>2</sub>. 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.

#### **4.2.3.6 Măsură – extinderea și dezvoltarea infrastructurii de colectare a apelor uzate.**

- #98. 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.

#### **4.2.3.7 Măsură - Protejarea habitatelor naturale în fața schimbărilor climatice.**

- #99. 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, fără a afecta populația privind expunerile la riscurile provocate de fenomene meteorologice și hidrologice extreme.

#### **4.2.3.8 Măsură: Prevenirea riscurilor naturale**

- #100. 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).
- #101. 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, conservarea și utilizarea durabilă a 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 a 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.
- #102. **Acțiuni:** Elaborarea de hărți ale riscurilor de fenomene meteorologice și hidrologice extreme și elaborarea unor planuri de măsuri pentru prevenirea și contracararea efectelor acestora (Planul National de Management și Planurile de Management bazinale, Planurile de Amenajare, Planul pentru Prevenirea Protecția și Diminuarea Efectelor Inundațiilor, Planul de Management al Riscului la Inundații - care au impact privind utilizarea terenului, gestionarea resurselor de apă și asigurarea infrastructurii de alimentare cu apă, canalizare și epurare).

#### **4.2.3.9 Măsură - Consolidarea planificării și a managementului integrat în zona costieră**

#103. 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). De asemenea, pe termen scurt și mediu este necesară crearea condițiilor legislative și instituționale în vederea desfășurării activității de amenajare a spațiului maritim, în concordanță cu prevederile Directivei 2014/89/UE de stabilire a unui cadru pentru amenajarea spațiului maritim.

#### **4.2.3.10 Măsură - Dezvoltarea spațiilor verzi la nivel urban și a centurilor verzi în jurul marilor orașe.**

#104. Organizația mondială a sănătății recomandă ca spațiile verzi la nivel urban, unde să se poată face și **activități** sportive, să fie la cel puțin 15 minute de mers pe jos de zonele de locuit. Procesele de retrocedare a spațiilor verzi dintre blocuri urmată de construirea din ce în ce mai densă la nivel urban, concomitent cu invadarea spațiului public și a spațiilor verzi cu mașini pentru care nu există locuri de parcare a dus la diminuarea drastică a spațiilor verzi cu precadere în marile ansambluri de locuit.

#105. Este necesară realizarea unor procese de planificare a spațiilor publice și dezvoltare unei rețele de spații verzi, la nivel de ansambluri de locuit și la nivelul orașelor. Totodată, cercetările europene indică faptul că o rețea de spații verzi planificată coerent la nivel urban reprezintă și o bună măsură de adaptare a orașului la schimbările climatice.

#106. Referitor la centurile verzi este necesară atât prevederea acestora în documentele de planificare cât și operaționalizarea acestora prin măsuri juridice sau fiscale.

#### **4.2.3.11 Măsură: Protecția, valorificarea și dezvoltarea socio-economică a „regiunii Deltei Dunării”**

#107. Regiunea Deltei Dunării include Rezervația Biosferei „Delta Dunării” și aria învecinată și se compune din municipiul Tulcea, patru orașe (Babadag, Isaccea, Măcin și Sulina) și treizeci și două de comune. Delta propriu-zisă ocupă 3.510 km<sup>2</sup> și zona golfului din jurul lacului Razim-Sinoe (1.015 km<sup>2</sup>), inclusiv 863 km<sup>2</sup> de lacuri. Populația conform recensământului din 2011, a fost de 183.822 locuitori în regiunea Deltei Dunării, în care se va implementa investiția teritorială integrată Delta Dunării. Din aceștia, 170.345 locuitori trăiesc în județul Tulcea, iar 13.477 locuitori în județul Constanța.

#108. Cel mai mare oraș și capitala județului, Tulcea, care are 73.707 de locuitori în baza recensământului din 2011, este adesea numit Poarta Deltei Dunării, fiind convenabil situat la punctul în care Dunărea se împarte în trei brațe formând vastele zone umede dintre orașul Tulcea și Marea Neagră. Delta Dunării și împrejurimile sale constituie una din cele mai izolate zone din România. Dată fiind poziționarea județului - frontiera cu Ucraina la nord și aproximativ 3.000 m<sup>2</sup> de teren mlăștinos care se extind în Marea Neagră la est. Teritoriul pune în evidență o serie de provocări specifice a căror rezolvare necesită investiții în domenii multiple, precum: social, cultural, economic, de transport și administrativ.

#109. În acest context, una din măsurile stabilite la nivelul Strategiei de dezvoltare teritorială a României urmărește realizarea unei investiții teritoriale integrate în zona de referință, în baza unei Strategii Integrate de dezvoltare durabilă a Deltei Dunării.

#110. Astfel, viziunea de dezvoltare propusă pentru Delta Dunării în procesul de elaborare a acestei strategii are în vedere pentru Rezervația Biosferei Delta Dunării crearea unei „Delte vii” (un teritoriu în care oamenii trăiesc și muncesc), cu un sprijin echilibrat acordat mediului înconjurător și comunității; o economie locală sănătoasă, durabilă, bazată pe natură și turism cultural; și care să includă un proces de

planificare (rezidenți, administrații, mediu de afaceri). Viziunea pentru zonele înconjurătoare are în vedere dezvoltarea unei agriculturi și a unui mediu de afaceri dinamic, cu rețea de centre de servicii urbane și cu un sector turistic integrat în atracțiile Deltei Dunării.

## 4.3 Măsurile teritoriale integrate la nivel zonal

### 4.3.1 Măsurile teritoriale pentru zonele urbane

#111. 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 vocație internațională 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.

#112. 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.

#### 4.3.1.1 Măsură – Dezvoltarea și diversificarea infrastructurii de transport între orașele mari (cu o populație peste 100.000 de locuitori) și zona de influență urbană.

#113. România, având una dintre cele mai mici ponderi a persoanelor care locuiesc în mediul urban în Europa, trebuie să încurajeze creșterea gradului de urbanizare, beneficiind astfel de avantajele conferite de concentrarea de capital uman.

#114. Orașele sunt parte a sistemelor urban-rurale. Cu cât aceste sisteme sunt mai integrate și mai sinergice, cu atât orașele-nucleu devin mai eficiente.

#115. 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.

#116. Prin urmare, unele unități administrativ-teritoriale din imediata vecinătate a orașelor 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.

#117. **Acțiuni:**

1. Înființarea de trasee de cale ferată ușoară care să lege centrul orașelor mari de aeroporturi și de localitățile din zonele polarizate, inclusiv cu utilizarea infrastructurii feroviare existente sau a tehnologiei monoșină/monorail: Timișoara, Brașov, Cluj-Napoca, Botoșani-Suceava, Târgu Mureș, Brăila – Galați, Sibiu;
2. Realizarea de variante de ocolire pentru o serie de orașe precum: Timișoara (variantele nord și sud, centura Florești), Cluj-Napoca (variantele nord și sud, centura Florești), Iași (variantele trafic ușor), Bacău, Târgu Mureș

- (varianta est), Oradea (inel de centură integrat), Braşov (varianta de ocolire Săcele-Hărman-Bod-Hălciu-Dumbrăviţa-Vlădeni), Sibiu (varianta sud), Craiova (varianta sud), Botoşani, Galaţi, Ploieşti (DN1-DN 72), Piteşti (varianta vest), Arad (varianta est), Baia Mare (reabilitare şi modernizare);
3. Extinderea pistelor de biciclete care să facă legătura între centrul urban şi zona de influenţă urbană, inclusiv înfiinţarea de staţii de închiriere şi dotarea autobuzelor cu suporturi de biciclete: Craiova, Braşov, Baia Mare, Oradea, Botoşani, Arad, Sibiu, Satu Mare, Timişoara, Târgu Mureş, Ploieşti, Iaşi, Galaţi, Brăila;
  4. Înfiinţarea de trasee expres de transport în comun ecologic între oraşele mari şi aeroporturile care le deserveşc: Iaşi, Craiova, Sibiu;
  5. Extinderea capacităţilor aeroportuare pentru transportul de mărfuri;
  6. Sprijinirea dezvoltării infrastructurii de alimentare cu energie electrică a autovehiculelor prin dezvoltarea punctelor de încărcare.

#118. Aceste investiţii se vor realiza în strânsă corelare cu **Planurile de Mobilitate Urbană Integrate** ale oraşelor vizate, cele pentru cei 7 poli de creştere şi Municipiul Bucureşti fiind deja în curs de elaborare cu sprijinul BERD.

#119. **Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Trecerea în subteran a liniilor de cale ferată din municipiul Timişoara şi înfiinţarea unei linii de tren metropolitan între staţiile Timişoara Nord – Timişoara Est;**
- **Proiect - Construcţia variantei de ocolire a municipiului Galaţi;**
- **Proiect - Reţea de staţii self-service de închiriere a bicicletelor în Zona Metropolitană Botoşani;**
- **Proiect – Realizarea unei platforme cargo la nivelul Aeroportului Internaţional Avram Iancu;**
- **Dezvoltarea unor puncte de alimentare cu energie electrică a autovehiculelor, cu precădere la nivelul marilor oraşe.**

**4.3.1.2 Măsură – Extinderea şi dezvoltarea infrastructurii de utilităţi publice în vederea conectării şi asigurării accesului populaţiei din zonele urbane şi zonele de influenţă urbană la servicii de calitate.**

#120. 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 aceşti factori se pot număra: caracteristicile habitatului, oportunităţile zonei, echiparea tehnico-edilitară şi accesul la facilităţile socio-culturale.

#121. Tendinţele demografice din ultimii ani evidenţiază o dinamică pozitivă a populaţiei în localităţile din aria de influenţă a marilor centre urbane. Printre factorii care au determinat această concentrare de populaţie în zonele de influenţă urbană se numără disponibilitatea şi preţul relativ scăzut al terenurilor din intravilanul localităţilor, dar şi localizărilor de centre comerciale sau a altor firme.

#122. În pofida acestei concentrări semnificative de populaţie, calitatea infrastructurii de acces şi a infrastructurii de utilităţi publice, subdimensionarea acesteia în raport cu nevoile reale, precum şi absenţa acestora reprezintă factori cu un impact important asupra calităţii vieţii populaţiei.

#123. Aceste fenomene sunt mai pregnante la nivelul oraşelor 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 priveşte 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 localităţilor.

- #124. 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.
- #125. 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, dar și al sistemelor de iluminat public.
- #126. 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. De asemenea, este necesară modernizarea sistemului de iluminat public, prin înlocuirea corpurilor existente cu unele eficiente energetic, precum și asigurarea, cel puțin parțială, a consumului de energie din resurse regenerabile. Măsurile de acest tip vor fi implementate în corelare cu Planurile locale de Acțiune pentru Energie Durabilă elaborate de respectivele localități urbane.

#127. **Acțiuni:**

1. Extinderea rețelei de distribuție a energiei electrice, inclusiv branșarea locuințelor neconectate la rețeaua de electricitate, precum și a celei de iluminat public din mediul urban, cu precădere în orașele în care peste 5% dintre locuințe nu dispun de instalație electrică (Darabani, Flămânzi, Anina, Vișeu de Sus, Săliște, Dolhasca, Frasin, Ocnele Mari, Costești, Ștefănești - Argeș, Slănic-Moldova, Târgu Ocna, Aleșd, Săcueni, Ștefănești - Botoșani, Pogoanele, Bocșa, Moldova Nouă, Lehliu-Gară, Negru Vodă, Techirghiol, Tecuci, Târgu Bujor, Tismana, Turceni, Vlăhița, Fetești, Țândărei, Podu Iloaiei, Târgu Frumos, Dragomirești, Săliștea de Sus, Tăuții-Măgherăuși, Strehaia, Roznov, Ardud, Livada, Negrești-Oaș, Avrig, Dumbrăveni, Miercurea-Sibiului, Tălmăciu, Vatra Dornei, Gura Humorului, Liteni, Zimnicea, Ciacova, Jimbolia, Recaș, Murgeni, Băile Olănești, Bălcești, Berbești, Adjud, Odobești);
2. Extinderea, reabilitarea și modernizarea infrastructurii de apă și apă uzată din mediul urban și din zonele de influență urbană, inclusiv branșarea de noi gospodării, cu precădere la nivelul orașelor cu peste 50% dintre locuințe neconectate la rețea: Zlatna, Dărmănești, Săcueni, Costești, Ștefănești-Argeș, Bucecea, Darabani, Flămânzi, Săveni, Ștefănești-Botoșani, Ianca, Însurăței, Pătărlagele, Pogoanele, Budești, Fundulea, Lehliu-Gară, Băneasa, Negru Vodă, Răcari, Bechet, Dăbuleni, Filiași, Segarcea, Berești, Târgu Bujor, Bolintin-Vale, Mihăilești, Târgu Cărbunești, Tismana, Turceni, Căzănești, Fierbinți-Târg, Podu Iloaiei, Dragomirești, Săliștea de Sus, Ulmeni, Baia de Aramă, Strehaia, Vânju Mare, Miercurea Nirajului, Sărmașu, Roznov, Drăgănești-Olt, Piatra-Olt, Potcoava, Scornicești, Slănic-PH, Ardud, Livada, Miercurea Sibiului, Săliște, Vicovu de Sus, Solca, Salcea, Milișăuți, Liteni, Frasin, Dolhasca, Cajvana, Videle, Ciacova, Babadag, Isaccea, Murgeni, Negrești, Băbeni, Băile Olănești, Bălcești, Ocnele Mari, Mărășești;
3. Modernizarea sistemelor de iluminat public din mediul urban, în vederea creșterii eficienței energetice a acestora, inclusiv canalizarea rețelelor aeriene, cu precădere în orașele de peste 50.000 de locuitori;
4. Reabilitarea sistemelor de termoficare urbană (producție și distribuție), inclusiv promovarea surselor de producere a energiei în cogenerare de înaltă eficiență și implementarea termoficării pe orizontală, cu precădere în orașele cu peste 1.000 de apartamente branșate la rețea: Brașov, Făgăraș, Miercurea Ciuc, Odorheiu Secuiesc, Brad, Petroșani, Hunedoara, Arad, Drobeta Turnu Severin, Motru, Craiova, Pitești, Giurgiu, Ploiești, Buzău, Constanța, Cernavodă, Oltenița, Năvodari, Galați, Tulcea, Medgidia, Botoșani, Iași, Pașcani, Suceava, Rădăuți, Vatra Dornei;
5. Înființarea, extinderea și modernizarea rețelei de distribuție a gazelor naturale în mediul urban și în zonele de influență urbană, inclusiv branșarea noilor consumatori, cu precădere în orașele fără

sistem centralizat de distribuție a energiei termice și/sau cu peste 70% dintre locuințe care nu dispun de instalație de încălzire centrală: Abrud, Baia de Arieș, Câmpeni, Zlatna, Sebiș, Sântana, Pecica, Pâncota, Nădlac, Lipova, Ineu, Curtici, Dărmănești, Aleșd, Nucet, Săcueni, Ștei, Valea lui Mihai, Vașcău, Sângeorz-Băi, Darabani, Flămânzi, Săveni, Ștefănești-BT, Rupea, Ianca, Însurăței, Nehoiu, Pătârlagele, Pogoanele, Oravița, Moldova Nouă, Băile Herculane, Anina, Budești, Lehliu-Gară, Fundulea, Huedin, Negru Vodă, Murfatlar, Hârșova, Băneasa, Răcari, Băilești, Calafat, Bechet, Dăbuleni, Filiași, Segarcea, Berești, Târgu Bujor, Mihăilești, Tismana, Târgu Cărbunești, Novaci, Toplița, Uricani, Geoagiu, Aninoasa, Amara, Căzănești, Fierbinți-Târg, Podu Iloaiei, Vișeu de Sus, Ulmeni, Târgu Lăpuș, Șomcuta Mare, Dragomirești, Săliște de Sus, Borșa, Sighetu Marmăției, Orșova, Baia de Aramă, Orșova, Baia de Aramă, Strehaia, Vânju Mare, Sărmașu, Sângeorgiu de Pădure, Miercurea Nirajului, Roznov, Corabia, Drăgănești-Olt, Piatra-Olt, Potcoava, Scornicești, Slănic-PH, Ardud, Livada, Negrești-Oaș, Tășnad, Cehu Silvaniei, Săliște, Miercurea-Sibiului, Dumbrăveni, Copșa Mică, Câmpulung-Moldovenesc, Broșteni, Cajvana, Dolhasca, Frasin, Liteni, Milișăuți, Salcea, Solca, Vicovu de Sus, Zimnicea, Recaș, Jimbolia, Gătaia, Făget, Ciacova, Buziaș, Babadag, Isaccea, Sulina, Murgeni, Negrești, Ocnele Mari, Brezoi, Berbești, Bălcești, Băbeni, Mărășești, Odobești, Panciu;

6. Proiecte integrate de extindere și dezvoltare a infrastructurii tehnico-edilitare din noile zone rezidențiale din zona de influență a celor 41 de reședințe de județ;
7. Reabilitarea structurală și creșterea performanței energetice a blocurilor de locuințe, inclusiv promovarea utilizării resurselor regenerabile de energie pentru alimentarea acestora, cu precădere în orașele cu peste 50% din locuințe situate în blocuri: Constanța, Mangalia, Medgidia, Năvodari, Cernavodă, Tulcea, Călărași, Oltenița, Slobozia, Urziceni, Brăila, Galați, Tecuci, Buzău, Râmnicu Sărat, Focșani, Adjud, Vaslui, Bârlad, Bacău, Onești, Comănești, Moinești, Buhuși, Piatra Neamț, Roman, Iași, Pașcani, Târgu Frumos, Botoșani, Suceava, Rădăuți, Fălticeni, Vatra Dornei, Alexandria, Roșiorii de Vede, Turnu Măgurele, Giurgiu, Pitești, Mioveni, Topoloveni, Curtea de Argeș, Câmpulung, Târgoviște, Moreni, Găești, Ploiești, Câmpina, Sinaia, Slatina, Balș, Caracal, Craiova, Drobeta Turnu Severin, Orșova, Motru, Rovinari, Târgu Jiu, Râmnicu Vâlcea, Drăgășani, Reșița, Caransebeș, Oravița, Moldova Nouă, Timișoara, Lugoj, Arad, Deva, Hunedoara, Brad, Orăștie, Călan, Hațeg, Petroșani, Petrila, Lupeni, Vulcan, Uricani, Oradea, Aleșd, Marghita, Ștei, Carei, Satu Mare, Zalău, Baia Mare, Bistrița, Beclean, Năsăud, Cluj-Napoca, Dej, Gherla, Câmpia Turzii, Turda, Alba Iulia, Abrud, Blaj, Cugir, Târgu Mureș, Târnăveni, Reghin, Sibiu, Mediaș, Copșa Mică, Brașov, Codlea, Zărnești, Făgăraș, Victoria, Sfântu Gheorghe, Târgu Secuiesc, Miercurea Ciuc, Odorheiu Secuiesc, Gheorgheni, Toplița, Bălan;
8. Reabilitarea structurală și creșterea eficienței energetice a clădirilor publice din mediul urban, inclusiv promovarea utilizării resurselor regenerabile pentru asigurarea necesarului de energie;
9. Acordarea de finanțări nerambursabile pentru instalarea sistemelor de încălzire care utilizează energie regenerabilă, inclusiv înlocuirea sau completarea sistemelor clasice de încălzire pentru locuințele individuale din mediul urban;
10. Adoptarea și implementarea de scheme locale de minimis pentru clădirile eficiente energetic.

#### #128. Exemple de proiecte:

- **Proiect - Reabilitarea termică a blocurilor de locuințe din municipiul Slatina;**
- **Proiect - Înființarea rețelei de distribuție a gazelor naturale în orașul Corabia;**
- **Proiect - Reabilitarea și modernizarea sistemului centralizat de alimentare cu energie termică din municipiul Brad;**
- **Proiect - Extinderea și reabilitarea infrastructurii de apă și apă uzată din orașul Roznov;**
- **Proiect - Dezvoltarea infrastructurii de canalizare menajeră în Zona Metropolitană Craiova;**

- **Proiect - Reabilitarea, modernizarea și eficientizarea iluminatului public în municipiul Râmnicu Vâlcea.**

#### **4.3.1.3 Măsură – Renovarea patrimoniului urban construit și punerea în valoare a identității arhitecturale.**

- #129. Unul din obiectivele promovate de SDTR constă în protejarea și reabilitarea patrimoniului construit în scopul conservării identității naționale și creșterii atractivității spațiilor culturale cu potențial turistic deosebit (OS 4.2).
- #130. 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.
- #131. 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.



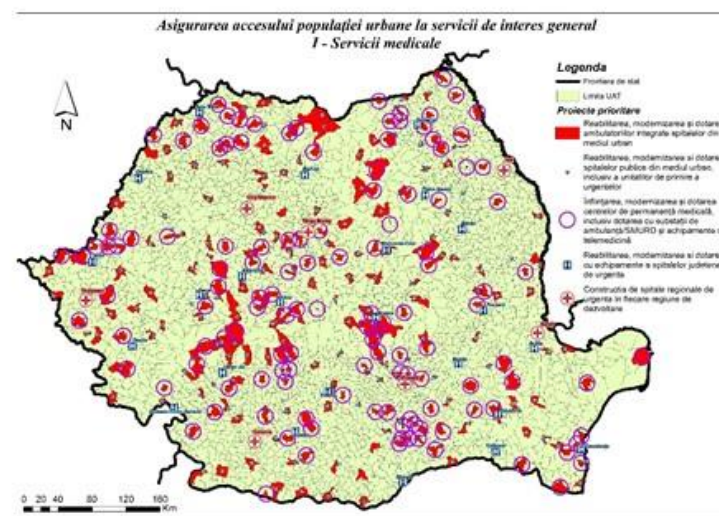
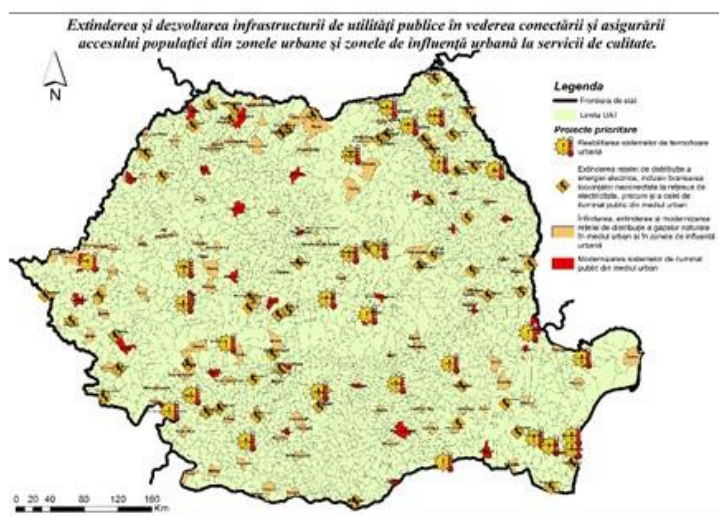
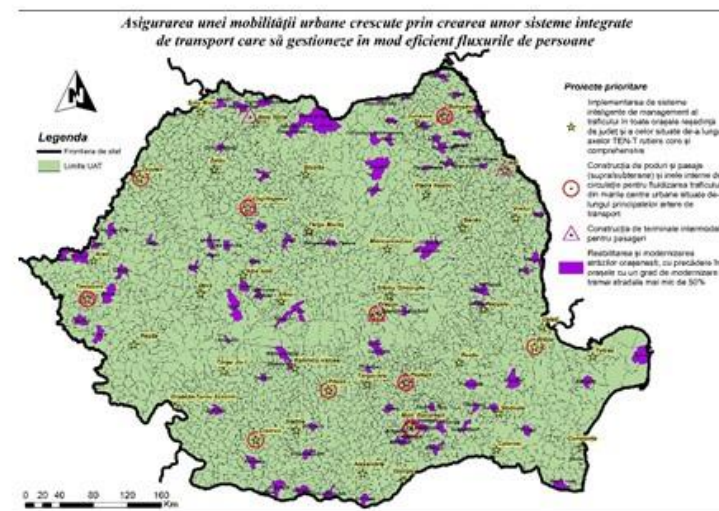


Figura 62 Proiecte propuse pentru zonele urbane - exemple

#### #132. Acțiuni:

1. Realizarea de PUZ zone protejate pentru centrele istorice din mediul urban, cu prioritate în orașele care dețin ansambluri urbane, conform Legii nr. 5/2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate: Alba Iulia, Sebeș, Câmpulung, Curtea de Argeș, Bistrița, Botoșani, Brașov, Brăila, Cluj-Napoca, Gherla, Târgoviște, Târgu Jiu, Sighișoara, Caracal, Sibiu, Mediaș, Timișoara, Sulina;
2. Realizarea de norme, standarde tehnice, ghiduri, studii de marketing turistic și comercial, planuri de management privind dezvoltarea și gestiunea centrelor istorice și a obiectivelor de patrimoniu din mediul urban;
3. Realizarea operațiunilor de regenerare urbană pentru centrele istorice, cu prioritate în orașele care dețin ansambluri urbane, conform Legii nr. 5/2000;
4. Realizarea operațiunilor de restaurare și reabilitare a patrimoniului urban construit (monumente și ansambluri de arhitectură, arheologice, etc.), cu precădere la nivelul orașelor care dețin obiective UNESCO și al celor cu o concentrare foarte mare a patrimoniului construit cu valoare culturală de interes național, conform Legii nr. 5/2000: Alba Iulia, Aiud, Blaj, Abrud, Cămpeni, Cugir, Sebeș, Teiuș, Zlatna, Arad, Lipova, Nădlac, Pâncota, Pecica, Sântana, Pitești, Câmpulung, Curtea de Argeș Ștefănești-AG, Bacău, Onești, Comănești, Moinești, Târgu Ocna, Oradea, Beiuș, Bistrița, Beclean, Botoșani, Dorohoi, Bucecea, Brăila, Buzău, Râmnicu-Sărat, Reșița, Caransebeș, Anina, Băile Herculane, Bocșa, Moldova Nouă, Oravița, Oltenița, Cluj-Napoca, Dej, Turda, Gherla, Huedin, Constanța, Mangalia, Medgidia, Basarabi, Cernavodă, Eforie, Hârșova, Techirghiol, Sfântu Gheorghe, Târgu Secuiesc, Covasna, Târgoviște, Fieni, Pucioasa, Craiova, Calafat, Galați, Giurgiu, Mihăilești, Târgu-Jiu, Bumbești-Jiu, Tismana, Miercurea-Ciuc, Odorheiu Secuiesc, Borsec, Cristuru Secuiesc, Gheorgheni, Toplița, Deva, Hunedoara, Orăștie, Brad, Călan, Hațeg, Simeria, Geoagiu, Iași, Pașcani, Hârlău, Târgu Frumos, Baia Mare, Sighetu Marmăției, Baia Sprie, Borșa, Cavnic, Târgu Lăpuș, Vișeu de Sus, Șomcuta Mare, Ulmeni, Drobeta Turnu Severin, Baia de Aramă, Strehaia, Târgu Mureș, Reghin, Sighișoara, Târnăveni, Iernut, Luduș, Sărmașu, Piatra Neamț, Roman, Târgu Neamț, Roznov, Slatina, Caracal, Corabia, Ploiești, Câmpina, Azuga, Breaza, Bușteni, Comarnic, Sinaia, Slănic-PH, Vălenii de Munte, Satu Mare, Carei, Zalău, Cehu Silvaniei, Jibou, Șimleul Silvaniei, Sibiu, Mediaș, Agnita, Avrig, Cislădie, Dumbrăveni, Ocna Sibiului, Tâlmăciu, Miercurea Sibiului, Săliște, Suceava, Câmpulung-Moldovenesc, Fălticeni, Rădăuți, Gura Humorului, Siret, Solca, Vatra Dornei, Broșteni, Cajvana, Dolhasca, Milișăuți, Alexandria, Roșiorii de Vede, Turnu Măgurele, Zimnicea, Timișoara, Lugoj, Făget, Gătaia, Tulcea, Babadag, Isaccea, Măcin, Sulina, Vaslui, Bârlad, Huși, Râmnicu Vâlcea, Băile Govora, Băile Olănești, Brezoi, Călimănești, Horezu, Ocnele Mari, Focșani, Mărășești, Panciu, Odobești.
5. Adoptarea unor măsuri fiscale pentru stimularea investițiilor în reabilitarea patrimoniului cultural.

#### #133. Exemple de proiecte:

- **Proiect - Regenerarea urbană a ansamblului "Centrul Istoric al Municipiului Gherla";**
- **Proiect - Restaurarea monumentului istoric "Castelul Corvinilor" din municipiul Hunedoara.**

#### 4.3.1.4 Măsură- Asigurarea accesului populației urbane la servicii de interes general

- #134. 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.

#135. 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.

#136. Totodată, acest fenomen este vizibil și în cazul serviciilor educaționale, în special în ceea ce privește accesul la învățământ liceal de calitate.

#137. **Acțiuni:**

1. Reabilitarea, modernizarea și dotarea spitalelor publice din mediul urban, inclusiv a unităților de primire a urgențelor, cu precădere a celor din orașele cu mai puțin de 50.000 de locuitori: Aiud, Blaj, Sebeș, Abrud, Câmpeni, Cugir, Ineu, Lipova, Sebiș, Câmpulung, Curtea de Argeș, Mioveni, Costești, Ștefănești-AG, Moinești, Onești, Buhuși, Comănești, Târgu Ocna, Beiuș, Marghita, Salonta, Aleșd, Nucet, Ștei, Beclean, Năsăud, Dorohoi, Codlea, Făgăraș, Rupea, Zărnești, Făurei, Râmnicu Sărat, Nehoiu, Caransebeș, Moldova Nouă, Oravița, Oțelu Roșu, Oltenița, Lehliu-Gară, Câmpia Turzii, Dej, Turda, Gherla, Huedin, Mangalia, Medgidia, Cernavodă, Eforie, Hârșova, Târgu Secuiesc, Baraolt, Covasna, Moreni, Găești, Pucioasa, Băilești, Calafat, Dăbuleni, Filiași, Segarcea, Tecuci, Târgu Bujor, Bolintin-Vale, Motru, Bumbesti-Jiu, Rovinari, Novaci, Târgu Cărbunesti, Turceni, Gheorgheni, Toplița, Odorheiu Secuiesc, Vulcan, Brad, Hunedoara, Lupeni, Orăștie, Petroșani, Hațeg, Simeria, Fetești, Urziceni, Țândărei, Pașcani, Hârlău, Buftea, Sighetu Marmăției, Borșa, Cavnic, Târgu Lăpuș, Vișeu de Sus, Orșova, Baia de Aramă, Reghin, Sighișoara, Târnăveni, Luduș, Sângeorgiu de Pădure, Sovata, Roman, Târgu Neamț, Caracal, Balș, Corabia, Câmpina, Azuga, Băicoi, Breaza, Mizil, Sinaia, Vălenii de Munte, Carei, Negrești-Oaș, Jibou, Șimleul-Silvaniei, Mediaș, Agnita, Cisnădie, Câmpulung-Moldovenesc, Fălticeni, Rădăuți, Vatra Dornei, Gura Humorului, Siret, Turnu Măgurele, Roșiorii de Vede, Zimnicea, Lugoj, Buziaș, Deta, Făget, Gătaia, Jimbolia, Sânnicolau Mare, Isaccea, Măcin, Bârlad, Huși, Murgeni, Drăgășani, Brezoi, Horezu, Adjud, Panciu;
2. Reabilitarea, modernizarea și dotarea ambulatoriilor integrate spitalelor din mediul urban, cu precădere a celor din orașele cu mai puțin de 50.000 de locuitori;
3. Înființarea, modernizarea și dotarea centrelor de permanență medicală, inclusiv dotarea cu substații de ambulanță/SMURD și echipamente de telemedicină, cu precădere în orașele care nu dispun de spitale: Mărășești, Odobesti, Băbeni, Băile Govora, Băile Olănești, Bălcești, Berbești, Călimănești, Ocnele Mari, Negrești, Sulina, Babadag, Ciacova, Recaș, Broșteni, Cajvana, Dolhasca, Frasin, Liteni, Milișăuți, Salcea, Solca, Vicovu de Sus, Avrig, Copșa Mică, Dumbrăveni, Miercurea Sibiului, Ocna Sibiului, Săliște, Tălmăciu, Cehu Silvaniei, Ardud, Livada, Tășnad, Boldești-Scăeni, Bușteni, Comarnic, Plopeni, Slănic, Urlați, Drăgănești-Olt, Piatra-Olt, Potcoava, Scornicești, Roznov, Bicaz, Iernut, Miercurea Nirajului, Ungheni, Strehăia, Vânju Mare, Baia Sprie, Dragomirești, Săliștea de Sus, Seini, Șomcuta Mare, Tăuții-Măgherauș, Ulmeni, Bragadiru, Chitila, Măgurele, Otopeni, Pantelimon, Popești-Leordeni, Voluntari, Târgu Frumos, Podu Iloaiei, Amara, Căzănești, Fierbinți-Târg, Aninoasa, Călan, Geoagiu, Petrița, Uricani, Bălan, Borsec, Cristuru Secuiesc, Vlăhița, Țicleni, Tismana, Mihăilești, Berești, Bechet, Fieni, Răcari, Titu, Întorsura Buzăului, Năvodari, Băneasa, Murfatlar, Negru Vodă, Ovidiu, Techirghiol, Budești, Fundulea, Anina, Băile Herculane, Bocșa, Pătârlagele, Pogoanele, Ianca, Însurăței, Săcele, Ghimbav, Predeal, Râșnov, Victoria, Bucecea, Darabani, Ștefănești-BT, Flămânzi, Săveni, Sângeorz-Băi, Săcueni, Valea lui Mihai, Vașcău, Dărmănești, Slănic-Moldova, Topoloveni, Chișineu-Criș, Curtici, Nădlac, Pâncota, Pecica, Sântana, Baia de Arieș, Ocna Mureș, Teiuș, Zlatna;
4. Construcția de locuințe pentru medici, cu precădere în orașele cu mai puțin de 50.000 de locuitori;
5. Oferirea de stimulente financiare medicilor care activează în spitalele și centrele de permanență medicală din orașele cu mai puțin de 50.000 de locuitori;

6. Reabilitarea, modernizarea și dotarea cu echipamente a spitalelor județene de urgență: Suceava, Bacău, Piatra Neamț, Brăila, Buzău, Focșani, Constanța, Călărași, Slobozia, Pitești, Giurgiu, Slatina, Târgu-Jiu, Drobeta Turnu Severin, Arad, Reșița, Deva, Alba Iulia, Sibiu, Brașov, Miercurea-Ciuc, Oradea, Satu-Mare, Bistrița;
7. Construcția de spitale regionale de urgență în fiecare regiune de dezvoltare: Cluj-Napoca, Iași, Craiova, Timișoara, Galați, Ploiești (din care primile trei unități vor fi realizate până în 2020 în conformitate cu Strategia națională pentru sănătate 2014 - 2020);
8. Construcția, reabilitarea, modernizarea și echiparea creșelor, cu precădere în orașele cu mai puțin de 50.000 de locuitori care nu dispun de astfel de unități: Sebeș, Blaj, Cugir, Câmpulung, Dorohoi, Săcele, Zărnești, Codlea, Oltenița, Gherla, Câmpia Turzii, Medgidia, Tecuci, Petroșani, Vulcan, Lupeni, Petrila, Fetești, Voluntari, Popești-Leordeni, Pantelimon, Târnăveni, Roman, Fălticeni, Rădăuți;
9. Construcția, reabilitarea, modernizarea și echiparea grădinițelor din mediul urban, cu precădere a celor cu minim 150 de preșcolari;
10. Construcția, reabilitarea, modernizarea și echiparea școlilor gimnaziale din mediul urban, cu precădere a celor cu minim 300 de elevi, din orașele cu mai puțin de 50.000 de locuitori;
11. Reabilitarea, modernizarea, extinderea și echiparea liceelor cu profil tehnologic și a școlilor profesionale, cu precădere în orașele sub 50.000 de locuitori;
12. Construcția, extinderea și reabilitarea campusurilor școlare din mediul urban, cu precădere la nivelul unităților de învățământ liceal cu peste 1.000 de elevi: Alba Iulia, Sebeș, Lipova, Nădlac, Pitești, Bacău, Comănești, Aleșd, Ștei, Beiuș, Oradea, Salonta, Marghita, Săcueni, Bistrița, Botoșani, Brăila, Buzău, Râmnicu Sărat, Caransebeș, Moldova Nouă, Călărași, Huedin, Gherla, Cluj-Napoca, Constanța, Baraolt, Târgu Secuiesc, Târgoviște, Craiova, Galați, Bolintin-Vale, Giurgiu, Târgu Jiu, Motru, Miercurea-Ciuc, Hunedoara, Geoagiu, Petroșani, Slobozia, Pașcani, Iași, Baia Mare, Sighetu-Marmației, Drobeta Turnu Severin, Orșova, Baia de Aramă, Târgu Mureș, Târgu Neamț, Slatina, Ploiești, Satu Mare, Zalău, Mediaș, Sibiu, Rădăuți, Cajvana, Alexandria, Timișoara, Tulcea, Negrești, Drăgășani, Horezu, Râmnicu-Vâlcea, Focșani;
13. Reabilitarea, modernizarea, extinderea și echiparea campusurilor universitare, cu prioritate în centrele universitare cu peste 5.000 de studenți în sistemul public: Cluj-Napoca, Iași, Timișoara, Brașov, Constanța, Oradea, Craiova, Sibiu, Târgu Mureș, Pitești, Galați, Ploiești, Suceava, Arad, Târgoviște;
14. Înființarea de centre de resurse pentru educație și dezvoltare, la nivelul tuturor reședințelor de județ, cu scopul de a forma și consilia cadrele didactice, părinții, familiile defavorizate, etc.;
15. Implementarea de proiecte integrate pentru regenerarea economică și socială a comunităților defavorizate din mediul urban, cu precădere în orașele cu peste 10% din populația locuind în zone urbane marginalizate (cf. Banca Mondială - "Atlasul Zonelor Urbane Marginalizate din România", 2014), prin grupuri de acțiune locală (acțiuni de dezvoltare locală plasate sub responsabilitatea comunității), cu următoarele componente: locuințe sociale, unități de economie socială, centre sociale, unități sanitare, educaționale, acțiuni de informare, consiliere;
16. Construcția și reabilitarea de locuințe de tip familial pentru copii și tinerii proveniți din categorii defavorizate, cu precădere în orașele cu peste 20.000 de locuitori;
17. Construcția și reabilitarea de locuințe protejate pentru persoanele adulte cu dizabilități din mediul urban, cu precădere în orașele cu peste 20.000 de locuitori;
18. Construirea, reabilitarea, modernizarea și dotarea centrelor comunitare de intervenție integrată, cu precădere în orașele cu peste 10% din populația în zone urbane marginalizate (cf. Banca Mondială, "Atlasul Zonelor Urbane Marginalizate din România"): Buhuși, Bucecea, Darabani, Ștefănești-Botoșani, Podu Iloaiei, Hârlău, Târgu Frumos, Roznov, Cajvana, Dolhasca, Liteni, Vicovu de Sus, Murgeni, Negrești, Ianca, Însurăței, Râmnicu Sărat, Mangalia, Medgidia, Băneasa, Cernavodă, Hârșova, Murfatlar, Negru Vodă, Ovidiu, Năvodari, Techirghiol, Berești, Târgu Bujor,

Tulcea, Babadag, Isaccea, Măcin, Sulina, Adjud, Mărășești, Odobești, Panciu, Budești, Țândărei, Mizil, Drăgănești-Olt, Baia de Aramă, Rovinari, Segarcea, Bechet, Băbeni, Brezoi, Horezu, Uricani, Geoagiu, Aninoasa, Vulcan, Lupeni, Anina, Pâncota, Pecica, Recaș, Aleșd, Săcueni, Valea lui Mihai, Sângeorz-Băi, Săliștea de Sus, Șomcuta Mare, Șimleul Silvaniei, Livada, Tășnad, Săcele, Rupea, Zărnești, Baraolt, Băile Tușnad, Bălan, Târnăveni, Sângeorgiu de Pădure, Sărmașu, Sovata, Ungheni, Agnita, Copșa Mică, Târnăveni, Miercurea Sibiului, Tălmăciu, Buftea, Chitila, Măgurele;

19. Construcția, extinderea, reabilitarea și dotarea centrelor de tip rezidențial pentru vârstnici, inclusive în parteneriat public-privat, cu precădere în orașele cu peste 20.000 de locuitori;
20. Înființarea, extinderea, modernizarea și dotarea serviciilor de îngrijire a vârstnicilor și a bolnavilor cronici la domiciliu din mediul urban, inclusiv în parteneriat public-privat, cu precădere în orașele cu peste 50.000 de locuitori;
21. Înființarea, extinderea, modernizarea și dotarea cantinelor sociale din mediul urban, inclusiv în parteneriat public-privat, cu precădere în orașele cu peste 20.000 de locuitori;
22. Construcția de centre de tip After-School pentru copii din mediul urban, cu precădere în orașele cu peste 20.000 de locuitori.

**#138. Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Reabilitarea, modernizarea și dotarea Spitalului Municipal Sighișoară;**
- **Proiect - Modernizarea, reabilitarea, extinderea și restructurarea Spitalului Județean de Urgență Piatra Neamț;**
- **Proiect - Construcția Spitalului Regional de Urgență Iași;**
- **Proiect - Construcția unei creșe în Municipiul Petroșani;**
- **Proiect - Finalizarea Campusului Școlar de la Colegiul Național "Alexandru Ioan Cuza" din Municipiul Galați;**
- **Proiect - Extindere, modernizarea și echiparea Grupului Școlar "Simion Bărnuțiu" din Municipiul Carei;**
- **Proiect - Reabilitarea și mansardarea clădirii Școlii Generale nr. 3 Liliești-Băicoi, pentru crearea unui spațiu aferent derulării Programului „Școală după școală”, inclusiv construcția unei săli de sport arondate, cu nivel de practică competițională;**
- **Proiect - Construcția Campusului Universitar II – Universitatea "Ștefan cel Mare" Suceava;**
- **Proiect - Construcția unui centru social multifuncțional și a unei cantine sociale în Municipiul Pașcani;**
- **Proiect - Măsuri integrate pentru incluziunea socială a cetățenilor de etnie romă din orașul Cernavodă;**
- **Proiect - Restructurarea Centrului de Recuperare și Reabilitare pentru Persoane cu Handicap Huși și construcția de locuințe protejate;**
- **Proiect - Construcția unui centru rezidențial pentru persoane vârstnice în Municipiul Bistrița.**

#### **4.3.1.5 Măsură – Realizarea unei politici în domeniul locuirii**

#139. 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.

#140. 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.

#141. 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.

#142. 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.

#143. **Acțiuni:**

1. Construcția de locuințe pentru tineri destinate închirierii în mediul urban, cu precădere în orașele cu peste 20.000 de locuitori;
2. Construcția de locuințe prin credit ipotecar în mediul urban, cu precădere în orașele cu peste 50.000 de locuitori;
3. Construcția, reabilitarea și modernizarea locuințelor sociale, inclusiv în parteneriat public-privat, cu precădere în orașele cu o pondere de peste 5% a populației în zone cu locuire precară (cf. Banca Mondială – “Atlasul Zonelor Urbane Marginalizate din România”, 2014): Vaslui, Solca, Vatra Dornei, Suceava, Iași, Bacău, Slănic-Moldova, Dorohoi, Murfatlar, Galați, Tulcea, Babadag, Sulina, Odobești, Fundulea, Pucioasa, Titu, Ploiești, Azuga, Bușteni, Sinaia, Videle, Drobeta Turnu Severin, Râmnicu-Vâlcea, Brezoi, Băile Olănești, Arad, Simeria, Lugoj, Timișoara, Jimbolia, Oradea, Marghita, Valea lui Mihai, Bistrița, Cluj-Napoca, Arad, Abrud, Brașov, Săcel, Ghimbav, Predeal, Târgu Secuiesc, Miercurea-Ciuc, Odorheiu Secuiesc, Băile Tușnad, Borsec, Cristuru Secuiesc, Sighișoara, Târgu Mureș, Iernut, Sângeorgiu de Pădure, Sovata, Sibiu, Avrig, Cislădie, Tălmăciu, Voluntari, Popești-Leordeni, Pantelimon, Măgurele, Chitila, Buftea;
4. Reabilitarea și reconversia siturilor industriale total sau parțial abandonate (brownfield), inclusiv a căilor ferate uzinale, și a fostelor unități militare din mediul urban în zone rezidențiale sau în spații publice, cu precădere în orașele cu suprafețe extinse de acest tip: Orșova, Strehaia, Baia de Aramă, Filiași, Băilești, Calafat, Motru, Rovinari, Bumbești-Jiu, Berbești, Băbeni, Drăgășani, Brezoi, Curtea de Argeș, Câmpulung, Roșiorii de Vede, Alexandria, Turnu Măgurele, Zimnicea, Giurgiu, Găești, Moreni, Fieni, Oltenița, Fetești, Țândărei, Slobozia, Urziceni, Mizil, Urlați, Boldești-Scăeni, Vălenii de Munte, Băicoi, Plopeni, Câmpina, Breaza, Comarnic, Sinaia, Bușteni, Azuga, Râmnicu Sărat, Ianca, Medgidia, Năvodari, Mangalia, Odobești, Mărășești, Adjud, Tecuci, Galați, Brăila, Anina, Moldova Nouă, Caransebeș, Bocșa, Oțelu Roșu, Gătaia, Lugoj, Jimbolia, Brad, Hunedoara, Petroșani, Lupeni, Vulcan, Uricani, Aninoasa, Petrila, Hațeg, Ștei, Nucet, Aleșd, Valea lui Mihai, Șimelul Silvaniei, Ulmeni, Carei, Negrești-Oaș, Seini, Tăuții-Măgherăuș, Baia Sprie, Baia Mare, Căvnic, Borșa, Vișeu de Sus, Dej, Gherla, Turda, Câmpia Turzii, Beclean, Bistrița, Cluj-Napoca, Abrud, Zlatna, Baia de Arieș, Aiud, Ocna Mureș, Blaj, Târnăveni, Reghin, Luduș, Dumbrăveni, Mediaș, Copșa Mică, Agnita, Ocna Sibiului, Avrig, Cislădie, Tălmăciu, Făgăraș, Coldea, Râșnov, Zărnești, Predeal, Săcele, Baraolt, Târgu Secuiesc, Vlăhița, Miercurea Ciuc, Gheorgheni, Huși, Târgu Frumos, Pașcani, Hârlău, Flămânzi, Bucecea, Darabani, Dorohoi, Rădăuți, Siret, Solca, Suceava, Fălticeni, Iași, Gura Humorului, Frasin, Câmpulung Moldovenesc, Vatra Dornei, Broșteni, Bicaș, Dărmănești, Onești, Moinești, Arad, Pâncota;
5. Reabilitarea, modernizarea și reconversia clădirilor abandonate din mediul urban, în vederea instalării de servicii publice (culturale, sociale, educaționale, administrative, etc.);
6. Actualizarea Planurilor Urbanistice Generale și a Regulamentelor Locale de Urbanism ale orașelor din România, care să promoveze modelul de oraș compact și limitarea extinderii intravilanului;
7. Repartizarea de loturi de teren pentru construcția de locuințe proprietate personală în mediul urban.

#144. **Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Construcția de locuințe în Municipiul Timișoara;**
- **Proiect - Construcția de locuințe sociale și pentru tineri în Municipiul Botoșani;**
- **Proiect - Reabilitarea și reconversia fostei Platforme Miniere Țebea din Municipiul Brad în incubator de afaceri**

#### **4.3.1.6 Măsură - Asigurarea unei mobilități urbane crescute prin crearea unor sisteme integrate de transport care să gestioneze în mod eficient fluxurile de persoane.**

#145. 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.

#### **#146. Acțiuni:**

1. Extinderea transportului în comun ecologic (tramvaie, troleibuze, autobuze electrice), inclusiv implementarea sistemelor de e-ticketing și de monitorizare GPS în marile centre urbane și în zonele metropolitane ale acestora: București, Brașov, Cluj-Napoca, Timișoara, Iași, Constanța, Ploiești, Craiova, Satu Mare, Baia Mare, Oradea, Botoșani, Suceava, Bacău, Pitești, Brăila-Galați, Arad;
2. Achiziționarea de mijloace ecologice de transport în comun: București, Timișoara, Cluj-Napoca, Târgu-Mureș, Sibiu, Baia Mare, Satu-Mare, Arad, Bacău, Pitești, Oradea, Brăila, Ploiești, Timișoara, Iași;
3. Construcția de parking-uri multietajate, supra și subterane în zonele centrale ale municipiilor reședință de județ;
4. Construcția de terminale intermodale pentru pasageri: București, Timișoara, Cluj-Napoca, Baia Mare, Iași, Ploiești, Brașov, Botoșani;
5. Construcția de poduri și pasaje (supra/subterane) și inele interne de circulație pentru fluidizarea traficului din marile centre urbane situate de-a lungul principalelor artere de transport: Timișoara, Cluj-Napoca, București, Brașov, Botoșani, Brăila, Târgu-Mureș, Pitești, Oradea, Ploiești, Craiova;
6. Extinderea pistelor de biciclete, inclusiv în zonele periurbane, și amenajarea de sisteme de tip "bike-sharing" în toate reședințele de județ;
7. Implementarea de sisteme inteligente de management al traficului în toate orașele reședință de județ și a celor situate de-a lungul axelor TEN-T rutiere core și comprehensive;
8. Reabilitarea și modernizarea străzilor orașenești, cu precădere în orașele cu un grad de modernizare a tramei stradale mai mic de 50%: Ciacova, Recaș, Gătaia, Lipova, Ineu, Chișineu-Criș, Sebiș, Curtici, Pecica, Nădlac, Săcueni, Livada, Negrești-Oaș, Sighetu-Marmației, Baia Sprie, Cehu Silvaniei, Săliștea de Sus, Dragomirești, Vișeu de Sus, Borșa, Dej, Turda, Brad, Aninoasa, Cugir, Câmpeni, Abrud, Baia de Arieș, Sebeș, Teiuș, Iernut, Sângeorgiu de Pădure, Borsec, Întorsura Buzăului, Miercurea Sibiului, Tâlmaci, Avrig, Strehaia, Segarcea, Bechet, Dăbuleni, Drăgănești-Olt, Corabia, Potcoava, Ocnele Mari, Berbești, Băile Olănești, Turnu Măgurele, Zimnicea, Pucioasa, Răcari, Mihăilești, Sinaia, Comarnic, Pogoanele, Fierbinți-Târg, Însurăței, Fetești, Amara, Căzănești, Fierbinți-Târg, Fundulea, Lehliu-Gară, Budești, Bragadiru, Voluntari, Pantelimon, Odobești, Panciu, Mărășești, Berești, Babadag, Sulina, Eforie, Negru Vodă, Murgeni, Huși, Comănești, Dărmănești, Târgu Neamț, Pașcani, Târgu Frumos, Podu Iloaiei, Hârlău, Ștefănești, Flămânzi, Darabani, Săveni, Broșteni, Câmpulung-Moldovenesc, Solca, Frasin, Salcea, Liteni, Dolhasca, Vicovu de Sus, Siret;
9. Reabilitarea și modernizarea zonelor pietonale și de promenadă în toate orașele din România;
10. Înființarea autorităților metropolitane de transport în comun la nivelul marilor centre urbane: Brașov, Cluj-Napoca, Timișoara, Iași, Constanța, Ploiești, Craiova, Satu Mare, Baia Mare, Oradea, Botoșani, Suceava, Bacău, Pitești, Brăila-Galați, Arad.

#147. Aceste măsuri se vor implementa în strânsă corelație cu prevederile Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă, aflate în curs de elaborare (în cazul polilor de creștere, cu sprijinul BERD), respectiv care vor fi elaborate în viitor.

#148. **Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Sistem de transport public ecologic interurban în Zona Metropolitană Suceava;**
- **Proiect - Construcție Centru Intermodal de Transport – Autogara Iași;**
- **Proiect - Realizarea unui pasaj rutier peste calea ferată, în partea de sud-est a municipiului Ploiești;**
- **Proiect - Construcția unui parking subteran cu lift în zona centrală a Municipiului Cluj-Napoca**
- **Proiect - Reabilitarea și modernizarea străzilor din orașul Negrești-Oaș.**

#### **4.3.1.7 Măsură– Transformarea capitalei într-un pol de importanță macroregională.**

#149. 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.

#150. 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.

#151. 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.

#152. **Acțiuni:**

1. Construcția Autostrăzii de Centură a Municipiului București (tronsoanele Centură Nord și Centură Sud);
2. Finalizarea tronsonului A3 București (Șos. Petricani) – Centura București;
3. Extinderea transportului public în comun în județul Ilfov, prin înființarea de linii preorășenești operate cu autovehicule ecologice;
4. Extinderea rețelei de transport cu metroul (Piața Unirii – Bragadiru, Eroii Revoluției – Gara Progresul, Piața Universității – Pantelimon, Piața Unirii – Voluntari, Piața Victoriei – Aeroport “Henri Coandă” Otopeni, Gara de Nord - Eroii Revoluției, Gara Basarab-Dristor, Piața Universității – Drumul Taberei);
5. Implementarea unui sistem inteligent de management al traficului;
6. Construcția de parcuri subterane (Sala Palatului, Tonitza, Domnița Bălașa, Piața Constituției, Pod Izvor, Grădina Icoanei, Uranus-Piața Rahovei);
7. Închiderea inelului median de circulație la zona Nord – Autostrada Urbană Lacul Morii - Șoseaua Colentina;
8. Construcția de facilități de tip “park and ride” (Pantelimon, Băneasa);
9. Construcția unui tunel subteran sub Palatul Parlamentului (conexiune Bd. Vasile Pârvan – Calea Rahovei);
10. Amenajarea de piste de biciclete și înființarea de centre de închiriere a bicicletelor;
11. Achiziționarea de mijloace de transport în comun ecologice (tramvaie, troleibuze, autobuze ecologice, vagoane de metrou);



12. Construcția Canalului Dunăre-București și a porturilor Glina și 1 Decembrie;
13. Regenerarea urbană a Cheiului Dâmboviței;
14. Regenerarea spațiilor urbane de pe Bulevardul Unirii;
15. Reabilitarea și valorificarea turistică a centrului istoric al Municipiului București, inclusiv amenajarea de spații culturale și pentru industrii creative;
16. Construcția triunghiului feroviar Gara de Nord – Gara Obor – Gara de Sud, cu reconfigurarea și modernizarea Gării de Nord și construcția de tuneluri subterane între cele 3 stații;
17. Reabilitarea centurii feroviare a Municipiului București;
18. Construcția unui nou Aeroport Internațional în zona de sud a Municipiului București;
19. Înființarea și operaționalizarea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară “Zona Metropolitană București”;
20. Înființarea de parcuri științifice și tehnologice: Măgurele, Otopeni, Popești-Leordeni, Chiajna, Berceni, Băneasa, Văcărești;
21. Înființarea de parcuri industriale și logistice: Otopeni, Adunații-Copăceni, 1 Decembrie, Budești;
22. Amenajarea de zone de agrement: Snagov, Comana, Scroviștea, Mihăilești;
23. Reabilitarea siturilor contaminate și reconversia lor funcțională: Glina, Canal Argeș, Pantelimon;
24. Plantarea unei centuri verzi a Municipiului București (Lunca Argeș, Dâmbovița).

**#153. Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Construcția A0 – Autostrada Centură București;**
- **Fișa de proiect - Construcția magistralei de metrou nr. 6: 1 mai-Otopeni;**
- **Proiect - Construcția unei parcări subterane în Piața Constituției;**
- **Fișa de proiect - Construcția Canalului Dunăre-București;**
- **Proiect - Închiderea inelului median de circulație la zona Nord – Autostrada Urbană Lacul Morii - Șoseaua Colentina.**

**4.3.1.8 Măsură – Protejarea orașelor împotriva vulnerabilităților naturale și diminuarea riscurilor generate de schimbările climatice.**

#154. 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.

#155. Necesitatea protejării acestor clădiri și conservării identității arhitecturale reprezintă una din acțiunile importante pentru zonele urbane.

#156. 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.

**#157. Acțiuni:**

1. Consolidarea clădirilor cu risc seismic ridicat, cu precădere în orașele cu o concentrare mare de clădiri cu risc de prăbușire sau de avariere a structurii în caz de cutremur: București, Focșani, Buzău, Ploiești, Târgoviște, Craiova, Giurgiu, Zimnicea, Galați, Brăila, Tulcea, Iași, Vaslui, Bârlad, Constanța, Slobozia, Reșița, Râmnicu Vâlcea, Slatina, Caracal, Drobeta Turnu Severin, Bacău, Brașov, Botoșani;
2. Reabilitarea, modernizarea și dotarea spațiilor verzi și de agrement din mediul urban, cu precădere de la nivelul orașelor cu mai puțin de 30 mp/locuitor: Gătaia, Recaș, Ciacova, Făget, Lipova, Sebiș, Chișineu-Criș, Curtici, Sântana, Brad, Geoagiu, Hațeg, Petroșani, Petrila, Aninoasa, Vulcan, Lupeni, Uricani, Oravița, Bocșa, Caransebeș, Oțelu Roșu, Baia de Aramă, Strehăia, Orșova, Vânju Mare, Calafat, Segarcea, Bechet, Dăbuleni, Tismana, Bumbăști-Jiu, Rovinari, Motru, Turceni,

Târgu-Cărbunești, Berbești, Bălcești, Băbeni, Ocnele Mari, Brezoi, Scornicești, Potcoava, Piatra-Olt, Balș, Drăgănești-Olt, Caracal, Corabia, Turnu Măgurele, Roșiorii de Vede, Alexandria, Zimnicea, Bolintin-Vale, Mihăilești, Costești, Curtea de Argeș, Topoloveni, Ștefănești, Câmpulung, Pucioasa, Fieni, Moreni, Răcari, Găești, Titu, Azuga, Sinaia, Bușteni, Comarnic, Breaza, Plopeni, Boldești-Scăeni, Urlați, Vălenii de Munte, Buftea, Otopeni, Voluntari, Popești-Leordeni, Budești, Popești-Leordeni, Măgurele, Fundulea, Lehliu-Gară, Oltenița, Fetești, Țândărei, Slobozia, Căzănești, Urziceni, Fierbinți-Târg, Băneasa, Negru Vodă, Murfatlar, Medgidia, Cernavodă, Năvodari, Ovidiu, Hârșova, Babadag, Sulina, Isaccea, Măcin, Însurăței, Ianca, Râmnicu Sărat, Pogoanele, Nehoiu, Pătărlagele, Odobești, Panciu, Mărășești, Adjud, Tecuci, Târgu Bujor, Berești, Murgeni, Huși, Negrești, Buhuși, Moinești, Comănești, Dărmănești, Slănic-Moldova, Onești, Bicaz, Roznov, Târgu Neamț, Podu Iloaiei, Târgu Frumos, Pașcani, Flămânzi, Ștefănești, Săveni, Darabani, Dorohoi, Bucecea, Vicovu de Sus, Siret, Rădăuți, Milișăuți, Cajvana, Salcea, Liteni, Dolhasca, Fălticeni, Gura Humorului, Frasin, Broșteni, Vatra Dornei, Câmpulung-Moldovenesc, Năsăud, Toplița, Gheorgheni, Cristuru Secuiesc, Baraolt, Târgu Secuiesc, Covasna, Întorsura Buzăului, Rupea, Făgăraș, Zărnești, Codlea, Ghimbav, Râșnov, Predeal, Săcele, Avrig, Tâlmăciu, Cislădie, Săliște, Copșa Mică, Mediaș, Dumbrăveni, Agnita, Cugir, Sebeș, Zlatna, Abrud, Cămpeni, Aiud, Ocna Mureș, Teiuș, Blaj, Luduș, Iernut, Târnăveni, Ungheni, Sighișoara, Sângeorgiu de Pădure, Reghin, Sărmașu, Turda, Huedin, Gherla, Șimleul Silvaniei, Cehu Silvaniei, Ștei, Vașcău, Beiuș, Aleșd, Marghita, Valea lui Mihai, Săcueni, Salonta, Carei, Tășnad, Ardud, Livada, Negrești-Oaș, Ulmeni, Șomcuta Mare, Târgu Lăpuș, Baia Sprie, Tăuții-Măgherauș, Seini, Sighetu-Marmației, Borșa, Vișeu de Sus, Săliștea de Sus, Dragomirești, Arad, Călărași, Constanța, Deva, Galați, Ploiești, Focșani, Timișoara, Cluj-Napoca, Brăila;

3. Consolidarea și reamenajarea falezelor și a esplanadelor: Constanța, Arad, Galați, Brăila, Mangalia, Eforie, Năvodari, Techirghiol;
4. Consolidarea versanților, taluzurilor și a terenurilor care sunt expuse riscului de alunecări de teren din mediul urban: Iași, Suceava, Sighișoara, Galați, Piatra Neamț, Galați, Mediaș, Cluj-Napoca, Băile Olănești, Pitești, Cluj-Napoca, Brăila;
5. Regularizarea cursurilor de apă care străbat zonele urbane și executarea de lucrări pentru prevenirea inundațiilor;
6. Realizarea de construcții hidrotehnice (baraje de acumulare) cu funcțiune complexă pentru prevenirea inundațiilor și a secetei.

**#158. Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Consolidarea și amenajarea Falezei Dunării în municipiul Galați;**
- **Proiect - Consolidarea și stabilizarea versanților din Municipiul Sighișoara;**
- **Proiect - Consolidarea imobilelor cu risc seismic ridicat din Municipiul Ploiești.**

**4.3.1.9 Măsură – Sprijinirea dezvoltării aglomerărilor economice de tip cluster**

**#159.** 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.

**#160. Acțiuni:**

1. Construcția de parcuri științifice și tehnologice: Timișoara, Cluj-Napoca, Baia Mare, Târgu Mureș, Arad, Bacău, Mioveni, Brașov, Cugir;
2. Construcția/extinderea de parcuri industriale: Brăila, Iași, Oradea, Pitești, Arad, Baia Mare, Târgu Mureș (Ungheni), Alexandria, Turnu Măgurele, Câmpia Turzii, Medgidia, Calafat, Botoșani, Suceava, Vaslui, Focșani, Deva, Constanța, Petrila, Râmnicu Sărat, Drobeta Turnu Severin,

- Drăgășani, Aiud, Corabia, Fălticeni, Onești, Caracal, Reșița, Călărași, Ploiești, Cluj-Napoca, Zalău, Roman, Brașov, Târgu Secuiesc, Dorohoi, Craiova, Giurgiu;
3. Construcția unui terminal intermodale de mărfuri: Galați, București, Giurgiu, Drobeta Turnu Severin, Iași, Suceava, Timișoara, Brăila;
  4. Înființarea/extinderea de parcuri logistice: Galați, Cluj-Napoca, Timișoara, Turda, Arad, Brașov, Brăila, Baia Mare;
  5. Construcția de centre de cercetare-dezvoltare-inovare în domeniile prioritare de cercetare-dezvoltare și de specializare inteligentă de la nivel național: București, Cluj-Napoca, Iași, Timișoara, Constanța, Craiova, Oradea, Brașov, Pitești, Ploiești, Bacău, Suceava, Galați, Arad, Sibiu, Baia Mare, Târgu Mureș;
  6. Construcția/modernizarea de centre expoziționale și de conferințe: Cluj-Napoca, Brăila, Pitești;
  7. Dezvoltarea zonelor libere: Giurgiu, Galați, Brăila, Constanța, Arad-Curtici, Sulina;
  8. Înființarea de sisteme regionale de marketing și de piețe de gross/burse pentru produse agroalimentare: Giurgiu, Botoșani-Suceava, Câmpia Turzii, Timișoara-Arad, Roman, Slatina, Tecuci, Vaslui, Tulcea, Baia Mare, Pitești, Craiova, Iași, Brăila;
  9. Înființarea de noi clustere inovative și sprijinirea celor existente, cu precădere în domeniile regionale de specializare inteligentă.

**#161. Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Construcția Centrului Intermodal Regional de Transport Marfă Timișoara;**
- **Proiect - Înființarea unui Parc Industrial în Municipiul Vaslui;**
- **Proiect - Înființarea Parcului Științific și Tehnologic "TETAPOLIS" Cluj-Napoca;**
- **Proiect - Înființarea unui Sistem Agro-Logistic al Sistemului Urban Botoșani-Suceava.**

**4.3.1.10 Măsură – Crearea unei politici funciare adaptate la dinamicile urbane actuale**

- #162.** Managementul terenurilor, ca parte componentă a managementului urban, pune în discuție performanțele relaționării mecanismelor pieței funciare cu planificarea dezvoltării urbane, precum și cu formele 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.
- #163.** 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.
- #164.** 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.

**#165. Acțiuni:**

1. Realizarea infrastructurii informatice necesare pentru îmbunătățirea activității cadastrale din mediul urban și colectarea de date pentru înregistrarea sistematică în cadastru și cartea funciară și efectuarea publicității imobiliare prin mijloace electronice, inclusiv în parteneriat public - privat;
2. Elaborarea de regulamente locale de urbanism pentru reconversia siturilor industriale sau militare neutilizate, care să prevadă negocierea între autoritățile publice locale și dezvoltatorii privați cu privire la noile funcțiuni ale acestor zone;
3. Remediere și reconversia funcțională a siturilor contaminate din mediul urban, cu precădere în orașele care dețin astfel de locații înregistrate în Inventarul Național al Siturilor Contaminate: Baia Mare, Copșa Mică, Zlatna, Galați, Hunedoara, Călan, Onești, Câmpina, Ploiești, Baraolt, Motru, Rovinari, orașele din Valea Jiului, Borșa, Baia Sprie, Râmnicu Vâlcea, Bacău, Năvodari, Turnu Măgurele, Făgăraș, Arad.

**#166. Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Sistemul informatic integrat de cadastru si publicitate imobiliara pentru mediul urban;**
- **Proiect - Dezvoltarea unui EcoParc Industrial și a unui Centru Tehnologic pentru Energii Regenerabile în scopul valorificării resurselor naturale și antropice regionale în zona platformei industriale Baia Mare Est – Baia Sprie Vest.**

**4.3.1.11 Măsură: Consolidarea rolului de centre locale al orașelor mici în vederea menținerii profilului urban al orașelor din zonele izolate**

**#167.** 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.

**#168. Acțiuni:**

1. Înființarea și susținerea structurilor asociative de tip CLLD (Acțiuni de dezvoltare locală plasată sub răspunderea comunității) între orașele cu mai puțin de 20.000 de locuitori și zonele rurale polarizate de acestea, inclusiv sprijin pentru implementarea strategiilor de dezvoltare integrată a acestora;
2. Înființarea de structuri asociative la nivelul sistemelor urbane formate din orașe mici și zona lor de polarizare și realizarea de investiții teritoriale integrate la nivelul acestora: Valea Prahovei (Câmpina-Breaza-Comarnic-Sinaia-Bușteni-Azuga); Valea Tazlăului (Moinești-Comănești-Dărmănești-Slănic Moldova-Târgu Ocna-Onești); Valea Jiului (Uricani-Lupeni-Vulcan-Aninoasa-Petroșani-Petrila); Gherla-Dej-Beclean; Câmpia Turzii-Turda; Borșa-Vișeu de Sus; Vașcău-Nucet-Ștei-Beiuș;
3. Înființarea, extinderea, reabilitarea și modernizarea infrastructurii de utilități (apă, apă uzată, gaze naturale) la nivelul orașelor cu mai puțin de 10.000 de locuitori;
4. Reabilitarea și modernizarea străzilor orașenești de la nivelul orașelor cu mai puțin de 10.000 de locuitori;
5. Ak)5. Înființarea, reabilitarea, modernizarea și dotarea infrastructurii de sănătate (spitale, inclusiv unități de primire a urgențelor, centre de permanență, etc.) la nivelul orașelor cu mai puțin de 10.000 de locuitori;

6. Ak)6. Înființarea, reabilitarea, modernizarea și dotarea infrastructurii educaționale (grădinițe, școli gimnaziale, școli profesionale, licee tehnologice) la nivelul orașelor cu mai puțin de 10.000 de locuitori;
7. Ak)7. Înființarea, reabilitarea, modernizarea și dotarea infrastructurii de servicii sociale (locuințe de tip familial, locuințe protejate, centre rezidențiale pentru vârstnici, servicii de îngrijire la domiciliu, centre After-School, etc.) la nivelul orașelor cu mai puțin de 10.000 de locuitori;
8. Ak)8. Înființarea, reabilitarea, modernizarea și dotarea infrastructurii culturale (case de cultură, centre și cămine culturale, muzee, biblioteci publice, etc.) la nivelul orașelor cu mai puțin de 10.000 de locuitori.

**#169. Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Operațiuni integrate în cadrul Microregiunii Valea Muntelui din Județul Bacău;**
- **Proiect - Înființarea unei asociații de dezvoltare locală plasată sub răspunderea comunității (DLRC/CLLD) în arealul "Valea Crișului Repede-Muntele Șes).**

### **4.3.2 Măsuri teritoriale pentru zonele rurale**

#170. 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.

#171. În acord cu obiectivele stabilite, pentru zonele rurale au fost stabilite următoarele măsuri teritoriale și proiecte strategice:

#### **4.3.2.1 Măsură: Conectarea localităților rurale greu accesibile sau izolate la rețeaua principală de așezări și infrastructura majoră de transport.**

#172. 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.

#173. Infrastructura precară nu împiedică doar accesul pe piață a produselor autohtone, ci descurajează și investitorii interesați de agricultură. Vânzătorii en-gross 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.

**#174. Acțiuni:**

1. Reabilitarea și modernizarea drumurilor principale de acces către centrele urbane din apropiere, cu precădere în zonele rurale lipsite de orașe pe 25-30 km, conform PATN, Secțiunea a IV-a;
2. Modernizarea drumurilor naționale și județene, inclusiv a semnalizării rutiere, care fac legătura între localitățile rurale și rețeaua de transport de categorie superioară, cu precădere a celor care asigură conexiunea la axele prioritare TEN-T centrale și globale;

3. Modernizarea drumurilor comunale, inclusiv amenajarea trotuarelor și a pistelor de biciclete, cu precădere a celor care fac legătura între reședințe de comună și satele componente;
4. Stimularea transportatorilor de a asigura conexiunile centrelor urbane cu zonele rurale polarizate, prin subvenționarea transportului în comun.

#175. **Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Reabilitarea DJ 572 Berzovia – Buziaș – Lipova;**
- **Proiect - Dezvoltarea mobilității intrajudețene între DN 13 și E 68, prin reabilitarea sistemului rutier pe DJ 106 Agnita-Apold-Sighișoara;**
- **Proiect - Modernizarea drumului comunal DC 40 Zagra-Alunișul.**

**4.3.2.2 Măsură: Protejarea localităților rurale împotriva vulnerabilităților naturale și diminuarea riscurilor generate de schimbările climatice.**

#176. Schimbările climatice la nivel global, care sunt tot mai sesizabile în ultimele decenii, cumulându-se cu efectul negativ al defrișărilor succesive de păduri care s-au făcut de-a lungul istoriei în regiunile de câmpie din țara noastră, au dus la apariția secetelor prelungite.

#177. Dacă în zone din Moldova de nord și din partea centrală a Transilvaniei sensibilitatea la secetă este mai redusă, cu o frecvență a anilor secetoși de 6-11%, în sudul și estul țării, în special în Dobrogea, estul Munteniei și sudul Moldovei, sensibilitatea la secetă este puternică, frecvența anilor secetoși fiind 40-63%. Aceste teritorii sunt tot mai afectate de aridizare și sunt potențial predispuse la deșertificare.

#178. Șase din județele României au un procent de împădurire sub 10%. În cinci dintre acestea - județele Călărași, Teleorman, Constanța, Ialomița și Brăila, suprafața pădurilor și a vegetației forestiere din afara fondului forestier reprezintă mai puțin de 6% inclusiv, iar județul Galați are 9,8 %.

#179. Dezvoltarea unui sistem corespunzător de perdele și plantații forestiere de protecție în spațiul rural diminuează impactul schimbărilor climatice, atenuând efectele secetelor și ale manifestărilor extreme ale fenomenelor meteorologice.

#180. Efectele pozitive se resimt prin reducerea eroziunii solurilor și ameliorarea regimului hidric și climatului local, îmbunătățirea producției culturilor agricole, protecția căilor de comunicații și a localităților de fenomenele meteo extreme, în special împotriva înzăpezirilor, care duc în mod repetat la izolarea unor localități pe timpul iernii (care au de multe ori consecințe dramatice pentru populație și atrag eforturi materiale și umane considerabile), protecția cursurilor de apă, a digurilor și a malurilor contra curentilor, viiturilor, gheții și altele, protecția diverselor obiective economice și sociale, creșterea calității aerului.

#181. Vegetația forestieră, în afară de rolul de stocare a carbonului în lemn și în solurile forestiere, oferă condițiile necesare dezvoltării și conservării biodiversității și nu în ultimul rând furnizează lemn, inclusiv ca resursă de energie regenerabilă, precum și celelalte bunuri și servicii specifice pădurilor, asigurând astfel resurse alternative pentru populație și locuri de muncă – baze solide ale dezvoltării durabile în mediul rural.

#182. **Acțiuni:**

1. Ameliorarea prin împădurire a terenurilor degradate inapte pentru agricultură și împădurirea unor terenuri agricole și neagricole
2. Crearea de perdele forestiere de protecție a localităților, a căilor de comunicație, obiectivelor social economice etc.

#183. **Exemple de proiecte:**

- **Împădurirea terenurilor agricole și crearea de perdele forestiere;**
- **Împădurirea terenurilor degradate situate în zonele deficitare în păduri;**

- **Împăduriri în perimetre de ameliorare, cu utilizarea Fondului de ameliorare a fondului funciar cu destinație silvică.**

#### **4.3.2.3 Măsură: Extinderea accesului la Internet în bandă largă**

#184. 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.

#### #185. **Acțiuni:**

1. Stimularea extinderii serviciilor de date prin telefonie mobilă în mediul rural, inclusiv a rețelelor 3G și 4G, cu precădere în zonele izolate, precum și trecerea infrastructurii în subteran;
2. Conectarea “zonelor albe” din mediul rural la infrastructura majoră de date în bandă largă, prin dezvoltarea rețelelor de distribuție (backhaul).

#### #186. **Exemplu de proiect:**

- **Proiect-RO-NET - Construirea unei infrastructuri naționale de broadband în zonele defavorizate, prin utilizarea fondurilor structurale.**

#### **4.3.2.4 Măsură: Echiparea localităților rurale cu infrastructură tehnico-edilitară.**

#187. Studiile de fundamentare demonstrează existența unei discrepante 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.

#### #188. **Acțiuni:**

1. 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, cu precădere în comunele care nu dispun de rețele centralizate;
2. Extinderea și reabilitarea sistemelor de alimentare cu gaze naturale și conectarea la sistemul național de transport de gaze, cu precădere în comunele cu peste 5.000 de locuitori care nu dispun de rețea de distribuție;
3. Managementul integrat al deșeurilor: realizare/extindere/modernizare de platforme de depozitare, cooperare intercomunală pentru identificarea unui sistem comun de management al deșeurilor, cu precădere în comunele în care nu sunt furnizate servicii de salubritate.

#### #189. **Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Extinderea și reabilitarea infrastructurii de apă și apă uzată din comunele județului Bistrița-Năsăud;**
- **Proiect - Construcția unei conducte de aducțiune a gazelor naturale pe Valea Slănicului și înființarea rețelei de distribuție în comunele adiacente;**
- **Proiect - Construcția unei stații de transfer a deșeurilor în comuna Bălțați, respectiv a unei stații de transfer și sortare a deșeurilor în comuna Ruginoasa.**

#### **4.3.2.5 Măsură: creșterea competitivității spațiilor rurale și crearea locurilor de muncă.**

#190. 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 subsistență. Dependența față de agricultura de subsistență reprezintă un punct slab al populației apte de muncă din România, activitățile independente fiind mai degrabă asociate cu subsistența în agricultură decât cu antreprenoriatul. Numărul persoanelor care desfășoară activități independente atinge 2,1 milioane persoane (25% din totalul locurilor de muncă).

#191. **Acțiuni:**

1. Creșterea viabilității exploatațiilor și a competitivității agriculturii (modernizare exploatații agricole și piscicole, sprijin pentru tinerii fermieri, restructurarea fermelor mici, investiții în cercetare agronomică și zootehnică, utilizarea energiei regenerabile, etc), cu precădere în comunele cu o pondere de peste 25% a populației ocupate informal în agricultură și peste 70% din suprafață acoperită de terenuri agricole;
2. Dezvoltarea agriculturii organice cu valoare adăugată mai mare, în toate zonele rurale din România;
3. Sprijinirea înființării grupurilor de producători și a lanțurilor scurte de aprovizionare cu produse alimentare, 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), cu precădere în jurul marilor bazine legumicole, viticole și pomicele;
4. Diversificarea activităților economice în mediul rural (dezvoltarea activităților legate de ocupațiile tradiționale, procesarea produselor agricole și silvice specifice zonei, mici activități industriale, turism) și formarea profesională continuă a forței de muncă în corelare cu acestea, cu precădere în comunele cu peste 50% din populație ocupată informal în agricultură
5. Valorificarea tuturor resurselor naturale regenerabile existente (ex: plante medicinale, fructe de pădure), în toate zonele rurale;
6. Realizarea de investiții pentru dezvoltarea infrastructurii agricole și forestiere (drumuri de exploatație agricolă, forestieră, sisteme de irigații);
7. Înființarea de centre de dezvoltare economică pentru întreprinderile rurale.

#192. **Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Modernizarea și re tehnologizare infrastructură de irigații aparținând O.U.A.I. Olteanca-Teleorman;**
- **Proiect - Înființarea unui centru de colectare a produselor agricole vegetale în comuna Biharia.**

#### **4.3.2.6 Măsură: Asigurarea accesului echitabil în zone rurale la serviciile de interes general**

#193. 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.

#194. **Acțiuni:**

1. Identificarea și stimularea dezvoltării localităților cu rol de servire intercomunală, cu precădere în zonele lipsite de orașe pe o distanță de 25-30 km;
2. Înființarea, modernizarea și dotarea dispensarelor medicale rurale, cu precădere în comunele care îndeplinesc criteriile:
  - cu o pondere a populației de 65 de ani și peste de minim 30%;
  - cu peste 3.000 de locuitori/medic de familie;



- lipsite de cabinet de medicină de familie.
- 3. Înființarea de farmacii în mediul rural, cu precădere în comunele care nu dispun de astfel de unități;
- 4. Înființarea de centre de permanență medicală, inclusiv dotarea acestora cu autosanitare și cu echipamente de telemedicină, cu precădere în polii rurali selectați;
- 5. Înființarea, modernizarea și dotarea de campusuri școlare și de formare profesională continuă, cu precădere în domeniul tehnologic, agricol și forestier;
- 6. Înființarea, modernizarea și dotarea grădinițelor și a creșelor din mediul rural, cu precădere în comunele cu peste 150 de preșcolari;
- 7. Reabilitarea, modernizarea și dotarea școlilor gimnaziale din mediul rural, cu precădere în comunele cu peste 300 de elevi;
- 8. Înființarea, modernizarea și dotarea centrelor de tip “After-School” din mediul rural, cu precădere în polii rurali selectați;
- 9. Achiziționarea de microbuze școlare, cu precădere la nivelul comunelor în care există peste 100 de elevi care practică naveta.

**#195. Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Reabilitarea și modernizarea centrelor medico-sociale din Județul Sibiu;**
- **Proiect - Înființarea de centre de permanență medicală în comunele din județul Brăila;**
- **Proiect - Construcția unui campus școlar în comuna Osica de Sus;**
- **Proiect - Construcția unui grădinițe în comuna Erbiceni;**
- **Proiect - Înființarea unui centru After-School în comuna Ariceștii-Rahtivani;**
- **Proiect - Achiziționarea de microbuze și autobuze școlare pentru elevii din mediul rural.**

**4.3.2.7 Măsură: Dezvoltarea unor spații rurale atractive și creșterea calității vieții cetățenilor.**

**#196.** 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.

**#197. Acțiuni:**

1. Reabilitarea și dotarea spațiilor publice (spații verzi, locuri de joacă, zone pietonale, de agrement) din mediul rural, inclusiv amenajarea de centre civice, cu precădere în polii rurali.
2. Construcția, modernizarea și dotarea piețelor agroalimentare și a târgurilor din mediul rural, cu precădere a celor de la nivelul poliilor rurali;
3. Înființarea și modernizarea bazelor sportive din mediul rural, cu precădere din polii rurali

**#198. Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Reabilitare zona centrală și spații publice din comuna Turț;**
- **Proiect - Amenajare piață agroalimentară în comuna Liești;**
- **Proiect - Amenajare bază sportivă și teren de sport în comuna Zemeș.**

**4.3.2.8 Măsură: Valorificarea potențialului teritorial local al zonelor rurale, prin dezvoltarea infrastructurii turistice și de agrement și includerea acestora în circuitele turistice:**

#199. 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.

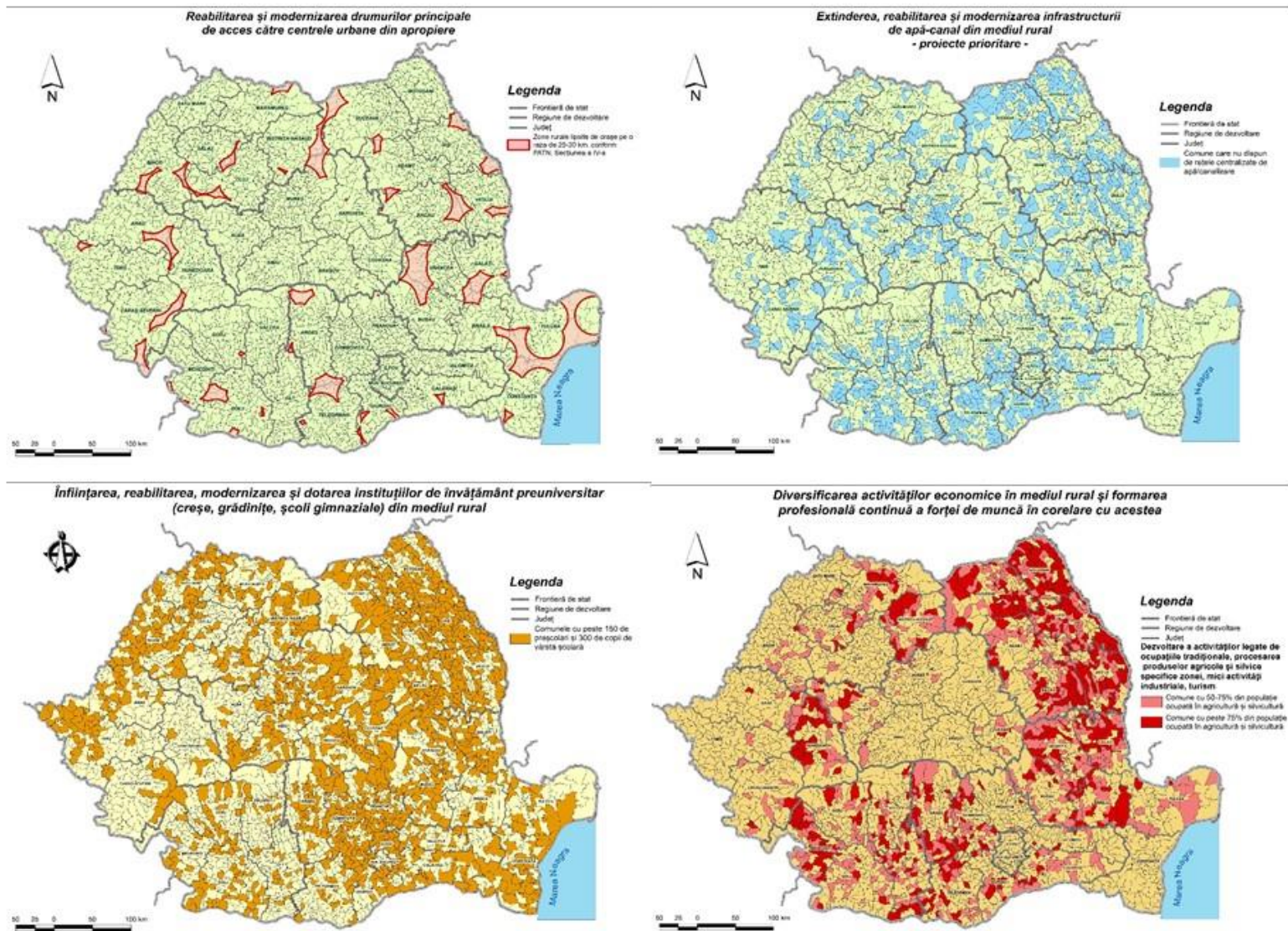


Figura 63. Proiecte propuse pentru zonele rurale - exemple

#200. 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.

#201. 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.

#202. **Acțiuni:**

1. Dezvoltarea infrastructurii turistice și de agrement din mediul rural (pentru turism balnear, de iarnă, ecologic, cultural, etc.), cu precădere în stațiunile turistice atestate și în comunele cu o concentrare foarte mare de resurse turistice;
2. Reabilitarea, conservarea și introducerea în circuitul turistic a obiectivelor de patrimoniu din mediul rural, cu precădere în comunele cu o concentrare foarte mare a patrimoniului construit cu valoare culturală de interes național (cf. Legii nr. 5/2000);
3. Reabilitarea și conservarea așezămintelor monahale din mediul rural, cu precădere a celor care sunt valori de patrimoniu de interes național (cf. Legii nr. 5/2000);
4. Conceperea și promovarea de trasee turistice tematice și integrate teritorial, inclusiv realizarea de infrastructură de informare și semnalizare turistică;
5. Înființarea, reabilitarea, modernizarea de așezăminte culturale în mediul rural (biblioteci, muzee, centre culturale multifuncționale), cu precădere în polii rurali și în comunele cu o concentrare foarte mare de resurse turistice;
6. Conservarea patrimoniului imaterial și promovarea tradițiilor locale din toate zonele rurale;
7. Realizarea de investiții pentru dezvoltarea agroturismului, inclusiv înființarea de noi unități de cazare, cu precădere în comunele cu o concentrare foarte mare de resurse turistice;
8. Creșterea capacității de planificare a autorităților publice din mediul rural, precum și a factorilor interesați de pe plan local, în scopul asigurării unui management eficient și durabil a patrimoniului local în condițiile valorificării turistice a acestor zone.

#203. **Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Construcția unui centru de agrement de tip Aqualand în comuna Dudeștii Noi;**
- **Proiect - Reabilitarea și introducerea în circuitul turistic a Castelului Teleki din Posmuș;**
- **Proiect - Traseul Cetăților Dacice din Județul Alba;**
- **Proiect - Reabilitarea și modernizarea căminelor culturale din comunele județului Sibiu.**

**4.3.2.9 Măsură: Consolidarea cooperării administrative între autoritățile publice locale în vederea realizării unor atribuții de putere publică pentru care resursele sunt insuficiente (planificare teritorială, politici fiscale, etc.)**

#204. 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 1.500 locuitori) iar problemele sunt aproape la fel de complexe ca în cazul orașelor. Anumite probleme trebuie abordate la o scară mai mare, prin cooperarea și punerea în comun a resurselor mai multor unități administrativ-teritoriale, cu efecte net superioare față de încercările de soluționare separate.

**#205. Acțiuni:**

1. Proiecte de dezvoltare a resurselor umane și dezvoltare a capacității instituționale a autorităților locale, cu precădere la nivelul comunelor cu mai puțin de 1.500 de locuitori;
2. Sprijinirea cooperării intercomunale: grupuri de acțiune locală/CLLD, asociații de dezvoltare intercomunitară, etc., cu precădere la nivelul comunelor cu mai puțin de 1.500 de locuitori;
3. Instituirea unor structuri care să asigure activități de consiliere a primăriilor din zonele rurale pe acest domeniu, cu precădere la nivelul comunelor cu mai puțin de 1.500 de locuitori;
4. Elaborarea de strategii integrate de dezvoltare locală a localităților rurale;
5. Elaborarea de planuri de amenajare a teritoriului inter-comunal.

**#206. Exemplu de proiect:**

- **Proiect - Înființarea și sprijinirea unui nou Grup de Acțiune Locală în Județul Brașov.**

**4.3.2.10 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 – comune poli rurale (din punct de vedere al mărimii demografice, al serviciilor oferite, care determină forța de polarizare a acestor așezări, al potențialului economic local).**

#207. 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.

#208. 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 poliilor ruralai, în special în ceea ce privește promovarea resurselor naturale, culturale, turistice (stațiunile turistice și balneoclimaterice și cele cu potențial), creșterea producției agricole, industriale, artizanale diversificarea ofertei de servicii pentru a răspunde nevoilor populației (inclusiv dinvecinătate).

**#209. Acțiuni:**

1. Reabilitarea și modernizarea drumurilor județene și comunale care fac legătura între polii rurali și localitățile învecinate
2. Înființarea de centre de permanență medicală la nivelul comunelor poliilor rurali, inclusiv dotarea acestora cu autosanitare și cu echipamente de telemedicină
3. Înființarea, modernizarea și dotarea centrelor de tip "After-School" din comunele poliilor rurali;
4. Înființarea, modernizarea și dotarea de campusuri școlare și de formare profesională continuă în comune poliilor rurali;
5. Reabilitarea și dotarea spațiilor publice (spații verzi, locuri de joacă, zone pietonale, de agrement) din mediul rural, inclusiv amenajarea de centre civice, cu precădere în comunele poliilor rurali;
6. Construcția, modernizarea și dotarea piețelor agroalimentare și a târgurilor din mediul rural, cu precădere a celor de la nivelul comunelor poliilor rurali;
7. Înființarea și modernizarea bazelor sportive din mediul rural, cu precădere din comunele poliilor rurali;
8. Înființarea, reabilitarea, modernizarea de așezăminte culturale în mediul rural (biblioteci, muzee, centre culturale multifuncționale);
9. Înființarea și sprijinirea structurilor asociative intercomunale în jurul comunelor poliilor rurali.

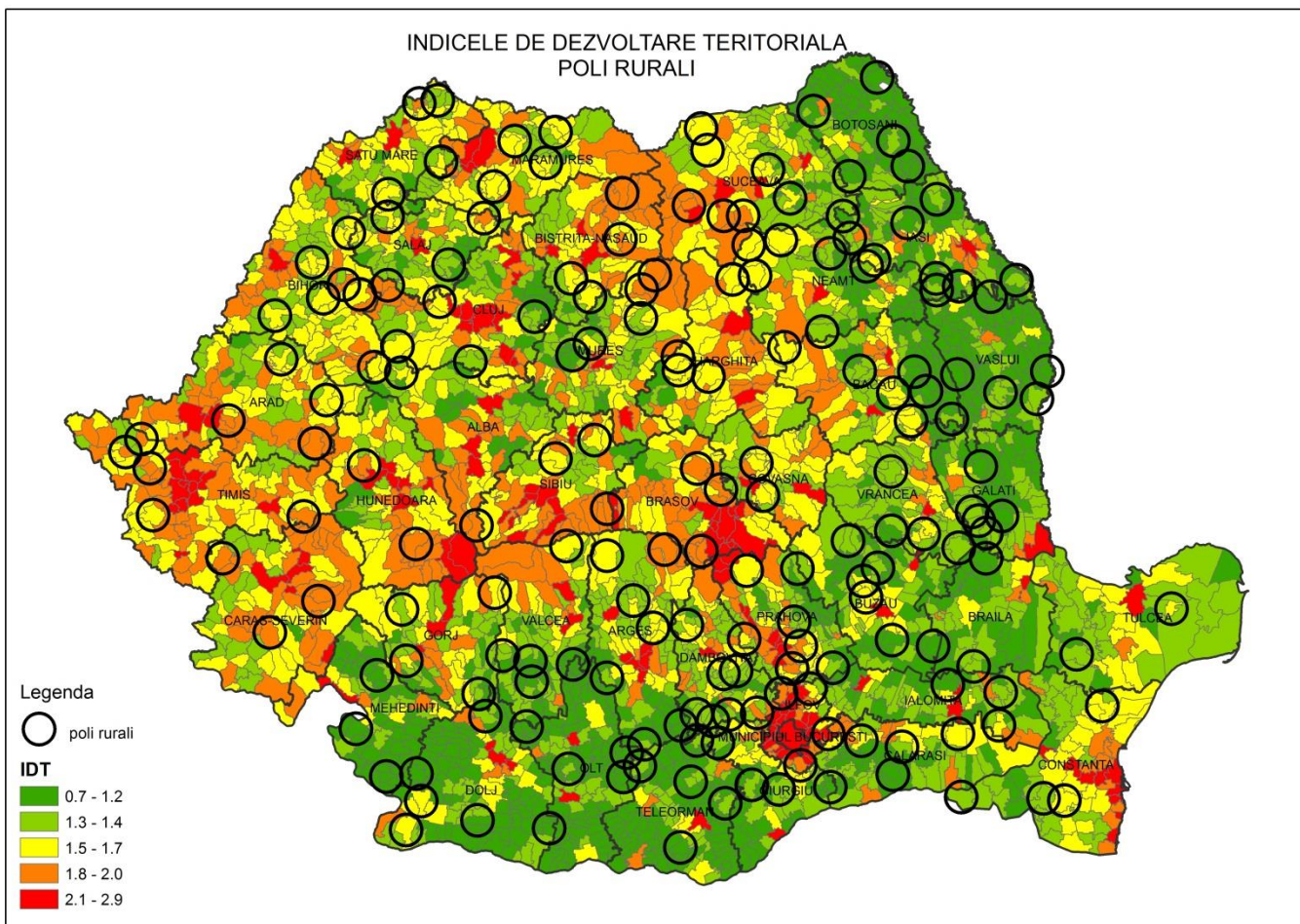


Figura 64 – Comune poli rurali conform Indexului de Dezvoltare Teritorială

#210. Selecția comunelor poliilor rurali se bazează pe Indexul de Dezvoltare Teritorială. Prezentarea metodologiei de aplicare a Indexului de Dezvoltare Teritorială, precum și comunele poliilor rurali relevați în urma aplicării metodologiei se regăsesc în anexă.

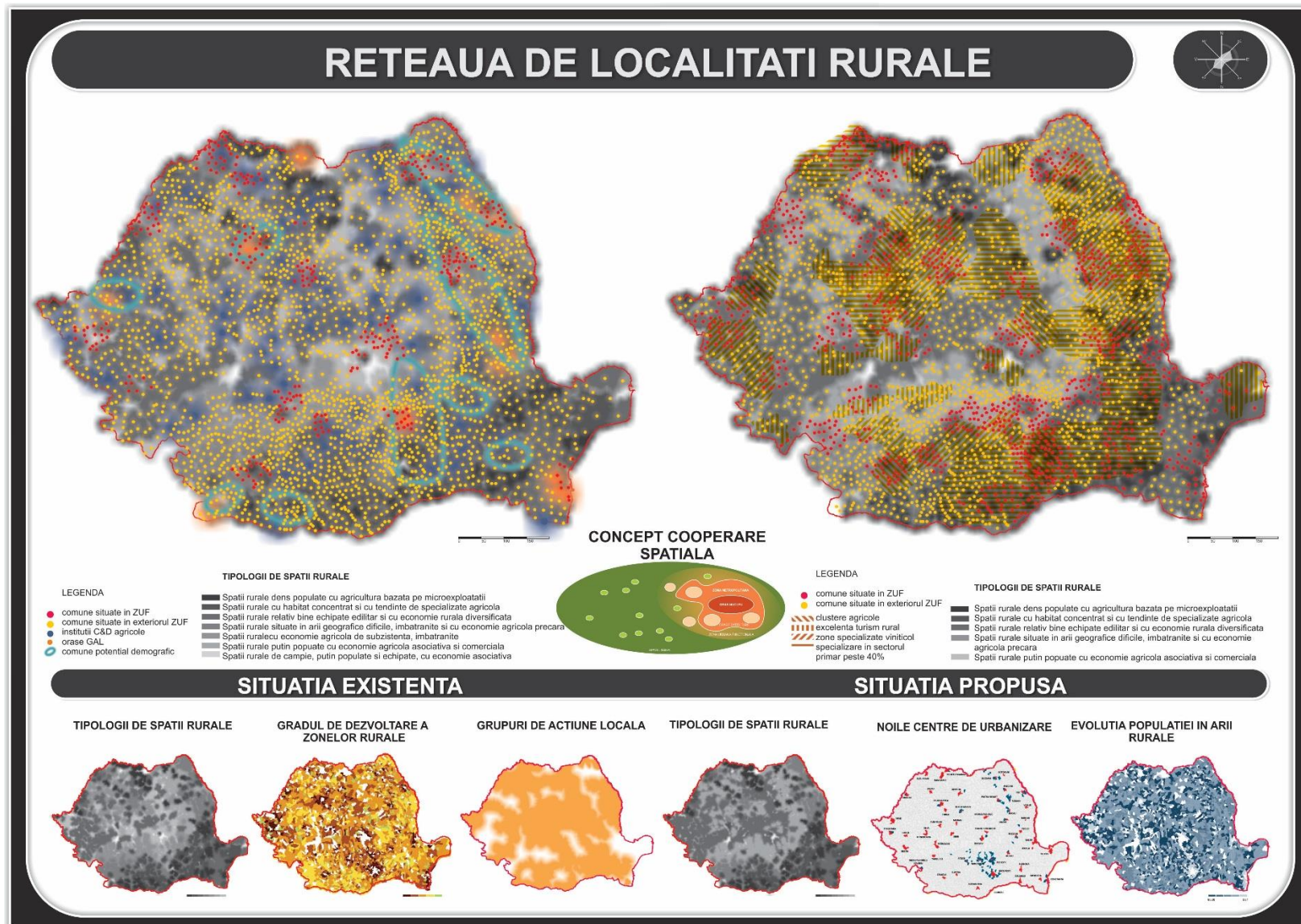


Figura 65. Zonele rurale: spații specializate, atractive și integrate teritorial – orizont 2035

### 4.3.3 Măsurile teritoriale pentru zonele montane

#211. În privința zonelor montane din România, obiectivele formulate la nivelul SDTR afirmă necesitatea creșterii accesibilității acestor spații, înlăturarea barierelor 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.

#### 4.3.3.1 Măsură: Conectarea localităților montane la infrastructura de transport.

#212. 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). Îmbrăcămintile 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.

#### #213. Acțiuni:

1. Construcția, reabilitarea și modernizarea autostrăzilor, a drumurilor expres și a celor europene/naționale care asigură legăturile transcarpatice, cu precădere a celor din rețeaua TEN-T rutieră, prin valorificarea trecătorilor și pasurilor;
2. Modernizarea și reabilitarea drumurilor comunale și județene care fac legătura între reședința de comună și localitățile componente din zona montană, precum și la rețeaua TEN-T și la polii urbani;
3. Modernizarea și reabilitarea drumurilor de acces la stațiunile turistice și la obiectivele turistice de importanță națională din zona montană;
4. Modernizarea căilor ferate, cu precădere a celor din rețeaua TEN-T feroviară, care asigură legăturile transcarpatice;
5. Reabilitarea drumurilor forestiere din zona montană;
6. Reabilitarea căilor ferate turistice din zona montană.

#### #214. Exemple de proiecte:

- Proiect - Modernizarea drumurilor forestiere din comuna Feldru;
- Proiect - Reabilitarea liniei de cale ferată îngustă Turda-Câmpeni-Abrud;
- Proiect - Reabilitarea drumului interregional Moroeni-Moieciu.

#### 4.3.3.2 Măsură: Facilitarea accesului la Internet și telefonie mobilă pentru localitățile montane

#215. 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.

#### #216. Acțiuni:

1. Conectarea "zonelor albe" din zonele montane la infrastructura majoră de date în bandă largă, prin dezvoltarea rețelelor de distribuție (backhaul), pentru conectarea gospodăriilor, a agenților economici, a instituțiilor publice, coordonarea intervențiilor în situații de urgență, etc.;
2. Sprijinirea extinderii serviciilor de date prin telefonie mobilă în zonele montane, inclusiv a rețelelor 3G și 4G;
3. Implementarea soluțiilor de tip e-educație la unitățile de învățământ din zona montană, cu precădere în localitățile rurale;
4. Implementarea soluțiilor de tip e-sănătate/telemedicină la unitățile sanitare din zona montană, cu precădere în localitățile rurale.



**#217. Exemplet de proiect:**

- **Proiect - Dotarea cabinetelor medicale din zonele montane izolate cu echipamente de telemedicină.**

**4.3.3.3 Măsură: Echiparea localităților montane cu infrastructură tehnico-edilitară**

**#218.** 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.

**#219. Acțiuni:**

1. Realizarea/extinderea/reabilitarea/modernizarea sistemelor de alimentare cu apă și stații de tratare a apei în zonele montane, cu precădere în orașele și comunele cu peste 50% dintre locuințe neconectate la rețea;
2. Realizarea/extinderea/reabilitarea/modernizarea sistemelor de canalizare și stații de epurare a apelor uzate orașele și comunele montane, cu precădere în localitățile cu peste 50% dintre locuințe neconectate la rețea;
3. Implementarea și extinderea sistemelor integrate de management al deșeurilor (închiderea depozitelor neconforme și ecologizarea lor, amenajarea de platforme pentru colectarea deșeurilor, achiziționarea și instalarea de containere pentru colectare selectivă, achiziționarea de autogunoiere, achiziționarea de concasoare pentru deșeurile din construcții, înființarea de centre de reciclare a deșeurilor, etc.), cu precădere în localitățile montane care nu dispun de servicii de salubritate.

**#220. Exemplet de proiect:**

- **Proiect - Extinderea infrastructurii de apă și apă uzată din comuna Telciu.**

**4.3.3.4 Măsură: Asigurarea dotărilor cu infrastructură în scopul prevenirii riscurilor naturale**

**#221.** 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.

**#222. Acțiuni:**

1. Implementarea de programe de împăduriri, de refacere și conservare a coridoarelor ecologice, cu precădere în localitățile afectate de defrișări pe suprafețe extinse;
2. Executarea de lucrări de consolidare și stabilizare a terenurilor, terasamentelor și versanților din zona montană afectați de alunecări active de teren, cu precădere a celor situați de-a lungul principalelor căi de comunicații trans-carpatice;
3. Amenajarea bazinelor hidrografice, regularizarea unor cursuri de apă, corectarea torenților și interzicerea construcțiilor în luncile inundabile ale râurilor din montană, cu precădere în zonele cu risc potențial semnificativ la inundații;
4. Protejarea râurilor de munte și exploatarea acestora controlată în scopul producerii de hidro-energie;
5. Construcția și dotarea de baze salvamont și de refugii în zona montană, cu precădere în jurul principalele stațiuni pentru sporturi de iarnă.

**#223. Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Amenajarea împotriva inundațiilor a râului Trotuș și a afluenților săi;**
- **Proiect - Construire baze salvamont și refacere trasee turistice în județul Vrancea.**

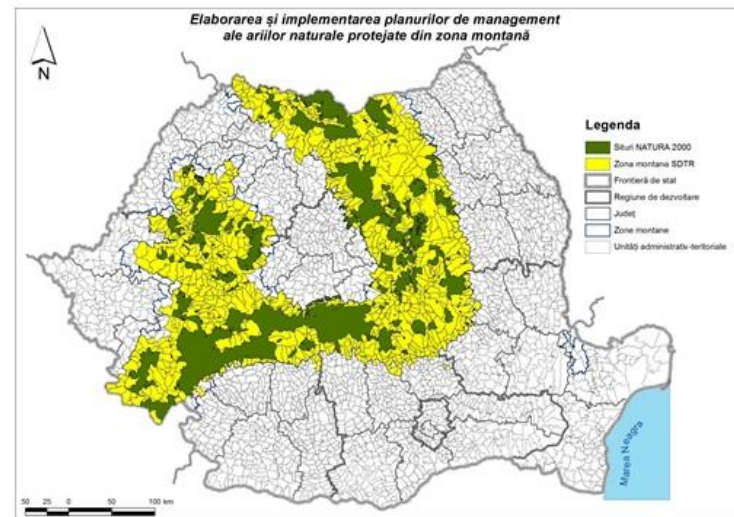
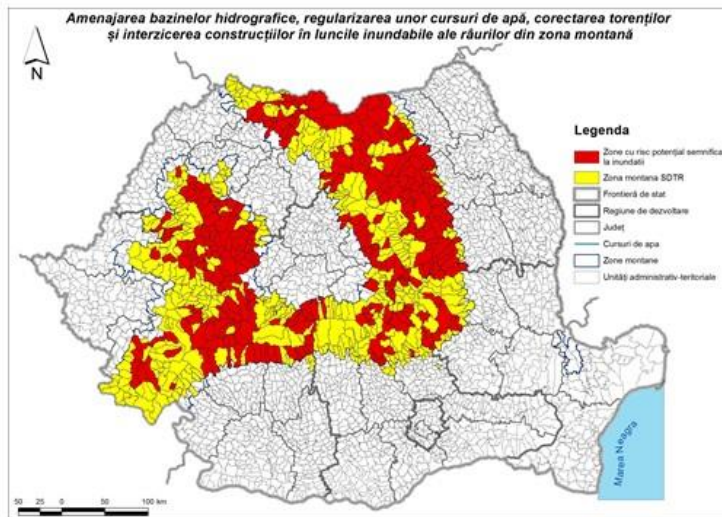
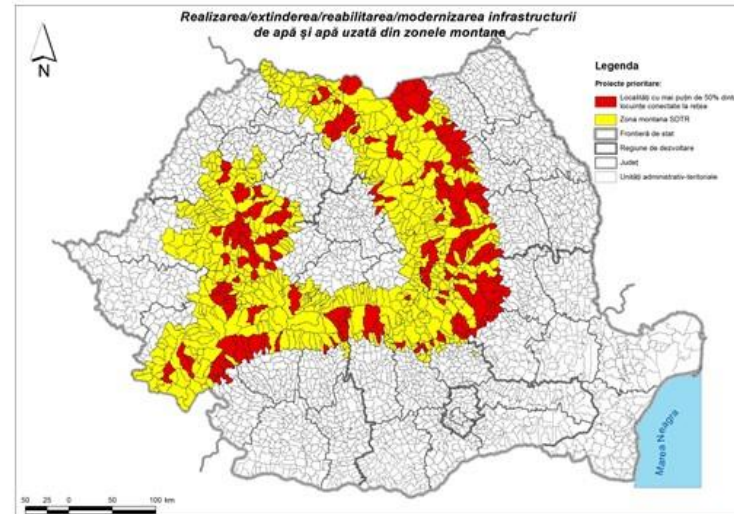
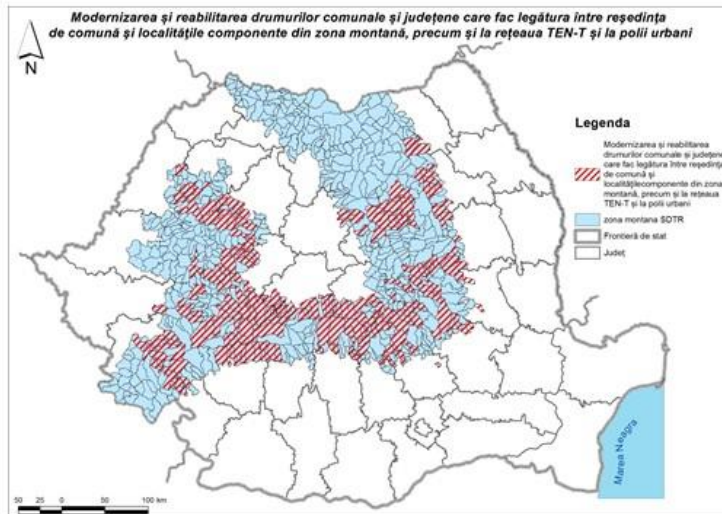


Figura 66. Proiecte propuse pentru zonele montane - exemple

#### **4.3.3.5 Măsură: Conectarea localităților montane cu orașele mari din proximitatea acestora (sub 30 de km)**

#224. În zonele montane există numeroase sate situate în proximitatea orașelor, care au legături strânse cu acestea dar care nu beneficiază de transport public.

##### **#225. Acțiuni:**

1. Crearea unor linii de transport de în comun inter-urban și periurban care să lege localitățile urbane și comunele din proximitatea orașelor, cu precădere la nivelul sistemelor urbane din zona montană;
2. Realizarea conexiunilor dintre transportul public județean și cel local, precum și a stațiilor și serviciilor în zonele de legătură cu căile ferate.

##### **#226. Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Linie verde de troleibuz între municipiul Petroșani și orașele Aninoasa, Vulcan, Lupeni și Uricani.**

#### **4.3.3.6 Măsură: Creșterea calității spațiilor urbane și rurale din zonele montane și consolidarea relațiilor funcționale dintre acestea.**

#227. 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).

##### **#228. Acțiuni:**

1. Crearea și sprijinirea măsurilor integrate de dezvoltare ale sistemelor urbane din depresiunile carpatice (ex. depresiunea Brașov, depresiunea Petroșani, depresiunea Maramureș, depresiunea Oaș) și cele liniare (vai, culoare – exemple Valea Prahovei, culoarul Timiș-Cerna, defileul Mureșului);
2. Înființarea și sprijinirea structurilor asociative ale localităților cu profil turistic din zonele montane (de tip ADI, GAL/CLLD);
3. Elaborarea/actualizarea Planurilor Urbanistice General și Zonale, a Planurilor de Amenajare a Teritoriilor Zonale/Intercomunale din zona montană, aplicarea sistematică a reglementărilor urbanistice în cadrul localităților și monitorizarea atentă a concordanței investițiilor imobiliare cu acestea;
4. Reabilitarea infrastructurii urbane de la nivelul orașelor din zona montană, cu precădere la nivelul zonelor urbane marginalizate;
5. Construcția, reabilitarea, modernizarea, extinderea spațiilor verzi, a zonelor de recreere și de agrement publice din orașele și din stațiunile turistice montane;
6. Construcția, amenajarea, dotarea spațiilor publice pentru piețe și târguri în orașele și în polii rurali din zona montană;
7. Construcția, reabilitarea, modernizarea infrastructurii pentru practicarea sporturilor de masă (baze sportive) în orașele și stațiunile turistice montane.

##### **#229. Exemplu de proiect:**

- **Proiect - Amenajarea Pieței Centrale din Sinaia.**

#### **4.3.3.7 Măsură: Facilitarea accesului populației din zonele montane la servicii sociale diversificate.**

#230. Localitățile montane afectate de depopulare și îmbătrânire demografică necesită acces la servicii de sănătate și asistență socială. Pentru acestea 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.

##### **#231. Acțiuni:**

1. Înființarea, extinderea, reabilitarea, modernizarea și dotarea centrelor de servicii medico-sociale integrate (rezidențiale și de zi) din zonele montane, precum și a serviciilor mobile, de tipul îngrijirii și recuperării la domiciliu, cu precădere în centrele urbane și în polii rurali;
2. Înființarea, reabilitarea, modernizarea și dotarea dispensarelor medicale și a punctelor sanitare din satele montane;
3. Organizarea de echipe mobile de intervenție și de caravane medicale, cu precădere în satele de munte izolate, lipsite de asistență medicală primară;
4. Reabilitarea, modernizarea și dotarea unităților de învățământ preuniversitar din localitățile montane, cu precădere a celor cu peste 150 de preșcolari și 300 de elevi;
5. Achiziționarea de autobuze școlare pentru transportul copiilor și elevilor din satele de munte lipsite de unități de învățământ;
6. Înființarea, reabilitarea, modernizarea și dotarea campusurilor școlare și de formare profesională continuă din zonele montane, cu precădere în jurul liceelor cu profil tehnologic.

##### **#232. Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Achiziționarea de cabinete medicale mobile pentru populația din zonele montane izolate;**
- **Proiect - Construcția unui campus școlar în comuna Bozovici.**

#### **4.3.3.8 Măsură: Diversificarea activităților economice în zona montană.**

#233. 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 hidroenergetic nevalorificat încă. Este de menționat prezența localităților miniere în declin (inclusiv fostele zone miniere defavorizate) ca zone cu risc social crescut.

##### **#234. Acțiuni:**

1. Crearea unor sisteme/centre de preluare, sortare, condiționare, păstrare, ambalare și analiză a produselor agroalimentare cu specific montan, cu precădere la nivelul comunelor cu peste 50% din forța de muncă ocupată în sectorul primar;
2. Derularea de programe de formare profesională continuă pentru ocupații tradiționale, cu precădere în zone montane cu potențial turistic ridicat;
3. Sprijinirea cercetării-dezvoltării în domeniul silviculturii, cu precădere la nivelul centrelor existente;

4. Sprijinirea atestării produselor cu specific tradițional și a promovării acestora pe piața internă și externă;
5. Reabilitarea și reconversia siturilor industriale poluate și abandonate din zona montană și pregătirea lor pentru noi activități economice;
6. Dezvoltarea infrastructurii pentru turismul activ și de aventură în zonele montane și în stațiunile montane pentru sporturi de iarnă;
7. Acordarea de plăți compensatorii în zona montană pentru utilizarea terenurilor agricole din zonele cu condiții climatice și de relief defavorabile;
8. Înființarea și modernizarea structurilor de primire a turiștilor și de alimentație publică, cu precădere la nivelul stațiunilor turistice din zonele montane;
9. Dezvoltarea infrastructurii specifice pentru turism montan, de ex. domenii schiabile, cu precădere la nivelul stațiunilor turistice atestate;
10. Dezvoltarea infrastructurii turistice de agrement din stațiunile montane;
11. Dezvoltarea infrastructurii de informare și promovare turistică, cu precădere la nivelul stațiunilor turistice atestate;
12. Amenajarea turistică a traseelor montane;
13. Valorificarea potențialului de producere a energiei din resurse regenerabile în zona montană (biomasă lemnoasă, energie eoliană, microhidroenergie, biodeșeuri).

**#235. Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Extinderea domeniului schiabil Poiana Brașov;**
- **Proiect - Construcția Centralei Hidroelectrice de Acumulare prin Pompaj Tarnița;**
- **Proiect - Dezvoltarea turismului în municipiul Moinești prin înființarea unui centru de agrement.**

**4.3.3.9 Măsură: Conservarea ariilor naturale protejate și a biodiversității zonelor montane.**

**#236.** Formele diversificate de relief, glaciar cu circuri, vai 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, Munții Rodnei, Baraolt, Bodoc, Cernei).

**#237.** 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.

**#238.** Potențialul pentru practicarea turismului activ constituie un alt atu pentru zonele montane (de exemplu rafting pe Bistrița, Jiu, Nera, Cerna, Mureș, Crișul Repede, Buzău).

**#239. Acțiuni:**

1. Elaborarea și implementarea planurilor de management ale ariilor naturale protejate din zona montană;
2. Elaborarea și implementarea planurilor de acțiune pentru specii și habitate de interes comunitar;
3. Efectuarea de plăți compensatorii pentru angajamente de silvo-mediu.

**#240. Exemplet de proiect:**

- **Proiect – Asigurarea managementului durabil al sitului Natura 2000 ROSCI0233 Someșul Rece.**

**4.3.3.10 Măsură: Reabilitarea patrimoniului construit și includerea acestuia în trasee turistice coerente / circuite.**

#241. 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.

#242. Este necesară aplicarea unor măsuri pentru conservarea unor zone etnofolclorice tradiționale în arilele carpatice (de exemplu: Țara Moților, Țara Hațegului, Obcinele Sucevei, Vâlcea, etc.).

**#243. Acțiuni:**

1. Restaurarea clădirilor cu valoare arhitecturală și istorică ce au suferit în urma intervențiilor umane sau naturale, inclusiv reabilitarea căilor de acces și a zonelor adiacente acestora, cu precădere în localitățile montane cu o concentrare mare a monumentelor istorice;
2. Înființarea de noi facilități culturale și reabilitarea și dotarea celor existente, cu precădere din orașele mici și din comunele poli rurale din zona montană (teatre, muzee și expoziții, biblioteci publice, centre culturale);
3. Revitalizarea unor foste spații industriale, prin dezvoltarea unei noi nișe de turism orientat spre patrimoniul industrial;
4. Stimularea dezvoltării turismului cultural (rețeaua de biserici și mănăstiri și rețeaua de capitale medievale), prin formarea unor trasee turistice coerente și consistente.

**#244. Exemplet de proiect:**

- **Proiect - Reabilitarea Castelului Nopcsa din județul Hunedoara.**

**4.3.4 Măsuri teritoriale pentru zonele transfrontaliere**

#245. Măsurile și acțiunile în zonele transfrontaliere 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. 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.

#246. În fapt, toate formele de cooperare teritorială – transfrontalieră, interregională și transnațională-trebuie să se ancoreze în prevederile SUERD, alături de opțiunile naționale de dezvoltare alinate, 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.

#247. 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.

#248. 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.

**#249. Acțiunile au fost evidențiate în funcție de proximitatea zonei față de:**

- Frontiere interne UE – desemnează frontierele României cu Ungaria și Bulgaria;
- Frontiere externe UE – desemnează frontierele României cu Serbia, Republica Moldova și Ucraina.

**#250.** 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.

**#251.** Dintre factorii care contribuie la susținerea procesului de dezvoltare pe granițele interne cu Uniunea Europeană, menționăm:

- 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 "Strategia UE pentru regiunea Dunării", la inițiativă României și Austriei (SUERD este un mecanism comunitar de cooperare a statelor din bazinul Dunării, destinat dezvoltării economice și sociale a macroregiunii dunărene prin consolidarea implementării în regiune a politicilor și legislației UE);
- Regiunile cooperante pe ambele frontiere au identificat oportunitățile de cooperare oferite de sistemul euroregiunilor astfel:

**La frontiera 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 frontiera de sud se întâlnesc:**

**Euroregiunea “Dunărea 21”** - cuprinde așezări urbane și rurale din zonele riverane Dunării, din România (orașul Calafat, comunele Poiana Mare, Desa, Cetate și Ciuperceii Noi), Bulgaria (orașul Vidin și localitățile Rujniti, Macriș, Belogradcic, 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 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”. Euroregiunea este formată din 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).

#252. 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 Shengen 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 Shengen;
- 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.



## I. Măsuri teritoriale pentru frontiera de sud, Bulgaria în zona fluvială

#253. 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.

### 4.3.4.1 Măsură: Valorificarea durabilă a potențialului fluviului Dunărea și a patrimoniului natural din zona transfrontalieră româno-bulgară

#254. 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.

#255. 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.

#256. 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.

#257. Efectul implementării acestei acțiuni 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.

#258. 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.

#259. Odată identificate zonele propuse pentru investiții este necesară mobilizarea capitalurilor necesare operaționalizării acestor obiective.

#260. 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. Dificultatea majoră pentru implementarea măsurii 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.

#261. 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.

#262. 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.

#263. Rezultatul scontat al implementării acestor proiecte este crearea unor spații amenajate pentru diferite activități socio-economice, în principal turistice.

#264. Provocarea majoră o reprezintă dificultatea amenajărilor cu conservarea în cel mai înalt grad a patrimoniului natural. Un exemplu în acest sens îl reprezintă cartarea peisajelor specifice de la nivelul zonei transfrontaliere, în cadrul unui proiect cu finanțare europeană – SPATIAL “Common Strategy for Sustainable Territorial Development of the cross-border area Romania-Bulgaria”, în vederea valorificării

acestora, spre exemplu prin conceperea unui brand regional și promovarea unor circuite de turism ecologic.

#### #265. Acțiuni:

1. Amenajarea malului de nord în scop turistic și de agrement, cu conservarea și valorificarea potențialului acvatic;
2. Valorificarea teritoriilor reprezentate de salba de insule dunărene;
3. Valorificarea potențialului hidroenergetic al Fluviului Dunărea;
4. Elaborarea și implementarea planurilor de management al siturilor Natura 2000 din Lunca Dunării;
5. Dezvoltarea infrastructurii pentru transport nemotorizat pe malul Dunării;
6. Conservarea și valorificarea durabilă în scop turistic a peisajelor din zona transfrontalieră româno-bulgară;
7. Dezvoltarea infrastructurii pentru transport naval (în porturile din sectorul Calafat-Galați);
8. Dezvoltarea infrastructurii pentru controlul la frontiere (în Punctele de trecere a frontierei fluviale din sectorul Calafat-Galați) cu locuri de acostare pentru navele M.A.I/P.F.R., respectiv cheiuri amenajate pentru controlul navelor de marfă/agrement care transportă substanțe periculoase.

#### #266. Exemple de proiecte:

- **Proiect - Amenajarea zonei de agrement de pe Canalul Cama din Municipiul Giurgiu;**
- **Proiect - Construcția complexului hidrotehnic Turnu Măgurele-Nikopole.**

#### 4.3.4.2 Măsură: Îmbunătățirea accesibilității prin dezvoltarea infrastructurii de navigație

- #267. 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.
- #268. 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.
- #269. 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.
- #270. 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.
- #271. Valorificarea rezultatelor acestei intervenții este puternic dependentă de crearea unor centre de activități socio-economice dinamice pe secțiunea dintre Orșova și Călărași.
- #272. 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 - 1.1 Căi navigabile interioare.
- #273. Problema adresată de această măsură 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.

#274. Organizat în proiect integrat de-a lungul Dunării, acesta presupune dezvoltarea unei infrastructuri de racordare la rețeaua de drumuri.

#275. **Acțiuni:**

1. Modernizarea și echiparea porturilor dunărene din România;
2. Refacerea și întreținerea șenalului navigabil al Dunării;
3. Dezvoltarea infrastructurii de transport intermodal în porturile dunărene;
4. Creșterea siguranței traficului naval pe Dunăre;
5. Creșterea capacității operaționale a personalului din sectorul transportului naval.

#276. **Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Modernizarea Portului Giurgiu;**
- **Proiect - Îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre.**

#### **4.3.4.3 Măsură: Îmbunătățirea accesibilității terestre la zona transfrontalieră și dezvoltarea rețelei de localități.**

#277. 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.

#278. 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.

#279. Planul strategic propus se bazează pe rezultatele și recomandările proiectului SPATIAL finanțat prin Programul de cooperare transfrontalieră România - Bulgaria 2017-2013. Proiectul este de relevanță SUERD și poate fi propus ca proiect strategic pentru programul CTE RO BG 2014-2020.

#280. **Acțiuni:**

1. Susținerea dezvoltării integrate a orașelor pereche de pe Dunăre (poli urbani transfrontalieri), prin investiții în infrastructura de transport, economică, turistică, IT&C energetică și de mediu;
2. Dezvoltarea infrastructurii pentru traversarea Dunării;
3. Reabilitarea și modernizarea străzilor orașenești din centrele urbane amplasate în zona transfrontalieră;
4. Construcția, reabilitarea și modernizarea drumurilor de acces la zona transfrontalieră;
5. Construcția, reabilitarea și modernizarea căilor ferate de acces la zona transfrontalieră.

#281. **Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Modernizarea DN 54 Corabia – Caracal;**
- **Proiect - Construcția unui pod nou peste fluviul Dunărea, locații posibile: Călărași – Silistra, Turnu Măgurele - Nicopole;**
- **Proiect - Construcția unui parc industrial și tehnologic în Municipiul Turnu Măgurele.**

## II. Măsuri teritoriale pentru granița de sud cu Bulgaria în zona terestră

### 4.3.4.4 Măsură: Conectivitatea zonei terestre româno-bulgare

#282. Una din acțiunile strategice importante constă în realizarea secțiunii româno-bulgare a autostrăzii Mării Negre.

#283. Acțiunea se propune a fi răspuns la angajamentele României și Bulgariei în cadrul OCEMN32 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.

#### #284. Acțiuni:

1. Construcția, reabilitarea și modernizarea drumurilor care asigură accesul la frontiera româno-bulgară;
2. Modernizarea căilor ferate care asigură accesul la frontiera româno-bulgară.

#### #285. Exemplu de proiect:

- Proiect - Reabilitarea drumului TransRegio Constanța-Mangalia – Vama Veche.

### 4.3.4.5 Măsură : Dezvoltarea rețelei de localități

#286. Conceptul triunghiului de dezvoltare Medgidia-Călărași-Silistra-Dobrich 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.

#287. Zona transfrontalieră România-Bulgaria poate fi integrată în traseele europene turistice clasic roman, clasic grecesc, bizantin și otoman. Racordarea la aceste trasee cu o ofertă concertată poate genera beneficii mutuale atât tur-operatorilor cât și furnizorilor de servicii locale. Acțiunea poate fi considerată de relevantă ridicată pentru SUERD, aria prioritară 3 „Cultură, turism și relații intercomunitare”, coordonată de România, alături de Bulgaria.

#288. Acțiunile care vizează implementarea unui management comun al riscurilor au 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.). 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.

#289. Consolidarea axei de dezvoltare Constanța-Varna 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 integrate.

#### #290. Acțiuni:

1. Crearea zonei de dezvoltare transfrontalieră Medgidia-Călărași-Silistra-Dobrich;
2. Înființarea unui Cluster transfrontalier de cooperare turistică costieră;
3. Implementarea unui sistem de management comun pentru prevenirea riscurilor;
4. Consolidarea axei de dezvoltare Constanța – Varna.

### III. Măsuri teritoriale pentru granița de vest, Ungaria

#291. 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.

#### 4.3.4.6 Măsură: Dezvoltarea rețelei de localități prin concentrarea eforturilor pe axe de dezvoltare și comunicații

#292. 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.

#293. **Acțiuni:**

1. Construcția, reabilitarea și modernizarea drumurilor care asigură legătura transfrontalieră dintre România și Ungaria;
2. Construcția, reabilitarea și modernizarea căilor ferate care asigură mobilitatea transfrontalieră;
3. Implementarea sistemelor de transport în comun ecologic transfrontalier.

#294. **Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Construcția unui pod rutier peste râul Mureș între Cenad și Magyarcsanak.**

#### 4.3.4.7 Măsură: Managementul integrat al resurselor de apă la nivelul bazinelor hidrografice în scopul asigurării calității apelor și reziliența la catastrofe naturale și tehnologice

#295. Măsura 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.

#296. **Acțiuni:**

1. Implementarea sistemelor de alertare timpurie în caz de situații de urgență, la nivelul zonei transfrontaliere;
2. Dezvoltarea infrastructurii pentru intervenții în caz de situații de urgență în zonele montane.

#297. **Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Implementarea unui sistem transfrontalier al dezastrelor la nivelul județelor Bihor și Hajdu-Bihar.**

#### **4.3.4.8 Măsură: Dezvoltarea și consolidarea serviciilor medicale și de urgență pentru zona transfrontalieră**

#298. Scopul măsurii este de a asigura o gestiune eficientă a serviciilor medicale pentru deservirea populației din zona transfrontalieră.

#299. **Acțiuni:**

1. Extinderea și modernizarea serviciului SMURD în zona transfrontalieră;
2. Consolidarea și modernizarea infrastructurii spitalicești din orașele de frontieră;
3. Armonizarea sistemelor de asigurări de sănătate din România și Ungaria.

#300. **Exemplu de proiect:**

- **Proiect - Dezvoltarea infrastructurii medicale transfrontaliere din județele Arad și Bekes.**

### **IV. Măsurile teritoriale pentru zone de frontieră externă UE**

#### **Frontiera de nord cu Ucraina**

#### **4.3.4.9 Măsură: Dezvoltarea socio-economică a zonei transfrontaliere prin interconectarea rețelelor de localități din zona transfrontalieră**

#301. Acțiunea are ca scop reducerea efectului defavorizant, periferic a localităților vizate și crearea unui mediu de dezvoltare mai integrat și mai operațional.

#302. **Acțiuni:**

1. Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport rutier care să asigure mobilitatea transfrontalieră;
2. Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport feroviar care să asigure mobilitatea în zona transfrontalieră;
3. Dezvoltarea infrastructurii de transport intermodale din zona de frontieră;
4. Protecția patrimoniului natural transfrontalier.

#303. **Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Construcția unui pod peste râul Tisa în municipiul Sighetu Marmăției.**

#### **Frontiera de est cu Republica Moldova**

#### **4.3.4.10 Măsură: Creșterea conectivității teritoriului și a accesibilității în zona transfrontalieră**

#304. Sectorul dintre Iași și Giurgiulești al Prutului reprezintă o barieră naturală care separă regiunea transfrontalieră în două. Rețeaua de localități și sistemul de conectare dintre localități este deficitară.

#305. **Acțiuni:**

1. Înființarea și sprijinirea zonelor metropolitane de importanță transfrontalieră;
2. Dezvoltarea infrastructurii de acces rutier, feroviar și multi-modal la zona transfrontalieră.

#306. **Exemple de proiect:**

- **Proiect - Construcția unui terminal intermodal de mărfuri în portul Galați.**

#### 4.3.4.11 Măsură: Protejarea zonei transfrontaliere

- #307. Vulnerabilitatea la inundații a localităților de pe ambele maluri ale râului se datorează 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.
- #308. **Acțiune:** Implementarea de sisteme de gestiune integrată a riscurilor naturale.

#### 4.3.4.12 Măsură: Consolidarea infrastructurii de conectare a zonei transfrontaliere

- #309. Inițiativa de regularizare și de amenajare pentru navigație a râului Prut 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. Rezultatul scontat al implementării acestei acțiuni este vitalizarea axei de dezvoltare a Prutului, prin conectarea polului de creștere lași 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.
- #310. 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.
- #311. 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. În acest sens proiectele de inter-conectare, susținute prin Programul ENPI de cooperare transfrontalieră 2007-2013 și alte surse de finanțare trebuie continuate și în următoarea perioadă de programare financiară.
- #312. Infrastructura de transport rutier și feroviar transfrontalieră este una deficitară, numărul podurilor peste Prut fiind foarte mic. Proiectul de Pod de 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 creșterii mobilității mărfurilor și persoanelor dintre cele două state au fost propuse și alte proiecte: pod rutier la Ștefănești (RO), pod rutier și feroviar la Galați - Giurgiulești (RO-MD).
- #313. Un obstacol determinant în dezvoltarea zonei metropolitane lași este absența accesului rutier între lași și Ungheni. Podul actual de cale ferată este pe ecartament normal și monolinie. Prin urmare, este necesară dezvoltarea unui terminal de CF cu ecartament larg la lași, și conducerea acestuia peste graniță pe podul rutier și de CF propus.
- #314. 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. Prin urmare, e necesară realizarea tuturor elementelor de infrastructură suplimentare pentru operaționalizarea podului nou-construit.
- #315. **Acțiuni:**
1. Asigurarea condițiilor de navigație pe râul Prut;
  2. Interconectarea sistemelor de transport a energiei;

3. Dezvoltarea infrastructurii de traversare a râului Prut și operaționalizarea punctelor de trecere a frontierei.

#316. **Exemple de proiecte:**

- Proiect - Construcția unui pod peste râul Prut;
- Proiect - Construcția LEA 400 kV Bălți-Suceava.

## **Frontiera de est cu Ucraina (sectorul Giurgiulești-Dunăre-Marea Neagră)**

### **4.3.4.13 Măsură: Protecția patrimoniului natural al Deltei Dunării**

#317. În prezent, comunicarea și cooperarea dintre România și Ucraina în domeniul managementului Rezervației Biosferei Delta Dunării este deficitară, în lipsa unui sistem integrat de monitorizare a gradului de conservare a patrimoniului natural.

#318. **Acțiune:** Implementarea unui sistem comun de monitorizare a calității factorilor de mediu din zona Deltei Dunării

## **Frontiera de sud-vest fluvială cu Serbia**

### **4.3.4.14 Măsură: Îmbunătățirea infrastructurii de accesibilitate și de comunicație**

#319. Defileul Dunării oferă peisaje de o rară frumusețe, puțin atinsă de acțiunea antropică. Crearea facilităților de mobilitate acvatice, velo sau pietonală ar contribui la valorificarea acestei zone.

#320. **Acțiuni:**

1. Dezvoltarea infrastructurii pentru transport nemotorizat în zona transfrontalieră;
2. Dezvoltarea porturilor dunărene și a infrastructurii de transport intermodal;
3. Îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre;
4. Implementarea unui sistem comun de management al riscurilor natural și antropice.

#321. **Exemplu de proiect:** Proiect - Dezvoltarea și modernizarea portului Moldova Veche.



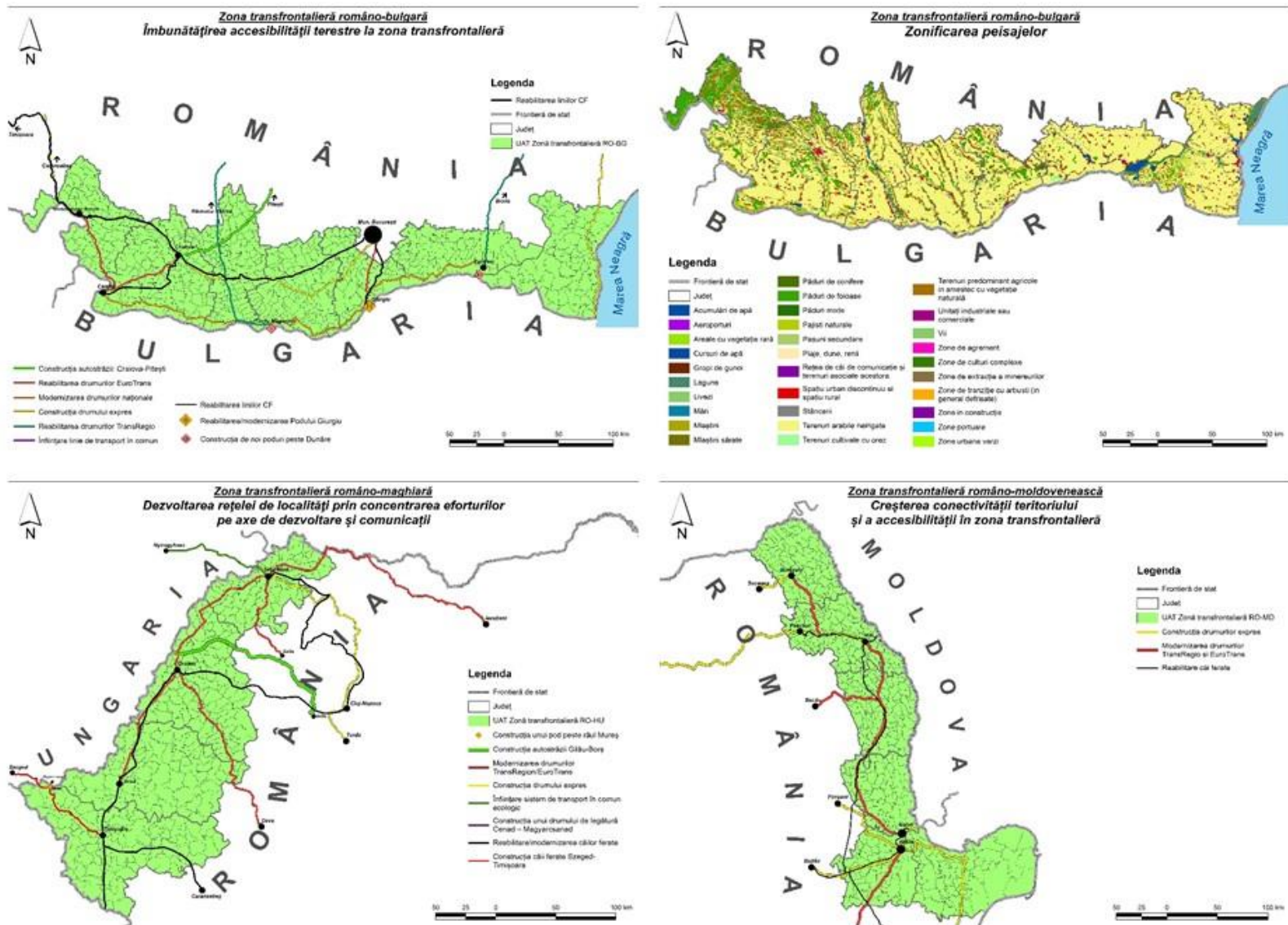


Figura 67. Proiecte propuse pentru zonele transfrontaliere - exemple

## Frontiera de sud-vest terestră cu Serbia

### 4.3.4.15 Măsura: Dezvoltarea și consolidarea axei transfrontaliere Timișoara-Belgrad

- #322. În Zona Metropolitană Timișoara și în zona transfrontalieră rețeaua rutieră va cunoaște o dezvoltare importantă, deoarece în perioada următoare sunt planificate spre implementare legături rutiere la rețeaua TEN-T, condiții în care statutul de zone cu potențial de dezvoltare nu va fi prejudiciat din cauza stagnării rețelei rutiere.
- #323. Zona mai este caracterizată de prezența unor rețelele de navigație și de irigații construite la sfârșitul secolului XIX, abandonate, din care numai canalul Bega mai este funcțional, dar care reprezintă un potențial de dezvoltare important.
- #324. Aria de polarizare a Timișoarei, dar și conectarea acesteia la polul metropolitan Belgrad face necesară o accesibilitate sporită în direcția sud / sud-vest, inclusiv oferirea unei alternative de acces la coridorul IV pan-european. Crearea unei axe de dezvoltare Timișoara -Belgrad poate facilita schimburi de toate felurile cu o piață emergentă în care interesele economice pot fi promovate mutual.
- #325. **Acțiune:** Modernizarea infrastructurii de transport rutier și feroviar care asigură legătura dintre Timișoara și Belgrad, precum și accesul la zona transfrontalieră.
- #326. **Exemplu de proiect:**
- **Proiect - Reabilitarea drumului EuroTrans Timișoara-Moravița.**

### 4.3.5 Măsuri teritoriale pentru Zona costieră

- #327. Zona costieră prezintă specificități teritoriale marcate de următoarele realități:
- #328. Zona costieră din România împreună cu zona similară din 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, precum și de propunerea de directivă privind gestiunea integrată costieră și planificare spațială maritimă.
- #329. 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.
- #330. Deși comunicarea Comisiei Uniunii Europene privind Oportunitățile de Creștere Albastră pentru creșterea durabilă în regiuni maritime 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.
- #331. Aceste realități impun odată în plus tratarea specifică a zonei.
- #332. Planul 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.

#### 4.3.5.1 Măsură: Dezvoltarea zonei costiere a Mării Negre pe baza unui plan de amenajare integrat al teritoriului zonal

- #333. **Acțiune:** Sprijinirea dezvoltării rețelei de localități din zona costieră
- #334. Acțiunea are ca obiectiv dezvoltarea echilibrată a rețelei de localități cu atenție deosebită pe conservarea identității teritoriale și naturale a subzonelor.

#335. 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.

#336. **Exemplu de proiect:**

- **Proiect - Actualizarea Planului Integrat de Dezvoltare a Polului de Creștere Constanța.**

#### **4.3.5.2 Măsură: Intervenții pentru conservarea și valorificarea subsistemului natural costier**

#337. Problema din ce în ce mai frecventă a unor precipitații hiper-abundente care crează dificultăți acute în funcționalitatea localităților costiere. Intervenții în sistemele de stocarea a apelor excedentare, dar și în sistemele de canalizare a localităților sunt necesare.

#338. 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.

#339. Nu în ultimul rând, protecția patrimoniului natural unic al Deltei Dunării trebuie să realizeze echilibrul acțiunilor prevăzute de Strategia Deltei Dunării. În acest sens, se remarcă inițiativa înființării unui centru de cercetare-dezvoltare pan-european pentru managementul macrosistemului Dunăre-Marea Neagră, susținut de Ministerul Educației Naționale, Institutul Național de Cercetare – Dezvoltare pentru Geologie și Geoecologie Marină GeoEcoMar și Institutul Național de Cercetare – Dezvoltare pentru Științe Biologice. Acesta prevede dezvoltarea unui hub de cercetare-dezvoltare în zona Deltei Dunării, un adevărat laborator natural, precum și dotarea cu echipamente de ultimă generație în domeniu, inclusiv o flotă de nave de cercetare, toate putând fi susținute cu finanțări nerambursabile din fonduri europene până în anul 2020.

#340. **Acțiuni:**

1. Creșterea nivelului de reziliență față de riscurile specifice de hazard natural/ tehnologic;
2. Înființarea și funcționalizarea Centrului Internațional pentru Cercetări Avansate “Fluvii, Delte, Mări – DANUBIUS” Tulcea.

#341. **Exemplu de proiect:Proiect – Consolidarea falezelor din zona costieră a Mării Negre.**

#### **4.3.5.3 Măsură: Intervenții pentru asigurarea conectivității zonei de coastă, atât față de teritoriul de influență cât și între centrele costiere românești.**

#342. 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. De asemenea, modernizarea rețelei aeroportuare existente (Tulcea, Mihail Kogălniceanu), concomitent cu extinderea sa cu amenajări pentru hidroavioane, în conexiune cu porturile navale, respectiv la Mangalia, Constanța și Sulina, ar contribui semnificativ la creșterea conectivității zonei costiere. Efectul intervențiilor ar crea modalități rapide de transport de pasageri între zone de interes turistic ridicat.

#343. Pe de altă parte, se impune dezvoltarea infrastructurilor portuare complementare care să răspundă cererii de transport a mărfurilor și pasagerilor 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 esențială.

#344. O altă prioritate o reprezintă promovarea portului Constanța ca nod european energetic, prin 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 naturale. Inițiativa are la bază strategii energetice și acorduri politice între țările riverane Mării Negre, dar și în directivele europene privind politicile legate de combustibilii utilizați în navigație și transport rutier bazat pe gaz lichefiat.

#345. **Acțiuni:**

1. Dezvoltarea infrastructurii de transport rutier și feroviar pe direcția nord-sud;
2. Întărirea cooperării dintre porturile maritime și modernizarea acestora;
3. Dezvoltarea infrastructurii portuare pentru transportul gazului petrolier lichefiat.

**Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Construcția unui terminal de gaz petrolier lichefiat în Portul Constanța;**
- **Proiect - Construcția drumului expres Constanța-Tulcea-Brăila, cu extindere până la Galați.**

#### **4.3.5.4 Măsură: Dezvoltarea potențialului turistic a zonei costiere românești**

#346. Deși Litoralul rămâne cea mai importantă destinație turistică din România, în funcție de numărul anual de turiști, capacitatea de cazare este insuficientă, puțin diversificată și inaccesibilă pentru unele categorii de consumatori. De asemenea, calitatea serviciilor și gradul de siguranță al turistului sunt nesatisfăcătoare. De asemenea, se remarcă lipsa unor clustere ale furnizorilor de servicii turistice și de agrement și conectarea lor la cele existente pe alte piețe de profil din regiune (Turcia, Bulgaria). Acestea pot oferi cadrul necesar pentru introducerea zonei costiere românești în trasee turistice (clasic roman, clasic grec, bizantin, otoman) și promovarea acestora.

#347. Nu în ultimul rând, porturile maritime românești nu au infrastructura necesară pentru a fi integrate în lanțurile de croaziere pe mare, după modelul altor porturi de la Marea Neagră (Odessa, Istanbul, Burgas).

#348. **Acțiuni:**

1. Dezvoltarea infrastructurii de primire a turiștilor și vizitatorilor, precum și a infrastructurii de agrement și a complexelor balneare;
2. Valorificarea turistică a patrimoniului natural și construit;
3. Înființarea și sprijinirea clusterelor de servicii turistice și de agrement;
4. Dezvoltarea infrastructurii turistice a porturilor maritime.

**Exemple de proiecte:**

- **Proiect - Construcția Portului turistic de agrement Tomis-Tuzla;**
- **Proiect - Amenajarea de centre de prevenție, tratament medical primar și puncte de salvamar în județul Constanța.**

#### **4.3.5.5 Măsură: Inițierea și promovarea politicii maritime integrate la Marea Neagră și susținerea inițiativelor de „creștere albastră”**

#349. 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.

#350. 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.

**#351. Acțiuni:**

1. Îmbunătățirea cunoașterii mediului marin, prin cercetare, și a supravegherii maritime integrate;
2. Conservarea fondului piscicol al Mării Negre și dezvoltarea acvaculturii maritime;
3. Elaborarea Planului de Acțiune Maritimă pentru Marea Neagră.

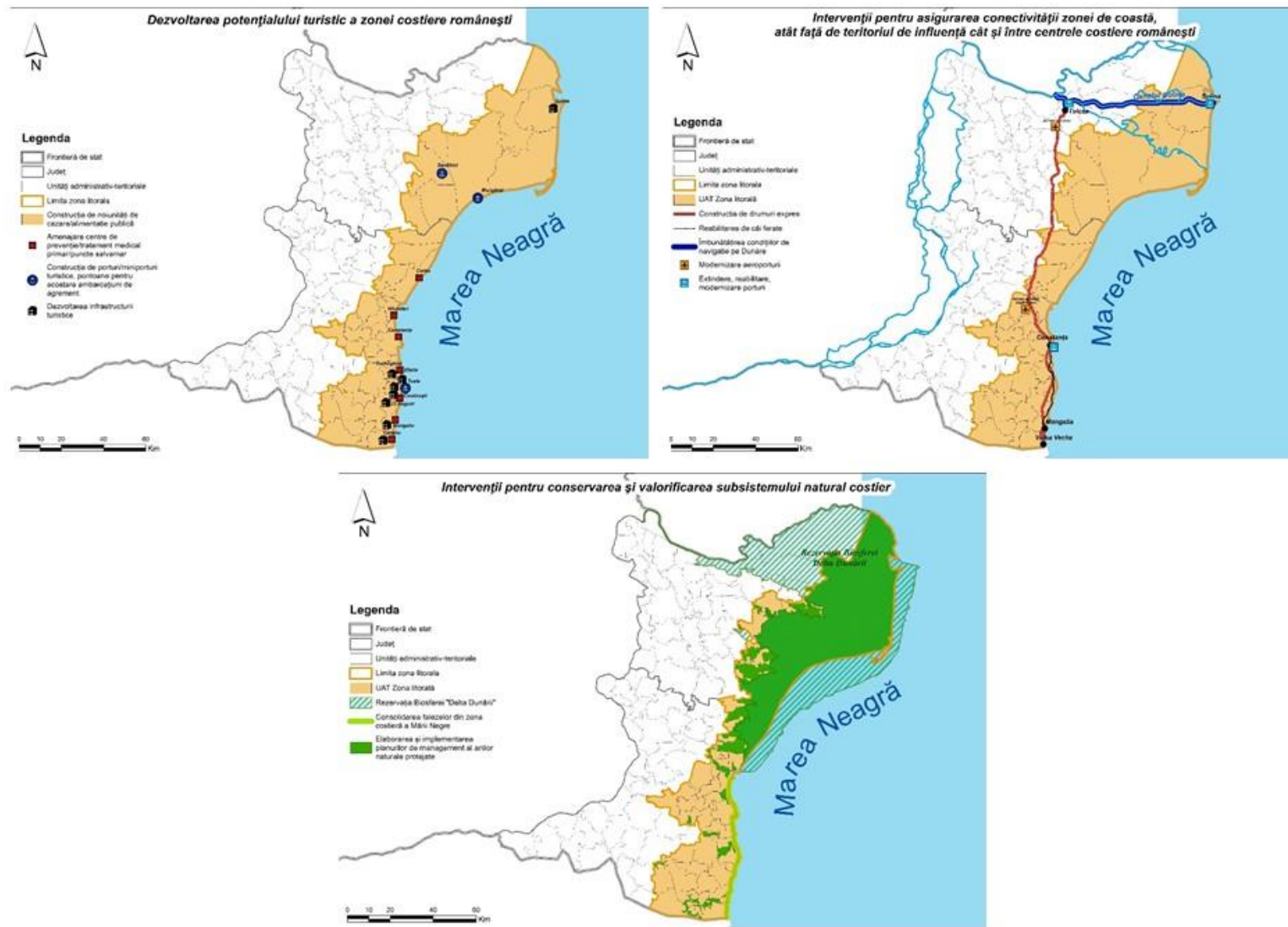


Figura 68. Proiecte propuse pentru zonele costiere - exemple

# CAPITOLUL 5 - IMPLEMENTAREA STRATEGIEI DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ A ROMÂNIEI

## 5.1 Cadrul de operaționalizare

- #1. Prezentul cadru de operaționalizare stabilește o serie de măsuri în scopul implementării cu succes a Strategiei de dezvoltare teritorială a României, cât și pentru atingerea țintelor stabilite pentru orizontul de timp 2035.
- #2. Măsurile de implementare sunt încadrate în **trei dimensiuni cheie**, astfel:
- **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) sau de a crea baza normativă pentru implementarea tuturor prevederilor Strategiei de dezvoltare teritorială a României.
  - **Dimensiunea strategică** – 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 constituie baza cooperării multisectoriale), dar și acțiunile cu privire la 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);
  - **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).

### 5.1.1 Dimensiunea normativă

- #3. Strategia de dezvoltare teritorială a României reprezintă documentul strategic național pentru întreg sistemul de planificare a teritoriului național.
- #4. 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.
- #5. În conformitate cu dispozițiile Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, SDTR contribuie la fundamentarea politicilor sectoriale în profil teritorial, precum și la asigurarea corelării acestor politici în acord cu nevoile teritoriale.
- #6. Cadrul legal general al amenajării teritoriului și urbanism creează o ierarhie complexă și clară de planuri și strategii pentru toate nivelurile administrative. Toate aceste planuri sunt obligatorii și trebuie aprobate și avizate în conformitate cu prevederile cadrului normativ, prevederile lor devenind obligatorii pentru toate părțile fizice sau juridice. Instrumentele de planificare spațială nu au avut o performanță așteptată în România. În prezent, o mare parte din planurile de amenajarea teritoriului județean sunt foarte vechi iar majoritatea unităților administrativ-teritoriale deține planuri de urbanism general care nu sunt actualizate, fiind elaborate în perioada 1999 – 2005 ceea ce face ca prevederile lor să nu mai

răspundă necesităților de dezvoltare sau realităților socio-economice sau referitoare la regimul proprietății.

#7. 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.

#8. În ciuda caracterului strategic stabilit prin lege pentru planurile urbanistice generale, în mare parte aceste planuri sunt utilizate doar pentru emiterea de certificate de urbanism și autorizații de construire. Puține unități administrativ-teritoriale urmăresc în procesul de implementare a acestor planuri dezvoltarea de investiții care să transforme în realitate viziunea de dezvoltare..

#9. **Măsuri de implementare pe termen scurt, mediu și lung**

- Reformarea cadrului legislativ și metodologic în domeniul amenajării teritoriului, urbanismului, autorizării construcțiilor și implementării investițiilor;
- Sistematizarea fondului activ al legislației prin intermediul codificării;
- Revizuirea sistemului de planuri de amenajare a teritoriului național (PATN) și actualizarea cu prioritate a PATN- Rețeaua de localități;
- Introducerea sistemelor de e-guvernare în domeniul amenajării teritoriului, urbanismului și autorizării construcțiilor;
- Realizarea de metodologii clare și simplificate pentru toate categoriile de documentații, în format GIS compatibil cu cerințele impuse de directiva INSPIRE;
- Dezvoltarea de ghiduri în sprijinul autorităților administrației publice locale;
- Finanțarea unui program de cercetare în domeniul amenajării teritoriului și în domeniul 66 protecției mediului.

### 5.1.2 Dimensiunea strategică

#10. Având în vedere prevederile legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, Strategia de dezvoltare teritorială a României asigură dimensiunea teritorială pentru următoarele domenii sectoriale și documente de politică publică:

#11. **Domeniul dezvoltării regionale**

#12. În raport cu domeniul dezvoltării regionale și Strategia națională de dezvoltare regională pentru perioada 2014-2020, SDTR asigură dimensiunea teritorială prin raportare la următoarele aspecte:

- Furnizarea unor criterii de prioritizare a investițiilor în infrastructura de apă uzată la nivel regional și de localitate, infrastructura de drumuri;
- Fundamentarea necesarului de infrastructură pentru consolidarea polilor de creștere și a zonelor urbane funcționale;
- Relația urban-rural și a infrastructurii conective pentru zonele periurbane.

#13. **Domeniul culturii**

#14. În raport cu domeniul culturii și patrimoniului și Strategia sectorială în domeniul culturii și patrimoniului 2014-2020, SDTR asigură dimensiunea teritorială cu privire la următoarele aspecte:

- SDTR oferă o evaluare a situației patrimoniului național construit prin raportare la anumite areale teritoriale;
- SDTR furnizează un set de criterii de prioritizare a alocărilor de investiții în ceea ce privește infrastructura culturală;
- SDTR susține și promovează regenerarea urbană ca instrument de revitalizare culturală a centrelor urbane cu o zonă istorică;
- SDTR furnizează un cadru metodologic de identificare a peisajelor de la nivel național;



- SDTR furnizează o perspectivă asupra zonelor cu potențial de dezvoltare a „industriilor creative” prin raportare la forța de muncă creativă și la concentrări de patrimoniu cultural construit.

**#15. Domeniul sănătății**

#16. În raport cu Strategia națională de sănătate 2014-2020 – Sănătate pentru prosperitate, SDTR asigură dimensiunea teritorială prin următoarele elemente:

- Furnizarea unor criterii de prioritizare a investițiilor în infrastructura de sănătate la nivel județean și de localitate;
- Stabilirea unui model de dezvoltare a comunităților rurale prin conectarea acestora la servicii medicale de calitate;
- Stabilirea unor măsuri care privesc furnizarea de servicii medicale de calitate la nivel regional (spitale regionale).

**#17. Domeniul economiei și competitivității naționale**

#18. În raport cu domeniul economiei și Strategiei naționale de competitivitate, SDTR asigură dimensiunea teritorială pentru următoarele elemente:

- Furnizarea unui model de dezvoltare și de alocare a investițiilor pentru zonele urbane cu potențial economic;
- Stabilirea infrastructurii de echipare a teritoriului care să faciliteze dezvoltarea unei economii competitive (ex. consolidarea infrastructurii portuare – Portul Constanța);
- Stabilirea axelor de dezvoltare ce necesită investiții în scopul susținerii unei economii competitive;
- Stabilirea unui model de dezvoltare a zonelor transfrontaliere bazat pe cooperare, concentrarea investițiilor pe poli transfrontalieri, stabilirea infrastructurii conective care consolidează poziția geostrategică a României.

**#19. Domeniul incluziunii sociale**

#20. Referitor la domeniul incluziunii sociale și Strategiei naționale pentru incluziune socială și reducerea sărăciei, SDTR asigură dimensiunea teritorială prin următoarele elemente:

- Furnizarea unui model de dezvoltare a comunităților rurale prin accentuarea accesului la servicii de bază și echipare tehnico-edilitară;
- Furnizarea unui model de dezvoltare urbană care pune accentul pe participarea deplină a populației la viața urbană (acoperire cu servicii de transport integrate, etc.);
- Stabilirea unor măsuri de conectare la servicii a zonelor rurale profunde.

**#21. Domeniul dezvoltării rurale**

#22. În raport cu domeniul dezvoltării rurale și Strategiei de dezvoltare rurală a României 2014-2020, SDTR asigură dimensiunea teritorială prin următoarele elemente:

- Formularea unui model de dezvoltare a zonelor rurale din România punând accentul pe accesul la servicii, protejarea peisajelor zonelor rurale și conectarea zonelor rurale profunde la servicii;
- Formularea unor măsuri de dezvoltare axate pe consolidarea unor comune „poli rurale” cu rol de deservire la populației rurale;
- Promovarea zonelor urbane de calitate care constituie un avantaj potențial în raport cu dezvoltarea turistică.

**#23. Domeniul infrastructurii de transport**

- #24. Referitor la domeniul transporturilor și Master Planului național de transport 2014-2020, SDTR asigură dimensiunea teritorială în raport cu următoarele elemente:
- Identificarea zonelor economice cu potențial de dezvoltare și a infrastructurii necesare pentru a susține această creștere;
  - Identificarea infrastructurii de transporturi necesară pentru a susține dezvoltarea policentrică a teritoriului național;
  - Identificarea infrastructurii necesare pentru a susține dezvoltarea transfrontalieră (poli transfrontalieri);
  - Furnizarea unui set de criterii de priorizare a necesarului de investiții în infrastructura de drumuri județene și locale.

#25. **Domeniul dezvoltării durabile și schimbărilor climatice**

- #26. În raport cu domeniul dezvoltării durabile și schimbărilor climatice, SDTR asigură dimensiunea teritorială printr-o serie de elemente:
- Formularea unor măsuri de protejare a zonelor vulnerabile;
  - Formularea unui model de dezvoltare durabilă a orașelor mari din România (centuri verzi, spații verzi);
  - Formularea unor măsuri dedicate Deltei-Dunării.

#27. Dinamicile urbane globale rămân o necunoscută pentru majoritatea autorităților locale. 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. Este bine cunoscut faptul că zonele funcționale ale orașelor exced de cele mai multe ori limitele unității administrativ - teritoriale. 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. Având în vedere dinamica orașelor, 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.

#28. 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.

#29. Una dintre provocările principale ale instituțiilor cu responsabilități în amenajarea teritoriului și urbanism din România este lipsa de resurse umane specializate. Pentru cele mai multe dintre acestea, specialiștii însărcinați cu problemele de amenajare a teritoriului și urbanism vin din domeniul arhitecturii. România are cea mai mică densitate de arhitecți pe 1.000 de persoane din UE, așa încât se poate spune 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 dezvoltare urbană și planificare strategică teritorială 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 acoperii necesitatea actuală de specialiști în domeniul amenajării teritoriului.

#30. **Măsuri pe termen scurt, mediu și lung**

- Înființarea agențiilor de dezvoltare metropolitană;
- Realizarea unui sistem de bănci de date urbane;

- Realizarea observatorului teritorial național și a unui sistem de observatoare transfrontaliere;
- Realizarea cadastrului general;
- Implementarea unui program de instruire a specialiștilor din domeniul planificării de la diferite paliere administrative;
- Constituirea unui comitet interministerial cu rol în coordonarea și corelarea măsurilor teritoriale ale SDTR în procesul de implementare;
- Înființarea unei structuri la nivelul MDRAP responsabile cu monitorizarea și implementarea SDTR.

### 5.1.3 Dimensiunea investițională

#31. SDTR reprezintă un cadru de corelare în profil teritorial al politicilor sectoriale cu dimensiune investițională.

#32. Unul din punctele forte ale strategiei constă în capacitatea de orientare a investițiilor publice, în special în raport cu domeniile care vizează echiparea teritoriului: utilitățile publice, transport, servicii de bază, etc. Din perspectiva SDTR, în urma sintezei măsurilor teritoriale detaliate la nivelul capitolului IV, următoarele zone de investiții necesită un efort susținut pentru a pune România pe un trend accelerat de creștere economică:

- Sprijinirea cercetării și inovării, precum și a asocierilor dintre instituții, firme în domenii de cercetare;
- Dezvoltarea unei rețele de transport durabilă care să asigure conexiuni rapide între localitățile țării și principalele orașe, precum și între principalele orașe și piețele externe de desfacere;
- Promovarea dezvoltării durabile prin asigurarea unor investiții accelerate în infrastructura de apă și canal, eficiență energetică, precum și protecția habitatelor;
- Crearea de comunități sustenabile prin revitalizarea centrelor urbane poluate, a ansamblelor de locuit și a spațiilor urbane;
- Consolidarea capacității zonelor rurale prin sprijinirea unei economii diversificate în acord cu potențialul local;
- Încurajarea dezvoltării orașelor mici și a zonelor rurale cu potențial;
- Accelerarea dezvoltării a 7 zone urbane funcționale cu potențial competitiv internațional;
- Susținerea creșterii axelor de dezvoltare printr-o mai bună integrare funcțională a localităților;
- Protejarea integrității și calității capitalului natural și cultural al României, inclusiv a peisajelor;
- Necesitatea combaterii tendințelor de dezvoltare urbană (fenomenul de suburbanizare) prin încurajarea locuirii în interiorul orașelor, reciclarea terenurilor contaminate din oraș;
- Accentuarea rolului important al centrului orașului de punct economic și de locuire;
- Dezvoltarea zonelor rurale cu potențial în scopul reducerii migrației capitalului uman de la nivelul acestor zone;
- Diminuarea tendinței de locuire dispersată în scopul reducerii presiunii asupra resurselor naturale.

## 5.2 Procesul de coordonare a implementării SDTR

- #33. În scopul asigurării caracterului integrat al SDTR, acțiunile instituțiilor publice și actorilor privați ale căror decizii influențează dezvoltarea spațială necesită o corelare strânsă. Unul din principiile de bază care stă la baza procesului de implementare a SDTR este reprezentat de cooperarea interinstituțională strânsă a instituțiilor publice la nivel central și local.
- #34. Principalele categorii de instituții relevante pentru implementarea SDTR sunt:
- Ministere și autorități publice centrale aflate în subordinea/autoritatea/coordonarea ministerelor;
  - Structuri asociative ale autorităților publice locale;
  - Instituții ale prefectului;
  - Consilii județene;
  - Consilii locale;
  - Agenții de dezvoltare regională;
  - Autorități de management;
  - Birouri de cooperare transfrontalieră;
  - Mediul academic și de cercetare – Universități;
  - Mediul academic și de cercetare – Institute de cercetare;
  - Organizații neguvernamentale;
  - Companii de stat și private cu activități relevante pentru dezvoltarea teritoriului (ex. furnizarea de utilități, gestionarea deșeurilor, etc.). Integrarea activităților acestor organizații din perspectiva SDTR necesită:
- #35. Stabilirea unui mecanism interinstituțional de cooperare pe orizontală și verticală presupune:
- Asumarea la nivel guvernamental a prevederilor SDTR;
  - Preluarea prevederilor strategiei la nivelul programelor, strategiilor sectoriale, dar și la nivel local;
  - Atribuirea unor competențe clare privind implementarea SDTR;
  - Integrarea prevederilor SDTR la nivelul planurilor și programelor derulate la diferite paliere administrative. Acest lucru presupune:
    - politicile publice, strategiile de dezvoltare și programele de finanțare trebuie să facă dovada corelării prevederilor lor cu Strategia de dezvoltare teritorială a României;
    - monitorizarea implementării de către MDRAP;
    - constituirea unui comitet interministerial cu rol în corelarea deciziilor de politică publică;
    - dezvoltarea unor mecanisme de monitorizare în acord cu țintele și obiectivele de dezvoltare stabilite la nivelul strategiei;
    - dezvoltarea de ghiduri metodologice de planificare dedicate implementării prevederilor SDTR la nivelul planurilor de dezvoltare inferioare.

## 5.3 Sistemul de monitorizare și evaluare al SDTR

- #36. 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 (activitățile implementate și modul în care au fost implementate) 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.
- #37. Sistemul de monitorizare propus prin Strategia de dezvoltare teritorială a României cuprinde **3 componente principale**:
- #38. **Monitorizarea dinamicilor teritoriale** – această monitorizare are în vedere analiza stării teritoriului național la diferite intervale de timp. Pentru monitorizarea dinamicilor teritoriale se va utiliza Metodologia de calcul și aplicare a indexului de dezvoltare teritorială a României, precum și Observatorul Teritorial.
- #39. **Monitorizarea gradului de realizare a măsurilor, activităților și proiectelor stabilite la nivelul SDTR** – această activitate urmărește monitorizarea prevederilor strategice și operaționale de la nivelul SDTR, inclusiv a matricei țăintelor stabilite.
- #40. **Monitorizarea și evaluarea impactului teritorial al programelor de investiții** – această activitate are două componente:
- a) monitorizarea programelor naționale;
  - b) monitorizarea programelor operaționale prin intermediul unei metodologii de evaluare a impactului teritorial.

### 5.3.1 Aranjamente instituționale necesare activității de monitorizare și evaluare

- #41. Pentru desfășurarea activităților de monitorizare și evaluare este necesară planificarea clară a activităților care vor fi realizate, a mijloacelor și informațiilor necesare.
- #42. Etapa următoare constă în definirea indicatorilor și identificarea instituțiilor furnizoare de date.
- #43. În cadrul MDRAP se va constitui o unitate de monitorizare și evaluare, cu atribuții specifice pe cele trei componente ale activității:
- starea teritoriului (inclusiv indicatori privind coeziunea teritorială și competitivitate);
  - impactul teritorial al strategiilor, programelor și politicilor în profil teritorial elaborate de către autoritățile administrației publice centrale;
  - implementarea SDTR.
- #44. Unitatea de monitorizare și evaluare 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 definiți în cadrul procesului consultativ cu actorii relevanți.
- #45. 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 importantă pentru a asigura buna înțelegere și definire a indicatorilor, precum și pentru definirea unor metodologii comun agreeate de culegere a datelor.

- #46. Sistemul de monitorizare va fi verificat și reactualizat periodic, anual, pentru a include noile reorientări strategice ori de politici.

### 5.3.2 Actori și responsabilități

- #47. MDRAP are responsabilitatea de a monitoriza 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. Institutul Național de Statistică va avea un rol deosebit de important, urmând să furnizeze o mare parte din datele primare necesare pentru acest demers.
- #48. 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. Cele 4 principii luate în considerare în acordarea și justificarea punctajelor pentru proiectele de investiții publice sunt:
- 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.
- #49. 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.
- #50. Pentru programele implementate de către administrația publică locală, responsabilitatea monitorizării este în sarcina autorităților administrației publice locale de la nivelul județelor, comunelor, orașelor, municipiilor, precum și instituțiile prefectului.

### 5.3.3 Rezultatele sistemului de monitorizare și evaluare

- #51. Rezultatele monitorizării și evaluării SDTR vor fi concretizate în cadrul următoarelor **documente**:
- **Raportul periodic privind implementarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României.** Raportul se va realiza pe baza analizelor anuale privind starea teritoriului (în luna martie a fiecărui an), a analizei privind implementarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României și a analizelor privind evaluarea impactului teritorial al implementării strategiilor, programelor și politicilor în profil teritorial implementate de către autoritățile administrației publice centrale. Raportul periodic se va prezenta Parlamentului României, la intervale de 3 ani, începând cu intrarea în vigoare a legii de aprobare a strategiei.
  - **Raportul final privind implementarea SDTR (2035) și evaluarea ex-post.**
  - **Procedura de evaluare a impactului teritorial al strategiilor, programelor și politicilor în profil teritorial elaborate de către autoritățile administrației publice centrale.**

### 5.3.4 Indicatori de monitorizare și evaluare

- #52. Monitorizarea și evaluarea SDTR raportat la evoluția stării teritoriului se bazează pe Indexul de Dezvoltare Teritorială. Astfel, se urmărește evoluția anumitor fenomene de la nivelul teritoriului prin raportare la următoarele dimensiuni:

- Competitivitatea teritorială;
- Coeziune teritorială;
- Dezvoltare durabilă.

- #53. Cele trei dimensiuni sunt indici compoziți în cadrul IDT, fiecare fiind constituit dintr-o serie de variabile/indicatori disponibili în statistica oficială, la nivel de UAT.
- #54. Indexul de Dezvoltare Teritorială (IDT) a fost creat ca index sintetic/compozit de măsurare a gradului de dezvoltare a unei localități, din perspectivă multidimensională, prin raportare la o serie de indicatori statistici colectați prin mecanismele oficiale. IDT ce permite măsurarea gradului de dezvoltare a unei unități administrativ - teritoriale, prin raportare la media de dezvoltare a unui anumit teritoriu alcătuit din mai multe unități administrativ – teritoriale similare (localități urbane de un anumit tip, localități rurale de un anumit tip).
- #55. Astfel, prin intermediul IDT pot fi evidențiate unitățile administrativ – teritoriale aflate sub media de dezvoltare sau peste media de dezvoltare a zonei respective, precum și clasificarea/ierarhizarea localității în raport cu media de dezvoltare la nivel național și/ sau dintr-un anumit teritoriu precum și relevarea gradului de dezvoltare a teritoriului specific (ex. zone urbane – orașe mici) prin raportare la media indicelui de dezvoltare pentru perioada de referință anterioară.
- #56. Metodologia de calcul și aplicare a Indexului de Dezvoltare Teritorială este prezentată în anexa al strategie.

### 5.3.5 Culegerea datelor: surse și furnizori

- #57. 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.
- #58. Datele oferite de Institutul Național de Statistică permit analize relevante la diferite niveluri teritoriale care să ia în considerare aspecte relevante din domeniul economic, social, cultural etc.
- #59. Datele sectoriale pot fi cele raportate periodic în instituțiile centrale, așa cum sunt datele din domeniile ocupare, educație, sănătate, locuire, transporturi, cultură, turism etc. Indicatorii culeși periodic sunt completați cu alți indicatori agreeți în urma procesului de consultare referitor la măsurile sectoriale.
- #60. O parte semnificativă din indicatorii de monitorizare ai stadiului de implementare vor proveni și de la MDRAP: monitorizarea progresului programelor de dezvoltare (de exemplu componentele Programului Național de Dezvoltare Locală - beneficiari, stadiul investiției, sume alocate). La acestea se adaugă date privind investițiile în programe de dezvoltare teritorială la diferite niveluri finanțate din fonduri europene.
- #61. Datele de la administrația publică locală se referă la informații raportate privind persoanele eligibile și beneficiarii măsurilor/programele, categoriile de investiții, etc.
- #62. Vor fi folosite inclusiv date furnizate de institute de cercetare, universități, autorități de management, unități de implementare a proiectelor, etc.
- #63. 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.

#64. Tabel de monitorizare (stadiu implementare SDTR):

Obiectiv general	Indicatori	Sursa de date	Metoda	Când se colectează și când se raportează
OG.1 Asigurarea unei integrări funcționale a teritoriului național în spațiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a rețelelor energetice, de transporturi și broadband				
OG.2 Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilatară și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spații urbane și rurale de calitate, atractive și incluzive				
OG.3 Dezvoltarea unei rețele de localități competitive și coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor funcționale urbane				
OG.4 Protejarea patrimoniului natural și construit și valorificarea elementelor de identitate teritorială				
OG.5 Creșterea capacității instituționale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială				

### 5.3.6 Observatorul Teritorial

- #65. Observatorul teritorial (OT) este un sistemul informațional integrat utilizat ca instrument pentru fundamentarea 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 MDRAP.
- #66. 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.
- #67. 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 procedurii de evaluare a impactului teritorial al unor politici și programe publice).



- #68. OT (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.

## 5.4 Plan de acțiuni prioritare

- #69. 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.
- #70. 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 dezbateră și consultare cu instituțiile responsabile
- #71. În termen de 6 luni de la intrarea în vigoare a legii de aprobare a SDTR, MDRAP va elabora și supune spre adoptare Guvernului proiectul de hotărâre a Guvernului privind **Planul de implementare al Strategiei de dezvoltare teritorială a României**. Planul de implementare al Strategiei de dezvoltare teritorială a României se va actualiza la intervale de 3 ani, pe baza concluziilor raportului periodic privind implementarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României.

Nr. crt.	Acțiunea prioritară	Indicator	Valoare inițială	Valoare finală	Ținte		Termen estimat Scurt (3 ani) Mediu (7 ani) Lung (peste 10 ani)
					Țintă instituțională	Țintă investițională	
<b>OG 1 Asigurarea unei integrări funcționale a teritoriului național în spațiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a rețelelor energetice, de transporturi și broadband</b>							
1.	<b>Negocierea și semnarea documentelor tehnice și politice necesare racordării României la rețelele paneuropene de transport energie</b>	Acord încheiat pentru racordare la noile rețele paneuropene de transport energetic	0	1	✓		Termen scurt
2.	<b>Semnarea unui acord interguvernamental și pregătirea documentațiilor tehnice (studii de fezabilitate, etc.)</b>	Acord interguvernamental semnat	0	1	✓		Termen mediu
3.	<b>Elaborarea de strategii instituționale pentru toate zonele transfrontaliere</b>		1	5	✓		Termen mediu
4.	<b>Racordarea României la rețelele paneuropene energetice</b>	Creșterea volumului de export a energiei electrice	-	+ 20%		✓	Termen mediu
		Scăderea importurilor de gaze		x%		✓	Termen mediu
		Documentații tehnice	0		✓		Termen mediu

Nr. crt.	Acțiunea prioritară	Indicator	Valoare inițială	Valoare finală	Ținte		Termen estimat Scurt (3 ani) Mediu (7 ani) Lung (peste 10 ani)
					Țintă instituțională	Țintă investițională	
5.	Realizarea a cel puțin două sisteme noi peste Dunăre	Sisteme noi de traversare a Dunării	0	2		✓	Termen mediu
6.	Realizarea a cel puțin două sisteme noi de traversare peste Prut	Sisteme noi de traversare peste Prut	0	2		✓	Termen mediu
7.	Realizarea unui pod nou peste Tisa la Sighetu Marmației	Pod nou	0	1		✓	Termen lung
8.	Realizarea a 2 autostrăzi complete care să traverseze țara nord-sud, est-vest	Număr autostrazi	0	2		✓	Termen lung
		Km autostradă pe an				✓	Termen lung
9.	Realizarea a 2 autostrăzi la exteriorul Carpaților	Număr autostrazi	0	2		✓	Termen lung
		Km autostradă pe an				✓	Termen lung
10.	Realizarea a cel puțin unei autostrăzi de legătură între Moldova și Transilvania	Număr autostrazi	0	1		✓	Termen lung
		Km autostradă pe an				✓	Termen lung
		Reducerea timpului mediu de acces pe rețeaua de transport rutier între Iași și Cluj-Napoca	-	- 40%		✓	Termen lung
11.	Realizarea a cel puțin o trecere de cale ferată de viteză sporită peste Carpații Orientali	Trecere de cale ferată de viteză sporită peste Carpații Orientali	-	1		✓	Termen lung
		Reducerea timpului mediu de acces pe rețeaua de transport cale ferată între Iași și Cluj-Napoca	-	- 40%		✓	Termen lung
12.	Realizarea a minim 4 trasee de variante de ocolire	Număr de variante de ocolire	-	4		✓	Termen mediu
13.	Realizarea a minim 5 platforme intermodale de transport	Număr platforme intermodale de	-	5		✓	Termen lung

Nr. crt.	Acțiunea prioritară	Indicator	Valoare inițială	Valoare finală	Ținte		Termen estimat Scurt (3 ani) Mediu (7 ani) Lung (peste 10 ani)
					Țintă instituțională	Țintă investițională	
		transport					
		Creșterea capacității de manipulare intermodală în Giurgiu, Constanța, București, Cluj, Galați	-	+ X%		✓	Termen lung
14.	Realizarea unei magistrale de biciclete pe cursul Dunării, până la Marea Neagră	Număr de drumuri de biciclete amenajate (km)	-	500 km		✓	Termen mediu
15.	Piste de bicicletă în zonele naturale și legături cu zonele de patrimoniu cultural și centrele urbane și rurale	Piste pentru acces la zone naturale (km)	-			✓	Termen mediu
		Piste pentru acces la zone de patrimoniu (km)	-			✓	Termen mediu
16.	Asigurarea navigabilității pe Dunăre pe tot parcursul anului	Cale navigabilă amenajată de la Baziaș la Sulina		800 km		✓	Termen lung
17.	Realizarea a minim 5 sisteme de infrastructură de transport între orașele cu potențial de pol transfrontalier	Cale ferată rapidă Oradea-Debrecen (km)		70 km		✓	Termen lung
		Cale ferată Timișoara-Szeged		100 km		✓	Termen lung
		Drum expres Vallaj-Satu Mare-Baia Mare;		70 km		✓	Termen lung
		Dublarea capacității de traversare a podului Giurgiu-Ruse;				✓	Termen lung

Nr. crt.	Acțiunea prioritară	Indicator	Valoare inițială	Valoare finală	Ținte		Termen estimat Scurt (3 ani) Mediu (7 ani) Lung (peste 10 ani)
					Țintă instituțională	Țintă investițională	
		Pod rutier la Ungheni		1		✓	Termen lung
18.	Modernizarea rețelei de transport feroviar	Creșterea lungimii infrastructurii de cale ferată de mare viteză		+ %		✓	Termen lung
		Creșterea lungimii liniilor electrificate		+ %		✓	Termen lung
19.	Modernizarea rețelei de transport rutier	Creșterea lungimii rețelei de drumuri modernizate		+ 80%		✓	Termen lung
		Scăderea timpului mediu de acces la centrele urbane		-20%		✓	Termen lung
<b>OG 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</b>							
20.	Realizarea de strategii pentru zonele urbane funcționale	Număr de strategii	15	40	✓		Termen mediu
21.	Revizuirea Planului de Amenajare a Teritoriului Național (PATN) - secțiunea Rețeaua de localități	PATN – Rețeaua de localități revizuit	0	1	✓		Termen scurt
22.	Asigurarea dotărilor edilitare ale locuințelor din mediul urban și rural	Creșterea ponderii locuințelor din mediul urban și din mediul rural racordate la rețele edilitare – apă și canal	Apă 91,6 % urban 37,2% rural Canal 90,8 % urban 34,8% rural La	Apă 100% urban 70% rural		✓	Termen mediu

Nr. crt.	Acțiunea prioritară	Indicator	Valoare inițială	Valoare finală	Ținte		Termen estimat Scurt (3 ani) Mediu (7 ani) Lung (peste 10 ani)
					Țintă instituțională	Țintă investițională	
			<i>nivelul anului 2011</i>				
		Creșterea ponderii locuitărilor conectați la stații de epurare a apelor uzate	45% <i>La nivelul anului 2014</i>	75%		✓	Termen mediu
23.	<b>Realizarea a cel puțin 5 sisteme de servicii publice integrate transfrontalier, din care cel puțin 2 servicii medicale</b>	Număr de sisteme de servicii publice integrate transfrontalier	0	5		✓	Termen mediu
		Număr de sisteme de servicii medicale integrate transfrontalier	0	2		✓	Termen mediu
24.	<b>Constituirea a cel puțin 4 zone metropolitane competitive la nivel european</b>	Număr de strategii pentru zonele metropolitane		4	✓		Termen mediu
		Număr sisteme de echipare tehnico-edilitare complete		4		✓	Termen lung
25.	<b>Rețea metropolitană de transport public pentru principalele zone metropolitane</b>	Creșterea numărului de pasageri		+ X %		✓	Termen mediu
		Asigurarea accesului din orice punct la centrul unei zone funcționale cu potential internațional		Cel mult 1 oră		✓	Termen mediu

Nr. crt.	Acțiunea prioritară	Indicator	Valoare inițială	Valoare finală	Ținte		Termen estimat Scurt (3 ani) Mediu (7 ani) Lung (peste 10 ani)
					Țintă instituțională	Țintă investițională	
26.	<b>București 2035 – Transformarea capitalei într-un pol competitiv la nivel european</b>	Canalul București - Dunăre amenajat				✓	Termen lung
		Inelele circulare amenajate	2			✓	Termen lung
		Hub aeroportuar internațional regional amenajat	1			✓	Termen lung
		Creștere a cifrei de afaceri a industriilor creative	+ %			✓	Termen lung
<b>OG 3 Dezvoltarea unei rețele de localități competitive și coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor urbane funcționale</b>							
27.	<b>Realizarea a minim 30 de strategii pentru GAL-uri finalizate</b>	Număr de strategii pentru GAL-uri finalizate		30	✓		Termen scurt
28.	<b>Dezvoltarea a minim 100 de comune poli rurali în afara ariilor de polarizare a centrelor urbane</b>	Realizarea unui program de investiții dedicat consolidării polilor rurali		1		✓	Termen scurt
		Dinamica populației polilor rurali		Pozitivă		✓	Termen lung
29.	<b>Asigurarea accesului echitabil al locuitorilor la servicii de interes general</b>	Asigurarea accesului populației la un pol de importanță internațională sau supraregională		Max. 2,5 ore		✓	Termen mediu
		Asigurarea accesului populației la un pol de importanță locală		Max. 1 oră		✓	Termen mediu
		Asigurarea accesului populației la o unitate medicală de		Max. 30 minute		✓	Termen mediu

Nr. crt.	Acțiunea prioritară	Indicator	Valoare inițială	Valoare finală	Ținte		Termen estimat Scurt (3 ani) Mediu (7 ani) Lung (peste 10 ani)
					Țintă instituțională	Țintă investițională	
		urgentă					
		Asigurarea accesului populației școlare la o unitate școlară		Max. 60 minute		✓	Termen mediu
30.	Adoptarea Strategiei locuirii	Strategia locuirii adoptată		1	✓		Termen scurt
31.	Proiecte de investiții pentru creșterea stocului de locuințe sociale la nivel de unitate administrativă	Creșterea numărului de clădiri cu funcțiuni de locuire și destinație socială la nivel de UAT		15%		✓	Termen lung
32.	Adoptarea metodologiei pentru identificarea așezărilor informale	Metodologie adoptată			✓		Termen scurt
33.	Realizarea unui proiect de inventariere a așezărilor informale	Proiect de inventariere a așezărilor informale realizat		1	✓		Termen scurt
<b>OG 4 Protejarea patrimoniului natural și construit și valorificarea elementelor de identitate teritorială</b>							
34.	Aprobarea metodologiei de regenerare urbană	Metodologie de regenerare urbană aprobată	0	1	✓		Termen scurt
35.	Realizarea de hărți de risc pentru toate tipurile de risc, pe întreg teritoriul României	Hărți de risc complete la dispoziția decidenților			✓		Termen scurt
36.	Reabilitarea a 10 centre istorice	Număr de centre istorice reabilite	0	10		✓	Termen lung
37.	Planuri de prevenție, pregătire și intervenție pe feluri de risc și pe tot teritoriul României	Număr de planuri			✓		Termen scurt



Nr. crt.	Acțiunea prioritară	Indicator	Valoare inițială	Valoare finală	Ținte		Termen estimat Scurt (3 ani) Mediu (7 ani) Lung (peste 10 ani)
					Țintă instituțională	Țintă investițională	
38.	Lucrări hidrotehnice specifice de apărare contra inundațiilor	Creșterea lungimii digurilor construite, inclusiv pe Dunare	Total X km Y km pe Dunăre	Total X km Y km pe Dunăre		✓	Termen mediu
		Asigurarea captării apei în bazine de refugiu	m <sup>3</sup> apă	m <sup>3</sup> apă		✓	Termen mediu
39.	Realizarea de lucrări de reabilitare structurală a clădirilor publice					✓	Termen mediu
40.	Realizarea de lucrări de îmbunătățire funciară și irigații pentru întreg teritoriul României					✓	
41.	Realizarea de lucrări de împădurire	Împădurirea zonele defrișate	70%			✓	Termen lung
42.	Dotarea cu echipamentul specific de intervenție a fiecărui centru regional	Număr centre regionale și județene echipate complet				✓	Termen mediu
<b>OG 5 Creșterea capacității instituționale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială</b>							
43.	Realizarea sistemului cadastral românesc	Cadastre de specialitate			✓		Termen mediu
		Sisteme informaționale cadastrale specifice			✓		Termen mediu
44.	Unificarea Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și a Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor într-o singură lege a dezvoltării	Codul urbanismului (CUT, POT, spații verzi pe cap de locuitor, limitarea extinderii intravilanului)	0	1	✓		Termen scurt
45.	Revizuirea metodologiei privind conținutul	Cadrul metodologic	0	1	✓		Termen scurt

Nr. crt.	Acțiunea prioritară	Indicator	Valoare inițială	Valoare finală	Ținte		Termen estimat Scurt (3 ani) Mediu (7 ani) Lung (peste 10 ani)
					Țintă instituțională	Țintă investițională	
	cadru al documentațiilor de amenajare a teritoriului și a planurilor de urbanism	revizuit					
46.	Modificarea și completarea HG nr. 525/1996 pentru aprobarea regulamentului general de urbanism	HG modificat aprobat	0	1	✓		Termen scurt
47.	Stabilirea mecanismului instituțional de cooperare pentru implementarea Strategiei Europene pentru Regiunea Dunării	Mecanism instituțional creat	0	1	✓		Termen scurt
48.	Realizarea a minim 10 proiecte investiționale cu relevanță SUERD finanțate din cadrul programelor operaționale	Număr de proiecte finanțate		10		✓	Termen mediu

## Anexe metodologice

### A. Informații metodologice privind delimitarea categoriilor de zone analizate în cadrul capitolului de analiză diagnostic a Strategiei de dezvoltare teritorială a României

#### 1. ZONE URBANE

- #1. 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**.
- #2. 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

- #3. 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*”.
- #4. În Legea nr. 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*”.
- #5. 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

- #6. 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.

- #7. 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

- #8. 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 subdiviziunea 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.

### Metodologie privind clasificarea multicriterială a orașelor din România

Municipiu capitală, de importanță națională și europeană, având populație peste 1000000 locuitori, care întrunește condițiile din tabelul de mai jos:

Domenii	Dotări
Administrativ	Sediu al administrației centrale și al unor instituții de interes european și internațional
Accesibilitate la sistemele de transport	Cel puțin 3 dintre următoarele: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Autostradă</li> <li>– Magistrală feroviară</li> <li>– Aeroport internațional</li> <li>– Gară, autogară</li> <li>– Acces la un port fluvial în limita a 60km</li> <li>– Nod intermodal.</li> </ul>
Amplasare pe rețeaua TEN-T	Centrală
Nivel de echipare	Transport public
	Cel puțin 2 universități cu peste 10000 studenți sau cu specializare unică pe țară
	Spitale de categoria I Spitale monoprofil cu nivel de competență foarte înalt Alte spitale acreditate cu nivel de încredere ridicată
	Instituții culturale de reputație națională
Competitivitate	Institute Naționale de Cercetare-Dezvoltare Instituții publice de cercetare-dezvoltare Entități de Inovare și Transfer Tehnologic Parcuri Științifice și Tehnologice

Municipii poli regionali principali cu potențial transnațional, municipii de importanță națională și transnațională, având populație peste 250000 loc (400000 în aria funcțională), care întrunesc condițiile din tabelul de mai jos:

Domenii	Dotări
Administrativ	Reședințe de județ Sedii de instituții de interes național
Accesibilitate la sistemele de transport	Cel puțin 2 dintre următoarele: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Autostradă</li> <li>– Magistrală feroviară</li> <li>– Aeroport internațional</li> <li>– Gară, autogară</li> <li>– Nod intermodal.</li> </ul>
Amplasare pe rețeaua TEN-T	Centrală și globală
Nivel de echipare	Transport public
	Minim 1 universitate cu peste 10000 studenți sau cu specializare unică pe țară
	Spitale de categoria I / II Spitale monoprofil cu nivel de competență înalt Alte spitale acreditate cu nivel de încredere ridicată
	Instituții culturale de reputație regională
Competitivitate	Institute Naționale de Cercetare-Dezvoltare Instituții publice de cercetare-dezvoltare Entități de Inovare și Transfer Tehnologic Parcuri Științifice și Tehnologice

Municipii poli regionali secundari, municipii de importanță regională, având populație de peste 100000 loc (300000 în aria funcțională), care întrunesc condițiile din tabelul de mai jos:

Domenii	Dotări
Administrativ	Reședințe de județ Sedii de instituții de interes județean / supra-județean
Accesibilitate la sistemele de transport	Cel puțin 2 dintre următoarele: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Autostradă</li> <li>– Magistrală feroviară</li> <li>– Aeroport</li> <li>– Gară, autogară</li> <li>– Acces la un port fluvial în limita a 60km</li> <li>– Nod intermodal.</li> </ul>
Amplasare pe rețeaua TEN-T	Centrală și globală
Nivel de echipare	Transport public
	Minim 1 universitate sau o filială

	Spital de categoria III și IV /V Spitale monoprofil cu nivel de competență înalt Instituții culturale de renume regională / județeană
Competitivitate	Minim 1 entitate de Inovare și Transfer Tehnologic

Municipii poli județeni principali, municipii reședință de județ, având populație de peste 40000 locuitori (200000 în aria funcțională), care întrunesc condițiile din tabelul de mai jos:

Domenii	Dotări
Administrativ	Reședințe de județ Sedii ale administrațiilor județene
Accesibilitate la sistemele de transport	Cel puțin 2 dintre următoarele: – Autostradă – Magistrală feroviară – Aeroport la 100 km – Gară, autogară – Nod intermodal.
Nivel de echipare	Transport public
	Minim 1 filială sau unitate postliceală
	Spital de categoria III și IV /V, acreditat
	Instituții culturale de renume județeană

Municipii și orașe poli județeni secundari, municipii cu rol de echilibru la nivelul județelor, având populație peste 20000 (50000 în zona de influență / potențial de arie funcțională urbană), care întrunesc condițiile din tabelul de mai jos:

Domenii	Dotări
Administrativ	sedii de instituții cu rol de servire zonală
Accesibilitate la sistemele de transport	Cel puțin 2 dintre următoarele: – Drum expres, DN – Aeroport la 150km – Magistrală feroviară – Gară, autogară
Nivel de echipare	Minim 1 filială sau unitate postliceală
	Spital de categoria III / IV
	Instituții culturale de importanță locală: casă de cultură, centru de cultură și arte, centru cultural

Municipii și orașe centre urbane cu rol zonal, municipii și orașe cu rol de servire teritorial la nivel subjudețean, având populație peste 5000 (30000 în zona de influență / potențial de arie funcțională urbană), care întrunesc condițiile din tabelul de mai jos:

Domenii	Dotări
Administrativ	sedii de instituții cu rol de servire la scară locală

Accesibilitate la sistemele de transport	Cel puțin 2 dintre următoarele: – DN, DJ – Acces la o magistrală feroviară în limita a 70 km – Autogară.
Nivel de echipare	Minim 1 liceu / grup școlar
	Spital de categoria IV / V sau centru de permanență
	Instituții culturale de importanță locală: casă de cultură

Municipii și orașe centre urbane cu funcții specializate, municipii și orașe necuprinse în categoria precedentă și care sunt de regulă subordonate unui municipiu reședință de județ, caracterizate printr-un specific funcțional turistic, economic, de transport, energetic, rezidențial etc., care întrunesc condițiile din tabelul de mai jos. Mărimea demografică este variabilă, nefiind determinantă.

Domenii	Dotări
Administrativ	-
Accesibilitate la sistemele de transport	Cel puțin 2 dintre următoarele: – DN, DJ – Acces la o magistrală feroviară în limita a 100 km – Autogară în limita a 30km
Nivel de echipare	Minim 1 liceu / grup școlar

## 2. ZONE RURALE

- #9. 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.
- #10. 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), conform 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

- #11. În unele studii se amintește despre *zonele rurale periferice*. 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;
- grad redus de dezvoltare a serviciilor, infrastructură slab dezvoltată;
- venituri mici și slabă integrare cu restul economiei.

#12. 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).

#13. Încercarea de delimitare a zonelor îndepărtate 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.

#14. 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.

### **SUBTIP 2. ZONE SLAB POPULATE**

#15. 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>”.

#16. 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. Definirea 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.

#17. Din considerente operaționale, pragului minim de densitate i se preferă, în cazul UAT urbane, luarea în considerare a pragului minim stabilit prin legea 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.

### **A.3. ZONE TRANSFRONTALIERE**

#18. Există mai multe abordări în delimitarea zonelor transfrontaliere:

#### **1. Definirea administrativă**

#19. 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.

#20. Avantajele acestei abordări sunt: concordanța cu definirea zonelor transfrontaliere din programele de cooperare teritorială și facilitarea aplicării unor măsuri adaptate în aceste teritorii, datorită posibilității utilizării aparatului administrativ existent.



## 2. Definirea bazată pe distanța față de frontieră

- #21. 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.
- #22. 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;

- #23. 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.
- #24. Criteriile care au stat la baza delimitării zonelor de frontieră au fost, de cele mai multe ori, legate de gradul de accesibilitate. O propunere a Comisiei europene este de a considera accesibilitatea pe frontieră transpusă în distanța parcursă pentru a atinge punctul de frontieră în 45 sau în 90 de minute.
- #25. Frontiera de stat a României se definește prin OUG nr. 105/2001 privind frontiera de stat a României, cu modificările și completările ulterioare astfel:
- 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;
  - *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;
  - *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, exploatările de țigăi, de gaze, de ape minerale, de ape termale, exploatările 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 nr. 105/2001).

- #26. 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.
- #27. *Din punct de vedere legislativ singurul act care definește zona de frontieră 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.
- #29. 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 frontiere ale țării.

#### **4. Zone montane**

##### Metodologie privind delimitarea zonelor montane

- #30. 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.
- #31. 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.
- #32. Modul în care se definește o zonă montană depinde în primul rând de percepția celui care analizează. O primă definire 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.

- #33. 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 Igriș. 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).
- #34. De asemenea, 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).
- #35. 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.
- #36. 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.
- #37. 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.
- #38. În proiectul GEOSPECS - Geographic Specificities and Development Potentials in Europe finanțat în cadrul Programului ESPON 2013 ([www.espon.eu](http://www.espon.eu)) 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.
- #39. 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.

#40. Menționăm că în țara noastră nu sunt situații în care acest criteriu să funcționeze.

Delimitarea zonelor montane a fost realizată pentru PNDR-2007-2013 și PNDR 2014-2020 pe baza realizării unuia dintre următoarele criterii:

- altitudinea medie la nivelul LAU2 (comune/orașe, municipii) > 600 m;
- altitudinea medie la nivelul LAU2 între 400 și 600m și panta medie peste 15%.

În SDTR am optat pentru delimitarea zonelor din spațiu montan pornind de la Convenția Carpatică, incluzând unitățile administrativ-teritoriale încadrate în zonele montane delimitate prin PNDR la care se adaugă 99 UAT suplimentare, care îndeplinesc criteriile științifice specifice zonelor montane din România privind morfologia reliefului, structura geologică (tectonică) și alcătuirea petrografică, utilizarea terenurilor și criteriile peisagistice (rezultate din consultarea cu specialiști geografici).

## 5. Zona costieră

### Definiție ca tipologie de zonă cu specific geografic

#41. 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

#42. 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.

#43. 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.

#44. 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 fie și sezoniere sunt tot atâtia 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.

#45. S-a considerat că distanța comunităților individuale până la coastă este un criteriu relevant.

#46. 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

#47. Legislația națională privind zonele costiere se rezumă la Legea nr. 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 nr. 394/2009 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.

#48. 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.

- Zona costieră

#49. Conform OUG nr. 202/2002, aprobată prin Legea nr. 280/2003 Zona costieră reprezintă spațiul geografic care include apele de coastă de suprafață și subterane, litoralul, terenurile adiacente, inclusiv apele de suprafață și subterane ale acestora, insulele și lacurile sarate, zonele umede în contact cu marea, plaja și faleza. Trebuie delimitată de autoritățile locale prin documentații de UAT; vezi și PUZ Zona Costieră (MDRAP).

- RBDD

#50. Delimitare RBDD conform Legii nr. 82/1993; OG nr. 27/1996; OG nr. 127/2010; HG nr. 1066/2012.

- Stațiuni turistice - de interes național și de interes local

#51. Conform HG. nr. 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 nr. 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

#52. Conform OG nr. 109/2000; HG 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 terapeutic, 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

#53. Cf. Legii nr. 84/1992: Sulina (100,89 ha), cf. HG nr. 156/1993; Constanța Sud (134,6 ha) și Basarabi (11,4 ha), cu administrație unică, cf. HG nr. 410/1993, HG nr. 191/1997, HG nr. 788/1997; Galați (136,98 ha), cf. HG nr. 190/1994; Brăila (110,6 ha), cf. HG nr. 330/1994, HG nr. 478/1999, HG nr. 535/2000; Giurgiu (262,81 ha), cf. HG nr. 336/1998, HG nr. 778/1996, HG nr. 336/1998, HG nr. 1295/2000; Curtici (75 ha) și Arad (15 ha), cf. HG nr. 449/1999, HG nr. 824/1999.

### **Zonele în transformare sau declin**

#54. 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.

#55. 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 de individualizare a ariilor profund dezavantajate s-a pornit de la evaluarea nivelurilor 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.

- #56. 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.
- #57. Măsura a fost propusă și testată în 2011 și a operat pe baza a șapte indicatori de input. Valorile IDUL nu au fost estimate pentru localități cu mai puțin de 1000 locuitori.
- #58. 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\* valoarea scorului factorial).
- #59. 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 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.
- #60. 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.

#61.

**B. Metodologia de evaluare a modului în care proiectele de investiții propuse se corelează cu prevederile din Strategiei de dezvoltare teritorială a României**

**Criterii de selecție a proiectelor care se subscriu SDTR:**

<b>Criterii/subcriterii</b>	<b>Punctaj</b>
<b>Coerența cu obiectivele SDTR/ Relevanța pentru obiectivele SDTR</b>	
- Proiectul răspunde obiectivelor SDTR	10
- Proiectul nu răspunde obiectivelor SDTR	0
<b>Coerența cu strategiile existente</b>	
- Proiectul este cuprins în strategiile europene sau naționale	10
- Proiectul este cuprins în strategiile regionale	7
- Proiectul e cuprins în strategiile județene sau locale	4
<b>Încadrarea în tipurile de teritorii din SDTR<sup>1</sup></b>	
- Proiectul se încadrează în mai multe tipuri de teritorii	10
- Proiectul se încadrează într-un singur tip de teritoriu	7
<b>Apartenența la mediul rural <sup>2</sup></b>	
- Comune poli rurale	10
- Alte comune	7
<b>Apartenența la mediul urban<sup>3</sup></b>	
- Municipii poli regionali principali cu potențial transnațional	10
- Municipii poli regionali secundari sau poli județene principali	7
- Municipii și orașe poli județeni secundari sau centre urbane cu rol zonal	5
- Municipii și orașe centre urbane cu funcții specializate	4
<b>Corelarea cu problemele identificate la nivelul tipurilor de teritorii</b>	
- Proiectul răspunde la mai mult de două probleme	10
- Proiectul răspunde la două probleme	7
- Proiectul răspunde la o singură problemă	4
<b>Asigurarea egalității de șanse și eliminarea discriminării (Categorii defavorizate<sup>4</sup>)</b>	

<sup>1</sup> Zone urbane, zone rurale, zone transfrontaliere, zone montane, zone costiere, zone cu slăbiciuni structurale/în declin

<sup>2</sup> Se aplică doar în cazul proiectelor localizate în mediul rural

<sup>3</sup> Se aplică doar în cazul proiectelor localizate în mediul urban

<sup>4</sup> Tineri sub 18 ani care părăsesc sistemul instituționalizat de protecție a copilului, Familii care au mai mult de 2 (doi) copii, Familii monoparentale, Copii în situații de risc, Persoane care au părăsit timpuriu școala, Femei, Persoane aflate în detenție, Persoane anterior aflate în detenție, Delincvenți juvenili, Persoane dependente de droguri,



- Proiectul sprijină mai mult de două categorii defavorizate	10
- Proiectul sprijină două categorii defavorizate	7
- Proiectul sprijină o categorie defavorizată	4
<b>Integrarea principiilor de dezvoltare durabilă</b>	
- Proiectul implementează măsuri de dezvoltare durabilă (inclusiv eficiență energetică, managementul integrat al deșeurilor, reducerea emisiilor de CO2, conservarea biodiversității, etc.)	10
- Proiectul respectă cerințele minime în privința protejării mediului și dezvoltării durabile (nu are impact major asupra mediului)	7
<b>Societate informațională</b>	
- Proiectul dezvoltă/implementează instrumente/soluții/aplicații informatice moderne	10
- Proiectul nu dezvoltă/implementează instrumente/soluții/aplicații informatice moderne	0
<b>Finanțarea proiectului</b>	
- Există resurse financiare alocate în buget pentru proiect sau Există un PPP format	10
- Există posibile surse de finanțare clar identificate	7
- Nu există surse de finanțare identificate	4
<b>Complexitatea proiectului</b>	
- Proiectul este integrat (răspunde la cel puțin două măsuri din SDTR)	10
- Proiectul este strâns legat/vine ca o continuare a unui proiect anterior	7
- Proiectul răspunde unei singure măsuri și nu este legat de nici un alt proiect realizat	4
<b>Tipul investiției</b>	
- Proiectul presupune o investiție nouă	10
- Proiectul presupune o modernizare/îmbunătățire a unei investiții existente	7
<b>Mărimea proiectului</b>	
- Proiect major (valoare peste 50 mil. Euro sau 25 mil. Euro pentru proiectele de mediu)	10
- Proiectul nu este unul major	7
<b>Experiență în derularea proiectelor</b>	
- Solicitantul nu a mai beneficiat de finanțare	7

Persoane dependente de alcool, Persoane fără adăpost, Victime ale violenței în familie, Persoane afectate de boli care le influențează viața profesională și socială (HIV/SIDA, cancer etc.), Imigranți, Refugiați, Persoane care solicită azil, Persoane care trăiesc din venitul minim garantat, Persoane care locuiesc în comunități izolate, Victime ale traficului de persoane, Persoane afectate de boli ocupaționale, Altele (de specificat)

- Solicitantul a mai beneficiat de finanțare	10
<b>Parteneriat</b>	
- Proiectul este realizat în cadrul unui parteneriat amplu format (ADI/PPP cu mai mult de doi parteneri)	10
- Proiectul este realizat de 2 parteneri	7
- Proiectul nu e realizat în parteneriat	4
<b>Coerența cu tipurile de acțiuni din cadrul SDTR</b>	
- Proiectul se implementează în categoriile de localități menționate în SDTR pentru fiecare măsură	10
- Proiectul se implementează în alte categorii de localități decât cele menționate în SDTR pentru fiecare măsură	7